

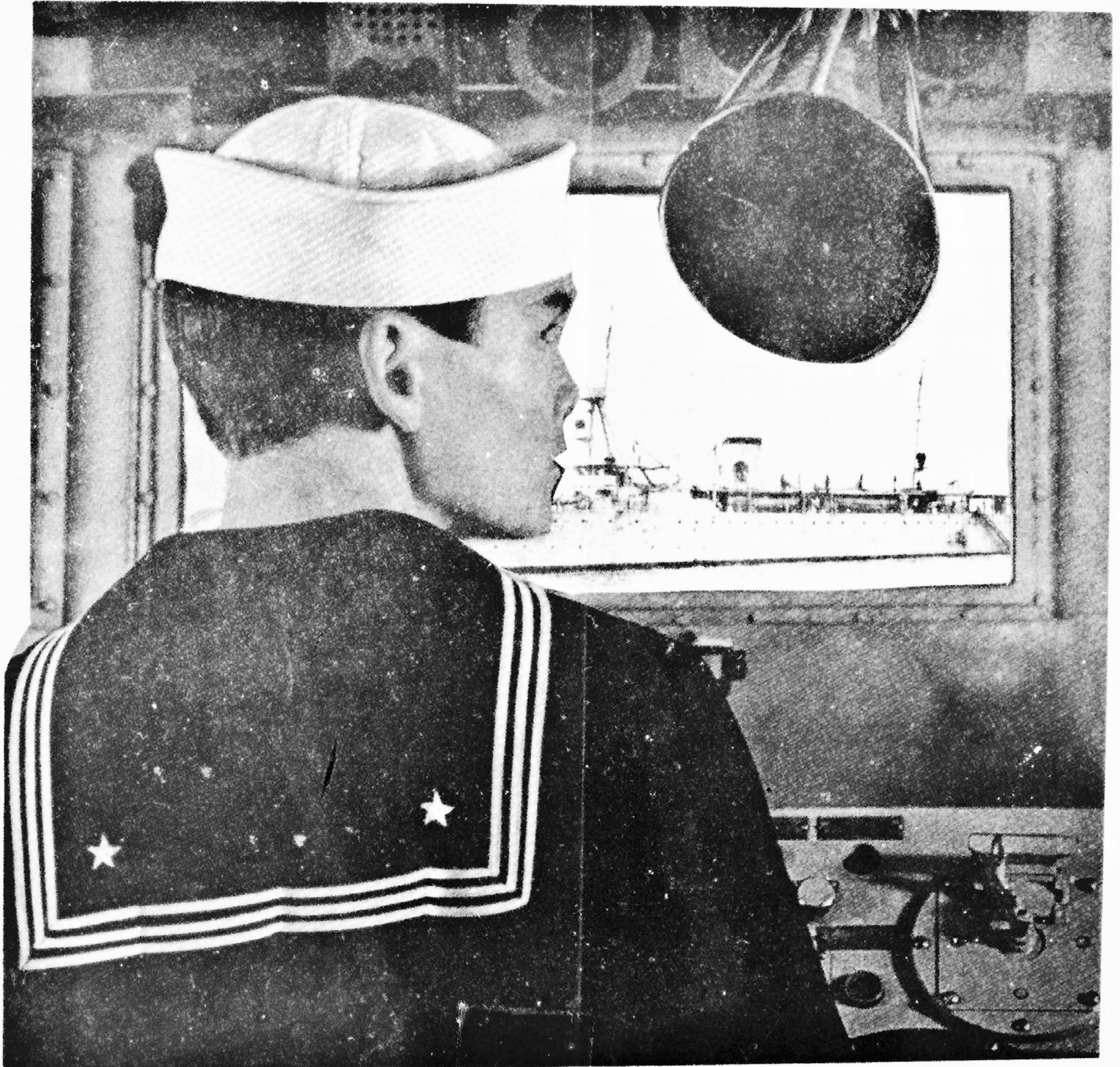
RUMBOS



AÑO 9

LA REVISTA MARINA

NUMERO 1





EDITORIAL

No nos engañemos en presencia de confusiones políticas internacionales. Sabiendo que es falso todo lo que prometen y perdida la creencia en las palabras, debemos mantener la fé y la convicción de que seremos libres solo con nuestra perseverancia y los esfuerzos. Nuestro patriotismo debe cimentarse con el ejemplo de nuestro Apóstol. Sería un ideal libertario vigorizado por la tradición que perdura en los marinos. Es la creencia en un pasado común que une a millares de ellos.

Es el heroísmo de todos los que hacen hechos reales con sacrificios y esfuerzos, tratando de dejar huellas constantes en el presente y en el futuro.

Como marinos, hablamos el mismo lenguaje, tenemos el mismo compromiso y que nadie nos pregunte: ¿Qué has hecho? ¿Hay un ideal en tu conciencia?.

Debemos entregarnos a cosas esenciales y levantar el entusiasmo y no escribir en la arena para que venga la ola, lo borre y se la lleve...Que sea un ideal que a todos nos abrace sin cansar, dándonos cada amanecer una pulsación de lucha nueva.



MARINOS



LA AMISTAD

*Es el más noble de los sentimientos
y es siempre el más humilde
Crece al amparo del desinterés,
se nutre brindándose y
florece cada día con la comprensión*

*Como es un bien reservado a los elegidos
resulta el sentimiento más
incomprendido y el peor interpretado
No admite sombras ni dobleces,
rusticidades ni renunciamentos,
exige en cambio, sacrificio y valor,
comprensión y verdad,
¡verdad! por sobre todas las cosas.*

*Su sitio está junto al amor
porque ella es también amor, y
únicamente los honrados pueden
tener amigos, porque a la amistad,
el más ligero de los cálculos la lesiona*

H. E. RATTI



La Muerte ese misterio sagrado, nos conmueve por las pérdidas de queridos amigos y compañeros en el año 1981, aún frescas en nuestra memoria. Ya ellos no esperaran nuevos amaneceres porque ahora son partícipe del infinito..Pero en "Rumbos" han quedado grabados sus nombres. Al final del año hemos perdido al TTE.JOSE M. CHEDA, y que consideramos el más antiguo de los miembros de la Marina. En Los Angeles, California murió el buen amigo y SGTO. de ADMON.,CARLOS M. CASTILLO quien fuera un gran pelotero. Aquí en Miami perdimos al SGTO.lra. de ADMON. ANTONIO GONZALEZ ARANGO, cariñosamente para nosotros "Tiburón". Para todos esos familiares de tan queridos amigos van nuestras sinceras penas de condolencias. Otra pérdida lamentable ha sido la SRA.CARMEN DIAZ Vda. de MESA, la madre querida de Dalia del Valle y de Hilda Penabad. Para esas dos buenas amigas y esposas de dos oficiales muy queridos, Reinaldo del Valle e Hipólito Penabad nuestra sincera condolencia.** Agradecemos a CEFERINO PEREZ CARRIL y A RENE PUJOL del aporte de \$25.00 y \$10.00 respectivamente para el compositor. Ahora tenemos \$620.00 acumulados.**



Jorge Navarro



LA CAMPAÑA
PRO - CAYO SAL CUBANO

CAYO SAL

Surgió en el puente la conversación con relación a la soberanía del cayó y yo sostuve la tesis de que el cayó era cubano y que Inglaterra aprovechando el abandono del mismo estaba realizando una toma de posesión ante la indiferencia cubana. La razón de mi afirmación no era otra que el recordar que en 1930 cuando yo estudiaba la asignatura de Geografía del 1er. Año de Bachillerato, el texto obligado con referencia a nuestra Isla, era la Geografía de Cuba del Dr. Pérez Cabrera quien al referirse a los límites de Cuba decía: "Por el Norte si consideramos a Cayo Sal como parte de Cuba, nuestra isla rebasa la latitud correspondiente al "Trópico de Cáncer".

Esta afirmación del profesor cubano había quedado grabada en mi memoria y desde entonces había considerado al cayó como uno más de nuestra inmensa cayería. Seguimos la discusión aludiendo a hechos históricos de nuestras guerras de independencia y al evidenciarse la validez de mi aserto, mi primo me prometió que al regreso a La Habana iba a llevar a cabo una campaña Pro - Cayo Sal Cubano. Yo le prometí hacer acopio de cuanto dato fuera útil y al regresar del viaje, él comenzó su campaña y yo las investigaciones. Me entrevisté primeramente con el Dr. Pérez Cabrera para conocer el fundamento de la cubanidad del cayó y éste me dijo que lo había tomado del "Informe sobre reconocimiento geológico de Cuba" de Hayes, Vaughan y Spencer, tres geólogos norteamericanos que por orden de Washington habían recorrido la isla y sus aguas adyacentes para fijar las posibilidades mineras de la isla.

De inmediato capté el porque de la duda "si se incluye a Cayo Sal" a que me refiriera antes. La razón era obvia: España en el "Tratado de Versalles" había renunciado no sólo a la soberanía sobre Cuba y Puerto Rico sino también sobre todas las demás islas del hemisferio occidental y como Cuba aún no era independiente los geólogos no sabían si el banco de Cayo Sal iba a incluirse dentro de los límites cubanos o si los EE.UU. se iban a reservar para sí la soberanía del mismo.

Mi primo entretanto se había entrevistado con varios periodistas entre ellos Maestrí y varios periódicos comenzaron a publicar artículos, unos en pro y otros en contra. La búsqueda en la Historia de Cuba y el Diccionario Geográfico de Pezuela, el Geographic Dictionary de Webster y en el Ensayo sobre Cuba de Alejandro de Humboldt, nos reafirmaron en nuestra convicción de la cubanidad del Cayo: Desde la época en que Arrate escribiera su libro sobre Cuba, Cayo Sal había sido explotado permanentemente como una salina en la cual, en cierta ocasión el cubano Pepe Antonio había sido enviado para imponer el orden y repartir la sal con equidad.

Al reorganizarse la jurisdicción marítima de Cuba en época de Vives, la administración de la salina y su guardia habían sido adjudicadas a San Juan de los Remedios y se habían destacado un sargento y varios alistados para cuidar el orden. Por su parte Humboldt en sus situaciones astronómicas y en su mapa de 1827 adjudicaba el cayó a Cuba y en ningún momento hablaba de las posibilidades inglesas.

