



# Revista de Marina

Año I

Callao, Diciembre de 1907

Num. 9

314

## EL RECLUTAMIENTO

de los Oficiales de Marina en Francia

---



Tomamos de *Le Yacht* la siguiente información y estudio, hecho por Saint-Requier, acerca de los proyectos de ley que modifican el reclutamiento de los Oficiales de Marina.

Son dos proyectos distintos: trata uno de los Cuerpos técnicos—Oficiales de Marina, Oficiales maquinistas, Ingenieros hidrógrafos, Ingenieros navales é Ingenieros de artillería naval—; el otro concierne á los Cuerpos de la Administración—Administración Central, Oficiales del Comisariado ó Administradores de la Inscripción marítima.—Los nuevos proyectos están caracterizados por el hecho de que los Cuerpos técnicos y los administradores se reclutarán, en principio, de una sola procedencia: Escuela Naval ó Escuela de Administración. Se trata de una reforma que, por la amplitud del objeto que se persigue y por las consecuencias de su aplicación, transformaría completamente la organización de la Marina. Debemos, por

lo tanto, examinar detalladamente las medidas que se proyectan y compararlas con el estado actual de este asunto así en Francia como en otras naciones, para sacar de este estudio y de estas comparaciones ciertas observaciones útiles. Lo haremos lo más brevemente posible, poniendo sobre todo de relieve los elementos de discusión, y dejando con frecuencia al lector el cuidado de comentar, de aprobar ó de rechazar las nuevas ideas. Para el mejor orden y claridad en este análisis nos ocuparemos de los diferentes Cuerpos unos después de otros.

1º. *Oficiales de Marina*.—La ley de 10 de junio de 1896 concede cuatro plazas por año á los alumnos de la Escuela Politécnica, y permite el acceso al grado de Alférez de navío á algunos Capitanes de navegación de alta mar.

A parte de este contingente, siempre mínimo, nuestros Oficiales se reclutan  $\frac{2}{3}$  de la Escuela Naval y  $\frac{1}{3}$  entre los *officiers mariniere* (1) que han satisfecho pruebas especiales. Durante los últimos años, la proporción media ha sido la siguiente: 45 procedentes del *Borda*, 20 de las clases subalternas, tres de la Escuela Politécnica y uno de la clase de Capitanes. La edad ordinaria de la admisión en la Escuela Naval es la de diez y siete á diez y ocho años.

En Inglaterra los futuros Oficiales entran al servicio de la Marina desde la edad de 12 años; permanecen cuatro años en instrucción, parte en el Colegio real de Osborne y parte en la Escuela de Dartmouth. A esta instrucción siguen tres años de embarco en buques armados con la categoría de *midshipmen*. Después de un exámen, los *midshipmen* se convierten en *acting sub-lieutenants* y permanecen algún tiempo en el Colegio de Greenwich, y en las Escuelas de navegación, de artillería y de torpedos antes de ascender á *lieutenants*.

En Alemania la edad de entrar en la marina los futuros Oficiales es la de diez y ocho años. Los estudios duran tres años y medio, repartidos como sigue: un mes en el batallón de Infantería de Marina, en Kiel, embarco de un año en calidad *seekadetten* en los buques escuelas que navegan; permanencia de un año en la escuela de Kiel (en tierra); curso de cinco me-

---

(1) Oficiales de mar.

ses en las Escuelas de minas submarinas, torpedos y artillería; y, por último, embarco de un año en buques armados. Después de estos tres años y medio de estudios, ascienden al grado de *leutnant zur see*.

En los Estados Unidos los jóvenes que se dedican á la Marina entran en la Academia Naval de Annapolis á los diez y ocho años próximamente. El tiempo que dura la instrucción (en tierra) es de tres años, interrumpidos por un un crucero de tres meses en cada uno. Los aspirantes permanecen después dos años embarcados en buques armados y ascienden á Alféreces de navío.

En Italia los alumnos entran en la Academia Naval de Livorna á los diez y ocho años para pasar en ella tres; la instrucción se hace en tierra, pero con tres cruceros de cuatro meses. Los alumnos ascienden á guardias marinas, y después de otros diez y ocho meses, de los que doce son de navegación, á Subtenientes. En este empleo siguen en la Academia Naval un curso complementario, terminado por un concurso que sirve para fijar el orden de la promoción al grado de Teniente de navío.

En todos los sistemas de instrucción empleados en el extranjero, de los cuales acabamos de dar las líneas generales, se revela el cuidado de dar á los Oficiales de Marina extensos conocimientos científicos, cuidando al mismo tiempo de su educación puramente marítima. Inglaterra se preocupa, ante todo de hacer marinos; Italia de hacer teóricos, y Alemania militares. Tanto Inglaterra como Alemania hacen seguir á los jóvenes Oficiales los cursos de las Escuelas de especialidades.

El sistema proyectado en Francia es el siguiente:

Admisión en la Escuela Naval, instalada en tierra, en un puerto, desde los diez y ocho años (límite inferior) á los veintidós años (límite superior); el programa de admisión encierra las matemáticas especiales, no enseñándose dentro de la Escuela ninguna ciencia pura. Los alumnos admitidos empiezan por prestar un año de servicio militar en las condiciones ordinarias (ley de 25 de marzo de 1905 sobre el reclutamiento de la Armada), es decir, que se embarcan como simples marine-

ros en buques armados, con preferencia en la división de reserva esforzándose por hacerles adquirir, durante este año de servicio, la instrucción práctica que poseen los marineros con diploma de todas las especialidades militares. En la Escuela Naval cursan importantes estudios sobre las ciencias aplicadas al arte de la navegación y al de la guerra. A la salida de la Escuela los alumnos son nombrados *aspirants* (correspondiente al grado actual de *aspirant* de primera clase; el de *aspirant* de segunda clase queda suprimido). Los *aspirants* están primeramente embarcados un año en el buque-escuela de aplicación, y después se reparten, durante seis meses, en las flotillas de torpederos y submarinos, donde algunas unidades de segunda línea están especialmente afectas á su instrucción. Esta comprende el estudio completo de los torpedos y minas submarinas, así como su empleo en los grandes buques, á fin de poder conferir á todos los Oficiales de Marina el diploma de Oficiales torpedistas; lo cual equivale á suprimir el diploma y reemplazar la Escuela de torpedos de Tolón, donde actualmente se adquiere, por una Escuela especial de electricidad. Los *aspirants* pasan el último semestre de su tiempo de grado en el batallón de aprendices fusileros; allí se familiarizan con el manejo del fusil y de la artillería ligera, y aprenden la táctica de las compañías de desembarco. De este modo todos los Oficiales poseen los conocimientos relativos á la especialidad de *fusilier*, y el diploma correspondiente puede suprimirse. Al abandonar el batallón los *aspirants* son promovidos al grado de Alférez de navío. El reclutamiento por la Escuela Naval cubre los  $\frac{2}{3}$  del contingente total de nuevos Oficiales; el otro tercio corresponde á los Oficiales *mariniers*; quienes, después de un concurso, se admiten en la Escuela como Oficiales alumnos y pasan por el grado de *aspirants*, en vez de nombrarlos directamente Alféreces de navío.

Las reflexiones se amontonan en tropel cuando tratamos de indagar los resultados del nuevo método de reclutamiento. Observamos tan sólo que imitamos más á Italia que á Inglaterra, y que el cuidado de obtener teóricos nos preocupa mucho más que la idea de formar marinos. La variación de los límites de edad, el traslado de la Escuela Naval á Tierra, y la

serie de medidas que conducen á no embarcar á las *aspirants* hasta los veintidós años serán censuradas por los que consideran que la primera cualidad del Oficial de Marina es la de ser marino. No hablamos del año embarcados como marineros en la flota, porque será, á nuestro juicio, un año completamente perdido. El programa en proyecto parece que debe proporcionar Oficiales más sabios que hoy; pero se entrará muy tarde en el ambiente tan especial que la Marina ofrece. Hechas estas reservas, convenimos que se encuentran en el proyecto excelentes ideas sobre las que hemos de insistir más adelante.

2º. *Oficiales maquinistas*.—Hasta estos últimos tiempos nuestros Oficiales maquinistas constituían un Cuerpo absolutamente autónomo reclutado entre los *premiers maitres* que reunían cierto tiempo de embarco, y habían satisfecho un examen de aptitud. Un decreto de 5 de diciembre de 1906 estipula que la quinta parte de las vacantes de maquinista principal de segunda clase se ofrecerán, previo examen á los *premiers maitres* que tengan seis años de grado; los otros cuatro quintos se reservan á los candidatos procedentes de una Escuela nueva de Oficiales alumnos; en esta escuela ingresan, después de un concurso, los *premiers maitres*, *maitres* y *seconds maitres* candidatos á la charretera. Todavía no se ha aplicado este decreto, cuando ya se propone una reforma radical; pero recordamos, antes de comentarla, cómo está constituido este Cuerpo en otras naciones.

En Inglaterra la instrucción es idéntica á la de los cadetes, es decir, que los futuros Oficiales maquinistas pasan siete años en Osborne y Dartmouth, y siguen en seguida un curso especial en el Colegio de Keyham antes de embarcarse como *sub-lieutenants*. Los más aprovechados reciben una instrucción complementaria y se reservan para el servicio de construcción de máquinas.

En Alemania el grado de *marine-ingenieur* solo se obtiene, después de ocho años de estudios teóricos y prácticos en tierra y á bordo; esto equivale, en suma, á nuestro reclutamiento actual.

En los Estados Unidos los Oficiales de Marina y los Oficiales maquinistas, forman un Cuerpo único.

En Italia una Escuela especial, establecida en Venecia, instruye á los Oficiales destinados á las máquinas. Esta escuela está muy en boga, y cuenta siempre con más candidatos que la Academia de Livorna. La duración de los cursos es de tres años, dándose la instrucción práctica en los buques del puerto y en los talleres del arsenal. Después de un concurso, los alumnos son nombrados maquinistas y después Oficiales.

La organización proyectada en Francia se inspira principalmente en el sistema usado en Inglaterra y respeta también, hasta cierto punto, el *statu quo*. Los Oficiales maquinistas se reclutarán en sus dos terceras partes entre los Oficiales *mariniers* de la máquina en las condiciones fijadas por el decreto de diciembre de 1906, y el otro tercio entre los *aspirants* procedentes de la Escuela Naval. Dicho de otro modo, los futuros Oficiales de Marina y los futuros Oficiales maquinistas recibirán una instrucción común; la especialización se efectuará al llevar diez y ocho meses en grado de *aspirant*, á elección de los candidatos, con preferencia para el que tenga mejor número. Mientras los futuros Alféreces de navío estarán en el batallón de aprendices fusileros, los futuros maquinistas principales seguirán los cursos de la Escuela de Oficiales alumnos maquinistas, en la cual se reunirán con los *Officiers-mariniers* admitidos como aspirantes al grado de Oficial. A partir del grado de maquinista principal, el Cuerpo será independiente.

