

Educación Moral

Estudiando la historia de las guerras navales y militares nos damos fácilmente cuenta, que los Jefes vencedores fueron aquellos que supieron educar a sus inferiores inculcándoles principios de moral y disciplina, de confianza en sí mismos, de respeto y hasta veneración por sus superiores.

No usaron nunca medios violentos, sino trataron siempre de llevarlos a los combates por medio del ejemplo y con el cariño, dándoles *poder moral*.

El **poder moral** se obtiene propagando las buenas doctrinas y por medio del ejemplo. Hay que reducir en todo lo posible la gran distancia que muchas veces separa al superior del inferior procurando dirigirse a ellos con la palabra hasta conseguirlo. Hablarles entonces con convicción, no con dureza, de sus deberes como militares y como hombres, mostrarles con la propia conducta como se ponen en práctica las doctrinas de sus palabras y se conseguirá darles una idea de lo justo y de lo injusto, hacerles conocer la disciplina bajo su verdadero aspecto, indicándoles su principal fin, que es; lograr ad-

quirir la unión estrecha de todos los tripulantes para poderle dar al buque toda su potencia militar y obtener con ésta su efectiva defensa, que es la de su Pabellón, de los hogares, de la Patria!

Y así como la más pequeña acción repetida con frecuencia llega a ser una costumbre o un vicio, del mismo modo las buenas máximas, repetidas sin cesar y con los buenos ejemplos a la vista, los acostumbrarán insensiblemente a lo bueno llegando a ser en ellos una cosa natural, amar el trabajo y hacer el bien.

Entonces el inferior conociendo sus deberes y convencido de su importancia obedecerá y respetará por convencimiento en vez de obedecer y respetar por temor; la comprensión del porqué debe cumplir sus deberes y el espíritu militar desarrollado en mayor grado, le harán fácil la subordinación, primer escalón de la disciplina.

Debemos fijarnos en que el inferior es antes que todo, un hombre y aunque no salte a primera vista, por que los parecidos a menudo engañan, tendremos que convencernos que son muy contados los que carecen de sentimientos, lo primero pues y lo más esencial debe ser, despertar en el inferior esos sentimientos y hacerle adquirir esa nobleza, esas virtudes, esa elevación de ideas y esa firmeza de corazón que Dios dotó al hombre para que fuera el rey de la creación.

Las más fuertes palancas que actúan en un barco para prepararlo para la victoria deben a mi juicio ser: una buena y bien entendida disciplina y una severa moral; la primera dá nacimiento y fortalece en el ánimo del subalterno el amor al orden, la virtud de la obediencia y la confianza en sí mismo y en los demás; la segunda lo moraliza convenciendolo de la obligación y necesidad de cumplir con todos sus deberes, de ser hombre hon-

rrado y virtuoso; por estos medios se conserva y aliena el honor militar, se arraigan las buenas costumbres y ese espíritu tan necesario en el hombre de guerra.

Así es como *el compañerismo llega a ser una necesidad*, la abnegación una religión, la confianza una ley y la obediencia una costumbre.

Se debe procurar siempre, mantener en el mando la suficiente tranquilidad de espíritu para tratar a los subalternos con firmeza y benevolencia, y tener presente; que una exagerada severidad convierte las más de las veces a los hombres en indiferentes y provoca generalmente el descontento, dando valor casi negativo al poder que deseamos emplear.

Comprobando mis anteriores ideas transcribo los siguientes párrafos japoneses:

“En la Marina y en el Ejército hay varios empleos, desde el Almirante o Mariscal hasta el marinero o soldado, establecidas para distribuir convenientemente las funciones del mando. Hay además, las distintas antigüedades en el mismo empleo. *El menos antiguo debe obedecer al mas antiguo*; el inferior debe recibir órdenes del superior que se las trasmite y los inferiores y oficiales más modernos deben respetar a sus superiores y más antiguos aunque no sean sus superiores directos. Los superiores no deben ser nunca altivos u orgullosos con los de grado inferior y las severidades de la disciplina deben reservarse para los casos excepcionales. En todos los demás casos, los superiores deben tratar a sus subordinados con bondad y especial clemencia, para que todos los hombres estén reunidos como un solo hombre en el servicio de la Patria. Si los inferiores tratan a los superiores irrespétuosamente y los superiores a los inferiores con rudeza, si en una palabra, las relaciones de armonía entre superiores e inferiores se pierden, no sólo

jugáis con la destrucción y ruina del Ejército y de la Marina, sino cometéis determinados delitos contra la Patria.

Los castigos debemos evitarlos hasta donde nos sea posible. El ejemplo del castigo y aún el castigo mismo son unicamente para mantener las reglas de la disciplina y para contener a los espíritus inquietos y turbulentos,—jamás debe servir para inspirar temor.—Un subalterno acostumbrado a huir de la presencia de sus superiores por el temor que éstos le inspiran, seguramente que se esconderá durante el peligro y palidecería ante su vista. Hablando militarmente:—*El temor no puede ser bueno para nada.*

Sin embargo, cuando el amor propio, la razón y los consejos de los superiores, no son suficientes para mantener al inferior en la disciplina y hacerle cumplir con su deber, es necesario emplear el castigo: necesidad triste, pero, siendo el castigo la fuerza, la ley, que obliga hacer al inferior lo que no siente su corazón, nada deja a la dignidad del hombre.

Si no está enteramente desmoralizado el que sufre un castigo, si aún conserva alguna honradez, debe recibirlo sin quejarse ni murmurar; debe sufrirlo con fortaleza; pero sin mostrar tampoco ese necio estoicismo con que algunos quieren hacer ver que son indiferentes al castigo o que se burlan de él: sólo un hombre depravado; absolutamente malo, es el único que puede creer debe, mostrar arrogancia para soportar el castigo y la vergüenza. Mientras sufre el castigo, debe prometerse y esperar hacer todo cuanto esté en su mano para no volver a caer en falta; terminado, debe aumentar su buena voluntad, buscar todos los medios y aprovechar todas las ocasiones de hacerla olvidar y restablecer su buena reputación.