La campaña de prensa fue tomando incremento y la Embajada Inglesa creyó prudente no hacer ninguna manifestación ni en pro, ni en contra, pero sí soslayadamente buscó varios intelectuales cubanos, algunos de ellos de reconocido prestigio para que no salieran al frente.

Esta solapada campaña anti-cubana llevó a mi primo a entrevistarse conjuntamente conmigo con el Director del Excelsior, Manuel Braña, fino y agudo escritor, gran cubano y con buena experiencia diplomática pues había sido Embajador de Cuba en México. Braña se puso incondicionalmente a nuestro lado y comenzamos por tratar de obtener mejor documentación para lo cual conseguimos de nuestro amigo Armando Castellano que a la sazón trabajaba en las Naciones Unidas, el texto completo de los tratados del Siglo XVIII tal como lo detalla Davenport en su colección de tratados y pudimos comprobar que España nunca había renunciado a la soberanía del cayó como aludían los anticubanos basándose en que al terminar la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, España que había conquistado las Bahamas, la había restituido a Inglaterra a cambio de la Florida.

En un soberbio artículo Braña demostró que España había restituido las Bahamas pero no había incluido a Cayo Sal puesto que este Cayo y el Banco, siempre habían sido españoles y no cabía restituir lo que no se había tomado a los ingleses.

Se realizó una intensa comprobación cartográfica para lo cual pedí a España las colecciones de cartografía de ultramar, que estaba publicando el Estado Mayor del Ejército Español amén de todos los atlas asequibles y siguiendo el tracto cartográfico llegábamos hasta nuestros días sin señal alguna de soberanía inglesa sobre el cayó.

Una búsqueda afortunada en el Archivo Nacional iniciada por la Sra. Cerezo dió numerosos documentos que probaban fehacientemente el rechazo de España a todas las pretensiones inglesas. La última de ellas en época de Vives era del Almirante Fleming, Jefe de la Estación Naval del Caribe a quien se refería Vives rechazándole la pretensión de que el Cayo pudiera ser inglés. La revista

"Bohemia" publicó este artículo así como las fotos de algunos documentos y Braña en numerosos artículos de primera plana que presentaba diariamente, aclaró detalladamente la realidad de la soberanía cubana.

Sin embargo, el Gobierno del Presidente Batista pese a la campaña no había demostrado tener interés en el asunto. Intrigados por esa indiferencia oficial, Braña solicitó una entrevista con el Ministro de Estado y conjuntamente con él, concurrimos mi primo Agustín y yo. Nos recibió el Subsecretario Dr. Cortina y para asombro nuestro nos manifestó que en el Ministerio de Estado no se había tomado ninguna acción, es más, ni siquiera había un elemental file sobre Cayo Sal, con los recortes de todo lo que se había publicado. Ante esa indiferencia oficial, nada podíamos hacer; pero lo que es más grave aún; la prensa cubana y entre ellos el Dr. López Fresquet sin saberlo había hecho juego a los anticubanos y comenzaban a pronunciarse contra la pretensión de la cubanidad del Cayo. Yo era amigo de López Fresquet, a quien había conocido mediante su primo Rafaelito que era Maquinista en mi buque en la época en que aquél, estaba en el BANFAIC e interesado en la adquisición del Caribe Queen, para promover turismo hacia Cuba.

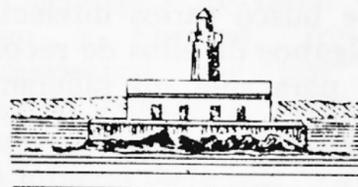
López Fresquet tenía a la sazón, su oficina en el mismo edificio de la Vacuba y allí fui a verle; él me dijo que creía que esa campaña del Cayo era para distraer la atención pública de la lucha que entonces se comenzaba contra Fidel Castro, pero quedó convencido de lo contrario cuando le expliqué el proceso de la campaña. Pero ya era demasiado tarde. Inglaterra para silenciar al gobierno había prometido comprar de la cuota del mercado libre una cantidad substancial de azúcar cubano y para que ésta no se cayera el gobierno se había abstenido de pronunciarse.

Además el cayo encerraba un gran negocio de futuro y a tales efectos Mr. Mooney, quien había obtenido un arrendamiento de Cayo Sal en Las Bahamas y estaba en negociaciones para establecer un gran casino y un servicio de ferries hasta Varadero.

En el U.S. Naval Institute Proceedings publiqué un extracto de los derechos cubanos sobre el Cayo y el periodista Earl Banner del Boston Globe publicó otro del cual hizo eco el Time Magazine, pero también aquello fracasó. La campaña terminó en una forma bufa, cuando César Vega con un grupo de cubanos partió de Varadero y ocupó el Cayo izando una bandera cubana. Desgraciadamente un pelotón armado de policías ingleses aterrizaron en Cayo Sal, los detuvieron y los devolvieron a Cuba. Sin embargo, esta incursión cubana tiene para un futuro un gran valor histórico: los ingleses si algún día reclaman el 'Ittus Possidetis' no podrán decir que su posesión ha sido tranquila e ininterrumpida.

En 1960, cuando menos lo esperaba, me vino a visitar en los Muelles de Paula mi amigo y compañero de promoción el Comandante Silvio Calvez; tras charlar un largo rato me manifestó que el objeto de su visita era con relación a una posible reclamación de Cayo Sal y quería que lo acompañara a Operaciones Navales de la Marina de Guerra donde a la sazón estaba destacado Rafaelito Suárez Moré. Ya en el Departamento de Operaciones Navales se discutió ampliamente del caso y me dijeron que era posible alguna acción del Gobierno con relación a Cayo Sal.

(Continuará en el próximo capítulo).



CRUZ DEL PADRE

ALAS EN LAS ONDAS



ASOCIACION DE PILOTOS AVIADORES DE CUBA

Por LUIS DEL VALLE

LA AVIACION NAVAL

(Capítulo Tercero)

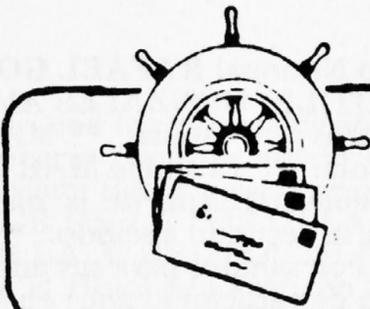
Menéndez a su regreso de España, fue objeto de un recibimiento apoteósico. Por Decreto Presidencial fue ascendido al grado de Primer Teniente, concediéndosele además la Medalla del Mérito Naval de Primera Clase. La ciudad de Cienfuegos donde siempre residiera, el Consistorio en sección solemne le otorgó la medalla de la ciudad, declarándolo hijo benemérito. Pero el acontecimiento más grandioso para él, fue su boda con la gentil damita Ofelia García que en sus proyectos del vuelo a España, lejos de desanimarle por los riesgos lógicos, le dió aliento, fe y confianza en el triunfo. Tras un corto descanso, nuestro As comenzó a planificar el vuelo Pro Faro a Colón que en todos sus detalles hemos publicado en esta sección. Para dicho raid selecciona un avión monoplano de Ala alta, de armazón metálica y forrado de tela, Modelo Reliant S.E.5 fabricado por la Stinson y equipado con un motor Curtiss Whright de 325 H.P. La Marina de Guerra adquiere uno al costo de unos \$15,000. Este aparato al llegar procedente de la fábrica, y en los momentos que efectuaba el aproche final en el aeropuerto de Rancho Boyeros, al parecer su tren de aterrizaje rozó con unos cables de alta tensión cayendo incendiado a tierra, el piloto Teniente René Basarrate sufrió algunas fracturas y quemaduras.

El Teniente Basarrate Miró fue originalmente designado para ese vuelo de carácter continental, pero a resultas de ese accidente y debido a que aún sus condiciones físicas eran inciertas, fue sustituido por el también Teniente Feliciano Rissecht Amat.

Para reemplazar el aparato destruido, la Marina de Guerra no contaba con los fondos suficientes, la situación se resolvió al prestarle el Teniente Basarrate a la Cenicienta de las Fuerzas Armadas en aquella época, unos \$8,000 que era depósito requerido para su compra. La Sociedad Colombista Panamericana patrocinador del vuelo y el Cuerpo de Aviación del Ejército que participó también en el mismo, adquirieron aviones similares, bautizados con los nombres de las tres carabelas colombinas, "Santa María", "Niña" y "Pinta". Como muchos recordarán, el vuelo después de vencidas las etapas más difíciles, culminó de manera catastrófica en Cali, Colombia el 29 de diciembre de 1937. No hubo sobrevivientes.

Al surgir la Segunda Guerra Mundial comenzó para la Aviación Naval una era de superación en todos los sentidos. Los Estados Unidos dotó al Cuerpo del mismo material con que ellos contaban para hacerle frente a las necesidades de la guerra. Se recibieron tres aviones OS2-U2 monoplano de ala baja construido de metal con un motor Pratt and Whitney de 450 H.P., avión que utilizaba la Armada Norteamericana básicamente como avión de observación desde sus navíos usando la catapulta para lanzarlos al aire. Fue un verdadero caballo de hierro este pequeño avión construido por la Chance Vought Corp., que sin ser para esos propósitos se utilizó como arma antisubmarina durante la guerra, bien operando desde tierra o desde mar.

