

EDITORIAL

Como todos los años recibimos la siguiente:

INVITACION

De nuevo tenemos el placer de invitar a todos los ex-miembros de las Marinas de Guerra y Mercante de Cuba y sus familiares, que residen en el NE de los EE.UU. y en general, a todos los marinos cubanos en el exilio, a la V Reunión-Comida que ha de celebrarse en la fecha y lugar que damos a continuación:

- Fecha: Sábado 1o. de Mayo a las 1900 horas. (7 de la noche)
- Lugar: Restaurante "Schuetsen Park", Crystal Room,
Calle 32 y Kennedy Boulevard (entrada por la Calle 32)
Union City, N.J.
- Menú: Cóctel de frutas
Pan y mantequilla
Sopa y ensalada
Pollo asado
Boniato y habichuelas
Pastel
Vino y cerveza
Café o té
- Precio por persona: \$ 15.00 dólares.



Rogamos a los marinos que estén interesados en asistir a la reunión que remitan sus cheques, por el total de las entradas que deseen, antes del día 20 de abril, y las tarjetas de admisión se les enviarán a vuelta de correo.

Les recordamos que tienen que hacer sus cheques a nombre de nuestro Tesorero, el señor Pedro Rey, y que deben enviárselos a la siguiente dirección: 6505 Hudson Avenue, West New York, N.J. 07093.

Rogamos asimismo a todos los marinos que no olviden traer consigo las entradas, que son indispensables para ser admitidos a la reunión.

Para más informes:

En New Jersey, Turey Jiménez (202) 482-9439

En New York, Abelardo Morell (212) 581-1763.

WILFREDO DIAZ CALDERON
Secretario

MARINOS



MIRANDO AL MAR

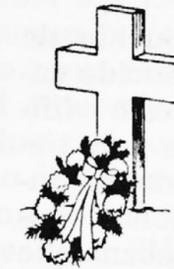
Noemí Losa.

*Murió la tarde. La noche era
oscura y propia para soñar.
Del brazo fuimos a la ribera
y nos sentamos mirando al mar.*



*La espuma supo del largo beso,
las rocas altas de mi ansiedad;
y reflejaron nuestro embeleso
las aguas llenas de inmensidad.*

*Luego la brisa silbó aterrada:
tu adiós y el mío pudo escuchar.
Y los reflejos de la alborada
me sorprendieron mirando al mar.*



Quien fuera Jefe de la Policía Marítima del puerto de La Habana, el Comandante JOSE PELAYO BALBIN PEREZ, dejó de existir en esta ciudad de Miami. Personalmente expresamos a sus familiares nuestra condolencia.** El 22 de Febrero pasado falleció en Cuba CARMELA PEREZ, la esposa del Tte. de Navío GERARDO TORRES TAMAYO. Hacemos llegar a su hija MARIA DEL CARMEN TORRES aquí en Miami, nuestra pena.**

Aclaremos que AGUSTIN NAVARRO Y JOSE G.RIOS RISECH, desempeñan los cargos de Duty Officers del puerto de Miami, en Dodge Island y todos los Security Officers estan bajo sus órdenes.** El próximo 2 de Abril se graduan en la Base Naval de Orlando, Florida, RICARDO VARELA ARRAZOLA Y ALVARO MIRANDA ARRAZOLA, para continuar la tradición naval de sus abuelos el Cap. de Navío ARSENIO ARRAZOLA y el Comodoro JOAQUIN VARELA, que se emocionaran durante el acto. Felicitamos a sus abuelos y sus padres: RICARDO VARELA y ADILIA ARRAZOLA, ALVARO MIRANDA y MARTA ARRAZOLA. !Felicidades!.**Saludamos a la SRA. OFELIA GARCIA Vda. del Capitán ANTONIO MENENDEZ PELAEZ, que se encuentra de visita por tres meses aquí en Miami.** Igualmente saludamos al SGTO. DOMINGO DELGADO, que tambien está de visita en Miami por tres meses.**Asistiremos este 27 de Marzo a la boda de LUISA YANES y ARMANDO FLORES, en la Iglesia Saint Raymond. La linda LUISA es hija de los queridos amigos JUAN YANES Y LUISA PAUMIER. !Felicidades!.** Agradecemos al amigo VICENTE RODRIGUEZ la donación de \$100.00 para la adquisición del compositor. Ya tenemos \$720.00 acumulados.**



Jorge Navarro



LA CAMPAÑA
PRO - CAYO SAL CUBANO

Hasta que punto llegó la planificación de la Marina de Guerra, lo desconozco, pero un par de meses después, Silvio me informó que no se había llegado a nada pero sus palabras no me dejaron satisfecho y por intermedio de los amigos que nos quedaban en el Ministerio de Estado pude saber que se había planeado la ocupación de Cayo Anguila en el límite oriental del banco para evitar que fuera utilizado por las avionetas que operaban desde allí contra los centrales azucareros de Camagüey. Este cayo también había sido cubano. Al efecto en el Webster Geographical Dictionary, Edición de 1959, que es la que actualmente poseo, dice: pertenece a las Bahamas.

Pues bien: la Operación Anguila se suspendió cuando Inglaterra ofreció a Fidel Castro un financiamiento muy favorable de los buques Lakeland, así como la compra de azúcar razonable. Sin embargo ésto no fue óbice para que en un connotado asalto de unidades de la Marina de Guerra de Fidel, fueran al Cayo y detuvieran y llevaran a Cuba a un numeroso grupo de cubanos que se habían refugiado allí como único medio de salir de Cuba. Inglaterra no actuó ni exigió la devolución de los apresados.

CAYO SAL

(Segunda Parte)

Al iniciarse la conquista de Cuba por Diego Velázquez se hizo una exploración marítima de la costa norte por un bergantín que reconoció los lugares más destacados y es muy probable que durante este viaje o en el anterior de Sebastián Ocampo al cruzar por el canal de San Nicolás divisaran cayo Anguila o cayo Sal. De todos modos a mediados del siglo XVI la existencia de los cayos era conocida y de ello dan fe las representaciones cartográficas de Alonso de Santa Cruz, Martínez y otros; pero en todas las cartas de la época aparecen como parte integrante de Cuba.

Al fundarse en 1545 el pueblo de San Juan de Remedios, más conocido entonces por "El Cayo" por haberse edificado originalmente junto al mar y no tierra adentro se centró allí la administración municipal de una amplia zona colindante con la municipal de la Habana que por aquel entonces se extendía hasta más allá de la bahía de Matanzas. Remedios se convirtió en un puerto de cabotaje de escala obligada sirviendo de entrepot a La Guanaja y Nuevititas del Príncipe por el Este y a La Habana por el Oeste. Los principales artículos de mercadeo insular consistían en cueros, metales preciosos provenientes del interior, maderas y carne salada. La carne era abundante y barata puesto que una producción global que a veces alcanzó más de 60,000 cueros implicaba disponibilidad de una considerable cantidad de carne. La demanda de sal para procesar la carne se hizo indispensable y al confrontarse la escasez del producto salino se comenzó a importar sal de las salinas de Campeche y Araya. Sin embargo el costo del transporte que gravaba la sal local determinó la búsqueda de salinas cubanas siendo Hicacos una de las primeras y más tarde Cayo Sal.