Sucede muchas veces, que obligado el superior a castigar a dos subalternos por la misma falta, dá penas, diferentes. Los que no tienen suficiente inteligencia para comprender los deberes de los superiores se quejan de esta diferencia de castigos y dicen que se les tiene rencor, pero si se deja la vanidad a un lado, recordarán, que es, al que castiga, al que corresponde apreciar las faltas y castigarlas según las intenciones y la inteligencia de cada uno, teniendo en cuenta la buena o mala conducta habitual y bien pronto encontrarán también la causa de la severidad de los Jefes para con ellos. Por el contrario, los que no carecen de inteligencia, comprenden la disciplina, conocen que sus intereses son los de todos y llenan con celo todos sus deberes sin necesidad de que el temor les obligue; porque saben que las severidades de los Jefes solo son para los malos y que la mayor parte de los castigados son hombres sin entendimiento ni delicadeza.

Debe saber además todo buen militar, que nuestros reglamentos y Código Penal no han sido hechos contra uno, sino por nuestro propio interés; que tienen por objeto principal, el de proteger la disciplina, y por consiguiente, defender el honor de la Institución y la vida de todos contra el ataque de los pocos.

Las reclamaciones despues de los castigos son una de las causas más frecuentes de las faltas contra la disciplina y que las cometen los hombres que tienen poco discernimiento y mucha vanidad. El que quiera hacer una reclamación despues de un castigo, debe reflexionarlo mucho ántes de dar semejante paso, pues si la reclamación es mal fundada, debe temer el agravar la falta aumentando también el castigo, perjudicándose al mismo tiempo en el ánimo de sus superiores. Lo primero y más esencial en estos casos, es saber contenerse y espe-

rar; á fin de que, al hablar a su superior se halle sereno y en completa calma.

Siempre debe tener presente al hacerlo, el interes de la disciplina, á fin de no hacer ni decir nada que pueda darle culpa no teniéndola, ó aumentarla si la tiene; éste mismo interes, asi como la razón y los reglamentos prohíbe toda petición o reclamación colectiva, por lo que, al dirigirse al superior debe hacerlo por sí sólo; también aconseja la razón que su reclamo no debe ser hecho ni recibido en presencia de testigos y ménos delante de la tripulación formada; hacerlo así, es obligar á la vanidad a que tome parte, impidiendo obtener lo que se habia ido a pedir, por actuar neciamente.

Si se hace por el contrario *sin testigos*, se está mas sereno, los pensamientos mas tranquilos y las palabras más convenientes; el superior escucha con mayor voluntad, comprende las razones y lejos de recibir mal la reclamación, estima desde entonces mucho más al individuo, porque lo conoce mejor y ha tenido ocasión de apreciarlo.

El que tenga pues, un caracter bastante irascible para na estar seguro de mantenerse como conviene al habiar a su superior, aquel que no se sienta con fuerza para reclamar con calma, debe callar y encargar su reclamación a un compañero comedido e inteligente; asi evitará con frecuencia un aumento de castigo, *y esas graves faltas de disciplina, a las que puede conducir la irritabilidad y excesiva vanidad, que pueden traer funestos resultados.*

Puede engañarse un superior o ser engañado castigando a uno que no sea culpable, pero nunca debe creerse que haya habido mala intención de su parte. El que tiene el convencimiento de su inocencia, debe pensar y creer naturalmente que su Jefe ha sido engañado

por avisos falsos; en éste caso debe buscar todos los medios posibles de hacerle conocer la verdad, sin faltar a la disciplina; es decir, que debe actuar con miramiento sumisión calma y decencia.

No es posible aborrecer a ninguna persona por el solo hecho de haberse engañado; por el que, tampoco debe quejarse mal al Jefe, porque inducido por error ha ya castigado.

Todo servidor de la Armada debe principalmente, tratar por todos los medios que estén a su alcance además de los ya indicados, de establecer la más estrecha unidad entre superiores e inferiores puesto que tienen reciproca necesidad el uno del otro; unidos por un interés común, la defensa de la Patria, ámbos tienen en ella su parte de honor, ámbos tienen deberes y derechos, ámbos están igualmente sometidos a la ley y los reglamentos militares. Así, ni el inferior debe sentirse humillado en su posición, ni el superior tiene razón de enorgullecerse por su altura.

Son difíciles y considerables los deberes del superior pues tiene la responsabilidad de todo lo que manda y los del inferior son sencillos, fáciles y sin peligro, pues le basta solo *saber obedecer*. Le es suficiente al inferior tener un poco de inteligencia y buen corazón para comprender los deberes que tienen que cumplir con sus superiores; entonces no se contentará solamente con el respeto y la obediencia que la razón y reglamentos ordenan sino que muy pronto sabrá unir a estos sentimientos el cariño y la estimación, y ni aun la severidad de su superior podrá impedir que manifieste éstos nobles sentimientos, tan preciosos para un Jefe. Los reglamentos nos enseñan, que el superior no puede ni debe perdonar medio alguno para obligar al inferior al cumplimiento del deber y la razón de esto, está, en

que es suficiente un corto número de malos subalternos para embarazar o destruir todas las ventajas que pueden esperarse de una buena organización, comprometiéndose así el honor de los demás y hasta la vida.

Nunca debe creerse que para estar bien con los compañeros precisa estar mal con los Jefes y saber resistirlos. El que así piensa fija su vanidad en la desobediencia sin apercibirse de que con ese proceder hace notoria su vergüenza y necesidad, pues no tiene valor más que para el mal. El que por miedo de pasar por complaciente y adulator, afecte dureza y se muestra impolítico con sus Jefes, es, porque no tiene bastante inteligencia para discernir la utilidad, la importancia y la necesidad del deber, y porque, a falta de sentimientos nobles y elevados reúne todos los defectos de la vanidad.