Pasa a la Pág. 18



RECALADAS

Al comenzar el noveno año de estar circulando "RUMBOS", invariablemente cada dos meses, llevando mensajes de recuerdos, alegrías y tristes noticias por la desaparición de queridos compañeros, aquellos que tuvieron el cuidado de coleccionarlas, tendrán en sus archivos parte de la historia de nuestro querido Cuerpo, en nombres, anécdotas, hechos y fotos, etc. Claro que si no hubiera sido por las aportaciones y colaboraciones de los compañeros, muchas de ellas bimensuales "RUMBOS" no estaría circulando. ** El amigo RENE GONZALEZ junto a DULCE, su querida mamá, estuvieron ingresados en el Coral Gables Hospital y fueron unas tristes navidades, despedida y arribo del Año Nuevo, ya que esos días los pasaron ingresados. Todavía DULCE sigue en el hospital. Los médicos recomendaron no llamadas telefónicas. Cuando sentimos lo sucedido a RENE, quien tuvo que ser operado quirúrgicamente. ** HENRY PINO, de acuerdo con tu pedido le entregué todos tus libros a EVERALDO POLA, ya que ANDRES CANCELA los necesitaba. Saludos. ** Tuvimos la visita de ANDRÉS RODRIGUEZ ESCOBAR y le entregamos retratos con ampliaciones. ** El "NONO" RODRIGUEZ ALONSO y su esposa se encontraron con Teresita en un Supermercado y le presentaron a CARLOS J. DIEZ, el hijo del CDTE. RICARDO DIEZ ONTAÑÓN (Q.E.P.D.) residente aquí en Miami, con interés en recibir "Rumbos". Complacido. ** Ahora vamos a la correspondencia y primero queremos agradecer, tanto Teresita como el que escribe, las múltiples felicitaciones recibidas por Pascuas y Año Nuevo y que no tenemos espacio para detallarlas en esta sección, pero que correspondimos con una variante, en vez de enviarle una postal con un paisaje nevado o de dibujos alegóricos a esas fechas, enviamos postales con los retratos o bien del Crucero "Cuba", del B.E. "Patria", de la Fragata "José Martí" y de la Academia Naval y no esperábamos que tuvieran el efecto emotivo que causaron, ya que todos nos escribieron contentos con esa idea, pues el que más o menos, perteneció a una de esas unidades o en todas ellas. Muchas gracias. ** Carta de RAFAEL POL, muy atenta. ** Saludamos a JOEL REMON y familia e intercambiamos afectos. ** Cuando llevamos las revistas para todos los marinos de BAHAMAS LINE, saludamos a dos buenos amigos MIKE y T. BABUN, que leen con interés nuestro pequeño boletín. ** ROLANDO FIGUEROA desde su nueva dirección en Ft. Myers, Florida, me envió copia de la Orden General No. 98 y la No. 101 que modifica la anterior, en las cuales publican la Gaceta Oficial de la República No. 234, de fecha 28 de septiembre de 1948 con el Decreto No. 3076 que nombra con el grado de Alférez de Fragata a todos sus compañeros de promoción. Pude copiarla y reducir su tamaño y está a la disposición de todos los compañeros de esa promoción. ** Visitamos a JORGE NAVARRO y allí nos encontramos con RENE PUJOL y AGUSTIN NAVARRO. Buena velada. ** Saludamos a JESUS BLANCO en su comando de Hialeah. Bonito y comfortable lugar. ** JOSE GODOY, siempre atento, nos envió una foto valiosa del rescate del Acorazado "Maine" de la bahía habanera. ** De visita obligada a Miami ESTHER y JUAN P. CASANOVA con motivo de la enfermedad de su hermana ACELIA. Nos informó ARRAZOLA y en el acto nos comunicamos con él, en el Hospital "Victoria". Ya regresó a Los Angeles pero ESTHER se quedará un tiempo en Miami.

EL BOTTE OLVIDADO

Wilfredo Diaz



Vestido con hermoso ropaje azul y blanco, sobre los cuales contrastaba el intenso anaranjado de la chimenea, que resonaba en negro, el lujoso transparente holandés surcaba las frías aguas del Golfo de Alaska a bastante distancia de tierra. Se acercaba la medianoche del tres de octubre de 1980.

Y cuando el reloj marcaba las 0230 del día cuatro, en el teletipo de una ciudad costanera del remoto estado de Alaska, se recibía el siguiente mensaje: "Buque de pasaje Prinsedam. Situación, 57° - 38' N., 140° - 25' W. Fuego en el cuarto de máquinas. Lo combatimos con C02. Situación incierta. 320 pasajeros, 190 tripulantes". Respondiendo a esta apremiante llamada, el Servicio de Guardacostas y la Fuerza Aérea se movilizaron rápidamente.

Días antes, el 30 de septiembre, el mismo navío holandés calentaba sus motores atracado a un muelle de la ciudad de Vancouver, Columbia Británica, Canadá. Poco después zarpaba el buque en un viaje de treinta días por las costas de Alaska y del Asia Oriental.

Ciento noventa marinos tripulaban la nave y trescientos veinte pasajeros, casi todos ancianos americanos, habían embarcado en este viaje de placer. Además iban a bordo trece artistas contratados especialmente para esta travesía.

Durante la navegación por aguas de Alaska, que se extendió hasta el tres de octubre, el buque visitó el puerto de Ketchikan y el Parque Nacional de Glacier Bay. Ese mismo día tres, el barco se hizo a la mar rumbo al Japón, en lo que pudieramos llamar la segunda etapa de su viaje. Cerca de la medianoche el buque se encontraba en alta mar, aunque todavía en el Golfo de Alaska.

La noche del tres al cuatro estaba transcurriendo placidamente. Unos pasajeros se entretenían comentando sobre el próximo arribo al puerto de Tokio; otros, leyendo en el acogedor ambiente de sus camarotes donde los bandazos eran menos sensibles. En realidad, nada parecía perturbar el encanto de aquella noche casi ártica.

** El Comandante de nuestro Ejército Nacional RAFAEL GONZALEZ COBO y que quiere mucho a los marinos. Abrazos. OTILIO GONZALES AMARO al igual que RODOLFO MACIAS no se olvidan de nosotros y su revista. ** MARGARITA PARLA de MEDINA desde Miami Beach y fiel lectora. ** El amigo MARTIN L. SANCHEZ, que trabaja de pintor en el Hotel Fontainebleau Hilton de la playa. A MARTIN todos los marinos lo conocían por ALLENDE, su segundo apellido. ** Desde Brooklyn, New York el amigo JOSEPH LANNGANE con saludos para sus amigos y NIETO desde su cafetería te envía un abrazo. ** Estuvo de vacaciones aquí en Miami LUIS RODRIGUEZ ZAMORA, el artillero de DISUR y fuimos a saludarlo. Por cierto que GILBERTO FUNDORA nos dice que ZAMORA se enteró por "Rumbos" de su teléfono y lo llamó. Dice FUNDORA que sobre el artículo de la Aviación Naval escrito por LUIS DEL VALLE, que siendo el que escribe Capitán Ayudante del Distrito Naval del Sur en Cienfuegos, enviaron a esa unidad un avión GRUMMAN que lo piloteaba AQUILINO CONDE SOTO y su cuñado el SGTO. GOMEZ PRADO era el mecánico. Que ese avión tuvo que hacer un aterrizaje forzoso al NE de la Isla de Pinos, ya que se le paró o desprendió un motor y que el piloto lo era el TTE. de NAVIO RODRIGUEZ ALONSO. El avión le decían "El Viejo Pancho" y tenía el No. 82. Veremos que nos dice el "NONO". También recuerda que MENENDEZ aterrizaba en los terrenos "Los Amarillos" frente al malecón Cienfueguero y que él lo veía cuando iba a bañarse a los Baños de La Covadonga, los cuales destruyó el ciclón de 1935. Allí se estableció después la famosa gallega con su inigualable paella. ** Desde Filadelfia ALEJANDRO MAYOLI, fiel lector de "Rumbos". ** Desde LONG BEACH, California JOSE CABALLERO, bonita su carta. ** CRISTOBAL AGUIRRE contento con la foto de la Academia Naval. ** El buen amigo AURELIO TORRENTE, un valor extraordinario dentro de los círculos culturales locales. Un abrazo a EVITA. ** JOHN ARBELO ZABALETA estuvo en varadero unos días (Palmetto Gral. Hospital) chequeando el "purificador" pero ya está de paquete. Saludo a todos sus compañeros telegrafistas. ** GLORIA y TOMAS PEÑA desde Hialeah, muy atentos. ** JORGE VALDES desde West New York, New Jersey y que espero otra anécdota. ** El DR. ANTHONY CLERCH, soberbio el vino francés y que disfrutamos con unos camarones. ** ALSINA e INOCENCIO POZO que estuvieron un tiempo por México. Saludos. ** MARCOS MARTINEZ el buen amigo y mejor enfermero con saludos a sus compañeros. ** JESUS O. CARRAZANA, que el edificio donde vivía se incendió y lo dejó tan solo con la ropa que tenían puesta, pero gracias a Dios que salieron ilesos y en una nueva dirección en Elizabeth, N.J. CARRAZANA (C.Z.) le envía un saludo a su jefe ELOY RUBIO BARO. ** NILDA y BENITO SANS desde su nueva dirección en Queens Blvd., Elmhurst, N.Y. ** OFELIA y ELIESCER FLORES con saludos a HAYDEE y LUIS PINO. ** DAGOBERTO ROBAINA, estuvo de Jefe del Puesto Naval de Manatí, Oriente y se acuerda cuando fuimos allí con el P.E. "Siboney". ** JOSE ARIAS, desde más allá de Perrine con saludos a los orientales del Distrito Naval de Oriente.

** El cienfueguero SERAFIN MENENDEZ desde Alameda, California. ** ADALBERTO HERNANDEZ, aclarando los nombres de los marinos que aparecieron en la foto del "Cuba" y nos dice: PALAU, en el centro, PICHARDO, el Sub - Of. O. BRUCE, NAVEIRA y el que le sigue no soy yo, es el maquinista VALDES que hablaba muy despacio y se reía mucho. ** CHARITO BALSINDE desde Miami Beach, encantada con "RUMBOS". ** NANCY y REINALDO LAZO desde Quito, Ecuador, nos dice que JULIA ya estará por West New York, pero que JUAN y TOMAS VEGA demorarán un poco. Abrazos de Teresita, Pelayín, Haydée y Luis. ** RAUL GOMEZ desde Boston, que JOSE ALBA estuvo enfermo pero ya está bien. ** Comprendemos el estado de ánimo de la familia CASTILLO, por la pérdida del SGTO. CARLOS M. CASTILLO gran pelotero de nuestra Marina y que falleciera en Los Angeles, según nos comunica JULIAN MORALES. Para CARLOS CASTILLO Jr., y su mamá ZENAIDA en Canyon Country, California nuestra condolencia.

