



## Contralmirante Robley D. Evans

---



El Contralmirante Evans ocupa en la actualidad el primer puesto del escalafón entre los Contralmirantes, superando en rango en la lista activa únicamente el Almirante Dewey.

Tuvo bajo su mando la flota del Atlántico desde el 31 de marzo de 1905, en que el Contralmirante Evans, sucedió á Barker por haber sido retirado del servicio. En aquella época se llevó á cabo una completa reorganización en la flota del Atlántico, que se componía de las escuadras acorazadas del mar Caribe y de costa, siendo divididas estas fuerzas en cuatro escuadras, formando una flota que fué puesta bajo el mando del citado Almirante. En época anterior á esta, verificóse su último viaje de travesía que terminó en Hong-Kong en marzo de 1904, dejando el mando de la flota del Asia.

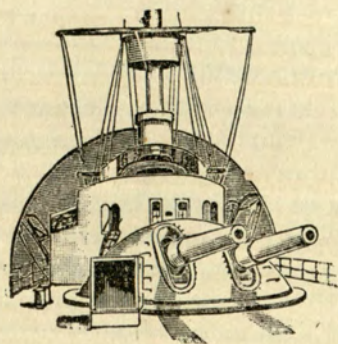
Al terminar esta primera travesía del Pacífico, el Contral-

mirante Evans completará los años de servicios para obtener su retiro (18 de agosto de 1908) cumpliendo sesenta y dos años de edad. Entonces arriará su insignia tomando el mando su sucesor.

El Contralmirante Evans nació en Virginia el día 18 de agosto de 1846, habiendo quedado huérfano de padre á la edad de diez años. Posteriormente, cuando se resolvió á ingresar á la armada, Mr. W. H. Hooper, diputado por Utah, convino en conseguirle un puesto en la Academia Naval, con la condición de que viviera en Utah el tiempo necesario para adquirir residencia. Evans accedió, é hizo el viaje á través del continente, en un tren que fué asaltado por los indios. Desobediendo las órdenes, Evans, aún muchacho, tomó parte en la defensa, resultando con una herida de flecha que atravesándole la pierna, se clavó en el costado de su caballo. Ingresó á la Academia Naval el año 1860, permaneciendo allí hasta 1863. Su país lo solicitó para combarir por la Confederación, pero él permaneció fiel á la causa de la Unión. Prestó su primer servicio durante la guerra á bordo de la corbeta "Powhatan" en el Escuadrón de la India Oeste, y después en 1864 en el Escuadrón Sitiador del Atlántico del Norte. Tomó parte en los dos ataques de Fort-Fisher en enero de 1865, recibiendo, durante un desembarco, dos heridas graves de rifle. Dos años despues de terminada la guerra sirvió en los Talleres de Construcción Naval de Washington; en el buque almirante "Piscatagua" en la estación de Asia hasta 1869; en la dirección de los Talleres de Construcción Naval de Washington y de la Academia Naval, y en el mando del "Shenandoah" y del "Congreso" de la flota de Eurgra hasta 1877, época en la que tomó el mando del antiguo y famoso buque escuela de práctica "Saratoga". Fué promovido Comandante en 1878. Permaneció en los Talleres de Construcción Naval de Washington desde el año 1881 al 1882. Inspector de faros desde 1882 al 1886. Jefe Inspector del Material para los nuevos cruceros desde 1886 al 1887. Secretario del "Light House Board" del 1887 al 1889. En julio de 1891 tomó el mando del "Yorktown" y su fama creció en la bahía de Valparaíso en un período de prueba en el que fácilmente pudo haber estallado la guerra. El Almi-

rante Evans regresó á Washington en 1892 para hacerse cargo de la Secretaría del Light House Boar. Cuando la declaratoria de la guerra Hispano-Americana Evans mandaba el "Yowa" á cuyo bordo recibió la rendición del Capitán Eulate del "Viscaya". Poco tiempo antes de estallar esta guerra, representó á los Estados Unidos en la apertura del Canal de Kiel, allí fué agasajado con un banquete por el Emperador Guillermo, y conoció al Príncipe Enrique de Prusia, siendo designado como su edecán cuando dicho Príncipe visitó los Estados Unidos, poco antes de que Evans recibiera el mando de la Escuadra del Asia.

*Joaquin Misiego*  
Capellán de la Escuela Naval.



## Notas sobre el arte militar naval

por el Capitán Klede de la marina rusa

---

### EJEMPLO HISTORICO DE LA PREPONDERANCIA DE LAS CUALIDADES DEL PERSONAL SOBRE LAS DEL MATERIAL DE COMBATE.

---

La preponderancia de las cualidades del personal y de su instrucción sobre las del material es tan aparente en la historia de las guerras navale, desde Temístocles hasta nuestros días, que parece subrayada con tinta roja.

En la batalla de Salamina, la superioridad del material persa era abrumadora, sus buques eran tres veces más numerosos que los de los griegos. Pero el personal de esta inmensa flota persa tenía un defecto capital: no estaba ejercitada para un combate naval y estando compuesto de elementos etereogeneos subyugados por los persas, carecía de cohesión, al combatir por un extranjero. Un jefe de talento como lo poseía la flota griega en la persona de Temístocles, hacía falta en la flota persa, que fué vergonzosamente derrotada por los buques griegos, muy inferiores en número, pero que se sostenían recíprocamente bajo la dirección de un jefe de talento.

Los franceses en Abukir y los aliados en Trafalgar eran superiores en número y material á los ingleses. Pero las cualidades de sus dotaciones no igualaban á las de los ingleses, no en lo que concierne al valor y patriotismo, sino como instrucción;

su disciplina dejaba que desear y no se sostuvieron suficientemente por falta de confianza recíproca.

Según el testimonio del historiador inglés James, la conducta de la tripulación de los ocho buques franceses que tuvieron que sostener toda la lucha contra la escuadra inglesa en Abukir, ha sido no sólo sin tacha, sino sin igual en una lucha en que cada uno de los dos adversarios ha desplegado todo su valor. El buque almirante *Orion* voló sin haber arriado su pabellón, su tripulación continuó sirviendo las piezas de la batería baja hasta el momento en que fué invadido por las llamas, no cesó el fuego sino cuando los adversarios (dos buques ingleses) cesaron el suyo, preparándose á abandonar su posición para no ser alcanzados por la explosión inevitable del buque francés.

De 17 buques tomados por los ingleses en Trafalgar, 8 perdieron los tres palos, otros 8 la mitad de su arboladura, el "Redoutable" se rindió después de haber perdido toda su arboladura, con todas las piezas inutilizadas y perdiendo 522 hombres de 643 que constituían su dotación.

El valor, el patriotismo y los buques poderosamente armados de los franceses no podían asegurarles la victoria, los ingleses tiraron con una rapidez tres veces mayores, sus buques maniobraron muy bien conformándose al plan observado por Nelson y sosteniéndose rápidamente, mientras que los franceses combatían cada cual por su cuenta y sin ningún plan.

El célebre historiador llamado Jurien de la Graniere caracteriza la escuadra de Nelson diciendo que este último, el mejor discípulo de Jervis, aprendió de él el medio de mantener la salud de las tripulaciones apesar de navegar continuamente sin hacer escalas, y su principal cuidado fué el desarrollo de la disciplina é instrucción del personal. Gracias á su carácter logro hacer de su escuadra, fuertemente ligada por la disciplina, un cirento fraternal de compañeros. En el mismo momento en que Nelson escribía "Me cabe la felicidad de mandar un ejército de hermanos.....cada uno sabía lo que tenía que hacer", el almirante Villeneuve escribía tres meses antes de Trafalgar, despues del combate contra la pequeña escuadra de Calder que le tomó dos buques: "Las tempestades nos han causado un daño

considerable, pues nuestra arboladura, velámen y jarcia están en mal estado, porque tenemos malos oficiales y malos marineros..... Las enfermedades han hecho su aparición entre nuestros tripulantes.....Nuestros capitanes, ineptos para el combate y para las evoluciones no han adoptado sino un principio: hacer lo mismo que el predecesor".....En su orden del día después de la batalla de Abukir, Nelson dice: "Es indudable que todos los marinos ingleses han comprendido la superioridad de las tripulaciones disciplinadas sobre gentes que, en su loco impulso no saben conformarse á reglas."

A su vez Jurien de la Graniere ha dicho á este respecto, que "Nelson ha rendido homenaje á la verdad, glorificando, no el entusiásmo y el valor, sino el orden y la disciplina."

En los combates de Kerch, de Hadjoheï (1790) en Kolia kria (1791) y en Aton (1807), la superioridad de los turcos en buques y en armamento era notable, y apesar de esto la victoria fué de los rusos que estaban mejor instruidos, mejor disciplinados y dirigidos por jefes como el almirante Ontchokav y Seniavine.

Encontramos ejemplos de lo mismo en los combates entre buques á vapor acorazados.

Los buques italianos en Lizza eran más numerosos, más modernos, y más rápidos, mejor acorazados y provistos de una artillería más nueva que los buques austriacos; apesar de esto la escuadra italiana fué vergonzosamente batida, porque su personal no estuvo á la altura de su misión.

No se puede negar á los italianos valor y patriotismo, pero la instrucción y la educación del personal de su marina dejaba que desear. La discordia reinaba entre los oficiales italianos: la unidad política italiana siendo reciente no existía aun en la escuadra que se componía de buques que procedían de distintos estados de la península, entre los cuales algunos, como por ejemplo los napolitanos y los italianos del norte se tenían una antipatía bien marcada. Esta antipatía y esta indisciplina se manifestaron en el hecho de que el Vicealmirante Albini Sarlo se creya herido por el nombramiento del Vicealmirante napolitano Persano para el comando supremo

y no obedeció á las órdenes dadas durante el combate y no sostuvo á los buques más amenazados por los austriacos.

La instrucción del personal italiano era mediocre, sobre todo en lo que concierne al manejo de la artillería gruesa rayada. Los comandantes no sabían maniobrar con sus buques, no habiendo en la mayoría de los casos, practicado evoluciones de conjunto para el combate.

El Comandante del "Affondatore", buque construido especialmente para el ataque al espolón, advirtió que su buque no se prestaba absolutamente á esta maniobra, al tratar varias veces de espolonear al buque "Kaiser" que tenía incendio á bordo. Se advirtió igualmente que los cabos de cañón de los cañones gruesos (254 m/m) del "Affandatore" no sabían manejar esta arma y solo se pudo hacer algunos disparos que no dieron blanco.

Finalmente, el comandante en jefe de la flota italiana, Almirante Persano combatió sin ningún plan y los Comandantes de los buques se encontraron en la alternativa de obrar según su propia iniciativa ó según señales del Almirante que algunos minutos despues de iniciar el combate trasladó su insignia á otro buque sin avisar á la escuadra. Durante el combate, el Almirante Persano cambiaba constantemente de sitio creyendo restablecer con sus disposiciones personales y por su ejemplo las probabilidades de éxito, vano intento pues los italianos tuvieron que pagar su incapacidad y falta de preparación.

En la batalla del Yalú, las dotaciones, tanto los japoneses como los chinos dieron muestras de entusiasmo y de valor, sería difícil saber á cuál de los dos adversarios pertenece la superioridad á este respecto. Los chinos á los cuales á menudo no se reconocen virtudes guerreras, tuvieron que sufrir una prueba mucho mayor que los japoneses, de la cual salieron con honor. Pero el valor no basta.

El almirante Ting, antiguo oficial de caballería, ardiente patriota, dotado de gran energía y de un valor personal muy notable no sabía dirigir una escuadra; tomó una formación muy defectuosa, y sus ordenes respecto al modo de obrar durante el combate eran contradictorias.