Se debe ser político y atento con los superiores, no solamente por interés, pues se tiene necesidad de ellos a cada instante, sino también por agradecimiento, pues se ocupan sin cesar de los intereses de sus inferiores. No debe olvidar jamás el servidor de la armada, que la afabilidad y la complacencia poco cuestan.

Muy lejos está de ser bajeza o servilismo la adhesión y la cortesía; la adhesión es propia de las almas elevadas, la cortesía de los hombres finos e instruidos. Son casi siempre *orgullosos-ignorantes* los que manifiestan incivilidad por no parecer serviles.

Debe respetar la autoridad aunque le sea contraria y con su ejemplo enseñar a respetarla, el que comprenda bien sus deberes; pues su principal obligación es entregarse a la obediencia de sus superiores con entera confianza; *dudar de sí y jamás de ellos es el principal deber*. Sin la unión del superior y el inferior, sin esta mútua confianza entre sí, estarán comprometidos: la vida y el

honor de Oficiales y marineros, la salud de la Marina y la GLORIA DE LA PATRIA.

Considero de gran interés despues de lo escrito, el trascribir las siguientes máximas sobre educación moral, de un edicto imperial japonés:

“—1.—La primera de estas máximas o virtudes es la LEALTAD. Cada habitante del Japón anhela practicar un acto en beneficio de su país; más un soldado que no tenga tal deseo es de ningún valor. Aunque sea hábil en la guerra y conocedor de su profesión nada valen tales cualidades *sin la lealtad*. Un cuerpo compuesto de tales hombres, aunque agradable a la vista, no sería en la lucha con el enemigo, superior a una turba. De la lealtad de las tropas *depende la salvación de los derechos y la prosperidad del país*.

A ningún soldado *es permitido mezclarse en cuestiones políticas o sociales*, porque su deber es, ante todo, ser leal ¡Soldados! Salvad vuestro nombre de la deshonra y distinguíos por la probidad.

2o.—**Cortesía**.—Desde el Mariscal al soldado, existen grados y gerarquías. Las órdenes de los superiores debèn ser obedecidas y deben considerarse como órdenes del Emperador. Son permitidas las relaciones entre superiores e inferiores, *que deben tratarse como hermanos*; más cuando se trata del deber, las órdenes deben ser rigurosamente obedecidas. Sin cortesía no hay ninguna diferencia entre superiores e inferiores. Ninguno tendrá respeto a los que están encima ni consideración por los que están debajo; la armonía dejará de existir en el Ejército. Quien provoque un estado de cosas semejante es un enemigo, no sólo del Ejército sino también del país.

3.—**Valor**.—Desde los más antiguos tiempos de nuestra historia se ha tenido siempre el mayor respeto

por el valor. Teniendo nuestros soldados que combatir a los enemigos del país, para la protección de éste, ni por un instante deben carecer de valor. Los soldados deben pensar antes de proceder, nunca rebajar a un enemigo inferior, ni temer a uno poderoso.

4.—**La Probidad** es virtud. Sin ésta ningún cuerpo de tropa puede tener una existencia duradera. Ser hombres de palabra, y antes de prometer alguna cosa, considerad primero vuestras fuerzas para cumplirla, a fin de que no lleguéis a una situación tal, que dejéis de mantener vuestra palabra.

5.—**Inmoralidad.**—Este vicio hace a los hombres débiles de espíritu, descuidados en el cumplimiento de sus promesas, extravagantes, egoístas e indignos de la posición del soldado. Las malas costumbres practicadas por los soldados se propagan como una epidemia y rebajan el espíritu del Ejército.

S. M. Teme mucho el efecto de los malos hábitos y por esta razón publicó una ley para castigar el vicio; y cuanto más S. M. piensa en este asunto más le preocupa,”

Estas bellas máximas, y otras que sin duda se dictaron para la Marina antes de la guerra Ruso-Japonesa, fueron seguramente las que inspiraron a todos los tripulantes de la Escuadra Japonesa para realizar tantos actos de heroísmo, principalmente en los ataques de los torpederos contra la Escuadra Rusa fondeada en la rada exterior de “Puerto Arturo” y en las tentativas de embotellamiento de dicho puerto; y probablemente, por la seguridad de que esas máximas estaban gravadas en el corazón de sus inferiores, se atrevió el Comandante Vashiro del “Ozama”, a dirigirse a ellos antes de la tentativa indicada, con las siguientes palabras:

“Al encomendaros el deber de bloquear la entrada

de Puerto Arturo, un deber en que la probabilidad de volver vivo es apenas de uno por mil, siento la misma emoción que si me despidiese de mis hijos. Mas si cien hijos tuviese, a todos los enviaría para una empresa tan gloriosa y ariegada como la vuestra; y si sólo tuviese un hijo, lo enviaría igualmente. Si en el cumplimiento de vuestra misión perdéis la mano derecha, usad la izquierda: si perdéis ambas, usad los pies; si perdéis los pies, emplad la cabeza, más llevad a efecto fielmente las órdenes de vuestro Jefe. Yo os mando a la muerte, y no dudo un instante de que estáis dispuestos a morir. Con todo. No quiero decir que déis poco aprecio a la vida y que tengáis el derecho de afrontar el peligro sin causa real o sólo por la gloria de vuestro nombre. Lo que exijo de vosotros es el cumplimiento del deber, sin tener la vida en consideración..... Someted la vida a la voluntad del cielo y cumplid con tranquilidad vuestro trágico deber.”

Las calificará de *Sublimes*, las anteriores palabras, el que tenga en su corazón bien arraigadas las de —“abnegación y sacrificio por la Patria”—En caso contrario las juzgará salvajes.