** Desde Las Vegas, Nevada RAUL OTERO, contento con los tabacos de MORELL. Ojalá pudiéramos volver a ese lugar, así Teresita comprobaría como le quedó el brazo. ** ALEJANDRINA y CELESTINO RIERA desde Miami Beach y esperamos que la costilla tenga 20-20. RIERA le diste mi teléfono a DULCE DE LA PORTILLA, la buena amiga y Vda. del inolvidable NESTOR DE LA PORTILLA Y DEL PORTILLO que falleciera hace dos años en Valencia, Venezuela. Está en el Hotel San Juan, en la Playa y hablamos largo rato. Sus dos hijos en Valencia. Aprovecharé cuando vaya a verla para verte CELESTINO. ** CANDIDO GONZALEZ, a quien "Rumbos" le debe tanto por su amor al mismo. ** CARLOS M. SERIO todavía estoy esperando la nueva dirección de tu padre el TTE. ROBUSTIANO SERIO y que me prometiste. ** Nos llamó SERVANDO GOMEZ PEREZ, quien estuvo preso en Cuba por espacio de 20 años y junto a JESUS O. CARRAZANA, MANOLO FERNANDEZ le enseñó la revista. SERVANDO vive aquí en Miami. ** FRANCISCO L. BARRIOS con su nueva dirección cerca del Jai Alai. Cuidado con la trifecta. ** MANUEL MEDEROS de vacaciones aquí en Miami, cuando fui a verlo ya se había ido para Hawthorne, California donde reside, pero hablamos por teléfono. ** El Coronel RAFAEL DE LA PAZ GARCIA aquí de vacaciones, fuimos a visitarlo. Lo encontramos igualito y con el mismo cariño de siempre. ** Saludamos a EDELMIRO FUENTES y nos encontramos con su hijo ALFREDO FUENTES, ahora de Security en un Saving & Loans Ass., y recordamos su ingreso con nosotros en la Academia. ALFA y EDELMIRO siempre muy atentos. ** Nos visitó PEDRO M. TRUJILLO BLANCARD, ya que su primo PEDRITO BLANCARD desde New Jersey le dió mi dirección. "Perico" no cambia y recordamos cuando era Brigadier junto con el Cadete MARIO LUQUE BERACIERTO y le dimos una foto. Todavía lo estoy esperando con las cotizaciones. ** Se encuentra en el MERCY HOSPITAL el que fuera Jefe del EMG, ANGEL A. GONZALEZ. Hacemos votos por su restablecimiento. ** Asistimos a la misa de los Aviadores del Vuelo Pro-Faro a Colón y allí nos encontramos con "PUPY" VARELA, RIOS RISECH, BRAULIO FERNANDEZ, GUILLERMO DRIGGS, JOSE LANDA ALBERTO ALBERTI, MEDINA, LUIS AGUIAR, HERMINIA GOMEZ, Vda. de OMEZ CASAS, PEDRO CASTILLO, hijo del Mecánico del mismo nombre que pereciera en el accidente de Medellín, y algún otro que escapa a mi memoria. ** Visitamos a ANGEL ROJAS, procedente de New York y que viene a residir aquí en Miami y estuvimos compartiendo un buen rato con toda la familia. Bienvenido y avísame cuando te establezcas. ** El amigo GOMEZ PEREZ nos informa de la muerte de CARIDAD BASSAS, la mamá de MANUEL ARSENIO CAJARAVILLE LEBEQUE, el buen amigo, y que navega en la Rodson. Nuestra sincera condolencia. ** Estuvieron por esta redacción EVANGELIO SANCHEZ, JOEL AMARO, MIGUEL FERNANDEZ y EDELBERTO ROCA. Buen rato junto a ellos. ** En el velorio de ANTONIO GONZALEZ nos encontramos con MORIN, MENOUD, MANUEL MEDINA, QUIROGA, e INA y ORESTE M. GARCIA. Debo haber olvidado a otros compañeros. ** Nos visitó RAUL GARCIA IBAÑEZ y nos anunció la boda de su hija MARLENE próximamente. Asistiremos. ** Saludamos en la Rodson al CAP. LUIS MORSE y no sabe que tengo una foto de él junto a RENE PUJOL (que estuvo en el Hospital, pero ya está navegando), JORGE NAVARRO y AGUSTIN NAVARRO a bordo de un buque mercante y que publicaré. ** AGUSTIN NAVARRO, ya está de Oficial de Security en el Puerto de Miami junto a RIOS RISECH. ** Nos llamaron desde New Jersey ENRIQUE LONGUEIRA, JESUS CARRAZANA, JOSE R. QUESADA, PEDRO M. J. REY, TUREY JIMENEZ y desde New York JOSE ABREU y ABELARDO MORELL. ** Estuvimos hablando con RAFAEL ORTESE, de vacaciones en Miami y que no piensa retirarse. Le encanta el frío o los cangrejos de Alaska. ** JESUS SEIJO desde New Jersey, dice que "Rumbos" lo pone contento. ** JUAN y LUIS YANES. Dice JUAN que si ya estoy recibiendo tele y observando la fonía en los 40 metros para que me dé gusto. Todavía no he instalado mi KA4EFH, no puedo multiplicarme hermano.

** ROLANDO GONZALEZ de la Promoción XVII e hijo de MARCOS GONZALEZ CASANOVA, desde Hialeah. ** JULIO MESSER Jr., desde North Bergen, N.J. y con su JULIO'S LIMOUSINE, For All Occasions, 24 horas al teléfono: 201-867-3840. A llamarlo. ** La buena gente de DIEGO VARELA CANOSA desde New York nos dice que en tiempos del Gral. Gerardo Machado, el Yate Presidencial lo fue el "Juan Brunos Zayas" donde su hermano JOAQUIN VARELA CANOSA fue por varios años su Jefe de Máquinas. En cuanto al antiguo "Baïre" fue construido en Danzing antes de la Primera Guerra Mundial y fue entregado a Cuba al término de aquel conflicto, pero no asegura si fue como reparaciones de guerra . . . Que el "Juan B. Zayas" había pertenecido a un científico francés, durante el mandato del presidente Machado que trató de utilizar la corriente del Golfo frente a Matanzas para obtener corriente eléctrica. El francés estaba claro, pero aquello quedó en proyecto, ya que en esa época la corriente eléctrica era sumamente barata. En fin este señor, cuyo nombre no recuerda, donó o vendió su yate al Gobierno que a partir de entonces sería el yate presidencial. Que le diga al amigo y casi médico AURI BECQUER CANTERO, que fue su hermano VICTOR VARELA CANOSA, condestable entonces en la Fragata "Máximo Gómez" quien desfiló como abanderado en Ciudad México. ** FELA y EMILIANO DIAZ MINIET desde Long Beach, California contentos con la tarjeta que recibió firmada por todos los compañeros de promoción, que como todos los años desde que nos graduamos, nos reunimos en la fecha de graduación. Ya FELA tiene 20-20 de visión y con la alegría de sus nietos y el cariño de EMILIANO son felices. Que Dios los bendiga. ** Desde Río Piedras, Puerto Rico, ROSA y MARCOS FUNDORA respirando un poco, pero "tirando" y esperan que este año sea leve. ** ANA PEREZ AROCHA y su querida mamá no olvidan a "RUMBOS". ANA trabaja en el Canal 10 de Televisión WPLG, desde donde saluda a todos sus amigos. ANA, no me dijiste si recibiste un boletín de Radio Aficionados con una foto de tu querido padre allá en Cárdenas. ** MARIO ESTEVEZ desde su nueva dirección en Illinois, interesado en conocer el paradero de ANTONIO CAMPO, que fue Oficial de la Cantina del EMG. Si alguien la conoce que me escriba. ** CARMEN y ZOILO FERNANDEZ DE LARA con su nueva dirección Hialeah. Abrazos ** LUIS DEL VALLE recibí los periódicos con la historia de la Aviación Comercial Cubana y las notas que publicaste sobre la misa a los aviadores y la muerte de QUEVEDO, de la Compañía Cubana de Aviación. El amigo ROCA no pudo asistir a la misa por haberse fracturado un pie. ** RENE RODRIGUEZ desde Union City, N.J. quien fue telefonista en el EMG en tiempos de ANDINO y DOCAMPO, RAUL y RENE RODRIGUEZ POZO (Los 4 de la Navy) saludan a sus compañeros de la Marina. RENE y RAUL fueron presos políticos, 21 y 19 años respectivamente y en "rebeldía". ** MANUEL F. BENITEZ siempre nos envía la "Hoja de Combate" Tras la Verdad y Nada Más. ** ANTONIO IBARRA destacado en DISUR desde 1948 hasta 1955, Navegó con GERARDO TORRES TAMAYO, CARLOS CUADRAS en los Guardacostas Nros. 103 y 101. Gracias por la poesía a la Virgen de la Caridad. Te estoy enviando la dirección de TUREY JIMENEZ. ** Visitamos al hermano TOMAS VIERA y compartimos con CARMEN y las nietecitas ISABELITA y CARMITA. ** JUAN VALIDO desde Hialeah y que no falla. ** HELENA y HECTOR CALDERIN en Hialeah. Salúdame a CANCELA. ** CARIDAD y ARTURO MENDEZ fieles lectores del boletín. ** JOSE RAMON MARTINEZ Jr., te estoy enviando la Orden General que nombró a tu padre Alférez de Fragata y que fusilaron las bestias comunistas. Salúdame a tus padres ZORAIDA y FRANCISCO ALVAREZ, allá en Houston, Texas. ** MIGDALIA y ROGELIO PEREZ. El "Pato" está de Capitán del "Atlantic Express" de Babún. Saludos. ** NELSON R. ESTRADA, el ahora figaro en Arlington, Virginia con saludos a los marinos. ** NEMESIO ALVAREZ desde Brooklyn contento con tener ya a todos sus hijos en esta tierra de libertad. Bastante luchó para traerlos. Felicidades.