Los comandantes y oficiales chinos poco instruídos mostraron una incapacidad completa para una acción común. El personal mal instruido tiraba mal y no pudo apagar los numerosos incendios. Es cierto que los buques japoneses eran más modernos, armados con la artillería de T. R., andaban mejor; pero la ventaja de los chinos consistía en poseer acorazados de línea, más apropiados para un combate naval, y torpederos mientras que los japoneses no poseían ninguno.

Así pues, si la superioridad material de los joneses existía, no era considerable y de ninguna manera decidió de la acción. Los japoneses deben su victoria á la buena instrucción de su personal y al hecho de haber aprovechado de todas las ventajas de su material, es decir, la velocidad de sus buques y su artillería T. R. Maniobraron notablemente sosteniéndose recíprocamente, mientras que los chinos, con su incapacidad no sabían utilizar los torpedos.

En Santiago, la superioridad del material estaba del lado de los americanos, pero la influencia de las cualidades del personal se manifestó igualmente.

Los buques españoles más veloces, no pudieron utilizar este recurso y evitar así el desigual combate; debido á la incapacidad de su personal de máquinas. Las tripulaciones españolas no igualaban á las americanas y no sabían combatir, los incendios. Esto contribuyó á la fácil victoria de los americanos, que no tuvieron sino un muerto y un herido sobre un buque.

El teniente de navío, príncipe Siven, enviado al teatro de las operaciones para seguir las peripecias de la guerra escribía: "De todos los factores de esta guerra, el más notable es el de la enorme superioridad del personal americano sobre el español. El tiro deficiente de los españoles es debido á falta de práctica; su material y sobre todo sus piezas eran tan modernos como los de los americanos, pero su tiro era débil porque ningún ejercicio de tiro se había hecho anteriormente; las tripulaciones de la escuadra de Santiago no habían oído nunca el ruido del cañón antes de la guerra; es lo que los perdió. Si todos estos proyectiles que hoy descansan en el fondo del mar se



hubiesen empleado en ejercicios de tiro, los buques españoles no estarían actualmente encallados en la costa."

Así la historia nos enseña que apesar de la perfección del material, el éxito dependió siempre de la instrucción del personal.

**El dinero empleado para la escuadra debe en primer lugar  
garantizar el mantenimiento en muy buen estado  
de las tripulaciones y buques en servicio y solo en segundo lugar  
la construcción de buques nuevos**

Si esta tesis es verdadera, la siguiente conclusión se impone se debe trabajar en tiempo de paz para la formación de un personal muy ejercitado y no para la construcción de los buques; formar é instruir personal y luego construir buques, y no proceder inversamente.

Del dinero que debe emplearse para la marina, se debe tomar sin escatimar las sumas destinadas al personal, haciendo todo lo necesario para conservar en la escuadra la gente instruida, enseñándole á emplear su material con el máximo de eficiencia posible; el resto del dinero debe bastar para aumentar la escuadra, porque se debe tener por fin no la cantidad sino la calidad de esta última.

Hemos visto y vemos aun cuan desconocida es esta verdad, tan sencilla que debería servir á la constitución de toda fuerza naval, apesar de la historia que nos demuestra lo caro que se paga este desconocimiento.

**La instrucción del personal para el combate tiene mayor importancia  
que el valor**

Queremos decir algunas palabras respecto á la preponderancia de la instrucción sobre el valor del personal, porque esta preponderancia es una de las características del combate naval; en un combate en tierra esta preponderancia es menos visible.

Esto es debido á que en la mar no se hace uso sino de armas arrojadas; si se compara el espolón al arma blanca, su

empleo está entre las manos de un solo hombre, el Comandante del buque. No hablemos de lo complejo del material naval cuya influencia en este caso es fácil de comprender.

### Dos clases de valor. Valor pasivo y valor activo

El valor puede manifestarse activamente ó pasivamente. En el último caso, el valor se manifiesta por el hecho de que el hombre permanece en su lugar, apesar del riesgo de ser muerto por las granadas que de lejos arroja el enemigo, muchas veces invisible, apesar del espectáculo de la sangre y de los quejidos de los heridos. En el primer caso, el hombre sin preocuparse del espectáculo terrible que lo rodea, se arroja hacia adelante apesar del aumento del peligro y aborda al adversario para un combate cuerpo á cuerpo; la ventaja resultante del armamento se vuelve en este caso completamente nula.

El impulso necesario para arrojarse hacia adelante, lo encuentra el individuo en el ejemplo dado por su jefe, en las palabras enérgicas de este, en la corriente general que le arrastra, y finalmente en la embriaguez producida por el olor de la pólvora.

El valor pasivo debe confundirse con el manejo sabiamente reglamentado y persistente del armamento, con el objeto de debilitar y abatir al adversario. Lanzarse hacia adelante y no retroceder nunca son los atributos del valor activo.

En el primer caso vemos manifestarse una disciplina severa, una buena instrucción, el método y la sangre fría; en el segundo caso, vemos el desprecio por la muerte; el impulso furioso y la embriaguez amenudo física que emana del combate.

### En tierra ambas especies de valor tienen la misma importancia

En tierra ambas especies de valor se encuentran. Se lee en la *Táctica naval* del profesor Olov: "Con las armas de fuego, solo un adversario muy débil puede ser desalojado de una posición; un adversario no será desalojado sino por medio de la bayoneta cuando la infantería cese el tiro para obrar por el choque, el jefe debe ponerse á la cabeza para arrastrar á sus subordinados". Avanza bajo el fuego para acortar

la distancia hacia el enemigo, ó para atacarlo con la bayoneta necesita impulso porque cada hombre es libre de sus movimientos, puede ir hacia adelante, detenerse y aun huir hacia atrás. Estos impulsos existen y pueden emplearse en los combates de tierra.

**Ejemplos que demuestran que el valor reemplazando la instrucción y la insuficiencia del material pueden manifestarse en tierra pero no en el mar**

Puede suceder que en un combate en tierra el impulso y la exaltación pueden vencer á la instrucción y á un aumento superior. Basta para lograr este resultado, llevar las tropas en número suficiente en contacto con el adversario (aunque no estén instruídas pero con tal de que no teman la muerte.) La posibilidad de esto se demostró en la batalla de Adua, en que las hordas abisinias destruyeron el ejército italiano el 28 de febrero de 1896.

En la mar, las condiciones de un combate se presentan de una manera muy distinta, y un caso que se parezca al de la batalla de Adua no puede producirse.

**Solo el valor pasivo tiene importancia á bordo de un buque.**

**Pierde su valor sino está acompañado de una buena instrucción**

El valor, que debe presentarse en buque bajo la forma pasiva, posee como elementos: la disciplina, la resistencia y la instrucción casi automática del personal para manejar un material tan complicado. Como cada uno tiene en un buque su puesto y su trabajo asignados de antemano, la mayoría de los individuos no solo no ven al adversario, sino que ni siquiera saben de que lado se encuentra. Estando los hombres divididos en grupos en las torres, camaratas, pañoles, salas de fuego etc., no se ven y no saben lo que hacen los demás. Estos grupos de individuos están dirigidos por oficiales subalternos, y aun por sus oficiales á los cuales se dan las órdenes por medio de aparatos de trasmisión.

La embriaguez del combate, el impulso para alcanzar ponerse en contacto con el adversario no pueden existir en una

acción naval en la cual la mayoría del personal no toma parte directamente puesto que no sirve las piezas. Los movimientos hacia atrás y hacia adelante no dependen sino del Comandante únicamente. El buque lleva al personal independientemente de su voluntad, donde al Comandante le parezca, y éste protegido en su reducto acorazado permanece invisible durante la acción.

El adversario, separado por la capa líquida no se dejará abordar. Abandonar su puesto aun estando invadido por cansancio moral es imposible. Cada compartimento del buque está ocupado por individuos que tienen una ocupación determinada y la presencia de un extraño al servicio se notaría inmediatamente.

El que los oficiales infundan valor á los individuos por medio del ejemplo es difícil. La mayoría de los oficiales permanecen invisibles y el que comanda un grupo de hombres está como ellos aprisionado en su compartimento. No puede mostrarles su abnegación y valor, lo que está permitido á sus colegas de tierra, cuyos ejemplos tienen gran influencia sobre la tropa.

**La instrucción previa es el factor esencial del valor pasivo**

**El valor activo puede ser creado por la educación**

El entusiasmo, el arrojo y el valor de los individuos deben ser dirigidos con el mismo objeto de hacer conservar su sangre fría, servir eficazmente las piezas, trasportar las municiones, los torpedos, asegurar la marcha de las máquinas y calderas, transmitir y ejecutar estrictamente las órdenes recibidas y salir de apuros por sí solo en caso de que los medios de trasmisión sean destruídos, y en el caso en que uno ó varios oficiales sean puestos fuera de combate, saber combatir el incendio, reparar una avería cualquiera, en una palabra, las cosas que puedan ser exigidas de un personal instruído y preparado en tiempo de paz. Un oficial de la marina rusa ha escrito respecto á Santiago:

“Las piezas antiguas cuyo tiro era lento permitían instruirse durante el combate, corregir sus errores y reponerse moralmente; con las piezas modernas un error se transforma

rápida-mente en catástrofe; una falta ligera al principio del combate suministra al adversario una enorme ventaja y el menor defecto en la preparación para el combate conduce rápidamente á la desmoralización."

Habiendo tan ampliamente demostrado la importancia preponderante de la instrucción del personal en un combate naval, no tenemos la intención de depreciar el valor de otras cualidades que tienen ciertamente su importancia, pero ellas se encuentran en todas las dotaciones y se desarrollan bajo la influencia de la educación é instrucción.

La confianza en el valor y el patriotismo, en la superioridad del material, puede llevar á un relajamiento en la instrucción del personal.

Solo la instrucción mejor organizada inspirará al personal la confianza y la libertad para el manejo del material hoy tan complicado; logrando este resultado, se podrá contar con la sangre fría de la gente durante el combate: la sangre fría siendo la base del valor pasivo, único aplicable en un encuentro con el enemigo.

La historia demuestra que el  $\frac{0}{0}$  de las pérdidas  
del personal en los combates navales ha disminuido á pesar del  
perfeccionamiento del material

Se atribuye aveces una importancia grande al material basándose sobre el hecho de que los medios de destrucción han llegado á tal grado de perfección que ninguna cualidad moral del personal puede prevalecer contra el armamento de los actuales buques de guerra, esta opinión es errónea y no descansa sobre ninguna base seria.

En la batalla de Salamina, 380 buques griegos hundieron 200 buques persas y 80,000 hombres perecieron en esta ocasión.

En Lepanto, la Liga Cristiana quemó 15 buques turcos y capturó 145; los turcos perdieron unos 30,000 hombres.

En Abukir, los franceses perdieron 35 por ciento y los ingleses 12 por ciento de sus dotaciones.

En la batalla de Trafalgar las pérdidas de los franceses

ha sido de 32 por ciento y si se descuentan los 4 buques que no tomaron parte en el combate, sus pérdidas alcanzan 41 por ciento. Los ingleses perdieron 12 por ciento, pero si se consideran la pérdida de los buques más empeñados en la acción (14 buques han perdido 1,452 hombres y los otros 13 sólo 248) las pérdidas de los ingleses han sido de 20 por ciento.

En Lizza, los italianos han perdido 13,5 por ciento de su personal pero si se descuentan las perdidas que resultan de los buques del naufragio de dos buques de los cuales el uno fué espoloneado y el otro voló sus pérdidas no sobrepasan 1,3 por ciento. Las pérdidas de los austriacos han sido de 3,3 por ciento y las de sus acorazados han sido mínimas, próximamente 0,15 por ciento.