Es conveniente enfatizar que en aquella lejana época los fundamentos económicos de la naciente colonia cubana, así como los de la madre patria y el resto de la Europa Atlántica diferían bastante de los actuales. La sal tenía entonces gran demanda y Occidente dependía principalmente de las salinas de Francia y Portugal para su abastecimiento. Al ampliarse la esfera de comercio hasta la América y reconocerse la zona caribeña, se descubrieron salinas naturales enormes y España puso de inmediato en explotación la de Araya en Venezuela que luego complementó con las de Cartagena en Colombia y finalmente Guantánamo en Cuba. La producción que arrojaba anualmente Araya era suficiente para satisfacer a toda el área del Caribe pero Holanda que necesitaba grandes cantidades de sal para sostener sus industrias pesqueras envió sus buques a Venezuela en busca del producto y sus escuadras a atacar las colonias y el comercio marítimo hispano. Estas luchas casi constantes motivaron que la sal no llegara a Cuba con regularidad y dieron pie al establecimiento de la salina de Cayo Sal. La sal del Cayo resultó ser muy blanca y fina y tan pronto como la producción rebasó los límites de la demanda insular se comenzó a exportar a México siendo altamente apreciada en Veracruz.

La explotación salinera en Cuba se consideró siempre como una regalía de la corona y Cayo Sal como dependencia de Remedios comenzó a ser explotado mediante mercedes y concesiones. La producción se realizaba en dos períodos anuales: uno durante febrero y marzo, y el otro en los primeros meses del verano. Un funcionario municipal fiscalizaba las entregas y mantenía el orden entre los trabajadores con la asistencia de algunos soldados. Esta posesión pacífica e ininterrumpida de Cayo Sal así como el disfrute de sus beneficios se mantuvo por tiempo inmemorial y de ella se hacen eco Arrate, Morrel de Santa Cruz y Espinoza.

Entre fines del siglo XVII y principios del XVIII Inglaterra y Francia suplantaron a Holanda y la primera comenzó a consolidar su posición en el arco exterior de las islas Lucayas ya que el vocablo "Bahamas" sólo se asignaba a una de las muchas islas. El Gran Banco luego bautizado "de Bahamas" delimitado por el Canal Viejo y el de Santarem era algo así como un Non Plus Ultra a las pretensiones inglesas hacia el emboque de la Florida y el seno mejicano. A esta época corresponde la toponimia del actual banco de Cayo Sal que fue conocido entonces por Placer de los Roques. La cayería oriental del banco tomó los nombres de Anguila y Damas (que aún conservan) y la correspondiente al noroeste tomó la de cayos de La Palanqueta, del Agua y Estribo.

La navegación por el Canal Viejo era considerada como muy peligrosa y muestra de ello es que cuando los ingleses planificaron la operación anfibia que culminó en la toma de la Habana tropezaron con el inconveniente de no disponer de prácticos para guiar a la escuadra y los transportes militares. Se pidió a Nassau la ayuda en tal sentido y de diez prácticos y cuya lista se conserva, ninguno dió la talla. Por lo tanto y con antelación a la llegada de la escuadra de Pocock se envió al "Richmond" al mando del Capitán Elphinston (asistido de cuatro prácticos) para reconocer y balizar todo el canal convenientemente. En las instrucciones de Douglas a Elphinston se le recomendó de que trate de capturar algún práctico de Baracoa para que le ayude en el reconocimiento. Las instrucciones expresan que extienda su reconocimiento hasta bien a sotavento de Cayo Sal. Todo esto demuestra que hasta ese momento histórico los ingleses eran totalmente ajenos al cayo y al banco.

El Tratado de París de 10 de febrero de 1763 puso fin a la Guerra de los Siete Años y si bien arrebató la Florida a España, así como todos los territorios al Este del Mississippi (Artículo XX) también estipuló en el Artículo XIV: ...

“las fortalezas de la Habana y todo lo que se haya conquistado en la isla de Cuba será devuelto tres meses después de la ratificación del presente Tratado” . . . o sea que siendo Cayo Sal parte integrante de Cuba, caso de haber sido ocupado (que no lo fue) tenía que ser devuelto.

La situación nada confortable para España creada por el Tratado de París y que estratégicamente entregaba a Inglaterra el control de las aguas cubanas y del Golfo llevó a Carlos III y sus ministros a coadyuvar en la década siguiente a los esfuerzos de los norteamericanos por ganar su independencia y finalmente aquel declaró la guerra a Inglaterra nuevamente. En esta nueva contienda las armas españolas se impusieron decisivamente: la Florida fue reconquistada, una fuerza naval tomó Nassau e hizo prisionero al gobernador inglés y las Bahamas pasaron a control hispano. Al concluirse la guerra y negociarse la paz, España como nación victoriosa obtuvo la devolución de la Florida y con relación a las Bahamas en la Cláusula 7 del Tratado de Versalles se estipuló: “Su Majestad Católica restituirá a la Gran Bretaña las islas de Providencia y Bahama, sin excepción en el mismo estado en que ellas se hallaban cuando fueron conquistadas por las armas del Rey de España”. Es decir: que España devolvió dos islas ocupadas que eran las que entonces integraban las “Bahamas Colony”, pero Cayo Sal y las islas vecinas que eran administrativamente cubanas no estaban comprendidas en el Tratado. La salina continuó siendo explotada y en el Diccionario Geográfico de Alcedo publicado años después no hace referencia a ningún cambio de soberanía. El vocablo “restituir” empleado en la Cláusula 7 implicaba “devolver” pero España no podía devolver a Inglaterra lo que nunca había sido de ésta.

El amanecer del siglo XIX encontró a Inglaterra envuelta en terrible lucha contra las pretensiones de dominación universal de Napoleón. Quince

años de lucha incesante en el viejo continente alejaron la guerra del teatro cubano; pero una vez derrotado el emperador de los franceses y aprovechando la postración en que estaba España por la ruina que imperaba en la península y el estado de rebeldía que cundía en todas las dependencias coloniales, Inglaterra puso en práctica su plan de consolidar su dominación marítima mundial apoderándose de todos los rincones que estratégicamente garantizaban la Paz Británica mediante el ejercicio de su poder naval indiscutible.

Testigos de esta política de ocupación y despojo a los legítimos dueños son entre otros: Las Malvinas frente a la Argentina, las Islas de la Bahía incluyendo Guanaja frente a Honduras, el protectorado sobre la Mosquicia en Nicaragua siendo el rey de los indios mosquitos coronado en Kingston, las islas Caimanes ocupadas con la consiguiente protesta de España y finalmente le tocó a Cuba siendo Capitán General Dionisio Vives. Un incidente en el banco de cayos Sal con unos pescadores ingleses dieron pie a que el Vice-Almirante Charles Elphinstone Flemming, Jefe de la Estación Naval de las Indias Occidentales se dirigiera por escrito a las autoridades navales en Cuba protestando y señalando que Cayo Sal era una dependencia inglesa. Vives que recientemente había reorganizado los mandos militares de la Isla y la había dividido en departamentos y distritos navales asignando Cayo Sal al distrito de San Juan de Remedios y destacado en el cayo una pequeña guarnición al mando de un sargento de marina, rechazó de plano los alegatos británicos al igual que lo hizo el Comandante General de Marina de la Habana Almirante Laborde Navarro. Flemming que a más de marino era un consumado diplomático que había jugado un papel preponderante en la desmembración de la Gran Colonia apoyando a Páez, estimó prudente no pasar del oficio a la acción.