Cabe el derecho de preguntar, sin entrar por ahora en más largas consideraciones, si será fácil encontrar en Francia jóvenes que se avengan á pasar por la Escuela Naval para no salir Oficiales de Marina y sí, Oficiales maquinistas. Esto sucede en Inglaterra y en América, según hemos visto; pero los Oficiales maquinistas son verdaderos ingenieros encargados de la construcción de las máquinas y los prejuicios no son, por otra parte, en los países anglo-sajones, tan violentos como entre nosotros. Esta es la principal objeción que puede hacerse á esta parte del proyecto de ley.

3°. *Ingenieros navales*—Nuestros ingenieros de construc-

ciones navales se reclutan actualmente entre los alumnos que salen de la Escuela politécnica. El Cuerpo de Ingenieros navales está muy bien considerado, sus ascensos son rápidos, los sueldos razonables y los empleos en la industria privada fáciles y remuneradores; por estas causas son siempre los alumnos que salen con los primeros números de la Escuela los que componen el cuadro de ingenieros; los de construcciones navales marchan así á la par con los de minas, caminos y puertos, y manufacturas del Estado; puede decirse que en la actualidad los ingenieros navales forman un Cuerpo escogido, un Cuerpo de sabios. Se le ha acusado en alguna ocasión de su mayor apego á la teoría que á la práctica, y también de olvidarse con frecuencia del lado marítimo de las cosas; lo cual, en Marina, tiene naturalmente su importancia. En principio, los ingenieros deben adquirir nociones prácticas en la Escuela de aplicación de ingenieros navales situada en París; además, desde hace algunos años, se ha tratado de iniciar á estos Oficiales en la vida de á bordo, bien embarcándolos en escuadra ó por cruceros de diez meses en el buque escuela de los *aspirants*; añadamos que un ingeniero jefe ó principal (el único que en realidad embarca), va generalmente agregado al Estado Mayor del Vice almirante que manda en jefe la escuadra del Mediterráneo. Debemos observar, por último, que no siempre ha reinado la más perfecta armonía entre marineros y constructores, resultando divergencias y disgustos. Esta razón, unida á un motivo análogo en cuanto á las relaciones entre Oficiales de Marina y artilleros, ha contribuído especialmente á crear el estado de ánimo que ha originado los proyectos de ley de que nos estamos ocupando.

En Inglaterra los ingenieros de las construcciones navales se reclutan de varias procedencias: los ingenieros civiles elegidos directamente por el Almirantazgo, los maestros de los arsenales después de estudios especiales y también los Oficiales maquinistas. Ya hemos dicho que la instrucción de estos últimos es en sus comienzos idéntica á la de los cadetes (siete años en Osborne y Dartmouth), completada con cursos especiales en el Colegio de Keyham. Los mejores Oficiales maquinistas se reservan para la construcción de máquinas y una

nueva selección les da entrada en el servicio de construcciones navales.

En Alemania hay dos ramas de ingenieros: cascos y máquinas. La instrucción es la misma para las dos categorías comprende un periodo de embarco en la división de escuelas con los *Seekadetten*, seguido de ocho años de estudios teóricos y de trabajos prácticos en las escuelas técnicas y en los arsenales.

En los Estados Unidos, los ingenieros se reclutan, por elección, en el Cuerpo de Oficiales de Marina, completando su instrucción en el Instituto de Massachussets.

En Italia los ingenieros navales se reclutan por medio de un concurso especial para el ingreso en la Escuela de Génova; la instrucción dura cinco años.

La reforma que se prepara en Francia supone un cambio radical. Se renuncia á la procedencia de la Escuela politécnica. Descontando la pequeña parte ( $1/6$  ó  $1/5$ ), ofrecida al personal subalterno y teórico de los arsenales, los ingenieros navales se elegirán, previo concurso, entre los *aspirants*. Es decir, que los futuros ingenieros tendrán que pasar por las siguientes vicisitudes: Un año de servicio como marineros en buques armados, dos años de Escuela naval, un año en el buque escuela de aplicación de los *aspirants*, seis meses en los torpedos y submarinos, y seis meses de escuadra; después de su nombramiento al grado de ingenieros de segunda clase, pasarán por una escuela especial de aplicación.

No olvidemos que, debiendo ser muy elevado el nivel de los estudios de la Escuela Naval, la instrucción teórica de nuestros ingenieros diferiría poco de la que hoy reciben. Pero se trata de una innovación tan radical que merece un detenido examen antes de que se convierta en realidad.

4º. *Ingenieros hidrógrafos*.—Los ingenieros hidrógrafos se reclutan, entre nosotros, en las mismas condiciones que los ingenieros navales. Constituyen un cuerpo muy restringido (17 individuos), á pesar de lo cual cuenta con todas las graduaciones ó jerarquías ordinarias en otras escalas. Durante su carrera, los ingenieros hidrógrafos dividen su tiempo entre el servicio central en París y las misiones en las costas



de Francia ó mares lejanos; sólo después de una ó dos misiones de este genero es cuando están aptos para ejercer últimamente sus funciones.

En otras naciones los Oficiales que desempeñan un papel análogo no suelen constituir un Cuerpo aparte; se recurre de ordinario á los Oficiales de Marina, y en ciertos países se les especializa para constituir un cuadro con residencia fija. Este estado de cosas ha sido calcado en diversas proposiciones de ley, debidas á la iniciativa parlamentaria, presentada á las Cámaras francesas.

El nuevo proyecto de M. Thomson conserva al Cuerpo de Ingenieros hidrógrafos su autonomía. Los ingenieros de segunda clase de este Cuerpo deberán reclutarse de un modo idéntico que los ingenieros navales del mismo grado, es decir, después de su paso por la Escuela Naval etc.

5º. *Ingenieros de artillería naval.*—No nos extendemos acerca de los errores cometidos en el servicio de la artillería naval desde el año 1900. Hemos tenido ocasión, con demasiada frecuencia por desgracia, de deducir en crónicas especiales la moral de las catástrofes que han pesado sobre nuestra Marina. La discusión en el Senado del proyecto de ley sometido en este momento á la sanción de la Cámara nos ha llevado á exponer nuestros puntos de vista, que compartimos, por otra parte, con el mayor número de nuestros Oficiales de Marina. Digamos tan sólo que es unánime la creencia de que hace falta terminar con el sistema actual, en el que los Oficiales de artillería colonial son *prestados* á la Marina por el Ministerio de la Guerra.

En Inglaterra y en Alemania la Marina no fabrica por sí misma sus cañones. El Almirantazgo británico se dirige á los grandes fabricantes, como las casas Vickers y Armstrong; la marina alemana se surte de los establecimientos de Krup. En los Estados Unidos los cañones se construyen bajo la dirección de los Oficiales artilleros de la flota, quien, con este objeto, prestan sus servicios en Washigton transitoriamente.

M. Thomson propone ahora reclutar los ingenieros artilleros del mismo modo que los ingenieros navales, ó sean entre

los *aspirants*. Los ingenieros de segunda clase pasarían por una Escuela de aplicación que hay que crear.

Con esto hemos terminado respecto á los Cuerpos técnicos, y añadiremos sólo algunas palabras respecto á los administrativos, cuyo reclutamiento constituye el objeto de un proyecto de ley separado.

1°. *Comisariado*.—El Comisariado se recluta en la actualidad; 1/3 entre los *officiers mariniers* de la flota y los ayudantes del personal administrativo; 2/3 entre los jóvenes provistos del título de licenciado en Derecho; y también algunos Alféreces de navío han sido admitidos al grado de Comisario de segunda clase.

En otras Marinas sólo se ha atribuído una importancia relativa al sistema de constitución de los Cuerpos administrativos; así ocurre—para no citar más que un ejemplo—que en Italia se conceden estos empleos á los alumnos que, por causa de insuficiencia, se eliminan de la Academia Naval de Livorna, donde se preparan los Oficiales de Marina.

En el sistema proyectado no se introduce ninguna modificación al actual estado de cosas.

2°. *Administración de la Inscripción marítima*.—Este Cuerpo se instituyó en octubre de 1902 por M. Pelletán, y se nutrió con personal procedente del Comisariado. Esta escisión no se hizo sin algún trabajo. Mientras que los distritos han sido todos administrados por antiguos Comisarios, la reforma ha pasado desapercibida; pero, como era fácil prever, inquieta ya lo que sucederá más adelante. El Cuerpo de nueva creación se recluta, en efecto, desde su origen, por un concurso directo, y son llamados á regentar los intereses de la gente de mar jóvenes Oficiales que no han navegado nunca. Esta situación es anómala y reclama un pronto remedio.

En este caso particular que nos ocupa es inútil tratar de buscar enseñanzas ó analogías en las Marinas de otras naciones, porque los contingentes de la flota se reclutan de modo distinto, pero puede darse como seguro que lo mejor es no admitir en el Cuerpo de Administradores de la Inscripción marítima más que Oficiales procedentes de los Cuerpos que navegan,

y, principalmente, Comisarios que reúnan cierto número de años de servicios.

Esta es precisamente la solución aportada por el proyecto de ley sobre los Cuerpos administrativos.

3ª. *Administración central.*—En las oficinas del Ministerio de Marina trabajan conjuntamente personal militar y personal civil. El primero comprende á los Oficiales generales, superiores y subalternos de los diferentes cuerpos. El personal civil se compone de funcionarios sin asimilación. Estos funcionarios se elegían ántes mitad en los Cuerpos de Oficiales de Marina y del Comisariado, y la otra mitad entre los escribientes de los puertos. Poco á poco se ha ido restringiendo la cifra de Oficiales llamados á formar parte de los cuadros, y la mayor parte del personal de Administración central se recluta por medio de un concurso celebrado en París entre los poseedores de un título de licenciado. Se censura este sistema, cuya consecuencia es administrar la Marina por funcionarios que no la conocen.

En Londres, en Berlín y en los Estados Unidos los altos empleos de los Ministerios son desempeñados por los Oficiales en actividad; pero como esta doctrina no prevalece en Francia, M. Thomson se ha decidido á proponer un sistema de reclutamiento que no se preste á la crítica. Se concedería una parte de los puestos á los *commis expéditionnaires* procedentes de la Maestranza de la flota; para el resto se concederían por mitad á los jóvenes Oficiales del Comisariado al salir de la Escuela de Administración, y la otra mitad, previo concurso, á los Tenientes y Alferoces de navío y á los Oficiales con grado análogo de los demás Cuerpos técnicos.

Como puede verse, aparte de algunas excepciones, el Comisariado, la Inscripción marítima y el personal civil de la Administración central sólo se compondrían de Oficiales y de funcionarios que hubiesen pasado por la Escuela de Administración. Esta, es según parece, la idea primordial de la reforma proyectada.