Las pérdidas de los japoneses en el Yalú, ha sido 8 por ciento pero si se descuenta del total las pérdidas del buque almirante, que tuvo él solo 32 por ciento de muertos (habiendo una granada china hecho estallar una cantidad de granadas colocadas en cubierta,) las pérdidas totales de los japoneses pueden evaluarse en 5,2 por ciento.

Las pérdidas de los chinos no han sido determinadas, contando la tripulación de los 4 buques hundidos, su pérdida puede calcularse en un 27 por ciento. Las pérdidas en otros buques no han sobrepasado con seguridad las de los japoneses puesto que los chinos han continuado luchando enérgicamente hasta el fin del combate; la protección de sus buques era superior á las de los japoneses (las corazas principales no han sido atravesadas una sola vez) su gente estaba bien protegida.

Las pérdidas de los españoles en Santiago han sido muy elevadas, próximamente 23 por ciento pero están comprendidos en este número los hombres que han muerto á consecuencia de los incendios de los buques y los que se han ahogado cuando sus buques se arrojaron á la costa antes de arriar su bandera, y según los partes del combate, su número ha sido considerable. Las condiciones en que los españoles han combatido fueron muy desfavorables: ausencia completa de protección en los sitios en que los hombres estaban agrupados en mayor número (con excepción del "Cristóbal Colón" que no

tuvo sino pocas pérdidas) la desmoralización del personal y la superioridad moral del adversario. Las pérdidas de los americanos han sido casi nulas, solo el crucero acorazado "Brooklyn" tuvo un hombre muerto y otro herido, apesar de haber recibido 20 granadas de grueso calibre y gran número de proyectiles pequeños.

Vemos pues que el tanto por ciento de pérdidas en las escuadras modernas, no solo no aumenta sino que disminuye. El mismo fenómeno puede observarse en los combates de tierra. La causa de esto se encuentra en que junto con los progresos del armamento la protección de los buques ha hecho progresos proporcionales y que las condiciones de los combates han cambiado.

El calibre de 152 m/m casi exclusivamente empleado en las primeras escuadras acorazadas ha aumentado considerablemente, pero la antigua coraza de hierro ha sido tambien reemplazada por otra más resistente. Las distancias que separan los buques en un combate han sido considerablemente aumentadas, y lo mismo sucede con la velocidad de los buques de combate.

Haciendo uso de los ejemplos tomados en la historia, se debe persuadir á las tripulaciones que las guerras navales futuras no serán más mortíferas que antes, que al contrario, las pérdidas serán menos, hay que combatir enérgicamente las afirmaciones fantásticas que se encuentran en la literatura actual según las cuales los combates futuros serán tan terribles que terminarán por la exterminación completa de uno de los adversarios. La propagación de semejantes absurdos puede disminuir las cualidades del personal.

Habiendo determinado cuáles son las cualidades exigidas del personal en tiempo de guerra, queremos indicar los medios de desarrollar estas cualidades por medio de la instrucción y educación.

#### Cuáles son los resultados de la instrucción y de la educación del personal

La conservación del material en buen estado, el arte de saber emplearlo en un encuentro, la confianza en su acción y la

sangre fría que nace de ella son los resultados de la instrucción militar.

Los resultados de la educación son los siguientes: el valor, la obediencia absoluta á las órdenes de los jefes, la presencia de espíritu, la iniciativa personal cuando el hombre está entregado á así mismo, el sentimiento del deber llevado hasta la abnegación necesaria para sacrificarse por los demás, por fin, la actitud para soportar sin murmurar las fatigas y las privaciones de la guerra, conservando las facultades físicas.

La instrucción y la educación siendo dadas simultáneamente, llegan á confundirse tratando de alcanzar el mismo objeto: formar un buen personal.

La instrucción se ocupa de las cosas *que deben enseñarse*, la educación, *de la manera cómo deben enseñarse*.

#### Instrucción del personal

*“El hombre, en campaña, no hace sino las cosas á las cuales ha estado habituado en tiempo de paz”* (Mauricio de Saxe.) Esta verdad debe guiarnos en la investigación de las bases sobre las cuales debe descansar la instrucción del personal.

#### Significación de la teoría sobre el combate

¿Podrá despreciarse la enseñanza de la teoría de las cosas de la guerra, porque en tiempo de guerra no se exige sino la aplicación práctica? No, porque la importancia de la teoría en la instrucción del personal es capital. Cuanto más complicados sean los medios de combate, cuanto más difícil sea su manejo, más necesario será estudiar *las particularidades* de estos medios para saberlos utilizar en un encuentro. De otra manera se expone uno á ver estas particularidades manifestarse en los momentos críticos y ocasionar la pérdida de vidas humanas, mientras que en circunstancias ordinarias pueden ser enseñadas teóricamente, con el espíritu libre.

Familiarizado con las particularidades, el único punto que queda por resolver es el siguiente: saber cuáles son aquellas de estas particularidades que deben emplearse en tal ó cual circunstancia.



La persona que no está al corriente de las particularidades se encuentra en la siguiente necesidad: resolverlas por su cuenta y riesgo y emplearlas después contra el enemigo. El hombre que sabe aplicar sus conocimientos durante la acción es el único apto para la guerra, pero estos conocimientos no pueden ser adquiridos sino por la teoría.

### De qué manera debe efectuarse la instrucción del personal

La teoría debe ser dividida; cada artículo debe ser enseñado con sus elementos primitivos para poder ocuparse en detalle de cada uno de ellos, porque de otra manera las particularidades (cualidades ó defectos) no podrían evidenciarse y se confundirían.

La práctica exige que se haga uso de un objeto ó de una cosa con pleno conocimiento de todas sus particularidades haciendo valer las cualidades, en particular las que se prestan á las circunstancias y anulan ó disminuyen los defectos.

Dividida la instrucción como lo hemos indicado, cada uno, el instructor y el alumno, debe comprender que la teoría conduce á la práctica, cuya importancia es mayor.

No debe uno detenerse en la teoría sino el tiempo necesario para no ser inducido á tomar los resultados de la instrucción teórica no como el *medio*, sino como el objeto y perder así un tiempo necesario y precioso para la instrucción práctica.

Esta conclusión concierne al personal en su conjunto, oficial y tripulación

Cuándo puede considerarse el personal como preparado para el combate

### Educación del personal

Un Almirante que haya aprendido durante su larga carrera, todas las cualidades y los defectos de los diferentes tipos de buques, hasta en sus menores detalles, no está aun apto para llevar una escuadra al combate, si no ha tenido ocasión de ejercer su comando en tiempo normal ó si ha comandado esta escuadra cuando era de una composición diferente á la del tiempo de guerra.

No queremos hablar de las escuadras y divisiones forma-

das para el efecto de una instrucción especial de artillería, torpedos, etc., y tomaremos como ejemplo una división de cruceros.

Es evidente que el Almirante que mande esa división no tiene la probabilidad de estudiar prácticamente el servicio de reconocimientos y de encontrar el lugar que deben ocupar sus cruceros en las diversas formaciones de escuadra. Puede suceder que este Almirante, que haya recibido el comando de estos buques en su escuadra en tiempo de guerra no sepa utilizarlos eficazmente y asegurar el servicio de reconocimiento.

Igualmente para el Comandante de un buque en particular. No obstante que conozca todas las cualidades y defectos de su buque, bajo el punto de vista de sus condiciones evolutivas, de su artillería, de sus torpedos y de su protección.

Es indispensable que este Comandante sepa conformar las evoluciones de su buque á las de las otras unidades, que conozca la manera de proceder de los otros Comandantes y tenga confianza en ellos, que tenga la seguridad de ser sostenido en caso de necesidad y no dude de que cada uno hará lo posible por ejecutar las órdenes del Almirante.

Gracias á una dirección experimentada, el Almirante debe haber hecho penetrar tan íntimamente sus pensamientos en el espíritu de sus Comandantes, que para éstos, sea fácil obrar en las diversas eventualidades del combate, cuando las circunstancias no permitan al Almirante dar órdenes por señales. Estos Comandantes deben comprender la orden del Almirante antes de que sea dada—con medias palabras, por decirlo así—guiándose únicamente por los movimientos de la capitana, para que finalmente, abandonados así mismo, puedan obrar como lo haría en su lugar el Almirante mismo; todo esto es el ideal de unidad de espíritu que debe existir entre el Almirante y los Comandantes de su escuadra.

La instrucción de un Comandante en la navegación en escuadra es de una importancia de primer orden; un Comandante que no haya pasado por esta escuela no puede considerarse como habiendo completado su instrucción y educación.

El cabo de cañón que conoce muy bien su pieza y que ha seguido con éxito la escuela del artillero, no ha terminado por

esto su instrucción y educación; debe familiarizarse con las particularidades del buque en el cual irá al combate y ejecutar, estando al corriente de estas particularidades, tiros en las diversas condiciones de mar y de marcha del buque, familiarizarse con los jefes cuyas órdenes tendrá que ejecutar durante el combate, y con los individuos que estarán con él en el combate.

El timonel, aún muy instruido en su especialidad, no adquiere valor sino cuando ha llegado á conocer las cualidades evolutivas de su buque y el modo de proceder de su Comandante.

Un acuerdo de espíritu debe existir entre el Comandante y el timonel mientras maniobre el buque; el timonel debe comprender á su jefe con medias palabras, según el sonido de su voz ó los signos imperceptibles hechos con la mano; debe no sólo ejecutar estrictamente las órdenes recibidas sino que debe también comprender lo que quiere el Comandante y dirigir el buque en consecuencia.

En estas condiciones el Comandante sabe hasta qué punto puede contar con su timonel y deducir de ello la libertad que puede dejarle en la dirección del buque. Una maniobra rápida y audaz no puede obtenerse sino por ese procedimiento.

Lo que acabamos de enunciar es aplicable en cada buque y se ven los escalones que debe franquear la instrucción y la educación del personal para permitirle estar á la altura de su misión y considerar su instrucción como terminada.

Esto es el elemento que llevado á este punto, hace revivir la frase de Napoleón:

“En el éxito de un combate debe atribuirse tres cuartas partes al moral y sólo un cuarto al material.”

## II Educación del personal

Vamos á examinar lo que puede favorecer ó impedir el desarrollo de las cualidades morales militares en la educación del personal; este asunto concierne especialmente á los marineros que al llegar al servicio son hombre hechos, pero que no han recibido una educación militar sistemática como reciben los oficiales en su adolescencia y juventud.

La base de la educación moral de un marinero  
descansa sobre el carácter de sus relaciones con los superiores

La educación moral necesita procedimientos análogos á los de la educación físicas, en la cual se desea que cierto órgano se desarrolle, es preciso someterlo á los ejercicios que fortalecen sus músculos. Para que el hombre tenga una gran tendencia á colocarse en cierta disposición de espíritu, es preciso ponerlo de manera á que esta disposición se revele en él lo más á menudo posible. En contra hay que evitar despertar la disposición de espíritu contrarias á la disposición de un soldado.

¿Existe algo más despreciable en un soldado que el miedo que paraliza su saber y su voluntad?

En consecuencia, el soldado debe ser conducido de manera á que el sentimiento del miedo no se revele en su alma sino lo menos posible, porque el que ha adquirido el hábito de tenerle miedo á los que le rodean, temerá más al enemigo. Por esto vemos que la educación moral del soldado está *basado en el carácter de sus relaciones con los superiores*; cuanto menos temor le inspiren éstos mejor será. Así por ejemplo, cuando el marinero que tiene la convicción de haber cumplido con su deber sabe que nadie lo puede castigar, el sentimiento de un temor inconciente, no podrá desarrollarse, pero se desarrollará cuando esta seguridad no existe.