** CARMEN y ABELARDO MORELL con la dirección de RAFAEL CASTIELLO en Union City. ** MARIO AGUADO: Ya MARIO RUBIO me dió tu nueva dirección. Te caeremos por allá, ya que está cerca de casa. ** JOSE ROMERO NEGRIN con la dirección de su hermano EMILIO ROMERO, en Wilmington, California. EMILIO trabajó por mucho tiempo en las lanchas de la Corporación de Prácticos del puerto de La Habana. ** FRANCISCO PEREZ CORCHO estuvo por esta redacción y sigue en la construcción. ** El Alférez de Fragata FRANCISCO VELAZCO MOREJON que lo condenaron a 30 años de trabajos forzados en la Ciénaga de Zapata. Que no siente lo que él pasó, si no, lo que sufrieron su esposa y sus hijos. Todo se paga, los que te condenaron también cayeron en "chirona" y disfrutaron las "dulzuras" del presidio. ** MERCEDES y JESUS BUJANS con la foto de sus bodas. MERCEDES es la hija querida de MERCY y WILFREDO DIAZ CALDERON, que con la llegada del nieto no tendrá mucho tiempo para escribir. ** MANUEL POZO desde North Bergen, N.J., estuvo por España a visitar a su mamá y al regreso recibió la noticia de su muerte. Comprendemos tu estado de ánimo ante la pérdida del ser más querido. Nuestra sincera pena. ** El Capitán Francisco J. Martínez, desde Coral Gables, no se puede escribir la historia de nuestra Marina Mercante sin dejar de mencionarlo. ** AURELIO J. CALLE, desde Newark e hijo del Tte. de Navío AURELIO R. CALLE LEON, que falleciera el 18 de Enero de 1980 en Santiago de las Vegas, Habana, CALLE me has confundido con PEDRO BALBIS GUTIERREZ, que vive en Miami Beach. No es familiar mío. Nunca pertencí al C.E.N.A., ni al Cuerpo Jurídico, ni al Crucero "Cuba". Bienvenido a "Rumbos". Salúdame a LUIS DEL VALLE y LONGUEIRA. ** ANTONIO ARIAS ECHEVARRIA, el buen amigo y Jefe desde Costa Mesa, California, con la dirección del Tte. de la Policía Marítima CRISTOBAL BORRAS e hijo del Tte. CRISTOBAL BORRAS (Q.E.P.D.) y que perteneciera a Dactiloscopia del EMG. ** ANTONIO L. FUENTES VILLABRILLE desde Miami Beach y quien navegó también en la Marina Mercante Cubana. Saludos. ** GIRALDO CASANOVA desde New York y esperamos las noticias que promete. Dime algo de tu hijo. ** MARIA H. PRENDES un afecto nuestro y que no podemos olvidar, nos envía la dirección aquí en Miami de MARIA DEL CARMEN TORRES, hija del buen amigo GERARDO TORRES TAMAYO. ** FELIPE MAYOLI, se emocionó con la foto de la Fragata "Martí" y se inspiró: Esa fue la barca mía — En ella pasé mis días — Cantando, siempre cantando — A los mares y a las bandas de gaviotas que veía. ** ELIGIO HERRERA desde Hialeah, le gustó la foto de la Martí, pero el navegó en la Maceo. Bueno te estoy enviando su foto. ** JUAN A. CLAUSELL desde Dallas, Texas, nos envió el libro "WARSHIP" para la biblioteca. Soberbio. Muy agradecido. ** OMAR ESCALANTE muy contento con la foto del B.E. Patria. ** BERARDO ROBAINA con bonito mensaje. ** NICOLAS CARTAYA no olvida sus muchos años vividos en la Marina. ** FELIX B. PEREZ (Margarito) desde Rutherford, N.J. con saludos a sus compañeros de Miami. ** CHARITO y CEFERINO PEREZ CARRIL, desde New York. Te estoy enviando la dirección de EDDY LOPEZ CALDERON. ** ORLANDO SANS y su hijo ORLANDO SANS Jr., con la Pescadería "El Calamar". Estuvieron presos en Cuba 16 y 12 años respectivamente. ** El viejo SANS es hermano del amigo de West Palm Beach Dr. ERNESTO SANS GELABERT. ** JUAN C. PEÑA desde San Francisco, California. Muy interesantes las fotos y que publicaré. Saludos al DR. JORGE CONTRERAS. ** El Capitán ELPIDIO GUERRA desde Bucaramanga, Colombia y siempre atento a sus compañeros de la Marina Mercante. ** M. GAJATE siempre con material histórico. Recesará para publicar un libro con material histórico. ** RODOLFO CANCELA desde Hialeah, pronto nos veremos. ** CESAR GAJATE, ahora en contabilidad en VIASA y con \$0100 a estribor para así ayudar a mantener "Rumbos". ** AGUSTIN SANSARICO desde Elizabeth, N.J., otro de los fieles marinos del NE. ** WILFREDO QUIROGA, el figaro de la Calle 8 y del Castillo de La Chorrera. ** JUAN ABREU

desde New York, contento con la postal de la Academia. ** Desde San José, California nos llamó el amigo MANUEL RODRIGUEZ QUEVEDO y nos alegró mucho hablar con ellos. Nos conocimos a fines del año 1934 en unos exámenes en el Castillo de la Punta, para estudiar náutica por la libre. A esos exámenes fue también MARIO RAMIREZ DELGADO. QUEVEDO era civil y RAMIREZ y el que escribe éramos marineros de segunda clase. Aprobamos los tres. ** EULALIO IZQUIERDO, con su nueva dirección y que publicaré. ** TETE MIGNONE, aquí en Miami, vino por el ingreso de su hija TERESITA en el hospital. Ya restablecida, hablamos con ellas. ** Nos visitaron VIRGINIA y JOSE HERNANDEZ CABAÑAS y al fin pudo recuperar la estola olvidada. CABAÑAS está estudiando mucho inglés. Nunca es tarde hermano. ** ARSENIO ARRAZOLA siempre con noticias que agradecemos mucho. ** Recibimos saludos y abrazos de: MANUEL HORTELANO, MARIO VIERA, ENRIQUE SERBELLO, ARMANDO PARDILLO, JESUS GONZALEZ, PAULINO MARCHESE, ORLANDO DIAZ, GUSTAVO NOVO, MANUEL MIGUEZ, LUIS GONZALEZ CARMENATE, GERONIMO HERNANDEZ, RAUL SERRANO, ERNESTO ROMEU (Carmela estuvo en Miami y hablamos con ella). PEDRO M. SUAREZ, ELISA PURMELL, JOSE VILLA, JESUS CHOCA, ALFREDO COLAS, RAMON GARCIA CASTRO, ANTONIO IBARRA, JULIO ADAM, J.M. GOICOECHEA, JESUS SEIJO, TEOFILO RODRIGUEZ, LUCIO y ENRIQUE HERRERA, JOSE M. RODRIGUEZ HERNANDEZ, ELIO ALVAREZ, EDITA DE ARMAS, WILFREDO ALBANES, CARLOS FIALLO, ANDRESITO VAZQUEZ, JOSE E. RODRIGUEZ CALDERON, JULIO MARTINEZ ALMARALL, ROMAN BAS, FRANCISCO VEGA, RAUL GARCIA FIGUEREDO, JUAN MONS, JUANITO ISER, JULIO BELLO, RAMON ROGES, ROBERTO COURTILLER, MANUEL BARBERIS, EVELIO TORRES, NILO ROBAINA, MANUEL MARTINEZ ILLAS, ROBERTO BRIZUELA, LORENZO CORDERO, RUBENS RAMOS, RAUL DEL CRISTO, ALEJANDRINO VALDES, ANDRES GONZALEZ, NENA RIZO, ELOY RUBIO BARO, ANGEL BOLAÑOS, MIGUEL FERNANDEZ, FRANCISCO ORTEGA, RAUL RODRIGUEZ, JUAN A. MONTALVAN, SAULO GUERRA, OSCAR RABAU, JORGE CONTRERAS, ALBERTO ALBERTI, EMILIO BETANCOURT, EMILIO FONTANA, EDUARDO OCAÑA, JOSE ALBA, CLODOALDO GONZALEZ, SILVIO PEREZ ALVAREZ, JULIO S. FEJOO, LUCIO HERNANDEZ, JULIO LAURENT, EMILIO CARVAJAL, ARMANDO REY, JULIO MESSER Sr., ERNESTO AGUILERA, ABIGAIL FORTE, INOCENTE CAMALICHE, NICOLAS BRAVO, FRANCISCO ASPURO, FRANCISCO PICHARDO, RICARDO PEREIRA, GUSTAVO NOVO, HORALIA FRANCO, PABLO LENCE, JOE MESSUER, BLANCA REY, JORGE PILOTO, JULIO MANTEIGA, BENITO HERNANDEZ, PEREZ RICART. ** Un ruego: yo sé que faltaron muchos, pero muchos que no he nombrado, recuerden que hago esta revista, en mis pocas horas libres. Perdón. **

PABLO J. LENCE: Afirmativo sobre el familiar de TERESITA LOYOLA. ** ARMANDO CUELLAR me entregó la dirección del SGTO. RAMON LOPEZ, hijo del inolvidable SUB-OFICIAL RAMON LOPEZ. ** De nuevo en su trabajo después de operarse el CNEL. GASPAS MASPONS JORDAN. Felicidades. ** JORGE NAVARRO en varadero (Coral Gables Hospital) con una piedrecita en su derrota (léase: vesícula). Bueno el trabajo sobre Cayo Sal. ** LUIS PINO COUTO se encontró cerca de Maracaibo, Venezuela con RAUL DE LA RUA donde trabaja hace más de un año. Lo simpático es que durante ocho años le he estado enviando la revista a su dirección aquí en Miami y al no comunicarme su nueva dirección, los que viven en ella se quedan con la revista. Ya tengo varios casos de esos. Me alegro porque se que "Rumbos" gusta. ** Después de celebradas me enteré de las misas de los inolvidables ELADIO BAS y NESTOR DE LA PORTILLA. **



En la foto de arriba. Año 1938. Distrito Naval de Nuevitas. De izq. a derecha sentados: ERNESTO GARCIA ALONSO, JOSE SANCHEZ MALAGAMBA y JULIO W. MESSER. De pie: ARMANDO SALAS, RAMON LOZA, CARLOS J. SILVA, MIGUEL A. SANCHEZ y LORENZO PEREZ.