Sigue en la página 16

ALAS EN LAS ONDAS



ASOCIACION DE PILOTOS AVIADORES DE CUBA

Por LUIS DEL VALLE

LA AVIACION NAVAL (Capítulo Quinto)

Decía el periodista Fidel de las Heras en la revista “Carteles” en septiembre del año 1952: “Hace tres años en junio de 1949, hicimos una visita a la Base Aeronaval del Mariel. A nuestros ojos se hizo notoria entonces la falta de aviones. Parecía increíble que en una base faltara lo más elemental. Sin embargo así era. La Base Aeronaval del Mariel, en esa fecha no tenía aviones, pues los que habían eran máquinas averiadas e inservibles que, de haber podido ser reparadas tampoco hubieran sido de gran utilidad. Han pasado tres años, tres años desde entonces, tres años durante los cuales los hombres de la aviación naval han vegetado inactivos y sin más horizontes que un depresivo sentimiento de inutilidad e inercia. Eran víctimas de una situación que no podían modificar, aunque comprendían cuanto disminuía la eficiencia del cuerpo y dañaba al país. Reflejando ese pensamiento escribíamos en junio de 1949: En Cuba existen cuerpos parásitos que no responden al enorme costo de su sostenimiento. Un replanteo inteligente exigiría la abolición o la reducción al mínimo de algo que cada día será más inútil y en consecuencia más gravoso. En cambio la aviación, y específicamente la naval, puesto que el mar es el ámbito más amplio y vital en nuestra geografía, reclamará el puesto de honor. Y habrá que concedérselo so pena de quedar rezagados y anquilosados en la rutina, y prosigue, “Tres años después parece haber llegado el momento en que esa idea comienza a ser realidad. La Base Aeronaval del

Mariel ha entrado en una etapa de actividad que pronuncia días óptimos para la aviación naval de Cuba. Nuevamente hemos visitado el establecimiento aéreo del Mariel y esta vez el panorama ha variado. Hay aviones, aunque no todos los necesarios, y sobre todo, hay optimismo en los espíritus. Ha desaparecido aquel sentimiento de impotente pesimismo que parece flotar sobre hombres y cosas en la Base Naval del Mariel. En efecto, sobre el campo antes vacío y desierto, tendían sus alas, varios aviones pequeños, bimotores Grummans de achatada forma y grandes “Catalinas PBY”.

Algo que no era visible que no se materializaba en aviones, pero que estaba presente en los rostros de todos y en las palabras de alabanzas y entusiasmos se mostraba como una prueba más de que los hombres de la aviación naval habían comenzado ver colmados sus anhelos. Los Catalinas PBY adquiridos eran anfibios de patrulla y bombardeo, de gran radio de acción. Poseen dos motores de 1,200 caballos cada uno y desarrollan una velocidad de 120 nudos. Sus tanques tienen capacidad para 1,750 galones, que le permiten mantenerse en vuelo durante veinte horas consecutivas. Aparte de sus ametralladoras calibres 50 y 30, pueden llevar bombas, carga de profundidad y torpedos. Los equipos de rescate y salvamento van instalados bajo las alas. Están dotados de un modernísimo equipo electrónico que incluye radar. La tripulación normal de este hidroavión está compuesta de nueve hombres, piloto,

Sigue en la página 14

CONSEJO AL NIÑO CUBANO
BAJO EL SOL AJENO

Ven acá niño cubano
Que estás hablando en inglés,
Nunca prefieras el "yes"
Al "sí" de tu castellano.

No cambies tu acento llano
Que te viene del Mambí,
Ni nunca arranques de ti
A esa Patria que te espera,
Que un cubano sin bandera
Es indigno de Martí.

A esta nación generosa
Que te ha brindado su abrigo,
Dá-le tu mano de amigo
En gratitud respetuosa.

Más al verla tan grandiosa
No turbes tu mente sana,
Dile a la nación hermana
Que se grabe en la memoria
Que no cambias ni la gloria
Por tu bandera cubana.

Ház-le saber que arde en ti
El generoso deseo
De ser digno de Maceo
Y ser digno de Martí.

Que no aceptas tramitadas,
Otras formas de regreso,
Las glorias de un pueblo preso
Han de ser reconquistadas.

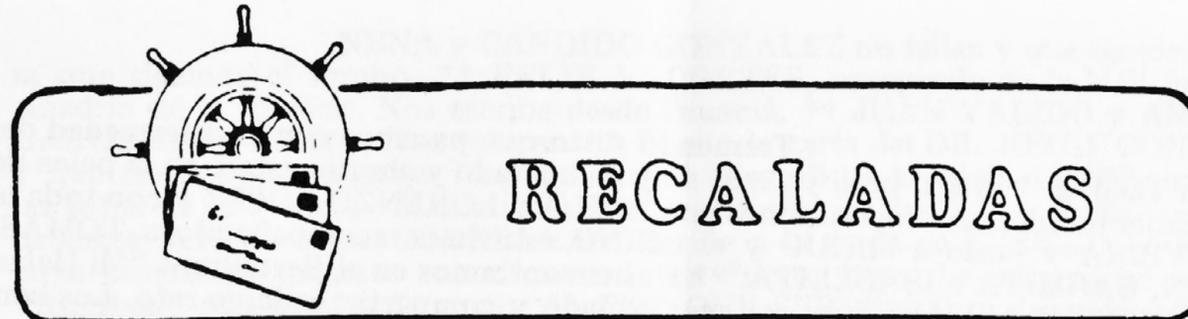
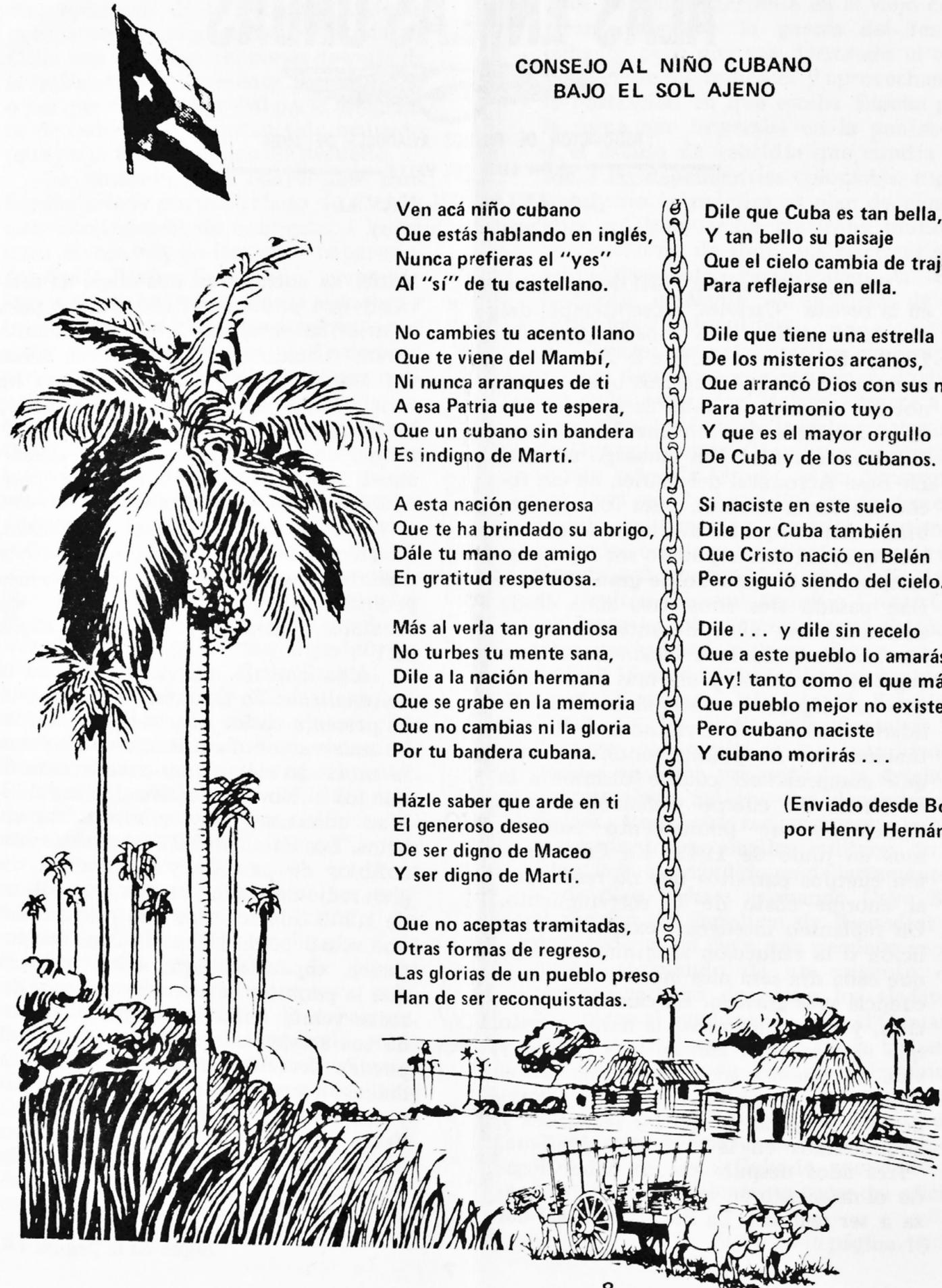
Dile que Cuba es tan bella,
Y tan bello su paisaje
Que el cielo cambia de traje
Para reflejarse en ella.