¿Cómo inspirarle esta seguridad? Puede ser inspirada colocando al hombre en tal situación que sepa de antemano lo que debe hacer y lo que no se puede hacer con él; por la regla que en tiempo de paz, un procedimiento arbitrario de parte de un superior es considerado como una falta al igual del cometido por un subordinado; por fin proclamando que las leyes y reglamentos están por encima de todos.

¿En qué condiciones se desarrolla el sentimiento del deber?

La condición indispensable para desarrollar el sentimiento del deber de la educación moral de los superiores y sus subordinados: el sentimiento del deber puede surgir solo donde el hombre ve la práctica de él, pues si la ley le impone deberes,

lo protege igualmente contra todas las injusticias. Esta significación de las leyes hace que cada hombre se interese en conformarse á las exigencias de estas leyes. El jefe que conoce esta situación tiene interés en conformarse estrictamente á los reglamentos en toda circunstancia, porque pasar por encima de ellos, significa minar la base en que descansa su propia autoridad. La práctica nos demuestra que donde las leyes y reglamentos se han dejado de aplicar con estrictés, el jefe ha empezado por no conformarse á ellos en los casos en que le molestaban, y que sus subordinados han terminado por hacer lo mismo.

Es por esto que en todas las legislaciones militares se atribuye una importancia muy grande á que el jefe dé el ejemplo en la prescripciones de las leyes y reglamentos no solo en las casos graves, sino tambien en las que no tienen importancia.

No se debe olvidar que no es obligatorio seguir el ejemplo de un igual, pero que sí lo es seguir el de un superior y que por consiguiente esta obligación subsiste aun cuando el ejemplo sea malo.

### Significación de los reglamentos

Las diferentes situaciones de la vida de un marinero están regladas por los reglamentos de servicio interior. Estos reglamentos determinan exactamente los derechos y deberes de cada uno y al recibir una aplicación firme é inquebrantable en la vida militar, son el factor principal del desarrollo de la independencia moral y del sentimiento del deber. La difusión del conocimiento de los reglamentos entre los subordinados debe ser una de las mayores preocupaciones del jefe; al conocimiento de los reglamentos debe dársele mayor importancia que al del Código penal marítimo. Este no puede interesar sino al tanto por ciento de individuos, que desde luego no merece llevar el uniforme y es más racional que los hombres aprendan lo que deben hacer que aprender las cosas en las cuales un hombre honrado no debe ni siquiera pensar.

Al determinar las relaciones entre los superiores y los subalternos los reglamentos deben pues ser el desarrollo del sen-

timiento instintivo que establece una diferencia entre los deberes principales y los de segundo orden. Estos pueden ser obtenidos por la *aplicación estrictamente proporcionada* de los castigos disciplinarios.

La práctica nos demuestra que esta delimitación es de necesidad primordial, no sólo para proceder con justicia en bien del servicio: un marinero debe comprender que estar vestido con negligencia ó no rendir honores á quienes corresponde no es lo mismo que dormirse cuando está de facion.

El hombre que comete las dos primeras faltas carece indudablemente de educación, sin ser por esto un delincuente. No se le deberá alabar por esto, pero el castigo deberá ser ligero, mientras que el individuo que abandona su puesto de guardia debe ser castigado sin piedad.

Esto demuestra que la legislación militar debe, *delimitar estrictamente la diferencia que existe entre los deberes propiamente dichos, y entre las costumbres ó conveniencias militares.*

#### En qué condiciones se desarrolla la independencia moral

Esta independencia moral, por ejemplo en los subalternos, se desarrolla cuando el jefe no inspira temor involuntario; y de la certeza que tiene el inferior de no recibir nunca órdenes ilegales, nace la estimación por el jefe, consecuencias naturales de esta certeza.

Se podría creer que las relaciones, severamente reglamentadas en tiempo de paz, vuelven al hombre más apto para cumplir en tiempo de guerra con la voluntad de sus jefes.

#### Lo que determina la ejecución de las órdenes en tiempo de guerra

Esta opinión no es fundada: el hombre que ha visto por la práctica, en tiempo de paz, que las órdenes del jefe tienen siempre su razón de ser, no admitirá nunca que en tiempo de guerra estas mismas órdenes cambien de carácter. Es perfectamente sabido que: *en tiempo de guerra la mayoría de los hombres ejecuta las órdenes no por temor del castigo sino por la convicción de que la orden dada es necesaria.*

Este sistema de las relaciones, fortalece pues la indepen-

dencia moral y el hábito de ejecutar las órdenes sin comentarios; es este sistema que hace nacer el sentimiento de unidad (á bordo de un buque, en una división ó en una escuadra) conocido bajo el nombre de "espíritu de cuerpo" gracias á este sentimiento, la ayuda mútua está colocada por todos superiores y subalternos encima de la ley.

#### Desarrollo de la presencia de espíritu

¿El sistema citado más arriba hace nacer la presencia de espíritu? De un modo inmediato no, pero desarrolla la presencia de espíritu porque vuelve al hombre calmado y reposado, apto á juzgar y á obrar en el momento del peligro.

Nuestro Suvarof, gran conocedor de almas humanas, sabiendo la influencia paralizadora que ejerce sobre el hombre toda circunstancia imprevista, tenía un modo original de despertar la presencia de espíritu por medio de preguntas imprevistas á las cuales exigía una contestación precisa. Aun si la respuesta no era justa consideraba al hombre como capaz de una desición; el "no sé" era detestado por él. Decía: "el que pierde la cabeza ante una simple pregunta, la perderá tanto más ante un ataque imprevisto del enemigo."

Pero, ¿en qué caso puede este método desarrollar en el hombre la presencia de espíritu? Siempre que el hombre interrogado se esfuerze en dar rápidamente una respuesta y no cuando trata de buscar la respuesta en los ojos del jefe.

#### La mejor ocasión para desarrollar todas las cualidades del personal es la navegación en escuadra

El mejor terreno en que las cualidades del personal se desarrollan es el servicio de guardia y principalmente la navegación, sobre todo la navegación en escuadra, con su responsabilidad para los marineros y jóvenes oficiales y con esta responsabilidad mucho más acentuada para los Comandantes y los Almirantes que dirijen las escuadras sobre todo durante las evoluciones.

En tiempo de paz el verdadero servicio del personal consiste en la navegación, todas las demás ocupaciones no son sino la preparación á este servicio.

### Gran valor educativo del servicio de guardia

Estando de facción, el marinero vigila a veces cosas de mucha importancia y está investido del derecho terrible de usar de su arma contra sus semejantes; este derecho lo coloca en una situación difícil en alto grado, porque el uso imtempestivo de su arma en tiempo de paz, constituye un delito igual á su abstención no justificada; el centinela estando abandonado así mismo no puede pedir consejo á sus superiores y tiene que resolver por sí mismo lo que debe hacer.

El hombre que tiene el sentimiento de su responsabilidad y que conoce sus deberes, es el único que puede salir con honor de esta alternativa, solo semejantes situaciones pueden formar al hombre, hacerlo capaz de apreciar la situación y de tomar una determinación respecto á la conducta que debe seguir según el caso que se presenta.

Estando de facción el marinero, se afirma en la estricta ejecución de las consignas, y aquí tambien se presenta una situación anormal: debe ejecutar las órdenes recibidas de su jefe de puesto ó de su cabo de guardia, y no tiene el derecho de recibir órdenes de sus otros superiores á los cuales en circunstancias ordinarias debe una obediencia continúa.

Estando de servicio, sobre todo en un buque en marcha, no solo los oficiales, sino toda una série de individuos (por ejemplo los serviolas, el timonel, los fogoneros, los mecánicos etc....) tienen una responsabilidad enorme respecto á la seguridad del buque y de la tripulación. Una comprensión muy seria de esta responsabilidad y una vigilancia continúa son indispensables; es en estas circunstancias en que los individuos aprenden á vencer por sí mismos el cansancio.

Como la navegación exige la actividad de todas las cualidades morales y físicas del personal, suministra la mejor preparación para el combate. Un buque ó una escuadra que, en tiempo de paz, se mantiene en un orden perfecto, se mostrará forzosamente á la altura de su papel durante el combate.

### Valor educativo de la naturaleza de la instruccion

La naturaleza de la preparación al servicio activo ejerce



gran influencia sobre el desarrollo de las cualidades morales del personal.

Esta instrucción contiene una serie de detalles hacia los cuales el maestro puede ser fácilmente atraído y atraer á sus alumnos, olvidando que el papel de los detalles está limitado frente al conjunto de la preparación para el combate.

### Carácter de la instrucción de tiro

Este olvido se manifiesta a veces en el tiro que es la rama más importante de la instrucción de la gente. Sucede que se considera el tiro no como un medio de combate sino como un arte que tiene su objeto propio. De aquí la tendencia de obtener un tanto por ciento dado de impactos. Esta manía no es peligrosa en sí misma puesto que este tanto por ciento de impactos permite apreciar la precisión del tiro de un buque ó de una escuadra. Pero el mal empieza cuando para obtener el tanto por ciento se hacen tiros en condiciones que se rehusan de la realidad de un encuentro.

El desplazamiento rápido de los blancos, por ejemplo, disminuye indudablemente los resultados del tiro ¿Deberá obtenerse un buen tanto por ciento sobre blancos fijos ó que no se desplacen sino lentamente? Ciertamente no, y menos en todas partes que se ejecuta el tiro, no para hacerlo eficaz contra el adversario, sino con el objeto de verificar los métodos. Ejercitarse en un tiro que se asemeje lo más posible al de guerra, es no solo el deber del personal sino su derecho, porque de su perfección en este tiro depende su seguridad relativa durante el combate.

Los ejercicios de tiro de un buque aislado no deben suplantarse los ejercicios de tiro de las escuadras en que se debe obrar de concierto, sin molestarse recíprocamente y en que la libertad de los movimientos de los buques es limitada; esto concierne especialmente á los acorazados de línea cuyo papel es combatir agrupados; un acorazado que combata aislado es una escepción.

No se puede exigir que cada buque tomado aisladamente obtenga el mismo grado de perfección. El adversario no espe-

rará que se llegue á esta perfección para declarar la guerra, en un combate no se trata de saber cuál es el apuntador que ha realizado un buen porcentaje de impactos; es la escuadra la que tendrá que sostener la lucha, cuyo resultado depende de su aptitud en el tiro combinado con su aptitud para la maniobra.

Hemos indicado ya que los errores de los maestros se comunican á los alumnos. Ha sucedido que para obtener un gran número de impactos, los alumnos, es decir los marineros, han amontonado un gran número de piedras, cuyos rebotes agujereaban los blancos. Este ejemplo nos prueba que todas las cosas superfluas en la preparación para el combate son peligrosas: aparecen en el resultado final como una preocupación distinta que no tiene nada que ver con el combate real.

#### Ausencia de ejercicio de espolon é insuficiencia de los lanzamientos de torpedos en la noche

Ciertos ejercicios no se hacen nunca ó se hacen muy rara vez, porque son peligrosos ó costosos. Así el ejemplo del espolon no se experimenta nunca, y sin embargo el empleo de esta arma demanda tanto arte y conocimiento como el tiro; el papel principal de los torpederos consiste en el ataque de noche y los ejercicios de lanzamiento se hacen generalmente de día y contra blancos en vez de ejrcutarlos contra los buques.

#### Importancia de los ejercicios de evoluciones

Vemos en cambio producirse errores en el sentido opuesto. Se oye decir a veces: ¿para qué buscar demasiada precisión en las evoluciones de una escuadra? esta armonía no puede lograrse y además no es necesaria en un combate. Los que así se expresan tienen quizás razón, pero olvidan que la precisión no es lo único que se busca en las evoluciones de conjunto. En las evoluciones de escuadra se desarrolla la unión íntima entre las unidades, la capacidad de conformarse rápidamente á la misma voluntad, de obrar en un momento dado como una sola unidad, por fin todas las cosas que son necesarias en un encuentro.