En vestir el uniforme se puede estar envanecido, porque él, no solo representa a la institución sino también al país. La profesión militar es además, *la más honrosa y la primera de todas*, porque es la única en que el hombre puede enorgullecerse de su pobreza, la única en que la opulencia está en las buenas costumbres y no en las riquezas. En las demás profesiones está el hombre obligado a hacer concesiones, a humillarse delante de un salario, de un interés pecuniario cualquiera, lo que no es lo mismo en la militar, en sus relaciones con los que mandan jamás el hombre se humilla; sea para pedir o para recibir, para el más respetuoso saludo,

aun cuando sea al Almirante o al Pabellón, el militar permanece derecho y arrogante; no tiene porque mostrarse humilde porque es el emblema de la abnegación y de la más alta expresión de adhesión a los intereses de todos; no debe mostrarse humilde delante de nadie, porque está al servicio del país y no al de personas, tiene Jefes pero no Señores, tiene un sueldo y no un salario.

La dependencia y la sumisión en que sirve no son impuestas por su interés sino por su deber, nada le hacen perder de su dignidad; no vende su libertad sino que la dá por el reposo y la gloria de su país; el Estado reconoce su adhesión confiándole sus armas y el derecho de llevarlas en todo tiempo, a él sólo.

El uniforme militar honra pues y honrará siempre al que lo lleva, y lo eleva cualquiera que sea su rango y riqueza. En todos los pueblos antiguos y modernos los reyes y principes lo usaron y usan como traje privilegiado.

En inculcar a los inferiores el hábito del trabajo debemos dedicar gran parte de nuestras energías, porque la ociosidad es contraria a la virtud y destruye poco a poco las energías del alma y del cuerpo, el tedio que la acompaña causa siempre flojedad y disgusto en los deberes concluyendo por atacar gravemente el corazón y la inteligencia.

El hombre que trabaja es siempre hombre de bien; y si el trabajo es necesario a los hombres en general, mucho más lo es para el Oficial de Marina, que necesita de todas las fuerzas de su cuerpo y alma a cada instante.

El que quiere, siempre hallará a bordo en que ocuparse por más pequeño que sea el buque. Nuestra profesión es muy basta, y el que se dedica a ella, nunca le

parecerán los días largos ni le alcanzará el mal humor por grandes que sean las contrariedades que la vida le presente.

Destinados por el cumplimiento del deber y para bien de nuestra Patria, a ser bañados en nuestra propia sangre; cuando llegue este caso, que debe ser considerado muy natural por todo hombre de armas, necesitamos sentir placer en vez de tristeza o temor por la cercanía de la muerte; pues, llevando nuestro Emblema Nacional también el color rojo, debemos imaginar durante nuestro trágico fin: ver envuelto nuestro cuerpo en el Pabellón, en donde se hallarán encerradas las miradas agradecidas de nuestros compatriotas; y en que damos a nuestros hijos y a las generaciones futuras, el más edificante ejemplo de **Educación Moral**.

Antonio Cantuarias Pardo.

Capitán de Corbeta



La Aviación Naval del Presente

Por el Lieutenant Frank W. Wead, U. S. Navy.

Nota del Editor: La importancia de las aeronaves, usadas en combinación con la escuadra, está reconocida en todas partes. El presente artículo es el tercero publicado en los últimos meses, y comprenden, los tipos, misión y empleo de los aparatos más pesados que el aire. Aunque preparados separadamente, los tres artículos, sin embargo, se enlazan entre sí y se corresponden de tal modo que pueden considerarse como uno solo.

El Lieutenant Commander Ramsey, discutió, en el número de Setiembre, (1) las cualidades materiales de los diversos tipos, así como también ciertas observaciones respecto a su empleo. El Lieutenant Commander Grow, discutió, en el número de Marzo, (2) el empleo general de las formaciones y principios tácticos que rigen la doctrina del combate. El Lieutenant Wead, en el presente artículo, discute el empleo de los tipos individuales, con ciertas observaciones respecto al material y a la doctrina en general.

Este artículo enlaza, pues, a los dos anteriores, y todos tres, tomados en conjunto, abarcan el estudio de los diversos tipos de aparatos, el uso de los mismos, y el empleo en general de las fuerzas aéreas.

(1) Traducido y publicado en el número de Noviembre—Diciembre de 1923 de esta Revista con el título del Desarrollo de la Aviación Naval.

(2) Traducido y publicado en el número Marzo—Abril de 1924 de esta Revista con el título de Empleo Táctico de la Aviación Naval.

La acalorada controversia del avión contra el acorazado, parece que se ha calma lo por el momento. Podemos estar seguros sin embargo, de que los partidarios radicales de ambos bandos están listos y deseosos de entrar en nuevas discusiones en cuanto se les presente una nueva oportunidad. La opinión casi general en el cuerpo de marina es en síntesis la siguiente, "El aeroplano es un auxiliar necesario para las operaciones de la flota de combate, pero de ningún modo es un sustituto de ella".

Los resultados del bombardeo que hicieron juntos el ejército y la marina sobre buques ex-Alemanes y sobre buques anticuados de los Estados Unidos frente a Chesapeake en Junio y Julio de 1921, y las experiencias semejantes realizadas en este mismo país y en el extranjero, apoyan fuertemente esa opinión. En vista del gran interés que estos bombardeos, y los consiguientes argumentos a que dieron lugar, levantaron en toda la nación, será bueno señalar aquí brevemente los resultados y lecciones sacados de ellos. Ellos son:

(1) Los siguientes buques fueron hundidos por bombas,

Submarino—G-117

Destroyer—G-102

Crucero Ligero—Frankfort

Acorazado—Ostfriesland

(2) El acorazado sigue siendo la columna vertebral de la flota y el baluarte de la defensa marítima de la nación, y continuará siéndolo, mientras la segura navegación de los mares con fines de comercio y transporte sea vital para el éxito de la guerra.

(3) El aeroplano, como el submarino, el destroyer, y la mina, ha aumentado los peligros a que se halla expuesto el acorazado, pero no lo ha hecho inútil. El acorazado sigue siendo el más grande factor del poder naval.