Dile que tiene una estrella
De los misterios arcanos,
Que arrancó Dios con sus manos
Para patrimonio tuyo
Y que es el mayor orgullo
De Cuba y de los cubanos.

Si naciste en este suelo
Dile por Cuba también
Que Cristo nació en Belén
Pero siguió siendo del cielo.

Dile . . . y dile sin recelo
Que a este pueblo lo amarás
¡Ay! tanto como el que más
Que pueblo mejor no existe
Pero cubano naciste
Y cubano morirás . . .

(Enviado desde Boston
por Henry Hernández)



RECALADAS

Quizás ustedes encuentren pesadas estas recomendaciones tan repetidas sobre la correspondencia. Se cambian de domicilio y no reportan la nueva o esperan al cabo de varios meses de decir que no han recibido la revista; entonces les pregunto si se han mudado y me dicen que hace varios meses y hasta un año y extrañado de no haber recibido el boletín. En ese caso estuvieron GLEASIO ROMO, FELIX FERRARA, DOMINGO ROBAINA, JUAN ACOSTA, JOSE A. ESPINOSA, y otros muchos. Cuando me la devuelven dos veces pues al rastro del olvido. ** También el Correos me ha devuelto boletines con la dirección correcta y después de comprobarla telefónicamente, se las entrego para que se la enseñen al cartero. En ese caso han estado entre otros GILBERTO FUNDORA Y CNEL. GUILLERMO DRIGGS. Ahora comenzamos las recaladas. ** Desde North Bergen, N.J., escribe RAFAEL ARAGON, que estuvo destacado como Radiotelegrafista en el Cabo San Antonio en dos ocasiones, Carapachibey, Cabo Cruz y Paredón Grande. Por medio de ELSO ROIG DELGADO que está en West New York que lo radió a GELASIO ROMO, pudo empatarse con "Rumbos". ¡Bienvenido! Nos dice que fue compañero en el Observatorio Nacional de NELSON ESTRADA, en Arlington, Virginia y de JUAN YANES. ** NENA RIZO deseando salud y buena suerte. Trataremos de verla en N. York. ** SONIA C. MARTINEZ triste con la muerte de la mamá de su esposo JULIO. Nuestra condolencia. Le envié saludos con ISABEL ALLEN que es Oficial en el mismo banco: CONSOLIDATED BANK, en el Downtown. ** El Capitán JOSE VILLA siempre atento con "RUMBOS" y esperando la colaboración que prometió. ** El buen amigo GIRALDO CASANOVA desde New York y con la dirección de MARIO NORIEGA en Plandome, New York. Ya le envié la revista. NORIEGA estuvo en la Flotilla de CS. ** ADALBERTO HERNANDEZ desde Long Beach, lamentando las pérdidas de ARMANDO CASTIELLO y PELAYO BALBIN, así como las de ANTONIO GONZALEZ y JOSE M. CHEDA. ** CARMEN y ADALBERTO MORELL con la dirección de JOSE A. ESPINOSA' ** RAUL O. SERRANO una columna de este pequeño boletín. Gracias "Currito". ** SERVANDO GOMEZ brindándole a sus compañeros su teléfono 226-5225 aquí en Miami. ¡Saludos! ** MANUEL BARBERIS y su costilla con cariños para la Doña! ** ANDRES F. GONZALEZ desde New York, solucionado el problema: pusiste la aportación fuera de la felicitación y Teresita lo revisó. Nos veremos en New Jersey. ** Nos visitaron MARIO LUQUE, JOAEL AMARO, ARAUL GARCIA IBAÑEZ, RENE CANCIO. ** RAUL YARINI, está de Security en el Consolidate Bank en Flagler y 87 Avenida, aquí en Miami. Nos dice que le envié un saludo al CNEL. MARCOS PEREZ MEDINA, ya que fue su Chauffeur por los años 35 y 36 cuando MARCOS era Comandante del "Columbia". Que también estuvo a las órdenes de CERNADA cuando era Ayudante Presidencial del Honorable Sr. Presidente de la República Mayor General FULGENCIO BATISTA Y ZALDIVAR. ** Nos encontramos con el Capitán JOSE J. CASTILLO en la CHESTER, el amigo CASTILLITO es el General Manager de Ship's Service Inc. y surte a los barcos de todo lo que necesiten. 1740 Coral Way, Teléfono 854-8036. ** Visitamos al amigo MANUEL MEDINA cuando comprobaba la dirección de BERRARDO ROBAINA que se había mudado. Me la facilitó y también las dos anécdotas que aparecen en este número. **