## Cómo reaccionar en la instrucción contra la tendencia hacia los detalles

El medio de reaccionar contra la tendencia hacia los detalles consiste, según el General Drogaminof, en el cumplimiento de la ley fundamental que rige todas las actividades humanas, según lo cual un hombre que quiere aprender algo, empieza por dividirlo en partes que aprende separadamente, para agrupar después sus conocimientos sin detenerse mucho tiempo en el estudio parcial. El que aprende á leer, á escribir, á labrar la tierra, á ser carpintero sigue esta vía: el mismo procedimiento debe emplearse en la educación del personal.

### Tendencia demasiada acentuada á querer formar marineros ilustrados

El estudio de los detalles del material moderno complicado estando facilitados por el conocimiento de la lectura y escritura, algunos jefes pueden ser arrastrados á dar demasiada extensión á esta última enseñanza. El General Dragonirof nos pone en guardia contra esta tendencia. "Es cierto que el saber leer y escribir debe vulgarizarse por todos los medios posibles entre el personal, pero este conocimiento no debe ser recompensado por favores. No se debe olvidar que para ser suboficial, el hombre debe saber dirigir un grupo de otros hombres y conocer sus deberes; un analfabeto que llena estas condiciones, debe ser colocado, al punto de vista del servicio, por encima de un hombre instruído que no llene esas condiciones. Esta regla debe observarse sobre todo en países en que los anafabetos son numerosos, es decir en que las dos condiciones (la aptitud para mandar y el saber leer y escribir) no se encuentre siempre en la misma persona.

El ejército y la armada no siendo una escuela encargada de enseñar la lectura y la escritura, este saber no debe llevar á la distinción en el ejército. La persona que mire este asunto de otra manera, transforma, sin saberlo, el ejército en una escuela elemental y lo desvía así de su verdadero objeto.

Por principio no se debe ascender sino á los que, habiendo mandado un número restringido de hombres, se han mostrado aptos para dirigir un número mayor de subordinados: el ascenso no debe ser una recompensa para los individuos que han recibido una instrucción cualquiera antes de entrar al servicio.

### Cómo debe acostumbrarse al personal á la resistencia

Es muy importante desarrollar las fuerzas de la gente y su resistencia. Lo primero se obtiene por una buena alimentación, por una buena higiene, por una sabia repartición del tiempo durante el cual el trabajo físico y la gimnasia alternen con el reposo y el sueño.

La resistencia se desarrolla por el servicio de guardia, esta cualidad es sobre todo de gran importancia para el personal de máquina en las marchas á toda fuerza,

### Es indispensable que todo marinero sepa nadar

Es de primordial necesidad que ningún marinero tenga miedo al agua. Para obtener este resultado la enseñanza de la natación debe ser obligatoria para todos. Hacemos constar que, desgraciadamente, esta rama de la instrucción está muy descuidada, no sólo en lo que concierne á los marineros sino también á los alumnos de la escuela naval.

### De las distracciones y permanencia en tierra

El valor, la altivez y buen humor del personal se mantienen por distracciones racionales, organizadas durante las navegaciones y por medio de frecuentes estadías en tierra.

### Influencia del Jefe sobre el espíritu de su personal

El carácter de las relaciones existentes entre el jefe y sus subordinados desempeña un papel preponderante por la influencia del jefe sobre el espíritu general.

El célebre historiador Jurien de la Graviere nos muestra á Nelson idolatrado por sus marineros y querido igualmente por sus oficiales.

Fué uno de los Almirantes ingleses más secundados por sus capitanes, no debido á un concurso feliz de circunstancias, sino por su propio mérito. De aquí su extraordinaria audacia y su celo; en sus escuadras que se han mantenido tanto tiempo en la mar, no se veían sino contentos y alegres, desconocidas en las escuadras mandadas por Jervis.

Nelson con su grandeza de alma atribuía cada victoria al mérito de su personal. Adivinó que la abnegación debe ser recíproca y se esforzó, en todas las circunstancias, en sostener los intereses de su personal con una abnegación igual á la que se le tributaba y que le valió la gloria. Fué muy sencillo en sus relaciones con sus subordinados, sin temor que disminuyese su prestigio al mostrarse en medio de sus pequeños colaboradores, siempre listo á reconocer su superioridad en ciertos detalles pequeños de la ciencia marítima; haciendo así justicia á los conocimientos profesionales, sabía pedir consejos que lo guiaran amenudo en sus empresas.

Finalmente no aspiraba á ser el único objeto de sentimientos en su escuadra: quería que la amistad y la confianza reinasen entre las gentes llamadas á combatir bajo el mismo pabellón; gran psicólogo sabía apreciar el valor de sus relaciones amistosas. Aun en los momentos críticos, entre graves preocupaciones, encontraba el tiempo necesario para ocuparse de los detalles menudos de la existencia de sus subordinados.

En lugar de mostrarse separado, encastillándose en su fama, Nelson, por el contrario, se mezcló en cuanto pudo en la vida de sus subordinados; haciéndose así el centro de esta vida, dirigió á todos los espíritus hacia un objeto único: la destrucción de la marina francesa.

Al zanjar las disputas que se suscitaban, se esforzó en ser escrupulosamente imparcial en su papel de reconciliador, y su mano firme sabía ahogar toda discordia en su germen.

Nunca culpó á un oficial que hubiese pecado en una empresa; según su opinión un espíritu diligente estuvo siempre fuera de causa; al perder un buque, merecía que se confiara otro.

Habiéndose varado uno de sus buques durante el combate, cuando Nelson supo que el Almirantazgo se negaba á dar una recompensa al Capitán del buque varado, protestó enérgicamente contra este procedimiento y escribió al Almirantazgo:

“No pertenesco al número de los que tienen miedo á la tierra; los que temen acercarse de la costa, no realizan sino muy rara vez empresas importantes *Se puede uno consolar fácil-*

*mente de la pérdida de un buque; pero la pérdida de los servicios de un buen oficial es, á mi entender, una pérdida nacional. Permitan q ue les diga Milords, que si me hubierais hecho enjuiciar cada vez que he colocado mi buque ó mi escuadra en una situación peligrosa, estaría desde hace mucho tiempo excluído del servicio."*



## Pinturas para carenas

---

Estando proximos nuestros buques para hacerse á la mar con rumbo á San Francisco de California, con el fin de entrar al dique para limpiar sus fondos y pintarlos, podrían ser de alguna utilidad el exponer una recopilación de datos y apuntes acerca de las distintas composiciones que se emplean para preservar la obra viva de los buques.

Las pinturas empleadas con este objeto pueden clasificarse en dos clases: pinturas-barnices y pinturas-grasas.

Las pinturas-barnices se aplican en dos capas, denominándose anticorrosiva la primera y anticrustante la segunda; aquella sirve también para aislar el metal de la segunda capa.

La composición anticorrosiva consiste, generalmente, en un barniz especial con un pigmento cualquiera, por lo general óxido de hierro.

La composición anticrustante está formada por una mezcla del mismo barniz con una materia colorante, y algunas preparaciones á base de mercurio ó cobre.

Respecto á los compuestos grasos, ellos consisten en un barniz anticorrosivo que seca rápidamente, y es fabricado más ó menos como la primera capa de la clase N<sup>o</sup> 1 anteriormente citada.

La segunda capa que evita las incrustaciones está formada por una mezcla de sebo, estearina, resina, y varios preparados á base de cobre.

Esta última capa se da en caliente, y su espesor es muy su-

perior al de las pinturas barnices, siendo también su costo mayor que el de aquellas.

De las ochenta y tantas composiciones fabricadas en Inglaterra con el fin de conservar y preservar de incrustaciones la obra viva de los buques, más de setenta contienen una mayor ó menor cantidad de cobre y algunas también arsénico; ocho ó nueve contienen mercurio y cobre, siendo éste el compuesto mayormente adoptado y los fabricantes que lo utilizan, proveen á esa nación y exportan el 80 por ciento de las pinturas que se usan en el mundo.

La experiencia ha probado que la verdadera eficacia de las composiciones para preservar la obra viva de los buques es debido exclusivamente á los compuestos mercuriales y cúpricos, los cuales al contacto con el agua de mar forman un clorhidrato de esos metales que destruyen á los organismos que quieran adherirse á la carena.

En Italia se han hecho muchos experimentos al respecto procediéndose á pintar parches con diversas pinturas, á un gran número de buques de la Compañía "*Navigazione Generale*."

Los resultados fueron que al volver dichos buques á dique se encontraron varios parches cubiertos de algas marinas que crecían vigorosas, cuando el parche vecino estaba completamente limpio.

Se vió entonces claramente que la eficacia de la pintura dependía del porcentaje del compuesto mercurial; de todo lo cual se deduce que es inútil emplear pinturas anticrustantes con un pequeño porcentaje de esa materia.

Es necesario notar que el cuerpo de la pintura debe ser capaz de ir disolviéndose paulatinamente en el agua, por la solución de clorhidrato que se forma continuamente por la combinación del agua de mar con los compuestos mercuriales y cúpricos; y esto es lo que se llama primera disgregación por la cual se evitan las incrustaciones.

La segunda disgregación es á consecuencia del movimiento del buque.

Las pinturas grasas, pueden dividirse en dos clases: las



que contienen únicamente cobre y se aplica en capa delgada, y las que teniendo además otros componentes como el mercurio, etc., se aplica en capas más gruesas.

Las segundas son indudablemente muy superiores á las primeras, pues además del cobre, llevan cobre y mercurio, y acabo de exponer el poder de los compuestos mercuriales contra las incrustaciones.

Presenta sinembargo un inconveniente, y es la gran superficie de fricción por la dificultad para aplicarla por igual. Se ha comprobado una disminución de un 2 por ciento en la velocidad de un buque que use una pintura grasa.

Este inconveniente, aunado al subido precio de las composiciones grasas, y la tendencia actual de hacer entrar á los buques á dique capa 6 meses, ha hecho que la mayor parte de las marinas europeas adopten tan sólo las pinturas barnices.

Analisemos ahora las que más se usan en las armadas extranjeras en la actualidad.

*Inglaterra.*—La armada inglesa ha ensayado las pinturas siguientes:

*Rahtjen's* (color chocolate y negra para torpederas); *Moraria* (verde), *Peacock* (verde ó chocolate); *Hay* (chocolate ó verde y negro para torpederas), *Crease* (chocolate) *Holtzapfel* (chocolate ó verde) y *Dick* (chocolate.)

De todas estas patentes la más favorecida ha sido la *Hartmann's Rahtjen's Compo Sition*, la *Moraria* (Veneziani) la *Peacock* y la *Hay*, en especial las dos primeras.

Primero obtuvo el record la *Rahtjen's*, pero la *Moraria* la superó poco después, apesar de su mayor costo. Los resultados obtenidos en esta pintura fueron muy satisfactorios encontrándole tan sólo el inconveniente de la dificultad de su aplicación y su crecido costo.

Para las torpederas las más usadas son la *Rahtjen's* negra y la *Hay* negra.

A excepción de la *Moraria* (conocida generalmente con el nombre de Veneziani) que se da en caliente, todas las demás pinturas son conocidas se dan en frío, y en la forma en que son expandidas por los fabricantes.

*Hartman's Raptjen's Improved Composition.*—Se vende lista para ser usada, y una vez aplicada y seca es de superficie muy liza. Está acondicionada en tambores de hierro que llevan las indicaciones referentes á la capa en que debe aplicarse el contenido.