Foto de la izquierda: Año 1927 Cayo Loco, Cienfuegos. Sólo conocemos a los dos primeros que están sentados: El entonces Cabo MARTIN MATARRAN y el entonces MAR de 1ra. DANIEL PEDROSO.



EL BOTE OLVIDADO

Sin embargo, algunos pasajeros en cubierta y también otros en los camarotes, creyeron percibir un ligero olor a humo. Mas esta impresión pasó fugazmente sin que causara en ellos la más mínima preocupación. A pesar de ello, esta fue, sin duda, la primera noción que se tuvo entre los pasajeros de lo que luego resultó ser un fuego a bordo.

El fuego se inició en el departamento de máquinas. Cómo y cuándo empezó es todavía un secreto que no ha sido revelado por la Holland American Line. Lo cierto es que pronto comenzaron a sentirse sus graves efectos, y que en corto tiempo el fuego alcanzó las proporciones de una gran conflagración. Además, la situación se agravó por falta de agua al quedar las bombas de incendio inutilizadas por las llamas, y no pudo mejorarse ni con dióxido de carbono, que se usó abundantemente, ni con nada.

Alrededor de la 0130 se despertó a los pasajeros y se les dio la mala noticia; pero se les dijo solamente que se trataba de un fuego pequeño, y que no se alarmaran. A pesar de estas seguridades, dadas quizás con el ánimo de evitar el pánico, el Capitán dispuso que los pasajeros abandonaran sus camarotes, donde ya empezaba a sentirse el humo, y se reunieran en el salón de fumar de la cubierta de paseo. Pero como poco después el humo ingresara también en este salón, se les ordenó dirigirse a la cubierta de botes, tal vez con el propósito no sólo de alejarlos del humo, sino también de mantenerlos cerca de los botes.

Estas eran poco más o menos las condiciones a bordo del Prinsendam cuando el Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos recibió la primera llamada de socorro a las 0230 del sábado cuatro.

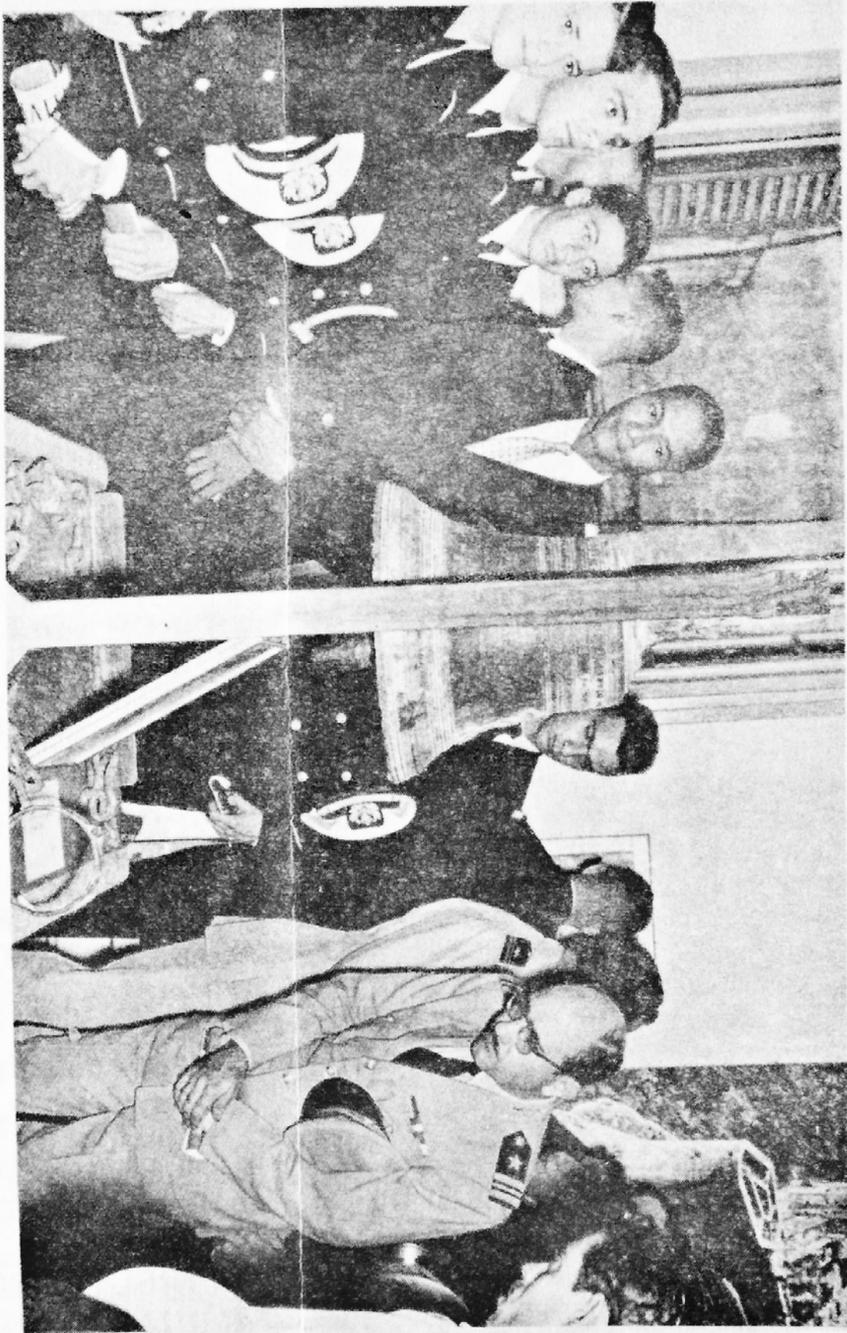
Subsiguientes radiogramas dejaban entrever que el peligro que amenazaba al barco había sido parcialmente conjurado, aunque los pasajeros y tripulantes estaban listos para abandonar el buque si fuera necesario. No obstante, la situación no llegó a estabilizarse, sino al contrario, las llamas continuaron su avance implacable saliéndose de los linderos del departamento de máquinas y alcanzando el comedor, cuatro cubiertas más arriba. Describiendo esta agravada situación, el Capitán radiotelegrafió de nuevo a las 0500. A pesar de ello, la actitud del Capitán debió de ser todavía expectante, ya que aún transcurriría una hora más antes de que diera la orden de abandono de buque.

Serían las 0615 cuando el Capitán, ante la imposibilidad de dominar las llamas, dio la señal de abandono. Los pasajeros, que se encontraban en cubierta esperando órdenes, tuvieron que embarcar rápidamente en los botes sin poder regresar a sus camarotes para recoger sus pertenencias. Muchos de ellos vestían ropas de dormir y, en general, no estaban debidamente abrigados para protegerse contra el frío y el viento en botes abiertos. Sin embargo, el abandono se realizó sin grandes contratiempos.

Pero no todos abandonaron el buque. A bordo quedaron el Capitán y un grupo de cuarenta personas. Según unos, veinticinco tripulantes y quince pasajeros que no cupieron en los seis botes y cuatro balsas disponibles, a pesar de que casi todos los botes se arriaron al agua muy sobrecargados. Y según otros, los cuarenta eran tripulantes que se habían ofrecido voluntariamente para cooperar con el Capitán en la ya difícil tarea de disputarle a las llamas la posesión del buque.

Pasa a la Pág. 20

A TRAVÉS DE LA HISTORIA...



Viaje de Instrucción de la Promoción XI. Filadelfia.— Visita a la Campana de la Libertad. De izquierda a derecha: Eduardo Ramos, Arturo Laza, Sergio Carmenate, Jorge Arrastía, Fernando Otero y el Profesor José M. Goicoechea. (Foto de Benito Loyola).

Llevaba usualmente piloto y radiotelegrafista-artillero, dos cargas de profundidad de 325 libras cada una reguladas a 25 y 50 pies, así como dos ametralladoras del calibre 30 con 700 proyectiles cada una y un pequeño equipo de salvamento.

Nunca un avión con ese caballaje ha podido operar con tanto peso, unas 8,000 libras y con un alto factor de seguridad. Estos fueron los famosos Kingfishers.

Después llegaron 2 aviones Gruman anfibios de cuatro plazas y tripulación, modelo JFN-5 con dos motores de 450 H.P., Wasp Jr. Eran monoplanos de ala alta y toda metálica su construcción. El G-44 Widgeon, se consideraba como un avión de utilidad general, pero las necesidades de la contienda y la carencia de material en los primeros tiempos, hicieron que su utilización principal fuera en la campaña antisubmarina adaptándosele para tal efecto dos cargas de profundidad debajo de las alas.

También el Cuerpo Aeronaval había solicitado más aviones Kingfisher para poder ampliar y cumplir las misiones que se le asignaban, pero había mucha demanda y la producción de ese equipo se había discontinuado. Aparecen entonces los famosos S)C-U3 monoplano de ala baja con motor invertido. Se habían construido con la idea de usarlos también en los portaviones, pero en la práctica resultaron muy diferentes de lo que sus fabricantes decían. Este avión se le impuso a la aviación naval por razones que ahora no vamos a señalar (Ley de Préstamos Arriendo). Basta con decir que la propia Marina Norteamericana no los usaba, y había sido rechazado por varias naciones a las cuales se les había propuesto.