\*  
\*\*

Con el resúmen y comparación que acabamos de hacer sobre la organización existente, la organización futura y los sis-

temas empleados en otras naciones, los lectores cuentan con todos los elementos necesarios para apreciar el valor de las proyectadas reformas en cuanto al modo de reclutar el personal de los Cuerpos técnicos y administrativos. Por nuestra parte, nos limitaremos á poner de relieve las principales ideas de las modificaciones en estudio, y á examinar si estas ideas son racionales.

Se pretende, en primer término, restablecer ó establecer la armonía entre todos los Cuerpos de Oficiales. Se espera llegar á este resultado por la unidad de origen, impregnando á todo el personal de los mismos principios generales por una instrucción y una educación técnica comunes. Hemos oído decir que esta esperanza es ilusoria y que el ejemplo de la intervención, nacida del Comisariado, del que es enemiga, es suficiente para prejuzgar la cuestión. Este ejemplo, á juicio nuestro, no debe invocarse; la animosidad de la intervención contra el Comisariado—animosidad recíproca—depende únicamente, según parece, del antagonismo de las funciones atribuidas á cada uno de estos dos Cuerpos. Nunca se vió que los intervenidos hicieran buenas migas con los interventores, y la Marina no podía constituir una excepción de la regla. Pero dejando á un lado esta situación especial, es preciso reconocer que los alumnos de una misma escuela contraen entre sí vínculos de amistad y hasta de cariño que no pueden modificar las fluctuaciones ulteriores de la carrera. Los conflictos entre los distintos Cuerpos sólo suelen depender, en general de una serie de rencores personales; el espíritu de cuerpo, en lo que éste tiene de malo, depende probablemente de los disgustos que engendrán los rozamientos particulares, y estos conflictos ó rozamientos no pueden ser serios ni profundos entre hombres ligados por un franco compañerismo. Si los Oficiales de los diversos Cuerpos se aprecian y estiman mutuamente, es imposible que los Cuerpos por ellos formados se ataquen entre sí. Por esta razón creemos que el proyecto de ley sobre los Cuerpos técnicos se inspira en un principio excelente al establecer, como base, el paso por una Escuela Naval única politécnica.

En esa Escuela no ingresarán más que alumnos cuya edad

media será de veinte años. En nada cambiará esto el plan para los futuros ingenieros; pero los futuros Oficiales de Marina ingresarán en su carrera dos años y medio ó tres años más tarde que hoy. Además, como la Escuela Naval debe establecerse en tierra, piensan algunos que la aclimatación á la mar será más difícil y ¿no es acaso la primera cualidad de los Oficiales de Marina la de ser marinos?

Un estudio detenido se hace en este punto necesario.

Na somos nosotros de aquellos á quienes encanta la idea de transportar á tierra la Escuela Naval. El anciano *Borda* tiene sus cualidades: un casco flotante, aunque sea arcáico, ofrece ciertas ventajas para la educación de los Oficiales. Siempre supone algo el vivir durante dos años en las aguas de una rada, oír silvar el viento en el aparejo, respirar un aire impregnado de alquitrán, ver el horizonte por una porta, y dormir en un coy. Por mucho que se diga, este conjunto de las insignificancias deja un sello especial. ¿Es el efecto de la tradición? ¿Entra por algo el sentimiento en esta impresión? Sea como quiera nosotros veremos desaparecer el *Borda* con verdadera melancolía; pero aun así es preciso ser justos. Si la Escuela Naval terrestre está bien instalada, como las de Livorna, ó de Annapolis; si el mar baña sus muros, si constantemente botes, embarcaciones de vela, torpederos y anejos de todo género es, tán preparados para recibir á los alumnos; si, en una palabra no se pierde de vista que se trata de formar marinos, no habría motivo para lamentarse demasiado.

Queda la cuestión edad. Hasta hoy hemos seguido el método inglés, según el cual se empieza jóven la carrera naval. Desarrollar cuanto antes la vocación, inculcar el amor á la carrera y aprender á no sentir el temor de la responsabilidad: tal era el objetivo que se perseguía. Objetivo bien loable, á la verdad y cuyos resultados han sido bastantes brillantes para que no haya que arrepentirse de las antiguas costumbres. Pero sería preciso ser ciego para negar que desde hace veinte años, desde hace diez años sobre todo, ha surgido un nuevo orden de cosas. El buque de guerra se ha convertido en una verdadera fábrica en la que se desarrollan ó utilizan los últimos perfeccionamientos de la ciencia. Es preciso que los Oficia

les que tienen á su cargo este material y estas máquinas sean tan sábios como militares y marinos. Y así hemos visto que la mayor parte de las Marinas ha elevado el nivel de los estudios de sus futuros Oficiales. En Alemania, en los Estados Unidos y en Italia, los jóvenes que ingresan á la Escuela Naval—ya lo hemos dicho—diez y ocho años como *mínimum* y se tiende á la elevación de esta edad. Cada año se exigen nuevas condiciones y nuevos diplomas; la última semana se anunciaba que el Emperador Guillermo desea que sólo ingresen como cadetes los estudiantes que posean una educación escolar completa, *abiturienten* (1). No es posible que nosotros soñemos en no seguir este movimiento. Nuestro Cuerpo de Oficiales de Marina debe ser muy instruído, más instruído que en la actualidad. De esta necesidad proviene la idea de recibir en la Escuela Naval á los jóvenes de diez y nueve ó veinte años que hayan cursado todo el programa de las matemáticas especiales, de modo que sólo haya que enseñarles las ciencias aplicadas. Por el nuevo sistema, los Alfereces de navío vendrán á tener, en definitiva, la misma carga científica que los ingenieros navales actuales.

Esta observación nos lleva á preguntarnos si será posible reunir en un puerto un cuadro de profesores que responda á estas necesidades. Si nuestra Escuela politécnica actual cuenta con un profesorado tan eminente, se debe, en primer término, á que está situada en París donde se reúnen todas las celebridades del mundo sabio. En el litoral no ocurrirá, seguramente, lo mismo.

Pero se ha tropezado con este dilema: ó se conserva el reclutamiento actual de los ingenieros, reclutando también á los Oficiales de Marina entre los alumnos que salen de la Escuela politécnica y empezar muy tarde (á los veintidos años) la educación náutica de los unos y los otros; ó bien adoptar como transacción la Escuela Naval única para todos los Cuerpos técnicos, en un puerto militar, empezando la educación

---

(1.) Alumnos que han terminado sus estudios de instituto, aspirantes al bachillerato, ó que hayan hecho examen para tener este título.

marítima á los veinte años. Entre estos dos términos el segundo parece el mejor. Algunos pretenden que el que no es ya marino á los veinte años no lo será jamás, Nada mejor para contestarles que exponer á nuestros lectores la tésis que sostenía, no ha mucho, un hábil maniobrista, el Almirante Mottez.

“Piensan muchos que es preciso haber crecido en el agua y que el futuro marino esté en presencia de los fenómenos del mar mientras se forman las cualidades del hombre en las que reside el sentido marinero. En Francia esta opinión es la que ha prevalecido. Nuestros jóvenes ingresan en la Escuela á una edad en la que el cuerpo no está formado todavía, y como consecuencia funesta, á una edad en que los estudios clásicos apenas han sido esbozados. Para reclutar así á los Oficiales es preciso estar bien persuadido de que el sentido marinero sólo puede formarse en el hombre mientras éste es niño. Pues bien. ¡Es un error!...¿En qué consiste este sentido marinero que no se define, y por el cual se hacen tantos sacrificios? No consiste tan sólo en la experiencia, puesto que se ven viejos marinos de cuerpo entero. Tampoco lo da el estudio de las ciencias puesto que se encuentran más marinos dotados de esta cualidad entre los pilotos, que entre los Capitanes de navío...Yo sostengo que el sentido marinero es sencillamente una ciencia de observación que puede adquirirse y que puede enseñarse, regularmente, por el razonamiento...La despejada inteligencia de la niñez podría adivinar sin explicación el juego de los fenómenos náuticos; pero si se recurre á lecciones metódicas, se encontrará que el hombre hecho tiene una inteligencia más madura, más desarrollada por estudio y más apta para sacar el provecho de las buenas lecciones. ¿Y si esto es así, por qué descuidar la educación de nuestros futuros Oficiales? ¿No sería mejor llamar sólo á la Escuela á los jóvenes que hubieran terminado sus estudios...?”

La cita es larga, pero como poco conocida, teníamos interés en reproducirla. El Almirante Mottez profesaba ideas adelantadas: la opinión de M. Thomson no podía encontrar, al cabo de los años, un defensor más eficaz.

El proyecto de ley mantiene la autonomía del Cuerpo de

Oficiales maquinistas, debiendo reclutarse en una tercera parte de la Escuela Naval. La campaña promovida, hace algún tiempo, en favor de la fusión de los Oficiales de Marina y maquinistas no ha dado resultado. Nosotros preferimos el sistema de Alemania al de Inglaterra y los Estados Unidos ¿Será un bien ó será un mal? Es posible que la reforma proyectada sea sólo un ensayo transitorio en espera de que la especialidad de maquinista pueda ser para los Oficiales como la de torpedista ó artillero sistema al que el Almirantazgo británico ha dado finalmente la preferencia.

Tenemos que limitarnos. Apesar de ésto hemos pasado revista á todos los principales puntos que pueden ser motivo de discusión. Si se nos pidiera una opinión sobre el conjunto, contestaríamos con nuestra adhesión. Tal como se nos presenta, el proyecto de ley sobre los Cuerpos técnicos nos parece realizar un verdadero progreso. No nos atreveríamos á decir lo mismo del proyecto sobre los Cuerpos administrativos. El asunto es menos importante quizás, pero no puede ser indiferente, sin embargo, el que las oficinas del Ministerio, del Comisariado y de los servicios de la Inscripción marítima se penetren del estado de ánimo y de las necesidades de los servicios activos. También en este proyecto la comunidad de origen, al paso por la misma Escuela de administración y la buena armonía que resulte de las infiltraciones, de la endomose verificada por los cambios de Cuerpos, parece que deben establecer la armonía entre los diferentes personales administrativos. La supresión del reclutamiento directo de la administración central y de los administradores de la Inscripción marítima, con la obligación de permanecer cierto tiempo en el Comisariado, ofrecen toda clase de garantías desde el punto de vista de la aptitud de los futuros contingentes.

En resumen: los proyectos de M. Thomson marcan un esfuerzo real. La reforma emprendida es muy vasta y de larga duración. Es digna de que se le acoja con simpatía.



# "GOLPES DE FUEGO HACIA ATRAS"

PRODUCIDO

por las modernas polvoras sin humo.

---

(Del "Engineering")

El reciente y terrible desastre ocurrido á bordo del acorazado japonés "Kashima", en el que perecieron cerca de cuarenta hombres, entre oficiales y marineros, á causa de la explosión de una carga de cordita con que se cargaba un cañón del 10", producida por el golpe de fuego de la carga anterior, llama nuevamente la atención hacia un peligro constante que amenaza á la marina inglesa. Ambas naciones usan prácticamente el mismo modelo de cañón y la misma clase de pólvora, ó más precisamente, el mismo explosivo llamado cordita. La cifra de estos accidentes crece cada vez más; los Estados Unidos tienen que deplorar la pérdida de muchos de sus marinos por la misma causa, apesar de que el explosivo empleado en ese país es de un tipo diferente.