Se da primero la mano *B*; sobre ésta, una vez seca, la segunda mano *B*, y por último la anticrustante de color rojo oscuro.

*Moraria ó Veneziani.*—Esta pintura es de procedencia austriaca y reglamentaria en aquella Armada. Como hemos dicho se da en caliente.

*Peacock and Buchan Ltd.*—Tienen para carenas dos pinturas: la *Slow Drying* y la *Quick Drying*. La primera necesita para secarse próximamente 12 horas y es la que se recomienda siempre que no haya apuro en hacer flotar el buque.

Las demás pinturas enumeras como la Hay, Holpzafel etc. han dado tan sólo resultados medianos.

*Alemania.*—La Armada Alemana usa para la carena de sus buques las siguientes pinturas.

Nº 1. *Pflug-Kiel.*—Pintura anticorrosiva que se aplica directamente sobre la obra viva.

Nos. 2 y 3.—*Emil Gron Höwelinj & Co. Hamburg y Farbenfabrik Hansa Kiel* respectivamente.—Estas dos pinturas son anticrustantes y se aplican una ú otra.

De estas, la usada con preferencia es la Höweling que también es empleada en la Armada Inglesa con el nombre de *British Antifouling Composition* (von Höweling process.)

Estas pinturas se emplean de la manera siguiente: se pinta con una ó dos de la composición Pflug, y una vez seca ésta, se aplica la pintura Höweling ó la Hansa.

*Francia.*—La Armada Francesa emplea una pintura de patente nacional, llamada *Tugot composition*.

*EE. UU. de Norte America.*—La armada Norte Americana usa para la carena de sus buques las tres composiciones siguientes:

Pinturas  
Mc Junes

Fabricantes  
Geo. N. Gardinar etc. Son 53 South  
St. New York N. Y.

Holzapfe's                      Holzapfel's American Compositión  
Co. 18 Bowadiway New York.

Rahtjen's                      Rahtjen's American Composition 26  
Bearer St. New York.

Todas estas pinturas son aplicadas en frio, á excepción de la anticrustante Mc Junes, que viene en pasta, y se da en caliente.

El empleo de una mano de anticorrosivo y otra de anticrustante basta en general para la eficacia de las tres composiciones indicadas y solo en el caso de muy mala conservación de las planchas se usan dos manos de anticorrosivo.

De estas tres composiciones, la patente Mc Junes es, al parecer, la que da mejor resultado y es usada al presente de preferencia por la Armada Americana, y por las siguientes Compañías de Navegación: *Ward Line; Old Dominion Providence & Stonington Line. F, del River Line; Metropolitan Line* y casi todos los yates y ferry-boats.

Una de sus condiciones desfavorables es la de que debe renovarse cada año (máximun), lo que es una desventaja si se la compara con la patente Veneziani, la que después de dos años muestra un estado de conservación casi perfecto.

La composición anticorrosiva Mc Junes, es de color oscuro, fácil de aplicar, y cubre perfectamente la superficie sobre la cual se aplica, evitando así cualquier acción corrosiva sobre el fondo.

Está compuesta de una base metálica, y fabricada con un barniz especial cuyo secreto guardan los fabricantes.

La almacenan en tambores de hierro, y para usarla sólo es necesario moverla bien.

La segunda mano (anticrustante) es una especie de pasta blanda ó jabón metálico de color verde fuerte. Es muy resbalosa.

Se aplica en una forma semejante á la verde Veneziani, es decir en caliente, pero el proceso es mucho más sencillo, pues estando en un estado más blando que la Veneziani, se le puede sacar de los barriles con facilidad, y la temperatura necesaria para calentarla y reducirla al estado líquido es muy poca.

Esta pintura se conserva más tiempo que la Veneziani al estado líquido al contacto con el aire, mejor dicho, se enfría con menos rapidez en tanto que la Veneziani es necesario aplicarla lijero, por manos expertas, y aún así, un buque pintado con esa pintura, presenta una superficie muy rugosa, lo cual como llevo dicho, influye algo en la velocidad.

El precio de la composición Mc Junes puesta á bordo en New York es el siguiente:

Composición anticorrosiva.....	Dollars	2.25	galón
Id anticonstante .....	„	3.50	„

Hecha esta reseña general de las pinturas preservativas de las obras vivas de buques, se llega á la conclusión siguiente: Hay dos, que llenan completa y ampliamente todas las condiciones favorables y son la *Veneziani* y la *Mc Junes*. Aquella lleva sobre ésta la ventaja de su mayor duración, y la desventaja de mayor costo y una pequeña pérdida en la velocidad del buque que la usa.

La patente Mc Junes, como llevo dicho, implica que el barco que la emplea entre á dique á renovarla un día cada seis meses ó como máximun cada año.

En marinas como la nuestra, creo que la pintura Veneziani daría mejor resultado sobre todo por economía, pues usándola nuestros buques sólo necesitarían entrar á dique cada dos años.

Personalmente he podido comprobar el magnífico resultado obtenido con la pintura Veneziani: la obra viva del acorazado argentino "Garibaldi", cuyos fondos después de dos años consecutivos de permanencia en aguas de Puerto Belgrano se encontraron en muy buenas condiciones y casi limpios.

Es indudable que nuestros buques reciban la misma pintura empleada por la Armada Norteamericana y que es la de Mc Junes.

Nada se perdería y muy por el contrario se avanzaría muchísimo, si la superioridad decidiera la adquisición de algunos tarros de pintura de las patentes más conocidas y usadas, con las cuales se harían pruebas, aplicándolas en grandes parches

sobre la obra viva de uno de nuestros buques. Al entrar este á dique mercante, se notaría las diferencias, y se decidiría la adopción de la que diere mejor resultado.

Por lo menos, sino en cantidad, podríamos tener á la veulta de nuestros buques, siquiera muestras de las patentes más conocidas para protección de las carenas.

*Ernesto Salaverry*  
Teniente 2<sup>o</sup>.



## Los nuevos cruceros peruanos

En el último número de esta Revista hemos leído con interés el artículo titulado "*Los nuevos cruceros peruanos*", y sin desconocer el interés que presenta semejante estudio y el trabajo laborioso y concienzudo que revela en su autor, queremos decir solo unas cuantas palabras para poner en guardia contra el peligro de admitir, de un modo demasiado absoluto, los resultados de las fórmulas, todas más ó menos arbitrarias, que se han inventado para representar el valor militar de los buques, pues creemos que "pretender apreciar por fórmulas matemáticas el poder de las máquinas de guerra conduce frecuentemente á resultados erróneos, que no pueden soportar ni la crítica ni el exámen. Esto indica que se deberá proceder con mucho tino en esas apreciaciones y no considerar como infalibles los datos que pueden dar los números (1).

Si esto es cierto tratándose del armamento cuanto más no lo será cuando se pretende, como lo hace el autor, introducir en las fórmulas para apreciar el valor militar de un buque un factor que represente el estado de preparación del personal, pues si bien es aventurado querer representar por un número, una máquina tan compleja y que comprende elementos tan diversos como un buque de guerra, cuánto más no lo será pretender apreciar en la misma forma al *hombre*, que hoy como ayer es el principal factor en la guerra, pero factor imposible de apreciar numéricamente.

---

(1) Chasseloup Laubet.

Será posible creer que el rendimiento de un buque debido al mayor ó menor grado de preparación de su personal solo varíe entre 1 y 0.7 y esto entre buques que pertenecen á las naciones que *Homónimo* considera como mejor preparadas para la guerra y buques de las naciones que considera como más atrasadas á este respecto, cuando vemos que en buques de una misma marina se presentan diferencias mucho mayores? Tomando en cuenta un solo factor que en rigor se puede apreciar por números, los resultados del tiro, se ha visto en la marina inglesa en 1900 que mientras unos buques obtenían un 30 % de impactos hubo un buque que obtuvo en las mismas condiciones 80 por ciento de impactos. Hé aquí pues buques á los cuales se hubiera podido aplicar en materia de tiro al uno el factor 0.3 y al otro 0.8. Si se encuentran estas diferencias tratándose de uno sólo de los elementos de la preparación para la guerra y comparando buques de una sola nacionalidad, qué diferencias no se encontrarían comparando el grado de dichas potencias y tomando en cuenta, si fuese alguna vez posible espresar todo esto por un número, los diversos elementos de la preparación para la guerra; aptitud para el manejo de las máquinas y calderas, aptitud para cuidar y conservar el tan complicado material moderno, espíritu de iniciativa del personal, fuerza física, resistencia, instrucción y práctica en las evoluciones de los Comandantes y Oficiales, aptitud del Almirante para conducir una fuerza naval al combate etc., y por último las fuerzas morales que hoy como siempre son el principal factor de la materia. ¿Será posible apreciar todo esto por un número que varíe de 1 á 0.7? Creemos que no, y si se quisiera absolutamente apreciar la preparación del personal por un número es evidente que habría que emplear para acercarse más á la verdad un factor que, sin dejar de ser arbitrario, variara entre límites mucho mayores que de 1 y 0.7.

F

El factor de edad—está destinado, en esta clase de fór-

10

mulas, á espresar el valor de todos los perfeccionamientos militares que han ido adoptando progresivamente, los cuales tomados en cuenta separadamente complicarían demasiado la

expresión del poder militar. Los factores que se asignan según el año de construcción de cada buque, aun cuando sean cuidadosamente estudiados por competencias en materia de construcción naval no dejan por eso de ser arbitrarios. Su aplicación se funda en que los buques de una misma edad poseen en todas las naciones los mismos perfeccionamientos, lo cual aun cuando no sea rigurosamente exacto lo es con bastante aproximación, pero la dificultad consiste lo mismo que para el factor que hemos considerado anteriormente en expresar por un número la influencia de elementos tan eterogéneos como estos diversos perfeccionamientos: *cualidades evolutivas, perfección de las alzas, montajes y demás instalaciones de la artillería etc., etc.* Como muy bien dice el autor del artículo aludido, hay buques que por haber sido refaccionados adquieren un valor militar superior al que les correspondería por su edad, á estos no es posible aplicarles ni el factor del año de su construcción ni el del año en que han sido refaccionados. Habrá que aplicarles un factor comprendido entre estos dos y que varíe con la importancia de las reformas hechas en el buque, pero esto dependerá sólo del criterio del que aplica la fórmula. Como vemos pues el factor fecha aun que quizás más fácil de apreciar que el de preparación también pasa por ser enteramente arbitrario.

Examinemos ahora los términos contenidos dentro del paréntesis que representan el poder de los elementos ofensivos, la coraza y la velocidad. El primer sumando representa el poder de la artillería, y hay muy diversas maneras de expresar este poder, Betollo en sus primitivas fórmulas usaba sólo la energía inicial de una andanada, después el ingeniero austriaco Kralsberg reemplazó esta energía por la potencia de fuego en un minuto, que se obtenía para cada cañón multiplicando su energía inicial por el número de tiros que hacía en un minuto, en la fórmula que emplea *Homónimo* se ha preferido usar el producto de la energía inicial por el peso del metal que el buque puede arrojar en un segundo. En realidad ninguna de estas expresiones es capaz de espresar de un modo absoluto el poder de la artillería de un buque que depende de numerosos factores; del modo cómo está emplazada, del aprovisionamien-



to de municiones, de la perfección de las alzas y montages, de las disposiciones adoptadas para dirigir el tiro, de la estabilidad de plataformas etc., etc., como lo hace muy bien resaltar el artículo del autor.

