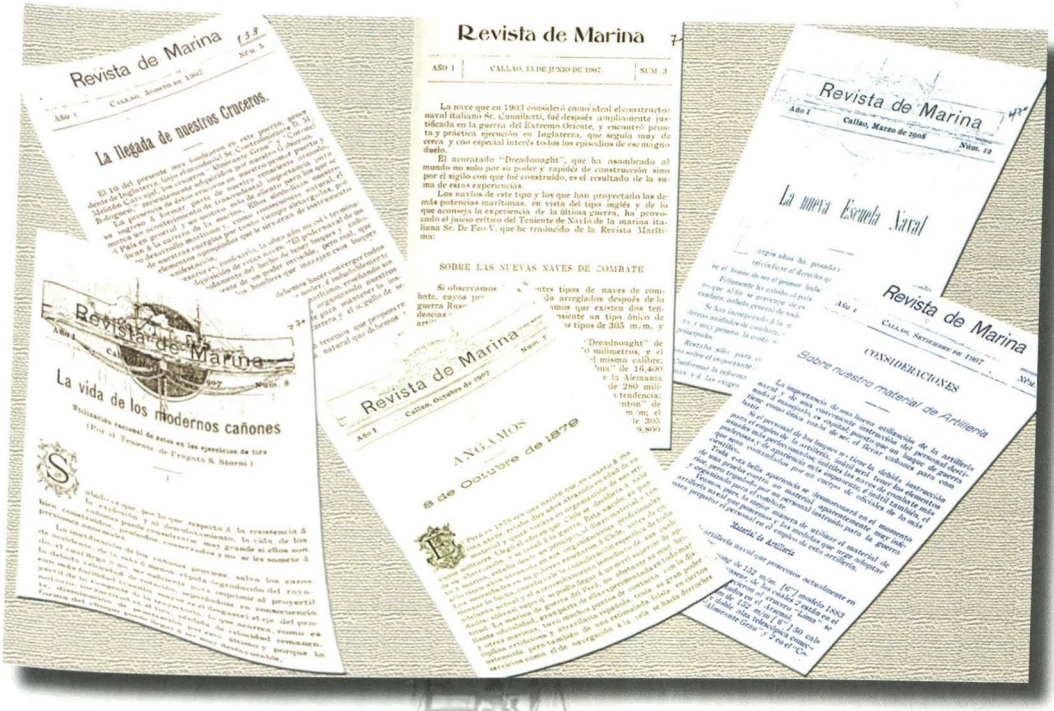


Sucedió hace un Siglo

Inauguramos esta sección de noticias históricas en esta Edición Especial del Centenario de la Revista de Marina.
Todas las informaciones que aparecen en Sucedió hace un Siglo provienen precisamente de lo publicado en el primer año de nuestra revista.

TENIENTE PRIMERO GIOVANNA BETANCOURT SANGUINETI

El Crucero peruano Coronel Bolognesi

El *Coronel Bolognesi,* segundo buque de este tipo construido para el gobierno del Perú tenia 370 pies de eslora, 40'6 de manga y 14'3 de puntal; su poco calado le permitía, por lo tanto, entrar a la mayor parte de las bahías de Sudamérica; su desplazamiento era de 3.200 toneladas.

La maquinaria consistía en dos máquinas de triple expansión de cuatro cilindros y cuatro cigüeñales cada una, balanceados por el sistema Jarrow Schlichn Tweedy, y desarrollaba un poder colectivo de 14.000 caballos indicados con la presión de 250 lbs en las calderas, dando un andar de 24 millas por hora. Su radio de acción era de 4.500 millas, las calderas eran multitubulares, y estaban distribuidas en tres departamentos separados por mamparos estancos, que se cerraban para usar el tiro forzado con lo que el buque alcanzaba el máximo de velocidad. No se omitió gasto alguno para proveer al buque de toda clase de máquinas auxiliares que facilitaban sus operaciones.

Por otro lado, el departamento de máquinas estaba defendido por extensas carboneras a los costados, destinadas a aminorar los efectos que ocasionaban los proyectiles y granadas en las máquinas.

La torre de combate estaba construida de acero niquelado endurecido, y su espesor era de 3 pulgadas.

Su armamento estaba compuesto por un cañón de 6" emplazado en castillo de proa, y otro a popa; el servicio de municiones se realizaba por medio de ascensores movidos por motores eléctricos instalados en tubos protegidos.