(4) El desarrollo de la aviación, en lugar de dar por resultado un económico instrumento de guerra, conducente a la abolición del acorazado, no ha hecho sino aumentar la complejidad de la guerra marítima.

El valor del aeroplano para el acorazado es principalmente una revelación de post-guerra, su crecimiento ha sido rápido y actualmente progresa y se extiende día a día. Cuando los aviones principiaron a operar con la flota, muchas dificultades fueron encontradas y hubo que resolver muchos problemas. Uno de éstos, y no el menor, fué la necesidad fundamental de solicitar el interés y la cooperación de todo el cuerpo de marina. Apesar de ser los aparatos y motores mediocres, y de que, el personal trabajaba en un campo enteramente nuevo, los primeros pasos se dieron con éxito. La flota llegó a convencerse de que la aviación podía realmente prestarle servicios. Es verdad que aún hoy existen individuos que rehusan aceptar que este asunto tendrá un brillante porvenir. Un ejemplo típico se encuentra en las personas que creen que admitir que la aviación tenga algún porvenir en la flota conduce a una directa reflexión sobre el valor ó capacidad de las otras unidades de la flota. Tal actitud es injusta y obstaculiza el desarrollo. Tales individuos rehusan admitir como verdad los hechos que han sido probados por experiencias reales. La primera asociación íntima de los aviones con las unidades de la flota tuvo lugar con el desarrollo del spotting desde aeronaves. Esta faz particular de las operaciones aéreas, se ha desarrollado quizá más rápidamente que cualquiera otra. Hay sin embargo muchas otras facetas, algunas de mayor importancia, otras de menor. Ellas se discutirán con cierta extensión después.

Al presente, la escasez de fondos y la falta de entrenamiento de los pilotos y personal, pone un límite a

las operaciones de los aviones con la flota. Además, por morosidad en perseguir, tanto como sea posible, el desarrollo de cada rama de la aviación, es hoy imposible dar a todas las unidades de la flota las facilidades de aviación cuya utilidad ha sido ya comprobada.

La aviación es reciente. Los problemas de organización, de material y de métodos que ella comprende son innumerables. La solución depende no solo del desarrollo de la eficiencia individual en cada unidad, sino también de la conexión de esas unidades con las otras unidades de la flota.

Las funciones de la aviación naval en tiempo de guerra incluyen:

a) Patrullas desde bases de tierra.

b) Misiones especiales, tales como escoltar convoyes, ayudar en las operaciones terrestres, bombardear las bases de tierra, etc.

c) Operaciones con la flota.

1) Observación (spotting.)

2) Combates aéreos ofensivos y defensivos. Protección de los buques contra los ataques de los aviones de bombardeo y de los torpedos planos. Protección de nuestros aviones de observación. Todos los tipos de cortinas. "Ship straffing". (1) Control del aire.

3) Ataque con bombas o torpedos a los buques enemigos.

4) Exploración.

Para que la flota aérea pueda ejecutar apropiadamente las misiones que le corresponden, necesita tener

(1) El término "Ship Straffing" empleado durante la Guerra Europea está compuesto la palabra inglesa *Ship* (buque) y la palabra alemana *Straff* (castigar). Tratándose de aviación, se emplea en inglés para indicar los ataques que efectúan los aviones sobre los buques, castigando al personal expuesto en cubierta con el fuego de sus ametralladoras.— N. del T.

un completo conocimiento de la disposición de la flota durante la navegación, durante la aproximación y durante el combate.

Los aviones deben estar familiarizados con los problemas de la flota y con los métodos empleados para resolverlos. De manera semejante, es igualmente esencial que las unidades de la flota comprendan claramente los métodos de operación, las posibilidades y limitaciones de las unidades aéreas.

Muchas de las cuestiones que se relacionan con las operaciones de la flota aérea, podrán ser resueltas de la mejor manera, conferenciando los oficiales de la flota con los de la aviación. En una situación dada, cómo, cuando y donde, deberá ser utilizada cada unidad aérea? Al atacar, qué parte de la flota, o qué unidad de ella debe ser preferida? Cuando la acción es inminente, deberá efectuarse el ataque con bombas o torpedos antes o después del contacto? Estos puntos y muchas otras cuestiones similares deben ser resueltas antes de que pueda sentarse una doctrina de aviación. La solución de apropiados problemas sobre el tablero de juego de guerra, hecha por oficiales experimentados, para quienes sean familiares las operaciones de la escuadra y de las aeronaves, sería un gran paso en este asunto. Tales problemas no han considerado por lo general los varios tipos de aviones como un conjunto, ni han considerado sus operaciones en relación suficientemente aproximada con respecto a las operaciones normales de la flota.

En cualquier discusión sobre flotas aéreas, surge naturalmente la cuestión del transporte. Si los aviones han de formar parte integrante de la escuadra, ellos deben estar preparados para acompañarla adonde quiera que vaya. Los siguientes son los medios de que para ello se dispone, los cuales han sido desarrollados con cierta ex-

tensión en el presente. Algunos de estos métodos son arreglos expeditivos y no son enteramente satisfactorios, ni necesarios en las operaciones de tiempo de paz. En tiempo de guerra es muy probable que ellos tengan que ser utilizados por lo menos hasta cierto límite.

a) *Buques transportes.* Especialmente construídos para llevar y maniobrar los aeroplanos, pudiendo volar desde la cubierta y volver a ella; o ser disparados por medio de catapultas, pudiendo volver a cubierta o llegarse al costado del buque para ser izados.

b) *Cualquier tipo de buque.* Para echar al agua y meter al buque los hidroaviones. Los tipos y número de hidroaviones que pueden ser transportados de esta manera varía grandemente según la clase de buque, desde los buques nodrizas, especialmente construídos y que pueden llevar un gran número, hasta los remolcadores y otros buques pequeños que no llevan sino uno. Este método de maniobrar los hidroaviones exige que ellos sean bien marineros, de gran radio de acción y capaces de aguantarse en la mar y rellenar comestible con mar relativamente gruesa. Estos buques nodrizas pueden estar dispuestos para izar solo parcialmente el hidroavión con objeto de efectuar reparaciones de emergencia, siempre que los aparatos sean suficientemente marineros.