A grandes rasgos, la causa es esta: cuando se dá fuego á una carga de pólvora moderna sin humo, queda en el ánima del cañón, después de la salida del proyectil, una gran cantidad de gases á una alta temperatura. Estos gases, debido á su naturaleza, no son suficientemente ricos en oxígeno para producir una llama visible; pero cuando se abre el cierre, estos gases, debido al exceso del oxígeno de la atmósfera, arden pro-

duciendo grandes llamaradas, que á impulso de la corriente de aire de la boca á la culata producida al abrir el cierre, se proyecta hacia atrás, á una considerable distancia, quemando todo lo que halla en su camino. Si se encontrara en ese trayecto una carga dispuesta á ser introducida, no es difícil comprender los efectos desastrosos que se producirían, acentuados aun más por el encerrado y reducido espacio de una torre, barbata ó casa-mata y el posible peligro de que la llama se propague á las cargas de las chilleras y de allí descienda á los paños y santa-bárbaras.

Como la velocidad del proyectil aumenta en cada nuevo tipo de cañón las cargas de pólvora necesariamente tienen que ser mayores; el peligro, pues, del golpe de fuego se hace más intenso, debido á la mayor cantidad de residuos que en forma de gas quedan en el ánima después del disparo.

En la marina inglesa se resolvió hace algún tiempo tomar precauciones contra accidentes de esta naturaleza, y el método desde entonces adoptado es el de expeler los gases por medio de un inyector de aire comprimido antes que se abra el cierre, pero esto constituye un procedimiento poco práctico, pues inutiliza momentáneamente la pieza. Más aún, en el apresuramiento del combate, la práctica de semejante procedimiento no servirá sino de rémora para el buen rendimiento del cañón. Además, si este estuviera apuntado á barlovento no sería fácil expulsar todos los gases del interior del cañón.

Los alemanes han resuelto el problema de una manera más científica y satisfactoria, adoptando en 1906 un explosivo que no produce llama hacia atrás aun en los mayores calibres. La adopción de este explosivo, que se denomina C/06., es el resultado de prolijos ensayos efectuados por espacio de cuatro años, desde 1902 (/06., denota el año en que se adoptó). La composición precisa de esta pólvora se guarda en secreto, pero se sabe que es una mezcla de nitroglicerina nitrocelulosa y vaselina, que hasta cierto punto se asemeja á la cordita inglesa; pero tiene en adición cierta cantidad de una composición química desconocida que impide la formación de los citados gases, con tales ventajas, que en la artillería de pequeño calibre ni siquiera se advierte el rebufo. Esto último es

una considerable ventaja en el fuego de noche, pues el apuntador de un cañón de tiro rápido no es molestado por la intensa brillantez del fogonazo, tan natural en la cordita inglesa, por lo que la rapidez del tiro quedaba reducido y la precisión en los impactos se alteraba. Por lo visto se deduce que la pólvora alemana dá excelentes resultados en el tiro.

En cuanto á las condiciones de estabilidad, la pólvora alemana es aun mejor que la cordita inglesa. Esto también es un importante factor en vista de las explosiones que han tenido lugar de vez en cuando en los pañoles de los buques de guerra británicos, felizmente sin pérdidas de vidas ó del buque; sin embargo, en una ocasión fué mera casualidad que no se hundiera el barco con su dotación, pero semejante suerte es muy posible que cambie. Debido á esta inmunidad en los desastres es que la confianza del pueblo inglés respecto á la seguridad de sus buques de guerra, no ha sufrido un despertar tan brusco como la del pueblo francés con la terrible catástrofe del "Jena". No basta, pues, para asegurar la estabilidad de las pólvoras refrescar los pañoles por medio de máquinas especiales; por lo tanto, si los medios mecánicos no son suficientes para obviar este peligro, se debe recurrir al apoyo de la química.

Alemania siempre se ha hecho notar por sus adelantos en la química, y en ningún ramo de ella se ha mostrado tan progresiva como en el de explosivos. No hay un solo caso auténtico, que sepamos, de una explosión en un buque de guerra alemán; y la razón de esto estriba en una inteligente anticipación á los posibles casos de peligro y en los pasos dados para prevenirlos. Por ejemplo, tan pronto como las pólvoras nitradas sin humo reemplazaron á las antiguas pólvoras que despedían humo, ella cambió el antiguo adagio de "conservad seca vuestra pólvora" por el moderno: "conservad fresca vuestra pólvora."

Entónces todos los buques de la armada alemana fueron provistos de aparatos de ventilación para los pañoles; mientras que el Almirantazgo inglés parece que solamente el año pasado es que ha apreciado la importancia de ello, y á causa del accidente ocurrido á bordo del "Fox", no obstante de haber ocurrido un caso semejante varios años antes en

el "Revenge". En ambos casos por singular casualidad y afortunadamente no ocurrió la pérdida del buque, ni aún de uno de sus hombres.

Ahora bien, resulta que los ingleses tienen que seguir el impulso dado por Alemania y adoptar una pólvora que pueda evitar ese peligro de una manera científica. La grave falta de la administración de ese país es que aparentemente no hay quien vigile oficialmente el asunto de explosivos y los progresos que se hacen en el exterior. Es verdad que hay comités casi innumerables que plantean y proponen, pero no se toman desiciones prontas y difinitivas sobre las proposiciones, ó se llevan á cabo con tanta lentitud, que cuando se ponen á efecto resultan caducas.

Esos comités no son los más eficientes métodos para asegurar prontas reformas. Los miembros tienen frecuentemente otros deberes que llenar, y sobre todo no están revestidos de la suficiente instrucción y experiencia para considerar debidamente los asuntos en referencia. La solución está en concentrar la responsabilidad en una sola persona por la designación de un Oficina únicamente para explosivos, cuyo deber es adquirir datos del progreso exterior, mantener constantemente los *records* en Inglaterra y analizar los resultados oficiales y privados que se traducirían en explosivos compuestos. Creemos firmemente que con una coordinación más extensa entre experiencias llevadas á cabo en las factorías privadas y ejercicios de combate naval con una determinación más firme para sobrellevar dificultades, el Almirantazgo, en esa como en las otras secciones de actividad naval, mantendrá en alto el prestigio inglés.

*P. Ontaneda.*

(alumno de la Escuela Naval.)



## Apuntes sobre la costa del Perú

---

1°. La costa del Perú presenta su cielo cubierto en los meses de

Junio

Julio

Agosto.

y Setiembre

2°. La vegetación de sus cerros es por la misma época y á los lugares cubiertos por ella en dicha época se les llama *lomms*.

3°. Los vientos reinantes en estos meses son del SO. y el SE.

4°. La lluvia fina que cae por este tiempo se llama *garúa*.

5°. En Paita reina, de ordinario, el viento Sur.

6°. Las resacas son anunciadas en la costa del Perú por una espuma blanquecina que aparece algunos días antes de la luna nueva y de la luna llena. A proporción de ella es la intensidad de la resaca. La duración por lo general es de nueve días.

7°. En Pacocha y cercanías es donde se advierte que el viento no tiene la menor influencia en el desarrollo de este fenómeno.

8°. El nombre Perú viene de un antiguo río Pirú que desemboca en 7° 34' de latitud Norte en el golfo de Panamá.

9°. El Oceano Pacífico fué descubierto en 1513 y fué llamado Mar del Sur durante 126 años hasta 1639 en que recibió el actual nombre.

10. Las guaneras son depósitos amoniacaes de huevos, esqueletos y excrementos de pájaros marinos radicados en la costa del Perú.

11. No es cierto que los habitantes de Eten hablen el idioma chino.

12. Los antiguos daban los siguientes nombres á los lugares modernos:

Tumbes	tumpio
Santa	sancta
Mala	malla
Pisco	sangalla
Ocoña	ucuña
Quilca	kjelkja
Pacasmayo	pacasmayu
Huarmey	hualloni
Cañete	huarcu
Nazca	nanasca
Mollendo	tchulli
Guañape	huanapu
Chilca	chilca
Lunahuaná	ruma-huanakj
Chincha	tchinchu
Pariña	parina
Acarí	hacare
Tambo	tampupaya
Eteñ	lemepe

13. El río Tumbes ó Tumpis fué descubierto en 1527.

14. Hasta 1553 la hoy isla Sangallán era denominada de "Lobos marinos" y sólo recibió aquel nombre por las cercanías á Sangalla ó sea el antiguo puerto hoy llamado Pisco.

15. Se presume que en las islas Chincha hay grandes tesoros pues según Cieza de León los indios de Sangalla iban á ellas para hacer sacrificios y enterrar á sus muertos con los cántaros ó huacos. ídolos, chicha é instrumentos de música llamados kjenas.

16. Hasta 1682, la población de Pisco ocupaba la playa del mar: pero el terremoto de ese año que la destruyó hizo á

los sobrevivientes edificar el actual pueblo á media legua del puerto actual.

17. La última destrucción del Callao fué en el terremoto de 1746.

18. La isla de las Viejas fué descubierta casualmente por el capitán mercante Diego Serrate.

19. Fitz Roy llegó al Perú en 1836.

20. El fenómeno llamado "pintor" ó "aguaje" consiste en un color oscuro del agua del mar en la costa del Perú y algunas veces lechoso. Del mar se desprende un olor altamente sulfuroso. Las playas son invadidas por peces que mueren y son varados. Se presenta el fenómeno entre diciembre y abril abarcando la zona entre Iquiqui y Paita. Las condiciones sanitarias de los puertos se alteran con la presencia del caso.

21. En las inmediaciones del Cabo Blanco es donde se experimenta los mayores vientos.

22. En Macabí los vientos durante el día son entre el S. y el SSE; durante la noche son entre el SE. y el E.

23. En Pisco desde las once del día comienza el fuerte viento que sopla de Paracas y amaina á la puesta del Sol.

24. En Puerto Caballas las ráfagas del viento S. comienzan á las 12 del día.

25. Los vientos N. ó NO. soplan de preferencia en el invierno y duran como los monzones pocas horas en ciertos días.

26. La corriente Polar de Humboldt que se desvía por Cabo Blanco hacia Galápagos sufre los efectos de una contracorriente que parte del Golfo de Guayaquil, cálida, evaporante y con tendencias á producir exceso de humedad atmosférica que traen por consecuencias, inundaciones por abril ó mayo en los ríos al Norte de Pacasmayo

27. El de Vitor se seca como el de Pacocha.

28. Vitor es una caleta; grande, tranquila y con playa de arena.

29. En Sama la mar se presenta muy clara, como de poco fondo, pero es sólo debido á un efecto óptico.

30. La caleta Ite tiene en frente una isla con abundante guano. No ofrece seguridad esta caleta.

31. La caleta Yerba-buena tiene habitantes y agua de

manantial. Es lugar de mucha resaca.