El armamento secundario consistía en 8 cañones de tiro rápido de 14 lbs y 8 de 1¼ distribuidos convenientemente a los costados de la cubierta superior y puentes. También contaba con 2 tubos sumergidos, para lanzar torpedos de 18".

El crucero poseía condiciones muy recomendables para naciones como el Perú, en que los gastos de su armamento tenían que ser necesariamente limitados.

Su armamento, unido a su excepcional velocidad, le permitiría mantener en jaque a buques de mayor poder y menor andar, además, por sus condiciones, estaba destinado a realizar planes estratégicos de gran importancia contra buques que, como dejamos dicho, aunque fueran de mayor poder, desarrollaban menor velocidad.

El buque poseía espléndidas condiciones de confort para los oficiales y tripulación. Un completo sistema de ventilación tanto natural como artificial, le fue acondicionado, lo mismo que la calefacción de vapor; el alumbrado general de la nave se hacía mediante una instalación eléctrica.

Las cámaras del comandante y oficiales eran elegantes y confortables. Los Sollados para la tripulación se encontraban debajo del castillo de proa y cubierta



Botadura al mar del crucero *Coronel Bolognesi (AHM)*

superior; sus condiciones eran notablemente satisfactorias, pues contaban con lavatorios, baños y otras comodidades.

Asimismo, el buque contaba con máquinas y cámaras frigoríficas. La panadería estaba provista de una maquinaria especial para elaborar pan.

También puede mencionarse que el buque contaba con 2 mástiles provistos de crucetas para señales, y en las que se había instalado telegrafía inalámbrica. Dos poderosos proyectores, y nueve botes incluyendo una lancha a vapor de 34 pies, completaban el equipo del crucero *Bolognesi.*

Crucero Almirante Grau

El crucero peruano *Almirante Grau* fue construido por la casa Vickers Sons and Maxim de Barrow. En una de las tantas pruebas que realizó este buque en lugar de los 14.000 caballos y 24 nudos previstos, este buque dio 14.144 caballos y 24 nudos, las máquinas se comportaron perfectamente pudiendo notarse la ausencia completa de vibraciones.

El *Almirante Grau* fue una modificación de los *Scouts* ingleses. Desplazaba 3.200 toneladas con 112,75 metros de eslora, 12,35 de manga y 4,75 metros de calado.

Sus máquinas eran del tipo vertical, de triple expansión y cuatro cilindros, balanceados según el sistema Yarrow. El vapor era proporcionado por diez calderas a tubos de agua dispuestas en tres compartimentos estancos e independientes.

Éstas, así como los pañoles de munición y los fondos, estaban protegidos por una cubierta acorazada, detenida cerca del emplazamiento del palo trinquete, pero elevada por encima de los cilindros de las máquinas.

El armamento estaba compuesto de dos cañones de 152 mm uno en caza sobre el castillete y el otro en retira, sobre la toldilla, protegidos por pantallas, con un campo de tiro horizontal de 270º; ocho cañones de 76 mm (14 libras) en repiezas sobre los flancos; ocho de 37 mm y dos tubos lanza torpedos sumergidos de 457 mm.

Se dispuso que el *Almirante Grau* llevara la insignia de oficial general; poseía una toldilla espaciosa y desplazaba 20 toneladas más que su gemelo el *Coronel Bolognesi.*



Crucero *Almirante Grau (AHM)*

Crónica extranjera

Inglaterra

El almirantazgo británico contemplaba en ese tiempo, probablemente alarmado, el creciente poderío de las demás flotas, que respondían a sus nuevas construcciones con otras de igual o mayor poder.

El *Dreadnought* sorprendió no sólo por su poderosa artillería compuesta de

10 cañones de 305 mm, emplazado en 5 torres, sino por el sigilo y rapidez con que se efectuó la construcción de esta nave de 18.200 toneladas de desplazamiento. Empleó tres meses para probar sus condiciones marineras y militares en los mares más tormentosos desde Portsmowth hasta el Mediterráneo, Isla Trinidad, Norte de Venezuela y por último Sheernes.

En el año 1907 Inglaterra ya había mandado a construir tres nuevos acorazados: *Bellerophon, Termeraire y Superb.*

A continuación detallamos los grupos de naves con los que contaba Inglaterra en esos días: Grupo Nelson: *Lord Nelson* y *Agamennón* de 16.600 toneladas.

Grupo King Edward VII: *King Edward VII, Commonwealth, Dominion, Hirsdostan, New Zealand, Hibernia, África, y Britania* de 16.350 toneladas.