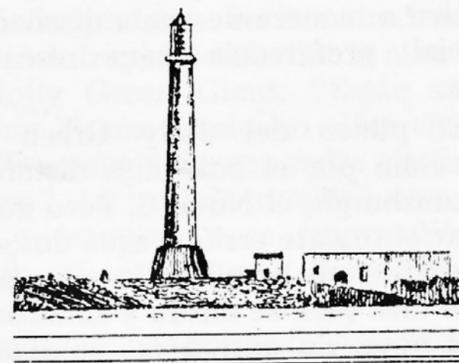
Cuando la aviación naval recibió los famosos Kingfishers llegaron también tres aviones modelo N3N-3, de entrenamiento primarios construidos en la fábrica de la Armada Norteamericana en Philadelphia. Eran biplanos de metal revestidos de tela con motor Lycoming de 225 H.P. Con este equipo la Aviación Naval prestó, en coordinación con la Armada de los Estados Unidos más de 250 misiones de cobertura aérea a convoyes en los mayores adyacentes a nuestra isla, prestando además los siguientes servicios: Rescate y salvamento en las zonas internacionales H-1 y H-2 en combinación con el servicio de Guardacostas de los Estados Unidos, servicios de ayuda y salvamento a las flotas pesqueras y deportivas en el mar Caribe y Golfo de México, así como campana antisubmarina conjuntamente con los buques de la Marina que había sido reforzada en sus efectivos con lanchas Cazasubmarinos de alta velocidad, muy maniobrables, artilladas y con dispositivos para cargas de profundidad, potente equipo de radio y detector electrónico de submarinos.

Por cierto, una de ellas, el CS-13 se anotó el hundimiento del Submarino Alemán U-176 en acción ocurrida el día 15 de mayo de 1943 en las proximidades del Faro Medano de Nicolao no muy lejos del Puerto de Isabela de Sagua, hundimiento confirmado al informar el Jefe de Ocupación de las Fuerzas Norteamericanas en Berlín que en el archivo del Almirantazgo alemán ocupado, aparecía anotada la pérdida del sumergible U-176, así como los demás detalles, tales como hora y posición geográfica que coincidían exactamente con el informe inicial del ataque y hundimiento plenamente verificado en el lugar del encuentro.

A todos los miembros de la dotación del CS-13 se les concedió la Orden del Mérito Naval con Distintivo Rojo, por acción de guerra frente al enemigo. El Cuerpo de Aviación Naval contaba con una moderna escuela de aviación. Los Guardias Marinas aspirantes a aviadores navales se les impartía el entrenamiento primario en Español e Inglés y más tarde eran enviados a las bases de Pensacola Fla. y Corpus Christi en Texas, donde continuaban las prácticas y estudios superiores.

Además grupos de clases y alistados periódicamente eran enviados a especializarse en las distintas ramas de la aeronáutica en las "Escuelas de las Américas" radicada en la base aérea de los Estados Unidos en la zona militar del Canal de Panamá. La mayoría de los pilotos de las fuerzas aeronavales cubanas tomaron cursos especiales de hidroaviones, y muchos calificaron en el aterrizaje de Portaviones, siendo el primer piloto naval cubano aprobado en esa especialidad el Coronel Abel Durañona Hernández M.N. a bordo del "USS GRYGHT".

La aviación naval continuaba operando en el Aeropuerto de Rancho Boyeros que iba creciendo tanto en su tráfico nacional como internacional, por lo que no era aconsejable para la seguridad del espacio aéreo comercial, que aviones navales en este caso operaran dentro del mismo, por lo que se hizo forzoso el traslado para una base propia y con vista a un

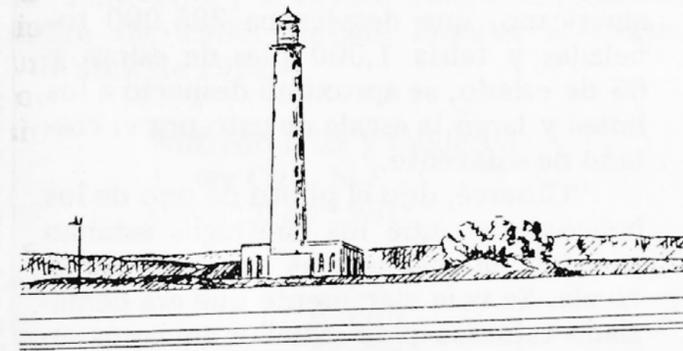


PAREDON GRANDE

futuro de expansión del que no podría disponer en Rancho Boyeros, también en crecimiento, se acoplaron la seguridad y la necesidad que dió como resultado la construcción en el Mariel de la base aeronaval "AGUSTIN PARLA". La misma disponía de modernos talleres para la reparación de aviones constituidos por los siguientes departamentos: De ensamblaje y mantenimiento, hélices, hidráulico, electricidad, mecánica de motores de combustión interna, forraje y pintura, paracaídas y equipo de salvamento más una sección de especialistas en todo tipo de armería aérea. Las pistas de aterrizajes contaban con equipo electrónico de luces, así como uno portátil para aterrizajes por instrumentos.

El entusiasmo y la fe eran el símbolo imperante que no dejaba penar ni remotamente que la apatía hiciera blanco en el Cuerpo Aeronaval con sus secuelas de decaimiento y hasta indiferencia como consecuencia del final de la Segunda Guerra Mundial, que influyó bastante en el alto mando de la Armada pero reflejándose de manera ostensible en la aviación naval que vino a ser "la cenicienta del cuento". Un periodista enfocó con meridiana claridad esta situación en un artículo que publicara Fidel de las Heras en septiembre de 1952 en la revista Carteles, reportaje que incluiremos en el siguiente capítulo.

(Continuará . . .)



PUNTA MATERNILLOS

EL BOTE OLVIDADO

La verdad es que por una u otra razón quedó a bordo un grupo de tripulantes. Por otra parte, un helicóptero transbordó al Prinsendam un experto en extinción de incendios y una bomba de gran capacidad, enviados expresamente por el Servicio de Guardacostas. Con esta ayuda se reanudó la desigual batalla que se prolongó hasta poco después del mediodía, cuando un bandazo lanzó al mar la bomba de incendio. En esos momentos el fuego ya se había enseñoreado del buque y se perdió toda esperanza de salvarlo. Reluctantes, el heroico grupo primero, y luego el Capitán, aceptaron el cable de salvación que les tendía un helicóptero. Y allá abajo, en el agua, quedaba el buque solo e indefenso, a la deriva, azotado por vientos duros y mar gruesa, escorando peligrosamente a estribor y abandonado a su propia suerte.

Además del Servicio de Guardacostas recibió también la llamada de socorro el Williamsburgh, que era el mayor supertanque construido en los astilleros americanos; el también supertanque Sohio Intrepid, que iba en ruta hacia el puerto de Valdez, y el mercante Portland, que se dirigía al de Anchorage. Ambos petroleros tenían adaptado el castillo de proa para el aterrizaje de helicópteros, y ello facilitó la operación de rescate.

El Williamsburgh había zarpado hacia poco del puerto de Valdez con un cargamento de petróleo. Cuando recibió el SOS se hallaba al Sur del Prinsendam a unas cinco horas de viaje. En seguida arribó al Norte y a eso de las 0745 arribó a la escena del siniestro. El gigante americano, que desplazaba 225,000 toneladas y tenía 1,000 pies de eslora y 65 de calado, se aproximó despacio a los botes y largó la escala de gato por el costado de sotavento.

“Observé, dijo el piloto de uno de los helicópteros, que los náufragos estaban pasando muchos apuros trepando por la escala. Se veía claramente que era demasiado esfuerzo para aquellos ancianos subir por la escala de gato los cuarenta pies del costado del petrolero.

Entonces pasó por mi mente como un relámpago, la idea de rescatarlos por aire izándolos en cestos desde los botes a los helicópteros, y de éstos, transbordarlos al Williamsburgh”.

Acto seguido el piloto puso en práctica su idea salvadora y fue secundado inmediatamente por los pilotos de los otros helicópteros que sobrevolaban las minúscula flotilla de botes salvavidas para mantenerla a la vista. Así comenzó uno de los mayores rescates conocidos en el mundo marítimo donde tanto la pericia como la buena suerte jugaron un papel importantísimo en el afortunado fin de esta operación.

Los otros dos buques estaban más distantes y en realidad, no participaron activamente en el salvamento; pero el Sohio Intrepid llegó a tiempo para salvar un helicóptero del desastre cuando éste se vio en aprietos al quedarse casi sin combustible y pudo hacer un aterrizaje forzoso, a pesar del viento y la niebla, en la cubierta del petrolero.

Vamos a suspender por breve tiempo nuestra narración para referirnos en particular a dos unidades de la Fuerza Aérea: el helicóptero Jolly Green Giant y el avión Hércules HC-130. Estas dos unidades trabajaban juntas. El avión tenía a su cargo la exploración y las comunicaciones y también el reabastecimiento del Jolly Green Giant en el aire. Este era el único helicóptero dotado con equipos para reabastecerse en vuelo, y era también el único que no disponía de cesto para izar a los náufragos, sino de un dispositivo a manera de ancla diseñado con especial preferencia para rescate en tierra.

El piloto del Jolly Green Giant se decidió por el bote más distante del Williamsburgh, el Núm. 6. Pero antes de iniciar el rescate arrió al agua dos sargentos vestidos de hombre rana que saltaron desde diez pies de altura y ganaron a nado el bote. Su misión era auxiliar a los ancianos y asegurarlos en el elevador.

Faltaba poco para completar el rescate de estos náufragos cuando el Jolly Green Giant recibió la orden de dirigirse al Prinsendam y rescatar a todas las personas que quedaban a bordo. Asimismo se dispuso que el Hércules HC-130 se encargara de localizar en cerrazón de niebla y escoltar hasta una base en tierra un helicóptero canadiense, que en vuelo de Vancouver al área del accidente le fallaron los instrumentos de navegación.

Terminada la misión, el Jolly Green Giant retornó al bote Núm. 6 para terminar el rescate de las dieciocho personas que aún aguardaban en el bote. Pero habiendo notado que le quedaba poco combustible y sin el avión de reabastecimiento presente, no tuvo más remedio que hacer el aterrizaje forzoso a que ya nos hemos referido (serían las 1700).

El bote Núm. 6, con dieciocho sobrevivientes y los dos sargentos a bordo, quedó desde este momento inexplicablemente olvidado, y al garete en un área donde poco después sería azotado por un mal tiempo.