32. La caleta Alastaya, cerca á Yerba-buena tiene buen fondeadero para buques grandes.

33. En las cercanías de Punta de Coles es abundante la existencia de tortugas.

34. El sargazo es llamado "alacanto" al Sur del Perú.

35. El guano de las islas se saca entre mayo y diciembre.

36. La isla Lobos de Tierra es llamada tambien isla Baja,

37. En las márgenes del río Tumbes abunda el manglar.

38. El río Tumbes es correntoso en invierno y apacible en verano.

39. En el río Tumbes se puede avanzar con canoa hasta Plateros.

40. Las lluvias fuertes al N. del Cabo Blanco son entre enero y abril.

*Homónimo.*





## CARTAS AL DIRECTOR

Señor Director:

Ruego al señor Director si lo tiene á bien, se sirva dar cabida en la "Revista de Marina", que tan acertadamente dirige, á las presentes consideraciones que me ha sugerido una conversación tenida con algunos Oficiales de Marina, acerca de la limitada facultad de arrestar que tienen los Comandantes de nuestras naves.

El Código de Marina Militar dice muy poco ó casi nada al respecto, haciéndose, por lo tanto, necesario subsanar esas deficiencias por medio de órdenes generales ó circulares de carácter permanente, en la forma en que se hace en la actualidad.

Es tiempo ya de acabar con los usos tradicionales, que por muy respetables y venerables que sean, corresponden á épocas en que los elementos eran otros.

Sería injusto decir que no se ha trabajado activamente por la modernización de las costumbres y de los Reglamentos actuales, pues tengo entendido que está ya tocando á su fin, la révisión detallada de un Reglamento de Servicio Interior, Reglamento que, si bién ha sido trabajo de un Oficial subalterno, el estudio concienzudo que por más de un año han hecho de él varios Jefes de Marina, hace esperar que sea una obra completa, llamada á llenar el gran vacío que se nota en la actualidad en lo que respecta á organización interna.

Entre tanto, como llevo dicho, se hace necesario subsanar ciertas deficiencias del Código de Marina una de las cuales es la

que se refiere á los arrestos que deben imponerse á los Oficiales y Guardias Marinas, tema origen de la presente carta.

Ha sucedido que á bordo de nuestros buques se han impuesto castigos que están de todo punto reñidos con la dignidad que inviste la clase de Oficial de Marina, pues tal es el carácter de un jóven desde el momento que, terminados sus estudios profesionales, se le otorga el título de Guardia Marina.

Hemos visto que á algunos Guardias Marinas se les ha arrestado en puentes, cofas y hasta en las bodegas.

Como comentario á lo dicho, basta repetir que lo que ayer fué bueno, es muy posible que hoy no lo sea, y que por el contrario produzca resultados negativos, si se tiene en cuenta que el medio y las circunstancias han variado, por lo que no hay que vacilar en desechar lo antiguo, si ello es una rémora para el adelanto.

Con los Oficiales de clase superior á la de Guardia Marina, pasa otra cosa no menos singular.

Un Oficial es arrestado por una falta disciplinaria cualquiera, y le es comunicado su arresto sin especificación del número de horas ó días que debe permanecer en tal situación, y hasta se le arresta por turnos sin salida, al igual que un individuo del equipage.

Con esta clase de arrestos, queda pues un Oficial á completa merced de la animadversión de un Jefe, que pueda prolongar indefinidamente el arresto.

Estos hechos, ciertos por desgracia, no necesitan comentario y todo hace esperar que el elevado criterio de la Superioridad y el altruísmo con que mira siempre el bienestar general dentro de los límites de la más estricta justicia, dicte las medidas más acertadas tendentes á la reglamentación de los arrestos.

La larga duración de los castigos disciplinarios, da como resultado entre otras cosas, el que de ellos se imponga todo el Cuerpo de Marina, pues siendo éste reducido, no es difícil notar la prolongada ausencia de uno de sus miembros, sin causa aparente.

Además, no es necesario apelar á los arrestos de duración ilimitada para conseguir un fin práctico; el efecto de ellos, no

debe ser material sino moral. Hacerlos materiales, es igualar el personal de Oficiales con el de equipaje.

Sin llegar á los extremos que acabo de exponer, hay muchos medios lícitos para la represión de faltas en el servicio, tales como, la amonestación simple, el arresto simple ó de rigor por 24 ó 48 horas, la amonestación solemne en presencia de todos los Oficiales de grado superior al del amonestado, y varios otros cuyo efecto es decisivo y su influencia moral.

Mas aun: en toda Marina organizada mensualmente se pasa á la autoridad superior para su elevación al Ministerio respectivo, una planilla de los castigos disciplinarios impuestos durante el mes á los señores Oficiales, con especificaciones de la falta cometida y el nombre del Jefe ú Oficial que impuso el castigo.

Tratándose de faltas de cierta gravedad, no debe ya ser potestativo de los Comandantes su represión, debiendo ya en este caso dirijirse á la Superioridad para que ésta imponga el castigo ó mande instaurar el juicio respectivo.

Si como es de esperar, se restringe y limita el actual poder casi absoluto de arrestar, pronto se palpará el resultado, en pró de la moralidad y de la disciplina.

Para terminar, expresaré que es una grave falta de criterio el hacer uso y abuso del arresto por la menor infracción; este debe dejarse tan solo para corregir cuando hayan sido agotados todos los medios. Muchas veces un silencio absoluto hace más que un duro correctivo.

Por felicidad no en todos nuestros buques pasa lo que acabo de exponer.

En toda institución armada, debe procurarse levantar la moral militar del subalterno y no deprimirla. Es preciso proceder con perseverancia y tacto; por convencimiento, y no por temor.

Saluda atentamente al señor Director .

E. S.

## Crónica Nacional.

---

### Elección de la Junta Directiva del Centro Naval.

El día 15 del presente mes, se llevó á cabo, en un ambiente de la más franca armonía, la elección de cargos de la Junta Directiva para el año de 1908, obteniéndose el siguiente resultado:

Presidente activo—Contralmirante señor Toribio Raygada.

Vice-Presidente—Capitán de Fragata señor E. Caballero y Lastres.

Tesorero—Señor Ismael de Idiáquez.

Secretario—Señor Francisco Dammert.

Pro-Secretario—Teniente 2º graduado señor Víctor M. Galdo.

Bibliotecario—Capitán de Corbeta graduado señor C. García Rosell.

Vocal—Capitán de Corbeta graduado Augusto R. Pimentel.

Id.—Id. id. id. id. M. Tirado.

Id.—Señor Luís F. Villarán.

Id.—Ingeniero Carlos Black.

No podía esperarse otro resultado tratándose del "Centro Naval" en el que está representada no sólo la marina sino también el elemento civil que en tantas ocasiones se ha manifestado tan entusiasta por mantener este Centro en el estado de progreso en que se encuentra. Ciertamente es que en la actualidad hay mucho por hacer, á fin de colocarlo á la altura que

corresponde al Centro que representa la parte social de la marina, pero es de esperar que en vista de las halagüeñas perspectivas que se nos presentan, se llegará á un grado de adelanto y bienestar que si no rivalize al menos no desmerezca de sus similares de otros países.

Extractamos á continuación algunas líneas de la memoria anual leída por el Presidente reelecto el Contralmirante señor Toribio Raygada, y por ellas vemos que estas esperanzas son fundadas.

.....  
"En cumplimiento de la prescripción reglamentaria, me es grato daros cuenta de la marcha del "Centro Naval" durante el periodo de mi presidencia que hoy termina. Hemos llevado vida de adelantos y mejoras que, aunque no llegan al límite de nuestras aspiraciones, son, con todo, prueba de que nos ha merecido el Centro preferente atención é interés.

.....  
Aunque pequeños se han ejecutado diversos trabajos, como son la pintura al oleo de todo el local, la construcción de nuevas cocinas y su aprovisionamiento con todos los útiles respectivos; refacción de la cantina, dotándola de estantes y servicios de comedor; compra de cuadros; renovación de paño y bandas de las mesas de billar; renovación de toldos en todo el frente del local; compra de sobremesas, sillas, etc., etc. Además se ha celebrado un contrato por dos años, en muy aceptables condiciones para el Centro, con el nuevo administrador, para mejorar el servicio y cuidado del local.

En dos ocasiones hemos ofrecido hermosas fiestas en el Centro: la una el día del arribo de los nuevos cruceros y la otra la dedicada á nuestros compañeros llegados de Europa en los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi".

Ambas recepciones han correspondido al buen nombre de esta institución por la lucidez y corrección con que se han presentado. Tócanos agradecer al Supremo Gobierno su generosidad para cooperar á la mejor realización de las fiestas.

.....  
También tengo el agrado de daros cuenta de que se ha fundado la "Revista de Marina" conforme lo disponía desde ha-

ce tiempo los Estatutos que están en vigencia. El personal á cuyo cargo está encomendada la citada publicación le asegura magnífico éxito, dada su competencia y contracción á las labores que se le han encomendado.

El Supremo Gobierno ha tenido á bien, dada la índole de nuestra publicación, acordarle una subvención mensual.

Así mismo me es en extremo satisfactorio anunciaros que en virtud del nuevo contrato del Gobierno con el Ferrocarril Ingles, se obliga éste, por escritura pública, á construir un nuevo local para el Centro Naval en el sitio que venga á ocupar aquella Empresa, lo cual representa una valiosa adquisición por la excelente posición en que quedará instalado nuestro local. Debido á las activas y persistentes gestiones de la Junta Directiva hoy cesante, es que se ha logrado este halagador resultado, influyendo poderosamente el apoyo prestado por el Supremo Gobierno.

Respecto al estado económico del Centro, puedo deciros que no obstante los gastos extraordinarios efectuados, se ha llegado á amortizar casi la totalidad de los bonos emitidos, quedando sólo por redimir £p. 45.650.

Después de pagadas muchas deudas atrasadas, ha quedado un sobrante de £p. 12.000.

El personal de socios ha aumentado notablemente y lo forman en la actualidad un total de 328; después de descontar las separaciones que por diversos motivos se ha visto preciso el Comité á efectuar.

Todos los datos sobre el movimiento de Caja y personal los encontraréis en sus permenores en la memoria que el señor Tesorero presenta hoy á la consideración de la Junta General.

La cordialidad entre los señores socios y su empeño por el progreso de la institución ha contribuido notablemente á hacer más fácil y grata la labor de la presidencia.

El mismo espíritu ha animado á los miembros de la Junta

Directiva los que han cooperado eficazmente á realzar el nombre del Centro. A todos ellos mi más sincero agradecimiento.

Estoy seguro señores consocios que dado el progreso en que se ha colocado nuestro Centro, seguirá adelante en su desarrollo sin que nada sea capaz de detener su prosperidad, la que se incrementará mucho más con la labor de los miembros que formaban la Junta Directiva para el año de 1908. Por eso hago votos porque presida el acierto en la elección que vais á efectuar, á fin de que se consiga junto con el progreso y bienestar del Centro, el que reine, como hasta ahora, la más sólida unión entre los socios y el vivo interés por el prestigio de la institución á que tengo el honor de pertenecer.