c) *Cualquier tipo de buque de tamaño moderado.* Los aeroplanos e hidroaviones lanzados por medio de catapultas. Las catapultas se instalan en tiempo de paz siguiendo los siguientes principios: (1) construyendo instalaciones a bordo de buques de diferentes clases y tipos, y (2) que ellas sirvan para el tipo de avión que sea de mas valor para la flota en tiempo de guerra. Este tipo de avión, o sea el de observación, es probablemente el de mayor utilidad en tiempo de paz.

d) *Buques con torres.* Sobre la plataforma de las

torres. Este método está limitado a aviones ligeros que tienen una gran reserva de poder, probablemente de un solo asiento. La gran desventaja de llevar aviones sobre la plataforma de las torres estriba en el hecho de que aquellos deben ser de tipo terrestre y deben descender sobre el mar, necesitando por esto ser recorridos después de cada vuelo, o tienen que limitar sus operaciones a buques que se hallen próximos a tierra.

e) *Sobre submarinos.* Limitado a pequeños aviones, probablemente de un solo asiento, de observación y de exploración.

Cuando una escuadrilla de aviación está designada para operar desde buques, la organización o subdivisiones de dicha escuadrilla debe ser paralela con la organización de los buques con que debe actuar. Es altamente deseable, para el entrenamiento, recorrido y práctica, que todas las unidades que componen la escuadrilla estén juntas en la misma base de tierra o en el buque transporte, durante una parte del año. La organización de una escuadrilla de aviación debe ser semejante a la de los buques, con divisiones, departamentos, etc. El oficial de vuelos dirige el entrenamiento, ejercicios y operaciones, mientras que el oficial artillero es más bien un instructor técnico.

En la discusión que sigue, y debido al estado actual de experimentación de la aviación, ha sido necesario eliminar muchos detalles de naturaleza secreta. Puede establecerse, sin embargo, que los métodos de aviación naval se van standarizando grandemente, que mucha experiencia se ha ganado con el trabajo de los últimos tres años, y que la formación de una doctrina preliminar no está muy distante.

Bombardeo

El bombardeo es quizá para el pueblo la más interesante operación que ejecutan las aeronaves. Esto es en parte debido a que la idea que existe de crear una fuerza aérea separada, así como también a que la discusión del aeroplano contra el acorazado, se han desarrollado alrededor del bombardeo. Es este el único tipo de operación que es ejecutado casi de idéntica manera por los Servicios Aéreos del Ejército y de la Marina.

Las pruebas de bombardeo efectuadas hasta hoy no dan una verdadera indicación de lo que puede ser en la realidad. El porcentaje de tiros en el blanco que se han obtenido en los pasados ejercicios, operando desde alturas para bombardeo en tiempo de guerra, han sido invariablemente pequeños. Las miras empleadas para bombardeo son todavía muy poco exactas, y pueden compararse a las alzas ordinarias usadas antiguamente en los cañones. Actualmente se están desarrollando alzas con estabilizadores de giróscopo y péndulo, y provistas además con telescopios. Se han determinado bien los tipos de bombas que convienen para las diferentes clases de blancos, y pronto se usarán en el servicio. El problema de bombardear un buque en movimiento, el cual puede estar zigzagueando a través del viento, es muy intrincado. Para determinar apropiada y exactamente el rumbo y velocidad del blanco, la fuerza y dirección del viento, colocar rápidamente la resultante en el alza, apuntar el alza sobre el blanco y lanzar las bombas, se necesita personal experimentado, entrenado, y dedicado a este ejercicio.

A causa de la pequeña velocidad de impacto que alcanzan las bombas, debe confiarse casi enteramente solo en su efecto explosivo para dañar el blanco. Las prue-

bas de bombardeo efectuadas sobre viejos acorazados, han demostrado claramente que las grandes bombas explotando al costado de tales buques tienen suficiente efecto explosivo como para destruir la estanqueidad de sus compartimientos. El siguiente párrafo tomado del informe de la Joint Board es interesante:

“Las aeronaves que llevan bombas de gran capacidad, cargadas con altos explosivos y de suficientes dimensiones, tienen adecuado poder ofensivo para hundir o averiar seriamente cualquier buque de los construídos hasta el presente, a condición de que tales proyectiles caigan al agua próximos al costado al buque. Más aún, será difícil sino imposible, construir un tipo de buque suficientemente resistente para soportar la fuerza destructora que puede obtenerse con las más grandes bombas que los aeroplanos son capaces de llevar desde bases terrestres o desde bahías protegidas”.

Tales aeroplanos de bombardeo serán también capaces de operar desde buques transportes de aeroplanos, o desde buques nodrizas, o, por medio de catapultas, desde los mismos buques de la escuadra.

Hay dos clases de bombardeo, a saber, individual y por salvas. En el bombardeo individual cada piloto apunta y lanza sus bombas independientemente. En el de salvas todas las bombas se lanzan a la vez. En las salvas puede variarse la localización y dispersión de las bombas, variando la situación de los aeroplanos en la formación. Teniendo en cuenta la probabilidad de herir el blanco y las dimensiones del mismo, así como también el número de aeroplanos disponibles, puede determinarse las dimensiones de la salva que aseguren el mayor efecto destructivo. Esta dimensión así determinada, dicta el arreglo y distancia entre los aeroplanos para la formación de bombardeo.

Pueden usarse bombas de spotting y anotarse los resultados del lanzamiento. En tiempo de guerra es esencial que los bombardeadores se acerquen, disparen y escapen tan pronto como sea posible. Por esta razón describir círculos sobre el blanco es altamente inconveniente, y las bombas de spotting son por lo tanto de dudoso valor.