Los cruceros acorazados, clase "Invencible": *Invincible, Inflexible e Indomitable* de 17.000 toneladas.

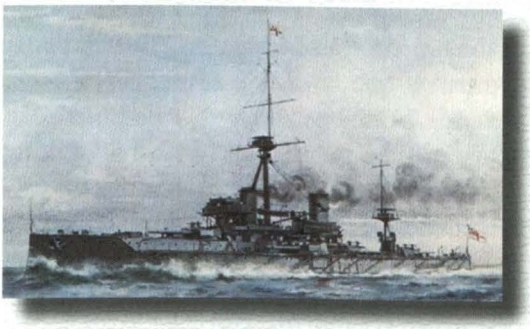
Clase "Minotaur": *Minotaur, Shannon y Defence* de 14.600 toneladas.

Clase "Duke of Edimburgh": *Achilles, Cochrane, Natal, Warrior, Black Prince y Duke of Edimburgh* de 13.550 toneladas.

Luego del desastre del destroyer *Cobra,* se sacrificó la velocidad en las embarcaciones británicas de este tipo para poder dar mayor dureza al casco, pero la guerra del medio oriente había evidenciado las ventajas de la velocidad, fue preciso la confección de planos de las nuevas embarcaciones de este género, que en la marina inglesa se clasificaban en "*River Class*", "*Coast Destroyer*" y "*Ocean Going Destroyer*". El primer grupo formado por 34 cazatorpedos, los cuales desplazaban 600 toneladas y estaban armados con 4 cañones de 76 y dos tubos lanzatorpedos. El segundo grupo fue bautizado por el almirantazgo con el nombre de "*First class torpedo boats*"; desplazaban 220 toneladas; velocidad 29 nudos, poder de las máquinas a turbina 4.000 caballos. En lo que respecta al armamento contaban con 2 cañones de 76 mm y 2 tubos lanza- torpedos. Utilizaba combustible líquido.

El último grupo desplazaba mas de 1.500 toneladas y su velocidad era de 36 millas, empleando motores a turbina y combustible líquido.

El tipo "*Scout*" creado en la marina inglesa superó los 25 nudos, y el desplazamiento variaba entre 2.800 y 3.200. La artillería estuvo compuesta por cañones de 102 mm 8 de 47 mm y 2 tubos lanzatorpedos.



HMS Dreadnought de 18.200 toneladas de desplazamiento

Austria Hungría

Después de la victoria de Lissa, la marina del imperio austrohúngaro no atrajo las miradas de las demás flotas militares del globo, sino cuando el Capitán de Fragata Lupis y su sucesor el Ingeniero Whitehead, ambos de la misma marina, inventaron el torpedo automóvil.

Desde entonces y por el espacio de 40 años, la mayoría de las marinas fueron tributarias de esta industria austriaca y las comisiones navales visitaban Fiume, para actualizarse de los adelantos aportados a esta arma.

En el periodo transcurrido desde Lissa hasta 10 años después, las construcciones navales de la marina imperial se redujeron a seis navíos, cuyo desplazamiento variaba de tres a siete mil toneladas.

Esta marina también contaba con tres acorazados, *Erzherzog Karl, Erzherzog Friedrich y Erzherzog Ferdinand Max* Cada uno de estos desplazaba 10.600 toneladas con 4 cañones de 25 cm, 12 de 17cm, y otros de menor calibre, 2 tubos lanzatorpedos y 19,25 nudos de velocidad.

Además de estas naves el presupuesto de ese entonces señalaba la construcción de otros tres acorazados que llevarían por nombre *Erzatz Tegettof, Erzartz K. Rudolph y E. K. Stephania,* cada uno de 14.500 toneladas, con 4 cañones de 305 mm, 8 de 240 y 17 millas de velocidad y un explorador de 3.500 toneladas.

Las torpederas y cazatorpederas, según el presupuesto de ese entonces, aumentarían a 24 y 12, respectivamente.

Alemania

La población y la industria alemanas, en su desborde en ese tiempo por todos los puntos de la tierra, impusiron el imperio del fomento de una poderosa marina que serviría de garantía a las masas de alemanes y a las capitales que buscaban ocupación por todo el globo; y el gobierno imperial protegía este importante movimiento, aumentando diariamente el poder de su respetable flota. En 1898 entró en servicio el acorazado *Kaiser Friederich,* y para el año 1907 la flota de acorazados de esta nación había aumentado con 20 naves, y estuvo clasificada en 4 grupos de 5 naves cada uno.