---

La lectura de la conceptuosa memoria, mereció la aprobación de todos los presentes que extereorizaron con un aplauso unánime el espíritu que los animaba.

En seguida se dió lectura á una carta del señor Tesorero manifestando no poder concurrir á este acto por encontrarse enfermo, adjuntando á la vez la memoria de tesorería y balance del año, que fué leída por el señor Secretario.

Los documentos á que nos referimos son los siguientes:

Señor Presidente

Señores consocios:

Cumpliendo con una prescripción reglamentaria, me es honroso daros cuenta del estado económico del Centro Naval durante el período comprendido entre el 1° de enero y el 30 de noviembre del presente año.

En conformidad con lo resuelto por la Junta General, en la sesión ordinaria de diciembre del año próximo pasado, el Balance General os será presentado al 31 de diciembre próximo, una vez que se cierran los libros y que se haya cobrado y pagado todas las del ejercicio, quedando los saldos pendientes en liquidación.

Lisonjero es para el suscrito poderos comunicar que todas las cuentas del Centro están pagadas, y muchos de los servicios al corriente hasta el 31 de diciembre, como lo demuestra el libro de Caja, cuya copia figura cada mes en la pizarra del Centro.

## INGRESOS

En 1° de enero existía en Caja un saldo de.....	£p.	12.272
Ha ingresado en el año las siguientes sumas:		
Por Cotizaciones.....	£p.	303.400
„ Socios transeuntes.....		152.000
„ Inscripciones.....		51.500
„ “Revista de Marina”.....		6.850
„ Juegos.....		114.125
„ Subsidio.....		160.000
„ Fiestas.....		227.500
„ Administración.....		200.625
„ Muebles.....		0.200
„ Gastos Generales.....		8.100
	—————	£p. 1224.300
		<u>£p. 1236.572</u>

## INGRESOS.

Se han pagado las siguientes sumas:		
Por Gastos Generales.....	£p.	627.318
„ Amortización de Bonos.....		15.000
„ “Revista de Marina”.....		38.834
„ Fiestas.....		342.195
„ Administración.....		200.625
		—————
Suman.....	£p.	<u>1223.972</u>



## BALANCE

Ingresos Generales.....	£p.	1236.572
Egresos       ,, .....		1223.972
		<hr/>
Diferencia.....	£p.	12.600
		<hr/>

Los anteriores datos ponen de manifiesto que la vida del Centro Naval está asegurada, y que mediante una administración severa podrá dotarse el local de los muebles que le son necesarios; y que el Comité actual no ha podido llevar á cabo esta mejora debido á las refecciones que ha tenido que hacer en el edificio y enseres, así como al servicio de las deudas pendientes.

Doy las gracias á la Junta General por el honor que me dispensó al reelegirme Tesorero, honor que he sabido apreciar consagrándome con todo esfuerzo al adelanto de nuestra Institución.

Callao, á 30 de noviembre de 1907.

*Francisco S. Valdivieso.*

Movimiento de Ingresos y Egresos del 1° de enero al 30  
de noviembre de 1907.

## INGLESOS

1607 Enero 1°.—Saldo.....		£p. 12.272
<i>Cotizaciones</i>		
Cobrado.....	£p.	303.400
<i>Socios transeuntes</i>		
Cobrado.....		150.000
<i>Inscripciones</i>		
Cabradas.....		51.500
<i>"Revista de Marina"</i>		
Cobrado por la Tesorería.....		6.850
<i>Juegos</i>		
Producto.....		114.125
<i>Subsidio</i>		

Recibido del Supremo Gobierno.....	160.000
<i>Fiestas</i>	
Recibido por suscripciones.....	227.500
<i>Administración</i>	
Producto de la Cantina.....	200.625
<i>Muebles</i>	
Ventas.....	000.200
<i>Gastos Generales</i>	
Reintegros.	8.100

---

£p. 1224 300

---

£p. 1236.572

---

## EGRESOS

*Gastos Generales*

Refecciones, muebles, naipes, sueldos etc.....	£p. 627.318
<i>Amortización de Bonos</i>	
Cupones pagados.....	15.000
<i>"Revista de Marina"</i>	
Gastos hechos por la Tesorería.....	38,834
<i>Fiestas</i> .....	
Por las organizadas.....	342.195
<i>Administración</i>	
Compra de material, útiles, vitualla &, para la Cantina.....	200.625

---

£p. 1223.972

12.600

---

£p 1236.572

---

Balance.....

Callao, 30 de noviembre de 1907

El Tesorero

*Francisco S. Valdivieso.*

B<sup>o</sup>. V<sup>o</sup>.

El Presidente

*Raygada.*

Terminada la sesión de Junta General el Presidente reelecto, agasajó á los presentes, invitándoles á brindar por la prosperidad de la marina y la solaridad entre el personal civil y militar que forma el Centro Naval.

Por nuestra parte, sin pretender en esta ocasión ser intérprete de los sentimientos que animan á todos los socios, é inspirándonos tan solo en las últimas frases del señor Presidente, podemos manifestar que si bien la solaridad de sentimientos es uno de los factores que más poderosamente influirán en e rápido desarrollo de este Centro, también es cierto que todos nuestros actos deben inspirarse en el cumplimiento de las prescripciones, base sobre la que se levanta toda institución orgnizada.

Felicitamos, pues, á la nueva Junta Directiva y esperamos que sus labores marquen una verdadera era de adelanto, y no dudamos que así suceda, dado el apyo decidido que nos dispensa el Supremo Gobierno y el entusiasmo del personal electo.



## Cronica Extranjera.

---

### Alemania.

*Torpederas.*—Acaban de ser lanzados en Stettin dós barcos de esta clase. Pertenecen á la série "V"; cada uno de ellos tiene un desplazamiento de 520 toneladas y una eslora de 233 pies 4 pulgadas. Las máquinas desarrollan una fuerza de 10,500 caballos, lo que permitirá desarrollar 30 nudos de velocidad.

*Buques á turbinas.*—Cerca de la isla Bornholm se han hecho pruebas de velocidad con el pequeño crucero "Stettin"; dió un resultado de 25  $\frac{3}{4}$  nudos de velocidad.

Se asegura que el Gobierno alemán ha firmado un contrato con la casa Bloham and Vos de Hamburgo, para la construcción de un gran crucero, cuyo costo no bajaría 1.800.000 £. El nuevo crucero llevará turbinas Parsons, lo que prueba que ya no existe en los círculos oficiales esa preparación contra este tipo de máquinas. La notable superioridad de la torpedera á turbinas "G-137" sobre un barco gemelo provisto de máquinas reciprocas, y la velocidad obtenida en los ensayos del crucero á turbinas "Stettin", que fué de 25.8 nudos, no podían pasar desapercibidas para un país en el que los asuntos personales se posponen á los de interés nacional.

### Inglaterra.

*Acorazado "Superb".*—Ha sido lanzado al agua en los astilleros de Elrwick de Mr. W. S. Armstrong, Withworth &

Co. el acorazado de 1ª clase "Superb", el buque más grande construido en Elswick. Es del tipo "Dreadnought", no obstante ser sus dimensiones y desplazamiento un poco mayores que las de este último. El "Superb" es gemelo de los acorazados "Bellerophon" y "Temeraire", lanzados últimamente de las gradas de Portsmouth y Devonport, respectivamente. El buque fué puesto en obra el 6 de Febrero de 1907 y su peso cuando el lanzamiento era de 9,000 toneladas; es decir, que el trabajo medido en peso, ha sido á razón de 1,000 toneladas por mes. Este hecho constituye un "record", tratándose de construcciones de esta clase de buques por casas particulares.

*El tiro en la marina.*—Con motivo del incidente ocurrido entre el almirante Berresford y el Contralmirante Percy Scott, publica el "Engineering" un interesante artículo del cual extractamos las siguientes líneas:

"Este mútuo deseo del Kaiser y del rey Eduardo de mantener la paz universal puede estar apoyado por lo menos en la preparación de la escuadra británica. Esta preparación no es cuestión únicamente de mantener numerosos buques y cañones; por el contrario, eficacia concierne casi absolutamente á la eficacia del personal; que está representada por la práctica del tiro en la flota. Sir John Fisher, ha dicho que ella ha batido el "record", y reconocía ampliamente el espléndido espíríru de cuerpo que existe en la flota del primero hasta el último. Casi todo es debido al Contralmirante Scott, Inspector de tiro, y al reconocerlo, debemos asociarle aquí al Comandante Fellímé hasta hace poco Director de la Artillería Naval.

Es muy curioso en verdad el incidente que vamos á relatar ocurrido en el mes próximo pasado en Spithead.

En vista de la llegada del Kaiser, Lord Charles Beresford, Comandante de la flota del Canal ordenó á la Escuadra que debía saludar á S. M. I., que pintara sus buques. El Contralmirante Scott, al mando de la primera división de cruceros, uno de los cuales se disponía á ejecutar sus ejercicios de tiro,

hizo una señal (1) que apesar de estar expresada en términos técnicamente oficiales, era más ó menos una comunicación privada al Comandante de ese crucero. Como mensaje privado, reflejaba únicamente el buen compañerismo existente entre Sir Percy Scott y los Comandantes de sus buques.

Al comunicar la orden de Lord Charles Beresford, Sir Percy Scott, con mala suerte aludió chistosamente á la relativa importancia de la pintura y ejercicio de tiro; aquí el asunto podía haber quedado sin ir más lejos, pero Lord Beresford interpretó las palabras del Contralmirante Scott con un espíritu que uno apenas puede asociar á su natural experiencia del verdadero sentido de las cosas, é hizo señales (2) condenatorias á Sir Scott, á pesar de que este las hizo teniendo mando sobre la división de cruceros y las dirigió á uno de los Comandantes de su división. Es verdaderamente sensible que se haya juzgado necesario hacer una señal tan ruda y pública contra un Oficial del rango de Sir Percy Scott, precisamente cuando estaba ensayando la eficacia de su artillería.