Continuando ahora nuestro interrumpido relato, al atardecer del mismo día cuatro, con el rescate del último sobreviviente de los botes, se creyó concluido el salvamento, y a las 2000, después de examinar la documentación del buque y tomar el parecer de los representantes de la Holland American Line, el Servicio de Guardacostas informó que se estimaba que todos los náufragos estaban a salvo.

Pero a las 2100 vibraron las ondas hertzianas con una pregunta desconcertante: “¿dónde están mis dos sargentos?”. La respuesta se recibió sin demora del Sohio Intrepid donde había aterrizado el Jolly Green Giant. “Están en el bote Núm. 6 con dieciocho sobrevivientes del Prinsendam. Tienen radio y señales luminosas”. La noticia movilizó otra vez barcos y aviones, y se emprendió la búsqueda. Mientras tanto, las remanentes de un tardío tifón habían invadido la región acompañados de lluvias, vientos fuertes y marejada.

Al fin, al romper el domingo día cinco, los del bote observaron la luz de un reflector que barría la superficie del mar. En seguida se lanzaron al aire las señales luminosas, y poco después los náufragos estaban recuperándose en el cálido ambiente de la cámara de un guardacostas sorbiendo una taza de café caliente, mientras entre sorbo y sorbo comentaban, ¡ha sido un milagro, un verdadero milagro!

En esta operación, que fue dirigida por el Servicio de Guardacostas, tomó parte también la Real Fuerza Aérea canadiense. Fue, en realidad, el esfuerzo combinado de siete helicópteros, cinco aviones, tres guardacostas y, además, el Williamsburgh. El rescate por aire alcanzó pleno éxito; y para alegría de pasajeros y tripulantes, y satisfacción de las setenta personas que intervinieron en el rescate, no se perdió ninguna vida.

Una semana más tarde, el sábado once a las 0930, desde un helicóptero del Servicio de Guardacostas se radiaría al mundo la noticia de que el navío holandés había girado sobre su costado de estribor y que en cuestión de tres minutos el buque, que desplazaba 9,000 toneladas, se hundía de proa en 9,000 pies de agua, a ochenta millas al Suroeste de Sitka, Alaska. Y de esta manera, créalo o no lo crea, un piloto aéreo escribía el último asiento en el cuaderno de Bitácora de la motonave Prinsendam.

LAS FUENTES:

The Sunday Star Ledger, The New York Times, New York Post y la revista Times, ediciones de octubre de 1980. Revista Popular Mechanic, ed. de abril de 1981.

Wilfredo Díaz y Calderón
Jersey City, N.J.
Mayo 20 de 1981.





APORTACIONES RECIBIDAS

1.-Jorge Valdés	\$ 5.00	37.-Armando Pardillo	\$10.00	73.-Cristobal Aguirre	\$10.00
2.-Candido Gonzalez ..	10.00	38.-Jesus Gonzalez	5.00	74.-Arturo Mendez....	10.00
3.-Alejandro Mayoli ..	5.00	39.-Angel Rojas	25.00	75.-Jose Caballero ..	10.00
4.-T. Babun	50.00	40.-Diego Varela	20.00	76.-Oreste M. Garcia.	10.00
5.-Rodolfo Macias	5.00	41.-Manuel Miguez	5.00	77.-Alfredo Vega	10.00
6.-Joel Remon	5.00	42.-Ernesto Romeu	10.00	78.-Inocencio Pozo ..	10.00
7.-Raul Otero	10.00	43.-Hector M. Calderin ..	5.00	79.-Marcos Martinez..	10.00
8.-Zoilo Fernandez ...	5.00	44.-Manuel Menoud	5.00	80.-Eliescer Flores..	10.00
9.-Rosario Herrero ...	5.00	45.-Cesar Gajate	10.00	81.-Dagoberto Robaina	8.00
10.-Luis Glez. Carmenate	5.00	46.-Andres Rodriguez Esc	15.00	82.-Martin L. Sanchez.	10.00
11.-Jesus Seijo	5.00	47.-Enrique Serbello ...	10.00	83.-Joseph Langgane..	15.00
12.-Paulino Marchese Sr	5.00	48.-Jose R. Martinez Jr.	15.00	84.-Felix B. Perez ..	10.00
13.-Paulino Marchese Jr	5.00	49.-Raul Gomez	5.00	85.-Nicolas Cartaya..	10.00
14.-Jose Villa	20.00	50.-Hipolito Penabad ...	10.00	86.-Omar Escalante...	6.00
15.-Gustavo Novo	20.00	51.-Marcos A. Fundora ..	8.00	87.-Pedro J. Rey	20.00
16.-Rafael Pol	10.00	52.-Otilio Glez. Amaro..	10.00	88.-Berardo Robaine..	10.00
17.-Margarita Medina ..	5.00	53.-Julio Messer Jr.....	5.00	89.-Rafael Gonzalez..	20.00
18.-Americo Llaneras ..	10.00	54.-Emiliano Diaz Miniet	10.00	90.-Luis R. Zamora ..	30.00
19.-Francisco P. Corcho	5.00	55.-Jose Arias	10.00	91.-Miguel Fernandez.	10.00
20.-Celestino Riera ...	5.00	56.-Arsenio Arrazola ...	15.00	92.-Juanito Iser	5.00
21.-Juan y Luis Yanes..	5.00	57.-Eligio Herrera	5.00	93.-Giraldo Casanova.	20.00
22.-Orlando Diaz	15.00	58.-Rodolfo Cancela	5.00	94.-Antonio L. Fuentes	5.00
23.-Tomas Viera	10.00	59.-Francisco Velazco ..	5.00	95.-Jose E. Rodriguez	10.00
24.-Geronimo Hernandez.	10.00	60.-Juan Arbelo Zabaleta	5.00	96.-Wilfredo Quiroga.	20.00
25.-Pedro M. Suarez ...	10.00	61.-Alfredo Colas	5.00	97.-Nelson Estrada...	10.00
26.-Raul O. Serrano ...	5.00	62.-Ramon Garcia Castro.	20.00	98.-Gilberto Fundora.	5.00
27.-Jesus M. Choca	5.00	63.-Juan B. Abreu	20.00	99.-Ceferino P. Carril	25.00
28.-Ana Perez Arocha ..	5.00	64.-Agustin Sansaricq...	25.00	100.-Juan C. Peña	20.00
29.-Aurelio J. Calle ..	5.00	65.-Mario Viera	5.00	101.-Carlos M. Serio..	20.00
30.-Elisa Purmell	5.00	66.-Manuel Hortelano ...	5.00		
31.-Jose Rubira	5.00	67.-Tomas Peña	5.00	Recaudación ...	\$1,057.00
32.-Jose M. Rubira	5.00	68.-Francisco J. Martinez	10.00	En Caja	464.97
33.-Mario Estevez	15.00	69.-Manuel Pozo	5.00		\$1,521.97
34.-Juan Valido	5.00	70.-Jose Romero Negrin..	5.00	Gastos \$722.15	
35.-Tomas Iglesias	5.00	71.-Mario Aguado	30.00	RESUMEN:	
36.-Julian I. Morales..	10.00	72.-Aurelio Torrente ...	10.00	Recaudación	\$1,521.97
				Gastos.....	722.15
				En Caja...	\$799.82

Miami, Enero 15/1982.-



22



CUENTOS DE MARINOS



DOS ANECDOTAS

I).— EXAMEN DE GEOMETRIA: Profesor, el querido y recto Capitán Norberto Arrechea. Sus exámenes consistían siempre de 5 preguntas: 3 para los que hubieran estudiado la asignatura y aprobaran, un problema que lo resolvía la mayoría y la última pregunta un problema “que se las traía” y que acaso contestaban uno o dos alumnos.

En este exámen el problema fue resuelto por Humberto Cancio y Orlando M. Delgado. Al comprobar este último con Cancio, que los dos habían llegado al mismo resultado, fue a preguntarle a Arrechea la causa de que le quitara 50 centésimas en la puntuación. (Debo aclarar que Delgado había efectuado más operaciones que Humberto en dicho problema). El Capitán Arrechea, con esa filodofía característica en él, le contestó: — Mira Delgado, ¿tú sabes lo que hace un matarife?, pues, es un hombre que sacrifica diariamente en el matadero 100 ó 200 reses al día, le pagan por eso \$5.00 diarios. Sin embargo Manolete, el torero, mata tan sólo uno al día y se gana \$100.000

¡Chico, Delgado! Tú fuiste un matarife y Humberto Cancio fue Manolete!

II).— ASI FUNCIONABA NUESTRA ACADEMIA NAVAL. — Año 1948, lugar: Castillo de la Punta, para comenzar los exámenes de ingreso en la Academia Naval del Mariel. Estimo que éramos 300 aspirantes para 50 plazas. Entre ellos noté que uno de los aspirantes estaba de lo más preocupado. Le pregunté la causa y tímidamente me dijo: — Yo soy de Santa Clara y de un pueblo pequeño y “no tengo ninguna palanca” y he oído decir que el que “no tenga un padrino que lo empuje no entra” y eso me tiene disgustado. Le dije, tú estás mal informado y le pregunté: — ¿Estás preparado para los exámenes? — A lo que me contestó muy risueño: — ¡Ah!, ¡eso sí!, me sé el programa de “cabo a rabo”.

— Pues chico, considérate ya un alumno de la Escuela Naval, ya que tu capacidad es la “única palanca” que hace falta aquí para ingresar . . .

¡Ingresó en la Academia Naval con el No. 14!



23

JOSE A. GOMEZ PEREZ



ALGO PARA RECORDAR



Foto histórica. Muelle de Paula. Enero de 1946. Recibimiento del Buque Patrulla y Escolta "Siboney" por el Honorable Sr. Presidente de la República Ramón Grau San Martín. Reconocemos al Capitán de Navío Alberto Casanova González M.N., al Capitán de Corbeta Julio S. Feijoó M.N., Comandante del Buque, al Capitán de Navío Marcos Pérez Medina M.N., el Gral. Hernando Hernández y el Mayordomo Pedrito Dubrocq. Lástima de no reconocer a todas las distinguidas damas que aparecen en esta foto.