Tremendo susto que pasamos con la enfermedad del hermano TOMAS VIERA, pero ya está muy recuperado y ahorita estará en la pelea de nuevo. En el hospital nos encontramos con ADILA y LORENZO LOPEZ y con toda la familia VIERA y junto a MARIO y el CHINO estuvimos acompañando a TOMAS, CARMEN, CARMITA e ISABELITA. ** Nos encontramos en el Restaurant "Mi Habana" con NESTOR ALVAREZ esposa acompañado y compartimos largo rato. Los hermanos ALVAREZ fueron compañeros en la Academia Naval de nosotros. ** Fuimos a Bahamas Line y nos encontramos con el Capitán VICTOR VARELA un afecto nuestro y allí saludamos a BABUN y MIKE. ** "Quien bien te quiere te hará llorar" eso nos pasó con el hermano JULIO ADAM y su hija JUANITA de visita en Miami y por olvido involuntario no mencionamos en el pasado número. CARMITA se reía, se reía ... ** MIGUEL CASTELLANOS interesándose por la dirección de JESUS SEJO en New Jersey. ** FRANCISCO BARRIOS rumbo a New Jersey a ver a su hija, lamentando no le cuadre la estancia allí, el 1ro. de Mayo para la Reunión de los Marineros del NE. ** LUIS MARTINEZ BAEZA interesado por si alguien sabe la dirección de ALBERTO MAYOR ROVIRA. ** JOSE A. ESPINOSA con su nueva dirección y solicitando la dirección de LUIS A. HERNANDEZ, para enviársela a su hijo que está en Caracas, Venezuela. ** Llamada de MIRIAM MORENO, la hija del CNEL. ANOTNIO CUADRAS, vuelve a South Glades, pero informa la dirección después de meses de haberse mudado, sin embargo le interesa la revista. Hay cosas que no entiendo. Así me pasó con MARGARITA la otra hija de NICO, se mudó y hasta la fecha. ** MARIO DIAZ QUIBUS, el nuevo Presidente del CIRCULO NAVAL CUBANO nos pide el número donde aparece el retrato del CNEL. CUADRAS para un familiar del mismo, pero el mismo se me agotó. ** JOSE GOMEZ PEREZ, también se me agotó el número donde salió el retrato del Team de Fútbol de la Marina. Pero yo puedo conseguirle el original a RAFAEL BARCENAS, ya que lo tiene el famoso futbolista PAEZ. ** Compartimos en casa de TETEITA y LUIS MARTINEZ BAEZA, con CUCA y MARCOS PEREZ MEDINA, BLANCA CELIA y GUILLERMO DRIGGS, ADA y EMILIO ORTEGA, AMELITA y ANTONIO MAYO, con BRAULIO FERNANDEZ y BLANQUITA, la VDA. del inolvidable PABLO OCAMPO SUAREZ. Reunión agradable por los recuerdos y los afectos. ** Al fin se retiró el amigo RAFAEL ORTESE. La rebeldía a las novelas por televisión en el 23, la costilla se la quitará. Ya estará extrañando el frío ártico y los cangrejos de Alaska. ** RUBENS RAMOS, te buscaré los números que te faltan y te los enviaré si los tengo. Nos dice que lo trasladaron de Baracoa para Nuevitas como telegrafista y conoció a todos los sargentos que aparecieron en el número anterior de "Rumbos". No tengo la foto del G.C. No. 108 el último barco en que navegó. Si alguien tiene la foto que me la preste. ** ARMANDO BLANCO BOIX quejándose que IRMA no lo deja leer el boletín hasta que ella lo termina. ** ALEJANDRINO VALDES se asustó con la subida de presión de CEFERINA. Subió a varadero (hospital) y de nuevo en la pelea. ** ORESTE M. GARCIA desde Opalocka, MORALITOS y FLORENTINO FERNANDEZ interesados por PANCHITO y su hermana. Espero tu llamada. ** J.M. GOICOECHEA desde Fairfax, S.C. Muy bonito el poema de MARINA y que publicaré. Le gustó la foto de la Campana y que cree fue en Haití. ** RAMON CID desde Hialeah, otro valor para "Rumbos". ** HECTOR y ELENA CALDERIN, fanáticos de los buenos. ** ROSARIO HERRERO desde Miami Beach, "CHARITO" no puede olvidar al Mariel. ** MARCOS A. FUNDORA desde Puerto Rico y con un escrito sobre la desaparición de Camilo Cienfuegos y que ratificará el Ing. OSCAR PEREZ ZABALA, por Venezuela. Envíame la dirección de ZABALA. ** PEDRO TRUJILLO, cambió de trabajo. Te llamaré. ** MARIA L. LORENZO BOITEL, nos dice que "Rumbos" tiene "alma", que es algo así como un bálsamo al conturbado espíritu porque la sinceridad y la fraternidad que "vibra" en todos sus escritos y los recuerdos imborrables de la Patria amada, son, de veras, lenitivos al dolor de todo lo que perdimos. ¡Qué lindas frases! ¿Verdad? **

NENA y CANDIDO GONZALEZ no fallan y que agradecemos para que sigamos el rumbo. ** FELIX V. CORTES, navegando en la M/V Selene y el Anadria de la Rodson. Nos escribe desde Panamá. ** JUAN VALIDO y ANGEL BOLANOS desde Hialeah. Dos valores. ** Bonita la carta del DR. JORGE CONTRERAS y que merece un reportaje. Nos dice que el telegrafista ANIBAL LOPEZ, nos enviará las fotos de la Fragata "Máximo Gómez" en España, las del R-41 y R-42. Lo dudo, esa promesa lleva ya años. CONTRERAS atiende a la viuda de EUSEBIO IZQUIERDO, cuya muerte reportamos cuando ocurrió en Puerto Rico. Le entregó un número de "Rumbos" que mucho le gustó. ** ENRIQUE SERBELLO, trabajando por Atlantic City. Nos veremos. ** RODOLFO CANCELA, nos veremos saludos a tu esposa MARGOT, JUANITO y ANDREITA. ** JOSE ARIAS desde Perrine, las fotos del avión en el año 1926 tengo que comprobar si era de la Marina y me luce que el barco es el antiguo "Baire". ** Los buenos amigos PABLO PEREZ RICART y RODOLFO MACIAS muy atentos. RICART, el SGTO. DOMINGO DELGADO te envía un abrazo. ** MARIA y ABEL DURANONA desde New York. Este año espero que no faltes. ** BENITO SANZ desde New York, subió a varadero, pero ya está bien, dime que aparato te falló. El teléfono del BENNY es el 212-478-2722 a disposición de sus amigos. ** El Dr. FRANCISCO CARRASCO recordando los buenos tiempos del Castillo de la Punta junto al Dr. MARIO AGUADO, LORENZO CORDERO, PABLO RICART y GLORIMEL HURTADO etc... ** Los hermanos JOSE M. RUBIRA, siempre atentos a todo lo marino. PEPE, ¿Dime si conseguiste la Revista "Reporter" que habló del hundimiento del submarino alemán? ** Tremenda la caligrafía de ARSENIO ARRAZOLA, ya no necesita de la "Secre". ** LUZ y OSCAR RABAU desde su nueva dirección: 205 W. 88 Street Apt. 9-E y el teléfono: 212-799-9496 a disposición de todos sus amigos en New York. ** Saludos. ** DALIA MESA DEL VALLE, bonita su carta y ustedes son afectos de TERESITA y mío. ** JOSE CAPDEVILA no deja de acordarse la búsqueda que hicimos con el GS-24 del aviador PEPE BARRIENTOS cuando cayó entre Cayo Hueso y La Habana. La mar nos arrancó la cocina y el refrigerador. Después fue otro CS y pasó las de Caín. ** JUAN y LUIS YANES con saludos para el CDTE. de nuestro Ejército RAFAEL GONZALEZ COBOS. En el boletín RADIO AMATEUR de los radioaficionados hablan mucho de GONZALEZ COBOS. Su director es MIKE ALONSO. ** FLORENTINO FERNANDEZ con la dirección del Tte. ROBUSTIANO SERIO. Se le adelantó a CARLOS SERIO JIMENEZ y ya le envié la revista. ** RAIMUNDO DEL CASTRO, desde Clewiston, Florida, con su atenta llamada que nos llenó de alegría. Envía recuerdos al DR. MARIO AGUADO, GUILLERMO SANCHEZ y a RUBENS RAMOS. ** El cienfueguero SERAFIN O. MENENDEZ desde Alameda, California. SERAFIN tenía la tienda en San Carlos y Cuartel y se llamaba "La Unica" y todos los marineros defilaban por allí. Después pasó para "El Progreso Cubano" y nos hace muchas historias de PEDRO NIETO, RENÉ GONZALEZ, JUAN P. CASANOVA, CHARLES JIMENEZ, RAFAEL DE PAZ, JOAQUIN VARELA CANOSA, FRNACISCO PEREZ CORCHO, CRISTOBAL BORRAS, TUREY JIMENEZ, MARCIAL JIMENEZ, JUANITO ISER, RAUL DE LA RUA, ADOLFO MIRANDA, LUIS PINO COUTO, RODRIGUEZ ZUBIZAR y para que seguir. Es digna de leer su carta. Es historia. ** JOE MESSEGUER con el mismo afecto de siempre y con el mismo dinamismo. ** El amigo JORGE HERNANDEZ PILOTO de quien recordamos el viaje a New York en la Fragata "Martí". ¿Te acuerdas MORALITOS?, entonces tú eras el Oficial de la Cantina del E.M.G., WILFREDO DIAZ CALDERON y FELIPE MAYOLI, Comandante y Segundo respectivamente. ** HERMINIA GOMEZ la Vda. del CNEL. JESUS GOMEZ CASAS, que el 30 de Abril próximo cumple cuatro años de fallecido. ** VISITAMONS GONZALEZ, Jefe de nuestra Sanidad Naval y esperando su artículo. ** Visitamos a BERTA y RENE CANCIO y cambiamos muchas impresiones y recuerdos en su rincón marino, donde salen tantas cosas con Sabor a Mar. ** Saludamos a LUIS MORSE, COSCULLUELA, LUIS CASAS y a VICENTE RODRIGUEZ. Todos muy atentos. ** El CDTE. GAJATE con algo de valor histórico del Comandante del B. Escuela "Juan Sebastián Elcano" y que publicaré. ** WILFREDO DIAZ CALDERON con un artículo sobre el "Valbanera". Ya GAJATE me facilitó el retrato del "Valbanera" y su Capitán. ** GUSTAVO NOVO, te tengo la historia comercial de la aviación cubana.