La actitud de Sir Percy Scott derivada de sus trabajos anteriores y la atención llamada por este incidente, trae al caso una breve reseña de los trabajos que éste ha realizado para perfeccionar la seguridad en el tiro y que Sir John Fisher ha defendido con vigor. Cuando la faena de pintura era casi universalmente reconocida como más necesaria que los ejercicios de artillería, Sir Percy Scott, entónces Capitán Scot, prefirió inculcar entre sus artilleros la importancia de estos ejercicios. Fué en el "Scylla" y después en el "Terrible", donde introdujo sus reformas trayendo estas consigo resultados tan extraor-

---

(1)—"Como la pintura parece ser ahora más útil que los "ejercicios de tiro, entren á puerto para pintar sus buques y "tener buen aspecto.,"

---

(2)—"La señal transmitida por el Contralmirante Scott es "de un tono pretencioso y de un carácter burlón. El Contralmirante transmitirá las órdenes; hará borrar su señal de los "libros de á bordo y me comunicará cuando mis órdenes ha- "yan sido ejecutadas."

dinarios en estos buques, que se dudó de su veracidad y que desde entonces han tenido tanta influencia en el tiro en la marina inglesa'

Adoptó la práctica del alza constante de modo que la puntería estuviese constantemente sobre el blanco independientemente del movimiento del buque; desarrolló grandemente el uso de las alzas telescópicas, llegando hoy día las alzas telescópicas á tener un poder de aumento de 7 á 21 diámetros en los cañones grandes de 5 á 12 diámetros en los pequeños. Por medio de una disposición especial que ilumina eléctricamente el alza, se ejecuta el tiro de noche. Estas innovaciones, asociadas á un sistema de calibración trageron un importante cambio en la artillería en la armada. Igualmente efectivo es el sistema de tubos reducidos, que ideó para ser introducidos en los cañones. Estos tubos con sus "dotters", "spoters" y "knockers-outs" son de incalculable valor. Con ellos la dotación del cañón adquiere extensa práctica de puntería con el mínimo de gasto. Antiguamente los ejercicios de tiro no eran continuos. Hoy día se hacen continuos ejercicios de tiro con los tubos reducidos que en mucho se asemejan al verdadero. Hay instructores para ejercicio de tiro y las dotaciones de los cañones se organizan sistemáticamente.

En este como en otros casos, Sir Percy Scott merced al perfeccionamiento científico de sus aparatos y á su notable personalidad, ha logrado infundir en el ánimo de muchos oficiales de la armada un entusiasmo que ha sido poderosa influencia en las innovaciones en la artillería. Fué para implantar estas reformas que Sir John Fisher creó el empleo de Inspector de Tiro al Blanco y eligió á Sir Percy Scott para que lo llenara. Este acto ha tenido maravillosos efectos. Hasta 1905 el número de impactos era considerablemente menor que los tiros errados. En 1894, de cada tres disparos uno daba en el blanco y en los años subsiguientes poca cosa se adelantó; á pesar de que con un aumento en la velocidad inicial y una trayectoria mas tendida, la seguridad se hacía más posible. En 1902 el porcentaje de impactos aumentó á 41'4% y 1903 fué de 46%; es decir, los buques de la flota hicieron 13,000 disparos y únicamente 6,000 dieron en el blanco. En 1904 se estuvo en

peores condiciones, el porcentaje de impactos bajó hasta 42.86 pero en 1905 por primera vez en los anales de la Armada Británica, el porcentaje de impactos sobrepasó el número de los tiros errados llegó á 71,12%, en 1907 la proporción subió hasta 81,44%, en otras palabras el número de tiros errados estuvo en la proporción de 1 por 4 impactos. El porcentaje para el corriente año aún no ha sido completado pero promete no estancarse en lo que dió al principio, parece que subirá hasta 90 por ciento.

Dos ó tres años antes el blanco sobre el que tiraban los cañones de 12 pulgadas era más de dos veces el área del que se emplea en la actualidad, mientras que la distancia á la que ahora se dispara es de 2,500 yardas y entonces era de 1,500 yardas, no obstante la proporción del porcentaje ha sobrepasado al doble de la entonces.

Al mismo tiempo, por el espléndido perfeccionamiento de los montajes por las casas Vickers y Armstrong, la rapidez en el tiro ha aumentado. Estas innovaciones pertenecen más á los últimos buques, aquellos construídos en este siglo, y se puede observar que el mejor tiro de nuestra flota es hecho por nuestros buques modernos, por ejemplo el porcentaje obtenido varios de los buques de las clases "King Edward VII" y "Formidable" ha llegado hasta 90%. Muchos de los buques en comisión obtuvieron 85%, y por noticias que hemos recibido sabemos con sumo agrado que los barcos de la "Home Fleet" han obtenido resultados muy buenos, mejores que los de la Escuadra del Canal.

En vista de la mayor pequeñez del blanco (355 pies cuadrados) y á la distancia de 2,500 yardas es este un resultado del que no solo la Marina sinó también las casas constructoras tienen razón para vanagloriarse. En otras palabras, en diez años el número de impactos por cañón y por minuto ha decuplicado, en el caso de cañones de 10" y 12," y ahora cualquier buque registra un tiro por minuto bajo las condiciones naturales. Con los cañones de 9"2, de los que están provistos muchos de nuestros cruceros, la razón ha aumentado 0.17, que era ahora 10 años, hasta tres disparos por minuto. El avance es aún admirable en los cañones de 6" T. R. en el cual hacer



un tiro por minuto no era muy fácil ahora diez años; en la actualidad se hacen 7,8 y hasta 9, el promedio es mayor de 6.

Aún ninguna otra potencia ha obtenido resultados similares, y á pesar que se argüirá diciendo que estos resultados se han obtenido bajo muy favorables condiciones, ello es que al presente representan un factor de eficiencia en el combate mayor que en cualquier otro periodo de la Historia Naval.

### Grecia

*Destroyer.*—En el estuario del Támesis se llevaron á cabo las pruebas de velocidad con el *destroyer* "Sfendoni" construído para esta nación por la casa Yarrow y Co. de Poplar y Glasgow. Los ensayos se hicieron con mar gruesa y dió un andar de 31'825 nudos en la milla medida y 31'847 nudos por hora durante un recorrido de 3 horas. El barco llevaba un equipo en peso de 61 toneladas. En otro ensayo cada 35'8 nudos consumía 1 tonelada de carbón al andar de 14 nudos por hora, dando un radio de acción de 3, 150 nudos. El "Sfendoni" es el cuarto buque de este tipo construído para el Gobierno griego; sus principales dimensiones son: 220 pies de eslora 29,5 de manga y 12'4"3 de puntal.

### Rusia

*Estación naval en el Artico*—No hay duda que Rusia por mucho tiempo ha tenido la idea de establecer una estación naval en su costa ártica, la de Murman por ejemplo, y parece que el plan preconcebido está por realizarse. Hace poco el crucero "Almas" fué enviado de Tromsö á la costa Murman; el Almirante Dubosoff iba á abordo y tenía el encargo de estudiar la costa, especialmente Alexandrofsk que en todo tiempo ha sido considerado el más á propósito para este uso. Alexandrofsk tiene pocos años de vida la primera piedra fué colocada con cierto ceremonial el año 1899. En la actualidad es el asiento de la administración civil del distrito de Murman. Tiene un puerto de una milla de largo y un cuarto de milla de ancho, la profundidad aún muy cerca de la playa, es de 60 pies; en este respecto pues ofrece las más deseables condiciones.

Si Alexandrofsk fuese elegido para estación naval, el ferrocarril á Petrakovadsk, sería prolongado hasta la costa Murman. Hay también otras localidades que se prestan para este fin tales como Puerto Vladimir, Kildin y Baía Tribeska, pero ninguno puede competir con Alexandrofsk respecto al fondo; pero en cambio tiene la inconveniencia de estar más al E. que los otros; pues las miras del gobierno ruso son poder movilizar parte de su flota hacia al atlántico, el Cabo Norte, durante todo el año, lo que no se puede hacer siempre con la flota estacionada en el Báltico, porque en ciertas épocas está bloqueada por el hielo.

### Japón

*Construcción de buques de guerra.*—Durante la última década el Japón ha hecho gran progreso en la construcción naval. Los astilleros de Yokosuka y Kure son capaces de construir acorazados y cruceros acorazados de los últimos tipos, tales como el "Satsuma," "Aki," "Tsukuba," "Ykoma," "Kurama," y "Luki," con un tonelaje comprendido entre 13,000 y 20,000, y de estos, el "Tsukuba" es el mejor buque construido en el Japón, siendoprovisto de inmejorables maquinarias y todo lo necesario para la mejor eficiencia. En la actualidad hace un viaje de circunnavegación, habiéndose obtenido gran éxito bajo todo punto de vista. Algunos diarios japoneses han hablado de modo encomiástico sobre el trabajo que se hace en la actualidad en los astilleros. El "Japón Times" dice: "Hasta hace poco el Japón tenía la costumbre de adquirir sus buques en el exterior, lo que nos obligaba á mantener un alto presupuesto inconveniencia á la que se unían muchas otras desventajas." "En los países occidentales", hace notar, "todos los buques, tanto de guerra como mercantes son construidos en sus propios astilleros, no obstante hay ciertas excepciones á esta regla". Desde hace algún tiempo el gobierno japonés adoptó este principio y siempre ha tomado las medidas necesarias para llegar á implantar la construcción naval y factorías para la preparación de la materia prima, el acero. Finalmente la preciosa pero tan caramamente adquirida experiencia de la última guerra con Rusia, convenció á los círculos

dirigentes de la necesidad de construir sus buques en sus propios arsenales. Bajo el punto de vista económico hay ciertas diferencias en el precio de los materiales y en los jornales de los obreros, pero se créen justificados al incurrir en estos gastos extra, por las consideraciones nacionales. Ahora que los astilleros del Japón estan provistos de todo lo necesario para la construcción de buques de guerra de todas dimensiones, han resuelto no mandar construir al exterior, exepción hecha de los tiempos de emergencia.

Se dice que los planos de dos hermosos buques de 20,000 toneladas cada uno, han sido terminados y es probable que antes de poco se comience en los astilleros de Yokosuka y Kurí; la provisión de acero para la construcción se hace en el mismo Japón en gran cantidad; únicamente algunos materiales que aún no se elaboran en ese país se obtendrán del extraujero. Desde el lanzamiento del cañonero "Liki" de los astilleros de Yokosuka, en 1875, el número de buques de guerra construído en el japón asciende á 38 (exepción hecha de destroyers y torpederas).

*Gran destroyer*—El gobierno japonés ha ordenado la construcción de un destroyer de dimensiones considerables. Desplazará el susodicho barco 1,100 toneladas y navegará á razón de 35 nudos, llevará un cañón pesado y cuatro tubos lanza-torpedos; la construcción se llevará á cabo en los astilleros de Matzuru.

#### Parte Oficial de la batalla de Tsushima—(Continuación)

A las 5 y 40 p. m. la escuadra principal disparó un tiro sobre la nave auxiliar "Ural" del enemigo, que se encontraba cerca de su costado de babor, hundiéndola rápidamente. Continuando con nuestro rumbo al Norte en busca del enemigo, la escuadra principal avistó por la amura de babor al resto de las naves de la flota principal, en número de seis, navegando en grupo á todo vapor con rumbo al NO. Este combate en líneas paralelas continuó desde las seis p. m. hasta la caída de la noche. Las graves averías sufridas por el enemigo redujeron mucho la intensidad de su fuego, mientras el nuestro au-

mentaba. Un acorazado tipo "Alejandro III" dejó pronto la línea de combate, quedando por la popa, y otro, tipo "Borodino", cabeza de columna á las 6 y 40 p. m. principió á incendiarse y á las 7 y 23 p. m. cubierto de improviso de un denso humo se fué á pique en pocos instantes, á causa probablemente de haber llegado el fuego á los pañoles de municiones. La escuadra de los cruceros acorazados, que se encontraba al Sur persiguiendo con rumbo al Norte á la escuadra de los cruceros enemigos, vió á las 7 y 23 p.m. una nave tipo "Borobino" muy tumbada sobre uno de los costados, acercarse al "Nakimoff" y después darse vuelta de campana y hundirse. Se pudo saber en seguida, por los prisioneros, que esa nave era el "Alejandro III" y que la nave que la escuadra principal vió hundirse era el "Borodino".