Primer Grupo: (Tipo Kaiser)
R. Friedrich, K. Wilhelm II, K. Wilhder Grosse, K. Karl. Der Grosse, y K. Barberossa.
Segundo Grupo:
Wittelsbach, Zahringen, Schwaben y *Meklenburg.*
Tercer Grupo:
Braunschweing, Lesas, Essen, Preusen y *Lothringen.*
Cuarto Grupo:
Duetschland, Hannover, Prommern, Schlesien y Schleswing Holstein.

Cada una de las naves tipo "Kaiser" desplazaba 11.150 toneladas, las del segundo grupo, tipo "Wittelsbach" 11.830 toneladas, las del tipo "Braunschweing" 13.200 toneladas; y las del tipo "Deutschland 13.400 toneladas.

Como consecuencia de la guerra del extremo oriente y siguiendo el ejemplo de las demás potencias navales, el desplazamiento moderado de los acorazados alemanes se elevó a 18.000 toneladas y la artillería estuvo compuesta de 14 cañones de 280 mm en torres.



SMS Zahringen correspondiente al segundo grupo de naves alemanas

Ecuador

Esta nación compró a Chile el vapor armado en guerra *Casma,* antiguo *Águila,* que fue bautizado con el nombre de *Marañón.*

Para el año 1907 se anunció que se había solicitado de Chile cambiar el *Marañón* con los exploradores *Almirante Lynch* y *Almirante Condell.*

Estos buques formaron parte del primer programa naval que Chile ejecutó después de la guerra *(Prat, Errázuriz, Pinto, Lynch y Condell*) y fueron construidos en Inglaterra; cada uno desplazaba 750 toneladas, casco de acero ligerísimo, 2 máquinas, armados con cañones de tiro rápido de 57 mm, ametralladoras y 4 tubos lanzatorpedos.

Estos buques desempeñaron un importante rol en la revolución del 91, y se les sometió a grandes trabajos, como que eran la única fuerza marítima del gobierno de Chile.

Italia

El crucero *Dogali*, de la Real Marina Italiana, fondeó en la bahía del Callao el día 7 de mayo. Esta nave fue construida en 1888 para la Marina Griega por la casa Armstrong, Mitchell & Cia. y el gobierno italiano la adquirió antes que fuera entregada al estado para quien fuera construida.

Sus características: desplazamiento, 2.088 toneladas; casco de acero; eslora, 76,3 m, manga 11,3 m; puntal 4,9 m; artillería 6 cañones de 25 cm, 9 de 57 mm, 2 de 37 mm y dos ametralladoras y 2 tubos lanza torpedos.

Su protección consistía en una cubierta protegida alcanzando un espesor de 6,35 cm sobre el departamento de máquinas.

La plana mayor del crucero *Dogali* estuvo compuesta de 13 oficiales y 232 tripulantes.



Crucero Dogali, de la Real Marina italina

Estados Unidos

La Escuadra Norteamericana programó un viaje al Pacífico en el cual participarían 16 buques de combate, 6 torpederos, 7 buques auxiliares y varios buques carboneros.

En el itinerario se consideró que la escuadra se reuniría en Hampton Roads y zarparía de ese puerto hacía Trinidad, Río de Janeiro, Punta Arenas y finalmente llegarían al puerto del Callao.

Después de visitar nuestro puerto se dirigirían a Bahía Magdalena, lugar en que la escuadra permanecería 30 días, los cuales estarían destinados a realizar ejercicios prácticos de tiro y diversas evoluciones navales.

El último puerto sería San Francisco previendo como recorrido total 13.772 millas.

El problema del carbón era uno de los más serios, razón por la cual la velocidad de la flota había sido determinada teniendo en cuenta la más estricta economía de combustible. Esta velocidad se había regulado a razón de 10 millas por hora, promedio que se consideró como el más económico para los buques.

Se estimó que si todos los buques zarpaban con sus carboneras, llenar la flota requeriría para llegar al término del viaje, 100.540 toneladas más de carbón, sin contar el combustible que consumirían las torpederas.

Este enorme aprovisionamiento tendría que ser llevado en buques carboneros, cuatro de ellos llevarían 2.200 toneladas cada uno acompañando a la flota hasta Trinidad.

Cinco de las más grandes carboneros, llevarían cada uno 4.000 toneladas de carbón acompañando a la flota hasta Río de Janeiro.