** El DR. CARLOS FIALLO me facilitó la dirección del Tte. AMILDO BARRIOS, hermano del inolvidable médico BARRIOS de nuestra Marina. Saludamos en la consulta del DR' CARLOS FIALLO a CARIDAD y ELIZABETH BABUN, esposa e hija del buen amigo TEOFITO BABUN y allí nos encontramos también con MIRTA y GONZALITO MIRANDA, le enviamos recuerdos a GONZALO MIRANDA. ** ALBERTO ALBERTI me prometió fotografías para el artículo sobre la Aviación Naval de LUIS DEL VALLE. ** Gracias, TERESITA, TETE VERGARA y familia, gracias TERESITA SEPULVEDA y todos aquellos que llamaron creyendo que yo era el cadáver. Ya por lo menos tengo oraciones adelantadas. Demostraron que me quieren. ** Compartimos con los hermanos CARMITA y JULIO ADAM, y con su hija TERESITA de visita aquí en Miami. Le devolveremos la visita a Palm Beach. ** Estoy muy contento con las informaciones del Capitán ROBERTO COURTILLER sobre el Yate Presidencial "Juan B. Zayas" que era el "Jamaica" y los estudios del sabio francés George Claude y eso merece un artículo que publicaré en el próximo número. Me luce que será un artículo histórico por venir de COURTILLER, para mí una gloria de la Marina Mercante Cubana. ** Qué orgulloso estamos de RODOLFO MARCHESE, que el pasado 21 de Febrero se graduó en la NAVAL AVIATION SCHOOLS Command at NAS, Pensacola, Fla. en la contraportada la foto de RODOLFO MARCHESE, el hijo del amigo PAULINO MACHESE, recibiendo el diploma del CAP. RASNISSER, USN, CO, NASC.

ALGO PARA RECORDAR...



Capitanes de nuestra Marina Mercante Cubana, a bordo de un Bahía: René Pujol, Jorge Navarro, Alma y Luis Morse, y Agustín Navarro en el plano inferior.

ALGO PARA RECORDAR...



Visita del Comandante Montenegro y del Capitán Rivery, durante su vuelo alrededor de la América del Sur, al momento que señala el lugar donde cayeran los heroicos aviadores del Vuelo Pro Faro a Colón, en Cali, Colombia. (Foto de Edelberto Roca).

copiloto, navegante, bombardero, ingeniero de vuelo, operador de radar, radio operador y dos artilleros.

Y finaliza Fidel de las Heras su acertado artículo sobre las alternativas que sufrió nuestra aviación naval años después de concluida la Segunda Guerra Mundial acentuando "La ubicación constituye el prototipo para esta clase de establecimientos: mar y tierra unidos, abrigo indispensable, extensión requerida. Todo garantizado y dispuesto para hacer del lugar uno de los más importantes centros aeronavales del Caribe. Hay material humano escogido, especializado, diestro, entusiasta. Sólo faltaba el "fiat" que abriera las puertas a una etapa de actividad y trabajo. Y ese "fiat" se produjo para la aviación naval de Cuba. Los aviadores de la Marina de Guerra tienen ahora, la herramienta que Saint-Exupery el aviador y poeta, autor de "Vuelo en la Noche" pedía para que el hombre pudiera medirse con los obstáculos: Aviones".

Dos fueron los Ases más destacados de la aviación naval cubana, del primero el Capitán Antonio Menéndez Peláez ya hemos hablado, del segundo el Comandante Juan Ríos Montenegro lo vamos a hacer de la manera más breve posible, aunque es largo también su historial como aviador.

Juan Ríos Montenegro nació en la ciudad de Santa Clara de familia humilde y trabajadora. Sus comienzos en la aviación fueron duros como los de todos en aquellos años y más aún si no se contaban con recursos. Su tenacidad y voluntad por lograr sus sueños, le granjearon las simpatías de cuantos le trataron, su carácter jovial y campechano fue su mejor aliado.

LA AVIACION NAVAL (Capítulo Sexto)

Montenegro ingresó en la Marina de Guerra como simple alistado y fue ascendido hasta llegar al grado de Comandante Piloto Aviador Naval. Se puede considerar el escalón primario de su fama la boda radial de Xiomara Fernández y José Antonio Alonso que fueron figuras estelares de la naciente C.M.Q. ubicada entonces en Monte y Prado. Como seguramente muchos recordarán la misma tuvo lugar en el escenario del Teatro Nacional con la concurrencia de cientos de personas dentro y fuera de nuestro primer coliseo. Momentos antes de comenzar la ceremonia Montenegro, piloteando una avioneta aterriza en la Avenida del Prado, detuvo la máquina frente al pórtico del Teatro. Hecho esto se encaminó hasta el proscenio donde se encontraban los contrayentes, haciéndole entrega a la novia del bouquet nupcial, despegando minutos después entre las aclamaciones del público. Angel Cambó y Miguel Gabriel le tenían gran estima a Montenegro y alentaron sus proyectos de un vuelo desde La Habana a una de las Capitales no escogida aún de la Europa Central. C.M.Q. volcó toda su propaganda en la obtención de fondos indispensables para su realización, y el pueblo cubano como siempre respondió generosamente. El raid estaba proyectado para la primavera del año 1939, pero el comienzo de la Segunda Guerra Mundial obligó a una alteración de los planes originales, sustituyéndose por un vuelo de confraternidad por todas las Repúblicas de América. Con el dinero recaudado se adquirió un avión monoplano de alta marca Howard con motor de 325 H.P. Como navegante acompañó a Montenegro el Capitán Oscar Rivery Ortiz, toda una autoridad en esa materia.

El vuelo se realizó sin el más mínimo contratiempo, poco después y con permiso oficial Juan Ríos Montenegro se incorporaba como voluntario en el Ferry Command de la Real Fuerza Aérea del Canadá, sección que era la encargada de llevar en vuelo hasta Inglaterra todos los aviones de transportes y bombardeo que diariamente salían de las fábricas tanto del Canadá como las de los Estados Unidos. La base trampolín del Ferry Command era el hoy Aeropuerto Internacional "Dorval" de Montreal.

Juan Ríos Montenegro, luego de prestar sus servicios por dos años a la Real Fuerza Aérea del Canadá al regresar se reincorporó al Cuerpo de Aviación Naval, al consumarse la "gran traición" marchó para la República de Venezuela donde lamentablemente hace unos tres años pereció al chocar el avión que piloteaba contra el Cerro de la Cruz, en un vuelo entre Maiquetía y La Carlota.