El segundo término ó "fracción Whitehead" representa el poder ofensivo de los torpedos, Bettolo tomó al principio el número de tubos lanza torpedos del buque dividida por el nú-

W

mero de tubos del buque ideal, es decir—para acorazados

6

W

ó—para cruceros, pero pronto se vió que el valor militar de

4

un buque variaba demasiado por el aumento de un tubo lanza torpedos, entonces se halló más equitativo tomar la raíz cúbica

$\sqrt[3]{W}$

del número de tubos ó sea—lo cual nos muestra la diver-

6

sidad de criterios con que pueden apreciarse estos valores.

V

V

El último término ó sea—para acorazados—para ex-

22

26

ploradores creemos que satisface bien á su objeto, pero su combinación con los demás términos no deja de ser enteramente convencional, por el peso relativo que podría atribuirse á estos diversos sumandos pues parecería racional aplicarle un peso mayor al término representativo de la artillería, tratándose de acorazados, mientras que tratándose de exploradores ó "Scouts" habría que asignar un peso preponderante á la velocidad en vista del papel especial á que están destinados.

Además de estas consideraciones réstanos agregar que al determinar el valor militar de un buque hay que tener en cuenta el papel que debe desempeñar. Así por ejemplo el "Almirante Grau" sería evidentemente un buque superior al "9 de Julio" considerado como explorador. Pero considerándolos como buques de combate, papel que pueden desempeñar buques como el "9 de Julio" en armadas como las de Sudamérica es evidente que es superior al "Almirante Grau."

Estas breves consideraciones nos parecen suficientes para demostrar que si bien presentan mucho interés estudios semejantes á los que hace *Homónimo*, descansan estos siempre sobre bases convencionales y que la razón y el sentido común debe someter sus resultados á una severa crítica, pues con esta clase de fórmulas matemáticas es fácil llegar á resultados matemáticamente falsos.

*Juan Althaus.*  
Teniente 2°.



## CARTAS AL DIRECTOR

---

Señor Director:

Conocedor de las críticas de los profanos referentes todas ellas á nuestra Marina Militar, envío á usted algunas consideraciones al respecto.

### *Ropa del equipaje*

Es general, ó casi general, el mal estado del vestuario con que se presentan nuestros marineros tanto en nuestras embarcaciones en el servicio diario, cuanto en tierra en las diversas comisiones que se les ordene desempeñar y cuando salen francos con permiso ordinario.

Por lo general el marinero es muy descuidado, y, conocedor de que la Nación está obligada á vestirlo, tiene muy poco ó ningún interés por la conservación de su ropa, la que emplea indiferentemente tanto para embarcar un bote, como para lavar ó pintar el costado.

En todos nuestros buques se pasa á 9 h. a. m. la revista de inspección á la cual asiste toda la tripulación vestida con el *uniforme del día*; después de pasada aquella, la marinería es distribuída en los diversos y variados trabajos de á bordo y vá á ellos con la misma ropa con que pasaron revista.

Mientras en algunos de nuestros buques la tripulación tiene y usa ropa de faena para ejercicios y trabajos, en otros no lo hay, ya sea por falta de tela, ó por falta de personal para confeccionarla á bordo.

El resultado casi general, como lo manifiesto al principio,

es el que nuestra marinería deja mucho que desear en cuanto respecta al aseo y buena conservación de su vestuario.

A mi juicio hay dos medios para remediar el mal y son:

1°. Dotar á nuestra tripulación de ropa de trabajo ó faena á razón de dos trajes por individuo. De esta manera como dicha ropa vá puesta sobre el uniforme del día, resguarda perfectamente á ésta, y deja al marinero expedito en cualquier momento para cualquier comisión, con el solo hecho de quitársela, operación que aquel efectúa en breves momentos.

2°. Obligar á la tripulación á comprar toda su ropa de uniforme con sus haberes. Este medio es aún más práctico que el anterior, pues si el marinero conoce que es su dinero el que gasta en adquirir ropa, tiene necesariamente que cuidarla con gran interés.

Para adoptar este medio sería tan solo necesario aumentar el sueldo en todos los individuos de las clases subalternas, á razón de S. 2 mensuales ó sean S. 24 anuales.

Este pequeño aumento estaría destinado á ir pagando el importe de la ropa que reciba del Estado al embarcarse. Cancelado el total, empesarían á disfrutar de ese aumento, siempre que conservaran en el mejor estado su vestuario; si tal no sucediera, se les entregaría la ropa que necesitaran descontándoseles siempre los S. 2 al mes, hasta dejarlos completamente equipados y con su ropa en las mejores condiciones.

Como el tiempo de embarque obligatorio es de dos años, durante ese período cada tripulante recibirá nominalmente S. 48 ó sea más ó menos el importe de lo que cuesta á la Nación y, el equipo completo del marinero; como este estará siempre deseoso de hacer efectivo el aumento señalado, tomará gran interés en la conservación de su vestuario, calzado, etc.

Teniéndose á bordo en un pañol equipos de marinero, con cargo á la Intendencia General de Guerra, los superiores que, en las revistas de prendas semanales, examinarán el estado de la ropa, ordenando la inmediata reposición de las prendas que á su juicio, no estuvieran en buen estado y, sobre todo, si ellas son las que se usan para presentarse en público.

Ya que el celo y la preocupación constante de los Jefes y Oficiales no da resultado positivo á este respecto, por diversas

razones que no es del caso exponer, pudiera ser que este sencillo medio ó el anterior propuesto, fueran más prácticos en pró de la decencia de nuestras tripulaciones.

*Escudos de gorra para oficiales de mar*

El reglamento de uniformes en vigencia prescribe, en la parte relativa á los oficiales de mar, el uniforme que estos deben usar. Algunas prendas son descritas con alguna vaguedad; así, por ejemplo, al tratar de las gorras y escudos, dice á la letra: Semejantes á las de los Oficiales del Cuerpo General, pero con *ancla y sol*. Sin embargo, por error sin duda, no aparece en la lámina que cita el texto, el verdadero escudo de gorra prescrito, y en su lugar está estampado el escudo de Oficial de Guerra.

Si la mente hubiera sido el que los Oficiales de mar usaran la gorra y escudo iguales á los Oficiales del Cuerpo General, el reglamento prescribiría para aquellos, gorras y escudos en todo iguales á los de éstos, sin anotar el ancla y el sol como aparece en en el citado Reglamento.

Resulta de esto, que mientras algunos de los señores Comandantes de nuestras naves, interpretando el Reglamento según su texto, obligan á los oficiales de mar á usar el escudo de la gorra sin palmas ni laureles; otros, de acuerdo con la lámina (en mi concepto errado) obligan á los oficiales de mar de los buques que comandan, á usar el escudo reglamentario para el Cuerpo General.

Como se vé pues, la falta de uniformidad en los criterios trae como consecuencia las críticas profanas, que son las que más debemos temer.

Las insignias, también de los oficiales de mar, dejan vagas dudas, y por esto sin duda vemos que en un transporte Nacional el Cabo de Luces, no solo usa las ginetas, sino tambien el distintivo de un Contraamaestre de Segunda clase.

*Uniformes de cocineros mayordomos etc.*

Es general que estos empleados civiles usen á bordo y en tierra un uniforme que no le corresponde, pues cambian siempre los botones de hueso negros que prescribe el reglamento,

para individuos de esta categoría, por botones de metal dorado, con el ancla grande igual que los oficiales de mar.

Como á menudo dichos empleados tienen que bajar á tierra á desempeñar las comisiones propias de sus funciones, no es raro encontrarlos llevando canastas, botellas etc., lo que no deja de ser algo chocante, sobre todo para el elemento extraño á marina militar, al cual he oído criticar acerbamente *el que los oficiales de mar á bordo de nuestros buques de guerra desempeñan comisiones que están reñidas con el uniforme militar.*

#### *Carguío de bultos*

Cuando más se nota que la marinería se ocupa en esta clase de faenas es en la época en que los buques sacan sus pedidos de las casas proveedoras.

Esta costumbre tiende á no generalizarse pues se vé ya que algunos de los señores Oficiales de Detall obligan á los proveedores á llevar en una carreta los artículos que reciben de éstas, y depositarlos en las proximidades del muelle de fleteros, sitio del cual se embarcan en los botes que van al efecto.

Llegando á generalizarse esta buena iniciativa, se concluirá por suprimir el espectáculo de ver en tierra individuos de uniforme trasladando cajones, barriles, baldes y otros artículos de uso á bordo de los buques.

No me lleva al escribir estas líneas otro móvil que un buen deseo, y como ciertas pequñeces no están nunca al alcance de la superioridad, las hago presente con la más sana intención, considerando que es ciertamente la "Revista de Marina," el mejor órgano para que el inferior emita sus ideas, y sean estas conocidas del superior.

Saluda atentamente al señor Director.

*E. Salaverry.*

## Crónica Nacional.

---

### Llegada de la flota Americana

El 16 del presente á 6 h. a. m. se hizo á la mar el crucero "Coronel Bolognesi" con el fin de recibir á la Flota Americana que, comandada por el Contralmirante Evans, se dirige á la costa occidental de la Gran República del Norte.

El día 17 á 4 h. a. m. el "Coronel Bolognesi" se puso en comunicación inalambramica con el "Panther", buque taller de la flota, que navegaba en demanda del Callao, en convoy con los buques frigoríficos "Culgoa" y "Glacier".

El "Panther" que por la situación que comunicó al "Coronel Bolognesi" se hallaba á 70 millas de éste, dió noticias exactas de la flota, que se encontraba á una distancia de 285 millas próximamente.

El día 18 á las 11 h. 45 el "Coronel Bolognesi" pudo ponerse en comunicación con el buque Almirante. Entonces el Comandante, Capitán de Navío señor Juan M. Ontaneda, transmitió al Contralmirante Evans, el siguiente inalambrama.

"Almiral Evans:

"The President of Perú has instructed me to anticipate,, to you his cordial salute and to offer to the squadraon un-,, der your command the affectionate welcome of the Peru-,, vian nation."

"If you have not objection, I shall comply with the ins-,, tructions received by scorting the flag-ship to Callao."

*Captain Ontaneda*.—Comanding Peruvian cruiser "Bolognesi."

Poco tiempo después, nuestro Jefe, recibía la siguiente respuesta:

Captain Ontaneda:

"The Commander in Chief of the Atlantic Fleet begs to return his thanks and the thanks of his Officers and men for the affectionate welcome of the peruvian nation extended by President of Perú. I shall request our minister to Perú to expres these sentiments more fifully arrival at Callao I shall consider it an honor to receive your escort and beg that you will goin at your converaince.

Will You Kindly give us your latitude and longitude at noon.

*Evans.*"

A las 11 y 45 a. m. del día 19 el "Coronel Bolognesi" avistó los humos de la flota, y una hora después se hallaba unido á ella. Después de hacer los saludos y honores de ordenanza, que fueron contestados por el buque Jefe "Connecticut", se unió á la flota y la escoltó hasta el Callao, donde fondearon el día 20 á 9 h. a. m.

La escuadra del Contralmirante Evans se hallaba compuesta de 16 acorazados, formando dos escuadras cuatro divisiones.

en la formación siguiente:

PRIMERA ESCUADRA

*Primera División*

"Connecticut".....	{	Buque insignia del Cantralmirante Evans. Comandante Hogo W. Osterhaus.
"Kansas" .....	"	Carles E. Vreeland.
"Vermont" .....	"	William P. Potter.
"Louisiana".....	"	Richard Wainwright.



*Segunda División*

“Georgia”.....	{	Buque insignia del Contralmirante William H. Emory.
		Comandante Henry McCrea.
“Neu Jersey”.....	”	H. H. Southerlard.
“Rhode Island”...	”	Joshep B. Murdock.
“Virginia”.....	”	Seaton Schroeder

## SEGUNDA ESCUADRA

*Tercera División*

“Minnesota”.....	{	Buque insignia del Contralmirante Charles M. Thomas.
		Comandante John Hubbard.
“Ohio” .....	”	Charles W. Bartlett.
“Missouri”.....	”	Greenlief A. Merriam.
“Maine”.....	”	Giles B. Harber.