Para continuar el viaje desde nuestro puerto a San Francisco se había considerado fletar 12 buques carboneros más, cuatro de los cuales esperarían a la escuadra en Punta Arenas, cuatro en el Callao y cuatro en Bahía de Magdalena.

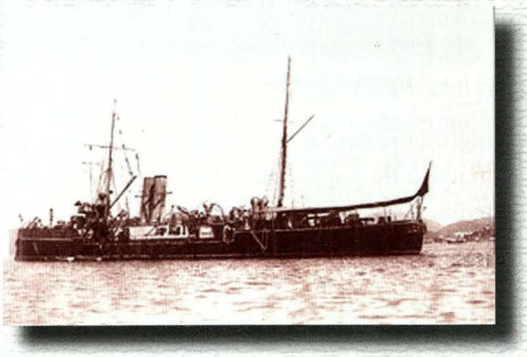
Además de la escuadra de combate, torpederas y buques carboneros mencionados anteriormente, el cañonero *Panther* sería trasformado y equipado con el fin de servir de factoría flotante.

Los buques *Calgoa y Glacier,* cargados de aprovisionamiento, acompañarían a la flota durante su viaje.

El total de la tripulación que vendría en la escuadra sería de 15.000 hombres

Chile

El viernes 30 de agosto el Senado, en sesión secreta, autorizó al Ejecutivo para que pudiera enajenar a una nación amiga los caza torpedos *Almirante Lynch*, *Almirante Condell* y el *Almirante Simpson* Estos buques fueron finalmente entregados al Ecuador.



El Almirante *Simpson* fue uno de los buques vendidos por Chile al Ecuador

Inglaterra

La Escuela Naval Inglesa de Osborne.

El sistema inglés de reclutar y educar a los jóvenes que llegaban a ser oficiales de su marina de guerra difiere mucho del método norteamericano; pues en Estados Unidos la educación de dichos oficiales estaba concentrada en la Escuela Naval de Annapolis. En Inglaterra se educaba a los cadetes en distintos puntos, y en varias naves, destinadas exclusivamente en ciertas estaciones a esa instrucción.

El joven que entraba a la Academia Naval de Annapolis, no sólo adquiría los conocimientos del marinero y del oficial, sino también los que constituían una com-



Escuela Naval Inglesa de Osborne

pleta enseñanza militar, requiriéndoles el manejo de las piezas de artillería de campaña. Tenía que ponerse al corriente de todos los ramos del servicio en tierra, menos en el de caballería. Antes de salir a su primera campaña el alumno no sólo tenía que conocer los principios y práctica de la navegación, sino también los de la construcción naval e ingeniería mecánica.

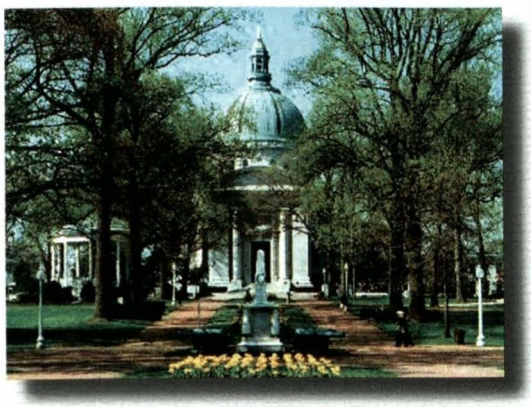
El guardiamarina inglés seguía, por lo general, uno de los dos cursos que lo preparaban para la ingeniería o para el mando de las naves.

Los cadetes más antiguos se dividían en esas dos clases. Los que habían de mandar, generalmente obtenían su entrada por medio del almirantazgo; los que pasaban los exámenes iban a la Escuela y también al barco que se hallaba en Darmouth. Los estudios eran muy semejantes a los de Annapolis. De vez en cuando salían de la vida del barco de estación a dar viajes en buques de vela o de vapor. Al cabo de 15 meses se graduaban de cadetes aptos para salir al mar y pasar a alguna nave de guerra en donde servían tres años y medio como subtenientes activos. Un curso de seis meses en Greenwich les completaba la carrera. Luego recibían su nombramiento de subtenientes, pasando a ser en realidad oficiales de marina. Los cadetes de ingeniería hacían la mayor parte de sus estudios en Keyham de Devonport, en donde permanecían cuatro años antes de ir al mar.