Integraron el cuadro de oficiales aviadores de la Aviación Naval: Coronel, Ernesto J. Usatorre Ubieta, primer jefe del cuerpo y Abel Durañona Hernández su último jefe. Comandantes: Gustavo Novo, Alberto Juarrero, Juan Ríos Montenegro, Eddy López Calderón, Fernando Vallín y Conde. Capitanes: Manuel Rodríguez, Antonio García, Pedro Duarte, Antonio Bascaro, René Basarate, Fonticella y Octavio González Muñoz. Tenientes: Mases, Rodríguez Alonso, Juarrero Jr., Felipe Medina, Risech, Pérez Menéndez, Ginebra, Manuel Giberga, Julio Cadenas, Gonzalo Pique, Armando Armengol, Varela Jr., Ignacio Rojas, Vicente Secades, y Lorenzo Pérez Lorenzo.

Pelayo Balbis Torregrosa
7283 SW 21 Street
Miami, Fla. 33155

Ya hemos hablado de la alta preparación a que eran sometidos los aviadores navales y para que tengan un conocimiento más veraz, vamos a servirnos del expediente del último jefe del cuerpo Coronel Abel Durañona Hernández M.N. M.N.

FORMACION EDUCACIONAL: Ingresó como Guardia Marina en la Academia Naval del Mariel, de 1937/42 cursa estudios graduándose con notas sobresalientes como Piloto de Altura y Capitán de Barco. En el año 1943 es enviado por el Estado Mayor de la Marina de Guerra, al centro de entrenamiento Aeronaval en Copus Cristi, Texas donde tras un intensivo curso gana las alas de piloto aviador naval de la Marina de Guerra de los Estados Unidos, 1947/48 pasa nuevamente a la Estación Aeronaval de Corpus Christi, Texas y poco después a Pensacola en la Florida completando cursos especiales para la Marina de Guerra y Cuerpo de Infantería de Marina de los Estados Unidos, obteniendo el rango de Teniente.

1957/58 vuela por espacio de un año con el escuadrón Caza-Huracanes (Navy Hurricane Hunter Squadron Four & Weapon, Class A & B) adscripto a la Estación Aeronaval de Jacksonville en la Florida.

(Continuará en el Capítulo Séptimo)



Cayo Sal continuó siendo cubano y así fue presentado en esos días en el mapa de Cuba que publicó en París Alejandro de Humboldt. En la memoria adjunta al mapa Humboldt se refiere a la verificación de las coordenadas astronómicas de diversos puntos de Cuba e incluye entre otros a Cayo Anguila y otros sitios del placer de los Roques.

Ya casi a mediados de siglo los Estados Unidos e Inglaterra estuvieron interesados en mejorar el alumbrado de costa en la Florida, Bahamas y aguas vecinas y España que estaba llevando a efecto un plan similar en la costa norte de Cuba inició la construcción de un faro en Anguila. Inglaterra interrumpió la obra casi en su inicio volviendo a sucederse las protestas escritas por ambas partes. Las autoridades insulares expresaron que desde "época inmemorial se había ejercido dominio, posesión y señorío" sobre el cayo. La Secretaría de Estado en Madrid dictaminó que con relación a Cayo Sal había un statu quo con relación a su propiedad y Cayo Sal continuó siendo parte integrante de Cuba y explotado como salina.

En vísperas del estallido de Yara un tremendo huracán pasó por el cayo modificando su topografía y arrasando con la salina. Cayo Sal dejó de tener valor comercial y fue totalmente abandonado. Sin embargo España continuó ejerciendo su soberanía sobre la totalidad del placer como se desprende de la vigilancia naval que mantuvo allí. En 1869 el Sobrecargo del vapor Comanditario llamado Juan Bautista Osorio con la ayuda de varios cubanos se apoderó del buque y desembarcó a los pasajeros en Cayo Palanqueta. Bautizó al buque con el nombre de Yara tratando de utilizarlo en favor de los patriotas. Desgraciadamente el Yara y la goleta Mary Lowell (cargada de armas) fueron sorprendidos en Cayo Estribo por las cañoneras españolas Luis y Andaluza que capturaron a las dos unidades. En esos días también estuvieron fondeadas en Cayo Sal las 19 primeras cañoneras construidas por Ericsson en New York

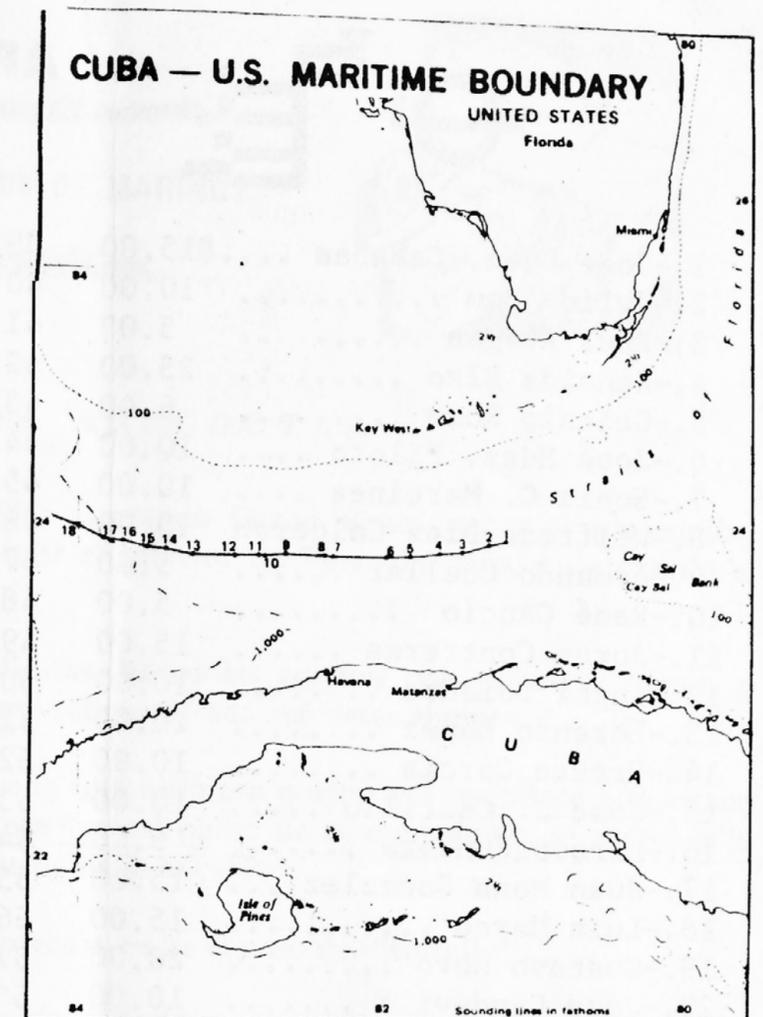
y que en viaje de este puerto a la Habana se les ordenó que se fondearan allí antes de hacer su entrada en el puerto habanero. Inglaterra no levantó ninguna protesta contra todas estas acciones navales de España y tácitamente aceptó que España controlara la zona. Control que se mantuvo hasta fines de siglo.

Al finalizar la Guerra Hispano-Cubana-Americana y firmarse el Tratado de París del cual el gobierno revolucionario no fue parte se estipuló en el Artículo 1ro.: "España renuncia a todo derecho de soberanía y propiedad sobre Cuba" . . . pero sutilmente no se determina el alcance del vocablo "Cuba". En el Artículo 2do. se expresa textualmente: "España cede a los Estados Unidos la isla de Puerto Rico y LAS DEMAS QUE ESTAN AHORA BAJO SU SOBERANIA EN LAS INDIAS OCCIDENTALES y la isla de Guam en el archipiélago de las Marianas o Ladrones". El texto de estos dos artículos concretan la política norteamericana de aquel momento histórico. Según el 1ro. Cuba comprendería como territorio lo que a ellos conviniera caso de concedernos la independencia y por el 2do. quedaban en entera libertad para adjudicarse la soberanía sobre todas las islas y cayos, cubanos o no incluyendo aquellos cuyo status político estuviera dudoso: Navassa y Swan constituyen un buen ejemplo de esto. De aquí el por qué los geólogos americanos a que aludimos en la primera parte al redactar su informe estuvieron en dudas acerca de la inclusión de Cayo Sal dentro de los límites cubanos.