*Cuarta División*

“Alabama”.....	{	Buque insignia del Contralmirante Charles Sperry
		Comandante Eyck D. W. Veeder.
“Illinois” .....	”	John W. Bowyer.
“Kearsarge”.....	”	Hamilton Hutchins.
“Kentucky”.....	”	Walter C. Cowles.

Acompaña á esta flota los buques auxiliares siguientes: “Glacier” y “Culgoa” (buques proveedores); “Panther” buque taller y el “Yankton” para servicios auxiliares.

Proximamente llegará la flotilla de destroyers al mando del Teniente Hutch I. Cone, compuesta del “Whipple”, “Hopkins”, “Hull”, “Stewart”, “Truxton” y “Lawrence.”

Creemos innecesario dar á conocer á nuestros lectores las características de los buques que componen esta poderosa flota, por considerarlo bastante conocido, dado los datos minuciosos que, á este respecto, dan to los los Anuarios de construcciones navales.

## Cronica Extranjera.

---

### Alemania

Una orden del Emperador, dada últimamente, viene á modificar las gratificaciones acordadas, según una orden anterior, al personal artillero de los buques.

Según ella, los Comandantes de buques dispondrán, cada año, de 187 francos por cañón de grueso calibre, á partir de 21 cm. (inclusive), 62 francos por cañón de 15 á 21 cm.; 31 francos por cañón ligero hasta 15 cm. y 2.5 por cañón revólver y ametralladora y 31 francos por instrumentos de medida de distancia. Sobre estas sumas, 75 por ciento es reservado á los apuntadores y el resto se dividen entre la dotación de la pieza, los conductores de municiones, transmisores de órdenes.

Existe además para jefes de pieza é instructores de buque escuelas, de artilleros 75, 25 y 12 francos 50 por jefe de pieza de 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> y 3<sup>a</sup> clase respectivamente; 6 francos 25 por jefe de pieza de cañón revólver y 12.50 por telemetrista.

Estas gratificaciones no deben ser dadas en plata: se podrá solamente distraer una parte de este dinero para dar á los marineros *marcas* conmemorativas.

### Inglaterra.

La flota de la Mancha será reforzada, su homogeneidad será aumentada, reemplazando con buques más nuevos y potentes, los viejos que forman esa flota. El número de unidades será el mismo, pero su valor de combate será sensiblemente mayor.

Constará pues de los siguientes buques:

14 acorazados: 8 tipo "King Edward VII"; 6 tipo "Formidable"

6 cruceros acorazados: 1 tipo "Good Hope"; 2 tipo "Black Prince" y 3 tipo "Argyll."

3 cruceros protegidos: tipos "Juno" y "Topaze."

3 Scouts: tipo "Forward."

30 destroyers: tipo "River" de 30 nudos y

5 buques auxiliares.

### Rusia

El crucero acorazado "Almiral Makharof" construido en la Seyne (Francia), efectuó el mes de enero un ensayo oficial de una duración de 6 horas á 14 nudos. La potencia desarrollada por las calderas, Bellevile, tipo "Economizdor", fué de 3,300 caballos proximately, con un consumo de 535 gramos de carbón por caballo-hora. Este resultado demuestra el rendimiento económico de las calderas de este sistema.

### Japón

#### Parte Oficial de la batalla de Tsushima

(Continuación)

#### COMBATE DE LA ESCUADRILLA DE TORPEDERAS Y

#### CAZA-TORPEDERAS

El combate de la noche del 27 principió inmediatamente después de concluida la batalla diurna. Fué un vehemente y resuelto ataque de las varias escuadrillas.

Desde la mañana del 27 un fuerte viento del SE. levantó una mar tan gruesa que hacia difícil la maniobra de las naves pequeñas. Viendo esto ordené antes de principiar el combate diurno que se refugiaran en la bahía Miura, las escuadrillas de torpederas. Cerca de la puesta del sol el viento disminuyó de intensidad, manteniéndose siempre la misma mar gruesa, que era desfavorable para las operaciones nocturnas de las torpederas.

Con todo esto nuestras escuadrillas de torpederas y cazatorpederas, temiendo perder esta única ocasión que le quedaba para un ataque combinado, abandonaron la bahía antes del tramonto del sol, y sin preocuparse del estado del tiempo, cada una de estas regateaba con las otras para encontrarse á la cabeza al acercarse al enemigo. La escuadrilla de caza-torpederas "Fujimoto" viniendo del N. la "Yajima" con la escuadrilla de torpederas "Kawasi" del NE. se lanzaron sobre la escuadra principal del enemigo mientras que la retaguardia de éste era amagada por la escuadrilla de cazatorpederas "Yonshijima" proveniente del E. y por la "Chiro-si" del SE. La escuadrilla de torpederas "Fukuda", "Otaki", "Aoyama" y "Kawada" procedente del S. persiguieron á las aisladas de la escuadra principal del enemigo y al grupo de cruceros en una línea paralela. Así que caida apenas la noche, estas naves torpederas se acercaron al enemigo por tres puntos.

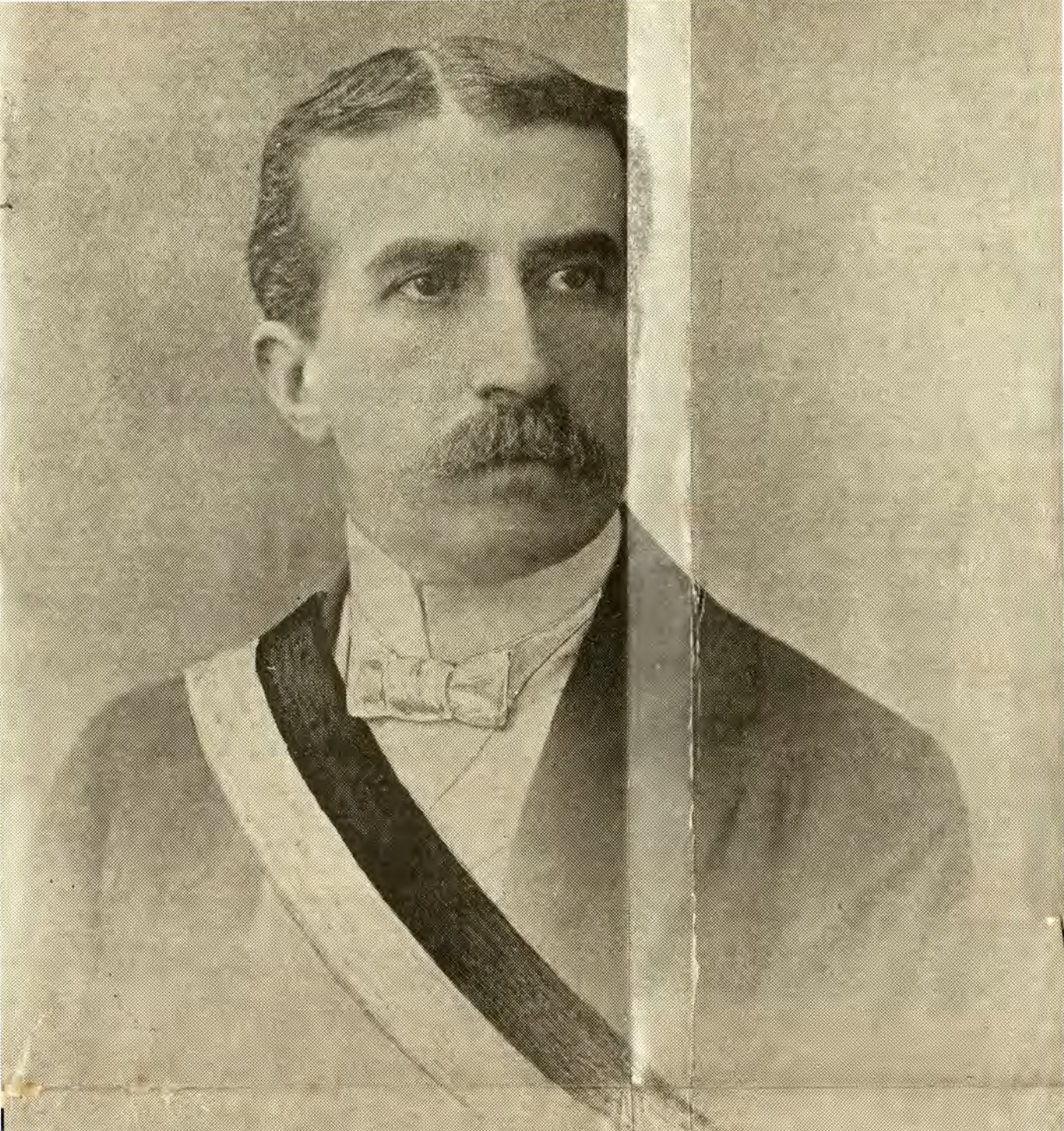
Aparentemente alarmado por este ataque á la puesta del sol, el enemigo se dirigió al SE. virando despues, nuevamente, para el E. A las 8 y 15 p. m. el caza-torpedero "Yajima" inició la batalla nocturna, atacando á la cabeza principal del enemigo é inmediatamente después las variadas escuadrillas vinieron sobre el enemigo de todos los puntos; desde este momento hasta las 11 p. m., fué un continuo combate á pequeña distancia. Desde que principió la noche, el enemigo hizo una desesperada resistencia con su artillería ayudado con los reflectores eléctricos, pero los ataques dominaron á la defensa y perdiendo la formación y quedando las naves en gran desorden, huyeron en todas direcciones para evitar nuevos ataques. Las escuadrillas persiguieron constantemente al enemigo, consiguiendo herir y poner fuera de combate por lo menos tres naves: el acorazado "Sissoy-Veliki" y los cruceros acorazados "Almirante Nakimoff" y "Vladimir Monomack". De parte nuestra la torpedera número 79, de la escuadrilla "Fukuda", la 34 de la "Aoyama", la 35 de la "Kawada" fueron echadas á pique por proyectiles enemigos y la caza-torpederas "Arusame", "Akatsuki.", "Ikasueki" é "Ingiri", las torpederas "Sagi" 68 y 33, sufrieron más ó menos graves averías de fuego y de

los abordajes, quedando temporalmente fuera de combate. La mortalidad fué relativamente elevada especialmente en las escuadrillas "Fukuda", "Aoyama" y "Kawada". Los equipajes de las tres torpederas echadas á pique fueron salvados por la "Kasi" 31 y 61.

Por informaciones de los prisioneros se supo que el ataque de las torpederas durante la noche fué llevado á efecto con un valor in escriptible. El navío torpedero se acercó con tanta rapidez que fué imposible luchar con él, la distancia fué á veces tan pequeña que los cañones de las naves no podían hacer fuego sobre las torpederas por no poderse dar á las piezas mayor depresión.

Además la escuadrilla de caza-torpederas "Suzuki" y otras escuadrillas de torpederas se dirigieron durante la misma noche en diversas direcciones buscando al enemigo. A las 2 a. m. del 28 la escuadrilla "Suzuki" avistó dos naves con rumbo al N. á 27 millas al NE. de Kurakasaki. La escuadrilla les dió caza inmediatamente echando á pique á una de las naves. Por informaciones de los prisioneros salvados se supo que era el acorazado "Navarino" y que un torpedo recibido por cada costado lo echó á pique á los pocos minutos. Las otras escuadrillas de torpederas registraron el mar en todas direcciones sin resultado alguno.





*A. B. Legum*