Una de las instituciones más interesantes relacionadas con el servicio británico, era la conocida con el nombre de Escuela de Osborne en donde se preparaban a los jóvenes para distintos puestos de la marina, prestando especial atención a los técnicos.

Como lo indica su nombre, la escuela se hallaba en la isla de Weight, cerca del famoso palacio de Osborne, que era la residencia de verano de la Reina Victoria. Los alumnos tenían que entrar a la edad de 12 ó 13 años y se les reclutaba principalmente entre los hijos de los oficiales activos o retirados de la marina.

El plan de estudios no sólo comprendía por las asignaturas de los colegios comunes para los jóvenes de su edad, sino también contaba con un sistema completo de desarrollo físico, que comprendía la gimnasia y otros ejercicios. En las primeras clases aprendían a manejar la pistola



Escuela Naval de Annapolis

y otras armas menores. El curso duraba cuatro años, y además de los estudios de la carrera, tenían que aprender el manejo de los instrumentos de mano para el trabajo de la madera, de los metales y el de las máquinas de varias clases; también tenían que aprender lo relacionado con la marinería, especialmente cuanto se refería al manejo de los buques a vela exclusivamente. Así, pues, los alumnos no sólo tenían que conocer la ingeniería mecánica y naval sino también de la construcción y el material de los buques a vela.

La Escuela de Osborne constituyó una de las instituciones de alto prestigio que permitía a los graduados pasar a las instituciones superiores para completar su educación como ingenieros o como oficiales de mando.

Crónica Nacional

Liga Patriótica Naval

Esta institución patriótica, fundada en Mollendo en 1900 por el entonces Capitán de Corbeta Ernesto de Mora, fue acogida favorablemente en varias ciudades de la República cooperando al fondo de la Junta Patriótica con una respetable suma.

La primera junta celebrada con el objeto de dar forma práctica a esta patriótica idea, se llevó a cabo en el local del Centro Naval, donde se reunió la mayor parte de nuestro elemento náutico y gran número de particulares.

Después de una larga discusión, se procedió a la elección de la Junta Directiva, resultando elegidos por unanimidad como presidente el Capitán de Navío Sr. D. Gregorio Casanova, vocal, Dr. Anselmo Barreto, tesorero, Dr. Federico Villarreal y como secretario el Teniente Primero Augusto Pimentel.

El cuerpo de la Armada que veía surgir nuestra marina del estado de inercia y abandono en que se encontraba, secundaba estos trabajos con todo el entusiasmo que se merecía, haciendo activa propaganda a favor de todo lo que significaba el fomento de nuestro renovado poder marítimo, que era la manifestación de nuestra nacionalidad, y de nuestro prestigio en el exterior.

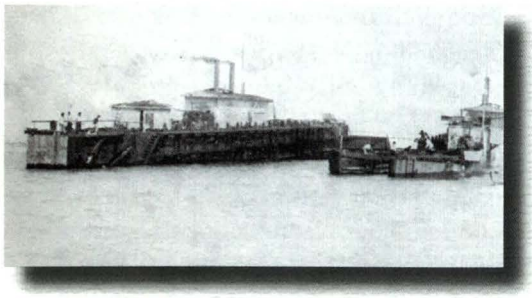


El entonces C.de C. Ernesto de Mora, fundador de la Liga Patriótica en Mollendo en 1900 (AHM)

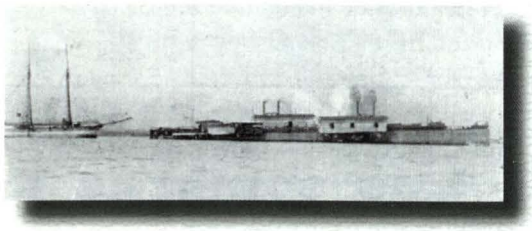
Dique flotante

Desde el 20 de julio de 1907 quedó fuera de servicio el dique flotante del puerto del Callao, siendo imposible ponerlo a flote, por el estado completo de deterioro en que se encontraba debido a la falta de cuidado en los muchos años de servicio que llevaba prestados a la compañía que lo explotaba.

La falta de dique en el puerto ocasionó innumerables perjuicios para el comercio marítimo, particularmente al nacional.
La Compañía Nacional de Vapores y Dique Flotante debió establecer un nuevo dique no sólo por requerirlo de manera apremiante nuestra marina, sino por la circunstancias excepcional que se le presentaba para explotarlo con rendimientos considerables.



Dique flotante del puerto del Callao
en el año 1907



Dique flotante hundiéndose...