Hay otros tipos adicionales o suplementarios de bombardeo que pueden efectuarse por aeroplanos de bombardeo y a veces por otros tipos de aeronaves. Ellos son:

- a) Iluminación del blanco.
- b) Formación de cortinas de gas.
- c) Formación de cortinas de humo.

Estas funciones son valiosas principalmente durante la acción, y además, existe la necesidad fundamental de utilizarlas como auxilio directo en las operaciones de los buques de superficie. Las cortinas de gas o de humo producidas por medio de bombas u otros aparatos, pueden ser lanzadas en cualquier punto deseado donde los buques de superficie puedan encontrarse expuestos a un fuego destructor. El lanzamiento de cortinas de humo desde aeroplanos está sujeta a los mismos principios generales que las cortinas formadas por los buques de superficie.

La Aproximación

Durante el trayecto desde sus bases o desde sus transportes hasta alcanzar el objetivo, los aeroplanos deben utilizar todos los medios posibles para no ser descubiertos. La sorpresa es lo esencial en el ataque aéreo. Cuando se sepa que fuertes patrullas de aviones protegen a la flota enemiga, debe emplearse el ataque simultáneo desde varias direcciones, con lo cual puede conseguirse que una porción de la fuerza atacante pase las lí-

neas de defensa sin ser apercibida. En tiempo despejado los aeroplanos serán menos visibles desde un buque de superficie cuando se proyecten en el cielo encima de aquel o cuando volando muy bajo se proyecten en el agua. La cuestión de audibilidad puede salvarse por medio de silenciadores, siempre que el desarrollo de estos no implique un serio aumento de peso, o pérdida de potencia. En tiempo claro las patrullas aéreas que protegen una flota se mantendrán probablemente a la altura normal de bombardeo, o sea 10.000 pies. Cuando sea posible debe aproximarse al objetivo desde una dirección alejada del sol. La niebla, el tiempo nebuloso, la lluvia, y la obscuridad ofrecen una decidida ventaja para atacar una flota enemiga, y es bajo estas condiciones que los ataques alcanzarán su mayor éxito. Las operaciones nocturnas de las aeronaves, han sido hasta el presente limitadas a operaciones individuales de bombardeo, pero conforme se desarrollan las facilidades y se gana en experiencia, es de esperarse que muchas, sino todas las operaciones diurnas podrán ser ejecutadas en la obscuridad. En tiempo despejado los torpedos planos deberán aproximarse al enemigo a baja altura sobre el agua y los aeroplanos de bombardeo deberán aproximarse a una altura cómoda por sobre su cenit.

Las medidas defensivas contra las que indudablemente tendrán que luchar los aviones, son:

a) *Aeroplanos de combate*.—Patrullas regulares de día sobre las bases de tierra, bahías y escuadras.

b) *Fuego anti-aéreo*.—Al pasar sobre una área que se conozca tener artillería anti-aérea deberá mantenerse una altura de 10,000 pies. Una flotilla puede pasar sobre esa área observando la explosión de las granadas y cambiando el rumbo adelantándose a los cambios de puntería que puedan hacer en la zona de fuego.

c) Barrage de dispersión, o barrage por andanadas de shrapnel durante la aproximación a poca altura para un ataque de torpedo plano. El ataque a una flota por medio de torpedo plano debe ser conducido tan vigorosa y rápidamente que no haya lugar a que el enemigo pueda formar un verdadero barrage.

d) Al pasar próximo a un buque enemigo puede encontrarse fuego de fusilería o ametralladoras. Este fuego deberá ser contestado por las aeronaves.

Para defender nuestros aviones debemos confiar en

- a) Mutua defensa de las aeronaves en formación.
- b) Escolta por aviones de combate.
- c) Encubrimiento y posición.

Torpedo planos

Los métodos empleados por el torpedo plano, el uso del director, etc., han sido ampliamente estudiados en la pasada experiencia de destroyers. En algunos casos el problema no es exactamente igual, y de aquí que ocurran variaciones. Los torpedo planos pueden aproximarse tan rápidamente y tan cerca, antes de lanzar el torpedo, que casi todos los ataques se efectúan a corta distancia. De aquí que pueda obtenerse un porcentaje de exactitud mucho mayor. Por esta razón los aviones lanzarán el torpedo sobre las unidades de la formación enemiga, en vez de hacerlo sobre la línea total de la formación considerada como un solo blanco. Los torpedo planos requieren una posición baja, de diez a veinte pies, para efectuar el lanzamiento, y una larga carrera a esa altura da una excelente oportunidad para apuntar el director y hacer el lanzamiento cuando se está en puntería.

La apropiada selección del buque que ha de servir de blanco para un ataque de torpedo plano se basa en las siguientes consideraciones:

a) Pérdidas materiales por hundimiento efectivo o por averías causadas a los buques enemigos, y

b) Hacer perder su línea de formación al enemigo con la consiguiente pérdida de eficiencia en el control del fuego.

Bajo algunas circunstancias particulares, ciertas unidades enemigas, tales como transportadores de aviones, buques lanzaminas, etc, cuya eliminación puede ser particularmente deseable, podrán constituir fáciles blancos para el ataque de torpedos planos.

El método de disparos de torpedos por salvos se adapta fácilmente para ser empleado por los aviones. Se considera sin embargo, que el efecto destructivo debe ser empleado por los aviones. Se considera sin embargo, que el efecto destructivo debe ser repartido tanto como sea posible; al mismo tiempo que debe haber suficiente concentración sobre cada blanco para asegurar averías que lo inhabiliten. Al presente, parece que los torpedos planos deben atacar a los buques capitales en grupos de a tres. Contra buques ligeros puede emplearse grupos de a dos y aún uno solo. En la persecución de una flota enemiga en retirada, los torpedos planos pueden atacar cada uno a un buque capital, puesto que una avería aunque sea ligera lo obligará probablemente a retrasarse lo suficiente para caer en manos de nuestros destroyers o de otros buques perseguidores. Las consideraciones sobre el rumbo, distancia y errores en la apreciación del rumbo y velocidad del enemigo, tienen la misma significación tratándose de torpedos planos que tratándose de destroyers.