La incógnita referente a la territorialidad cubana quedó despejada al aprobarse la Constitución de Cuba de 1902 conjuntamente con el Apéndice conocido por Enmienda Platt. En el Artículo 2do. de la Constitución se estipuló: "Componen el territorio de la República, la Isla de Cuba, así como las islas y cayos adyacentes que con ella estaban bajo la soberanía de España hasta la ratificación del Tratado de París de 10 de diciembre de 1898".

O sea que tanto Cayo Sal como los demás cayos comprendidos en el Placer de los Roques que siempre habían estado bajo la soberanía española continuaban siendo parte integrante de Cuba. El Apartado 6to. de la Enmienda al estipular: "La Isla de Pinos queda omitida de los límites de Cuba propuestos por la Constitución dejándose para un futuro Tratado la fijación de su pertenencia". Al no hacer los Estados Unidos ninguna otra reserva con respecto al resto de las islas y cayos cubanos se desprende que Cayo Sal, Cayo Anguila, Damas y otros quedaron bajo la soberanía de Cuba.

Hagamos votos porque en un futuro próximo haya un cambio político en nuestra isla y un gobierno genuinamente cubano, haga valer los derechos de Cuba sobre Cayo Sal y el Banco.



REFERENCIAS:

- Arrate: Llave del Nuevo Mundo
- Pezuela: Historia de Cuba, vols. I y II
- Wright, Irene: The Early History of Cuba
- Wright: Historia Documentada de San Cristóbal de la Habana, vol. III.
- Goslinga: The Dutch in the Caribbean
- Corbett: The Seven Years War, vol. II
- Syrett: The Siege of Havana
- Duque de Alba: Mapas Españoles de los siglos XVI y XVII
- Burns, A.: History of British West Indies
- Humboldt: Mapa de Cuba y memoria relativa al mismo
- Levi Marrero: Cuba, Economía y Sociedad, vols. IV y VII
- Morales Cuello: Influencia del Poder Naval positivo y negativo en la Historia de Cuba
- Pichardo, Hortensia: Documentos para la Historia de Cuba
- Braña: El Tratado de Versalles (Diario Excelsior de Cuba)
- Vaughan, Rutherford & Spencer: Informe sobre un reconocimiento geológico de Cuba
- Alcedo: Diccionario Geográfico



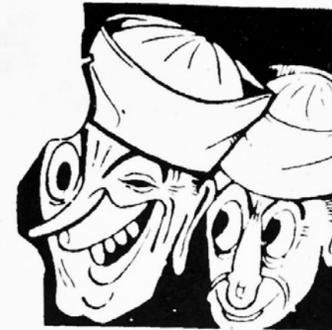
APORTACIONES RECIBIDAS

1.-Jose Hdez. Cabañas	\$15.00	39.-Rubens A. Ramos	\$10.00
2.-Julio Adam	10.00	40.-Benito Sans	5.00
3.-Raul Aragón	5.00	41.-Florentino Fernandez.	5.00
4.-Zenaida Rizo	25.00	42.-Jorge Navarro	10.00
5.-Gelasio Romo	6.00	43.-Agustin Navarro	10.00
6.-José Hdez. Piloto	10.00	44.-Rafael Ortese	25.00
7.-Sonia C. Martinez	10.00	45.-Raul Fdez. Pineda ...	5.00
8.-Wilfredo Diaz Calderon	10.00	46.-Jose Arias	5.00
9.-Armando Cuellar	5.00	47.-Pablo Perez Ricart ..	5.00
10.-René Cancio	5.00	48.-Candido Gonzalez	5.00
11.-Jorge Contreras	15.00	49.-Abel Durañona	10.00
12.-Angel Bolaños	10.00	50.-Jose Villa	10.00
13.-Lorenzo Lopez	20.00	51.-Herminia Gomez	3.00
14.-Oreste Garcia	10.00	52.-Anthony Clerch	15.00
15.-Jose J. Castillo	10.00	53.-Andres F. Gonzalez...	15.00
16.-Marcos Fundora	6.00	54.-Enrique Serbello	10.00
17.-Juan Mons Gonzalez ...	15.00	55.-Rodolfo Macias	5.00
18.-Luis Morse	15.00	56.-Jose M. Ruvira	5.00
19.-Gustavo Novo	20.00	57.-Jose M. Rubira	5.00
20.-Jose Capdevila	10.00	58.-Arsenio Arrazola	15.00
21.-Maria Luisa Lorenzo ..	15.00	59.-Adalberto Hernandez..	10.00
22.-Ramon Cid	5.00	60.-Abelardo Morell	15.00
23.-J.M. Goicoechea	20.00	61.-Giraldo Casanova	10.00
24.-Raimundo de Castro ...	5.00	62.-Joe Messeguer.	15.00
25.-Juan y Luis Yanes	5.00	Recaudación	\$607.00
26.-Pedro Trujillo Blancard	10.00	En Caja	799.82
27.-Rosario Balsinde	5.00		\$1,406.82
28.-Armando Blanco Boix ..	12.00	Gastos \$715.60	
29.-Serafin O. Menendez ..	10.00		
30.-Mario R. Gajate	10.00	RESUMEN	
31.-Servando Gomez	10.00	Recaudación ..	\$1,406.82
32.-Francisco Carrasco ...	10.00	Gastos	715.60
33.-Hector M. Calderin ...	5.00	En Caja	\$691.22
34.-Manuel Barberis	5.00		
35.-Raul O. Serrano	5.00		
36.-Rodolfo Cancela	5.00		
37.-Alejandrino Valdes ...	5.00		
38.-Juan B. Valido	5.00		

Miami, Marzo 15/982.-



CUENTOS DE MARINOS



DOS ANECDOTAS

I).— ALLA POR EL AÑO 1936: Antonio Ocano Rodríguez y el que escribe, asistimos a una fiesta guajira por el interior de Pinar del Río, no recuerdo el nombre del lugar.

Como en todas aquellas fiestas, lindas las guajiras con su mejor ropaje, y los hombres, nobles y rectos campesinos con sus machetes al cinto.

Comenzó Ocano a bailar con una hermosa guajira y creyéndose que estaba atracando al muelle, apretó tanto que el padre de su compañera, se acercó y le preguntó a Ocano: — ¿Qué clase de baile es ese? —.

Ocano, ya en “tono” le contestó: — Es el paso del “tornillo”.

— ¡Pues “desenrósqese” y lárguese de aquí!

Todavía no me acuerdo como llegamos al barco.

II).— HABLANDO EN SUEÑOS: Llega José Laureano Brinardelles a la litera de Felo Quetglas y le pregunta: Quetglas necesito diez pesos. ¿Estás dormido o despierto?

— ¡Estoy dormido! — sin abrir los ojos le contestó.

— ¡Pero como si estás dormido me contestas! — Replicó Laureano.

— ¡Porque estoy soñando que no me los vas a pagar . . . !



MANUEL MEDINA



ALGO PARA RECORDAR



Naval Aviation Schools, Command at NAS, Pensacola, Florida, Febrero 21 de 1982.—
El ENS RODOLFO MARCHESE acompañado de su esposa, recibía su grado del Cap.
U.S.N. Cap. Rasmsson, Director de esa Base. El Alférez Rodolfo Marchese es hijo del
amigo PAULINO MARCHESE.—