Mientras tanto la oscuridad aumentaba al acercarse la noche y nuestra escuadrilla de caza-torpederas y torpederas encontrándose prontas para el ataque se aproximaron poco á poco al enemigo por el E. N. y S. A consecuencia de esto, nuestra escuadra principal cesó gradualmente de empujar al enemigo y á las 7 y 28 p. m. á la puesta del sol, se retiró hacia el Este ordenando á la flota por medio del "Tatsuta" de avanzar hacia el Norte y fijando como punto de reunión á la mañana siguiente, las islas Ulneung. Con esto concluyó la batalla á la luz del día 27.

#### COMBATE DE LAS SECCIONES DEWA, URIÚ Y TOGO (CAP. DE NAVIO)

##### Y DE LA ESCUADRA DE CRUCEROS.

A las 2 p. m. que se dió la orden de comenzar el combate, las secciones Dewa, Uriú y Togo y la escuadra de cruceros se separaron de la escuadra principal navegando al S. conservaron siempre al enemigo demorando á la izquierda de su proa (á mu. a de babor), según el plan estratégico convenido con anticipación para amenazar la retaguardia enemiga ó sea las naves auxiliares y los cruceros "Oleg", "Aurora", "Svietlana", "Almaz", "Dimitri Donskoy" y "Vladimir Monomac.." las secciones Dewa y Uriú en línea de fila, maniobrando de comun acuerdo, alcanzaron á la escuadra de cruceros enemigos y na

vegando por rumbo opuesto á éstos iniciaron el combate, cayendo gradualmente á popa de la formación enemiga, rebalzada ésta continuaron el combate, paralelamente por el costado de estribor. Viendo entonces la ventaja de tener mayor velocidad, estas secciones cuando mejor les convenía cambiaban de frente y atacaban al enemigo una veces por el lado de babor y otras por el de estribor.

Después de treinta minutos de este combate la sección de popa del enemigo principió á desordenarse, las naves auxiliares se dispersaron y la combatientes perdieron así su objetivo. Poco después á las 3 p. m. una nave tipo "Aurora" abandonó su puesto en la formación y se acercó á nosotros, pero averiada gravemente por nuestro fuego, tuvo que abandonar el combate. A las 3 y 40 p. m. tres caza-torpederos enemigos trataron de atacarnos pero fueron rechazadas sin poder llevar á cabo su propósito.

El resultado que se obtuvo de este ataque combinado de las secciones Dewa y Uriú, fué que á las 4 p. m. había un marcado desarrollo en la formación encontrándose las secciones de popa del enemigo en completo desorden. Las naves separadamente dejaron su puesto en la formación, más ó menos averiadas y algunas absolutamente sin gobierno.

La sección Uriú á las 4 y 20 p. m. viendo aislada una de las naves auxiliares (probablemente el "Anjier") nave con tres palos y dos chimeneas fué á su encuentro echándola á pique. Esta sección mantuvo también, un fuego nutrido contra otro buque auxiliar de cuatro palos y una chimenea (probablemente el "Ilitis") dejándolo casi á pique.

Casi contemporáneamente nuestra escuadra de cruceros y la sección Togo, llegaron á esta zona y unida á las secciones Dewa y Uriú, maniobrando todas juntas, persiguieron y atacaron la escuadra de los cruceros y naves auxiliares del enemigo. Mientras se desarrollaba esta acción cuatro naves enemigas (quizá las naves de defensa costanera que habían sido obligadas por nuestra escuadra principal á quedarse atrás) vinieron con rumbo al S. á unirse á su escuadra de cruceros: así fué que nuestra sección Uriú y la escuadra de cruceros quedaron por cierto tiempo vivamente empeñados en un combate

á poca distancia, ocasionándoles averías que desgraciadamente no fueron de gran importancia.

Antes de esta faz del combate el "Kasagi", nave almirante, de la sección Dewa, había sido perforada en la carbonera de babor, bajo la línea de flotación, y como hiciera mucha agua, fué necesario retirarse á un puerto protegido del mar para hacer las ligeras reparaciones que tenían carácter de urgencia. El mismo contralmirante Dewa se retiró con este fin con el "Kasagi" y el "Chitose" dejando bajo las órdenes del Contralmirante Uriú el resto de su sección. A las 6 p. m. el "Kasagi" llegó á la bahía de Aburaya, y el contra-almirante Desva trasbordando su insignia al "Chitosi" salió en la noche. Las reparaciones del "Kasagi" fueron de tal carácter que no le fué posible tomar parte en la persecución del día siguiente. La "Naniwa" nave almirante de la sección Uriú, recibió también un proyectil en la popa debajo de la línea de flotación, y á las 5 y 10 p. m. tuvo que dejar la línea de combate para repararse ligeramente.

En este momento, tanto al N. como al S., toda la flota enemiga estaba en desórden y reducida á una condición que inspiraba compasión. Por esto á las 5 y 30 p. m. nuestra escuadra de cruceros acorazados se separó de la escuadra principal, y haciendo rumbo al S. atacó á la escuadra de los cruceros enemigos. Contemporáneamente el enemigo se agrupó y huyó al N. perseguida por las secciones Uriú y Togo y la escuadra de cruceros. Durante la persecución el acorazado enemigo "Kniaz Suvaroff", rezagado, porque se encontraba sin poder maniobrar, lo mismo que la nave "Kanchatka" fueron avistadas y la escuadra de cruceros con la sección Togo gobernaron en su demanda para destruirlas. A las 7 y 10 p. m. el "Kanchatka" fué echado á pique y entonces la escuadrilla de torpederos Fujimoto, que seguía á la escuadra de cruceros, atacó al "Suvaroff". Este hizo su última resistencia con un pequeño cañón de popa, pero herido con dos torpedos se hundió. Esto sucedió las 7 y 20 p. m. y poco después nuestras naves recibieron la orden de punto de reunión en las islas Ulneung y cesamos el combate, dirigiéndonos por N.E.— (*Continuará.*)

vegando por rumbo opuesto á éstos iniciaron el combate, cayendo gradualmente á popa de la formación enemiga, rebalzada ésta continuaron el combate, paralelamente por el costado de estribor. Viendo entonces la ventaja de tener mayor velocidad, estas secciones cuando mejor les convenía cambiaban de frente y atacaban al enemigo una veces por el lado de babor y otras por el de estribor.

Después de treinta minutos de este combate la sección de popa del enemigo principió á desordenarse, las naves auxiliares se dispersaron y la combatientes perdieron así su objetivo. Poco después á las 3 p. m. una nave tipo "Aurora" abandonó su puesto en la formación y se acercó á nosotros, pero averiada gravemente por nuestro fuego, tuvo que abandonar el combate. A las 3 y 40 p. m. tres caza-torpederos enemigos trataron de atacarnos pero fueron rechazadas sin poder llevar á cabo su propósito.

El resultado que se obtuvo de este ataque combinado de las secciones Dewa y Uriú, fué que á las 4 p. m. había un marcado desarrollo en la formación encontrándose las secciones de popa del enemigo en completo desorden. Las naves separadamente dejaron su puesto en la formación, más ó menos averiadas y algunas absolutamente sin gobierno.

La sección Uriú á las 4 y 20 p. m. viendo aislada una de las naves auxiliares (probablemente el "Anjier") nave con tres palos y dos chimeneas fué á su encuentro echándola á pique. Esta sección mantuvo también, un fuego nutrido contra otro buque auxiliar de cuatro palos y una chimenea (probablemente el "Ilitis") dejándolo casi á pique.

Casi contemporáneamente nuestra escuadra de cruceros y la sección Togo, llegaron á esta zona y unida á las secciones Dewa y Uriú, maniobrando todas juntas, persiguieron y atacaron la escuadra de los cruceros y naves auxiliares del enemigo. Mientras se desarrollaba esta acción cuatro naves enemigas (quizá las naves de defensa costanera que habían sido obligadas por nuestra escuadra principal á quedarse atrás) vinieron con rumbo al S. á unirse á su escuadra de cruceros: así fué que nuestra sección Uriú y la escuadra de cruceros quedaron por cierto tiempo vivamente empeñados en un combate

á poca distancia, ocasionándoles averías que desgraciadamente no fueron de gran importancia.

Antes de esta faz del combate el "Kasagi", nave almirante, de la sección Dewa, había sido perforada en la carbonera de babor, bajo la línea de flotación, y como hiciera mucha agua, fué necesario retirarse á un puerto protegido del mar para hacer las ligeras reparaciones que tenían carácter de urgencia. El mismo contralmirante Dewa se retiró con este fin con el "Kasagi" y el "Chitose" dejando bajo las órdenes del Contralmirante Uriú el resto de su sección. A las 6 p. m. el "Kasagi" llegó á la bahía de Aburaya, y el contra-almirante Desva trasbordando su insignia al "Chitosi" salió en la noche. Las reparaciones del "Kasagi" fueron de tal carácter que no le fué posible tomar parte en la persecución del día siguiente. La "Naniwa" nave almirante de la sección Uriú, recibió también un proyectil en la popa debajo de la línea de flotación, y á las 5 y 10 p. m. tuvo que dejar la línea de combate para repararse ligeramente.

En este momento, tanto al N. como al S., toda la flota enemiga estaba en desórden y reducida á una condición que inspiraba compasión. Por esto á las 5 y 30 p. m. nuestra escuadra de cruceros acorazados se separó de la escuadra principal, y haciendo rumbo al S. atacó á la escuadra de los cruceros enemigos. Contemporáneamente el enemigo se agrupó y huyó al N. perseguida por las secciones Uriú y Togo y la escuadra de cruceros. Durante la persecución el acorazado enemigo "Kniaz Suvaroff", rezagado, porque se encontraba sin poder maniobrar, lo mismo que la nave "Kanchatka" fueron avistadas y la escuadra de cruceros con la sección Togo gobernaron en su demanda para destruirlas. A las 7 y 10 p. m. el "Kanchatka" fué echado á pique y entonces la escuadrilla de torpederos Fujimoto, que seguía á la escuadra de cruceros, atacó al "Suvaroff". Este hizo su última resistencia con un pequeño cañón de popa, pero herido con dos torpedos se hundió. Esto sucedió las 7 y 20 p. m. y poco después nuestras naves recibieron la orden de punto de reunión en las islas Ulneung y cesamos el combate, dirigiéndonos por N.E.— (*Continuarà.*)