Exploración

La exploración es una función general de todos los tipos de aeronaves, aunque a ciertas unidades se les asig-

na este deber como misión primordial. Los torpedo planos o los aviones de bombardeo al proceder al ataque, los de observación al proceder a su estacionamiento, etc., tienen que explorar con el fin de localizar al enemigo, a menos que esta localización haya sido previa y definitivamente determinada. Las aeronaves están particularmente bien adaptadas para el servicio de exploración, por el hecho de que ellas pueden cubrir grandes áreas en cortos períodos de tiempo, así como también por el aumento de visibilidad que se alcanza con las grandes alturas. La observación continua empleando un avión en tiempo claro, dará seguramente por resultado el descubrimiento del avión, y, como consecuencia, su persecución por aviones enemigos de combate. En mal tiempo, o sobre nubes o niebla puede emplearse la observación continua sin que el avión sea descubierto.

Una exacta navegación es esencial para el buen éxito en las operaciones de una flotilla aérea. Los métodos, problemas y material empleado, son completamente similares a los usados en la navegación de los buques de superficie. La navegación en los vuelos normales es tan simple que existe una tendencia a descuidar tan importante asunto.

Los aviones de exploración, especialmente cuando se usan para formar cortinas, o en trabajos de patrullar la costa, pueden llevar bombas. La cantidad de bombas así llevadas, acorta el radio de acción de las aeronaves por cuanto elimina un peso equivalente de gasolina.

La rápida y segura comunicación radiotelegráfica es una necesidad primordial en todo empleo de aeronaves. Esto es particularmente cierto cuando se aprecia en todo su valor la exploración por medio de aviones. Los métodos usados en la exploración son indudablemente semejante a los que emplean los buques de superficie,

con las modificaciones determinadas por las características y limitaciones de los diferentes tipos de aeronaves de que se disponga. Los aviones probarán ser también de gran valor para la formación de cortinas, sea independientemente o en unión directa con los buques de superficie. Estas funciones incluyen:

a) Prevenir el lanzamiento de los aviones enemigos desde los buques transportes, etc.

b) Destruir o contener los exploradores enemigos, particularmente los aviones o las unidades pequeñas. "Ship Strafing."

c) Informar a nuestro cuerpo principal de los movimientos del enemigo con amplio tiempo como para permitir tomar apropiadas disposiciones.

d) Defender nuestras fuerzas contra los ataques de bombas o torpedos.

e) Destruir los submarinos enemigos.

Combate

Los aviones de combate son de gran potencia, de uno o de dos asientos, muy manejables, de gran velocidad y dispuestos para alcanzar rápidamente grandes alturas. Están equipados con ametralladoras, sincronizadas para disparar a través de la hélice, y cuando son de dos asientos van provistos de un cañón a popa.

Las misiones de los aviones de combate son:

a) Protección de nuestra escuadra, bases, etc., contra ataques de torpedo planos o aviones de bombardeo.

b) Protección de nuestros torpedo planos y aviones de bombardeo en marcha para efectuar un ataque o durante el ataque.

c) Limpiar el aire de aviones de combate enemigos.

d) Ataque de cortinas sobre buques enemigos y so-

bre aviones de observación o exploración, impidiéndoles informaciones concernientes a nuestra flota.

Aunque ciertos principios definidos y generales pueden darse para el combate, es en esta fase de la actividad en la que la experiencia, habilidad e iniciativa de los pilotos leaders son de supremo valor.

Ocultarse durante la aproximación, atacar por sorpresa, concentrarse sobre una fuerza inferior, y mantener una posición superior a altura ligeramente más elevada que la del enemigo, son los principios generales del combate aéreo. En el combate real debe hacerse todo esfuerzo para llegar a la distancia de tiro con los cañones apuntando al enemigo desde un ángulo tal que le sea imposible ver, o que no pueda contestar el fuego del avión atacante. Para obtener tal posición se requiere maniobrar algunos momentos, y, con pilotos igualmente hábiles y con iguales aparatos, aquella pueda no obtenerse nunca. Una vez obtenida, generalmente sólo podrá conservarse por un instante. El apuntar y disparar deben ser instintivos en un piloto de combate. Puede verse fácilmente que si opuestas flotillas están equiparadas avión por avión, la superioridad de un solo avión en uno de los bandos dará una tremenda ventaja.

En todos los torpedo planos y aviones de bombardeo, de exploración y de combate, son diferentes la colocación del armamento, la visibilidad y las características de combate. Todo esto debe ser perfectamente conocido por el aviador de combate y sacar provecho de ello al atacar.

El "Ship Straffing" puede ser desarrollado como una función de los aviones de combate, aunque probablemente sólo contra buques de tipo ligero en los que considerable número de personal está expuesto en cubierta durante la acción.

Spotting (Observación)

Con el empleo de los aviones en combinación con el control de fuego de artillería, aparece desde luego la posibilidad de esuadras combatiendo con exactitud a distancias en que todavía no son visibles una a otra, o cuando la visión esta interrumpida por humo o niebla. Esto no es solo una mera posibilidad pues ya hoy se realiza en parte, y será completamente práctica dentro de muy pocos meses.

No es posible aquí tratar de manera detallada los métodos de observación, material, etc. El valor de esta fase de la aviación naval es bien conocido en las escuadras que la han empleado.

Dirigibles y Globos

El *Shenandoah* ha atraído últimamente la atención del país hacia los dirigibles rígidos. El éxito que alcanzaron los alemanes en la última guerra con el empleo de este tipo de aeronaves, ha demostrado claramente sus posibilidades.

Las características fundamentales de los rígidos, como ser gran radio de acción, alta velocidad normal, capacidad para transportar gran peso y para inmovilizarse en el aire, los hacen particularmente indicados para ciertos usos. Estas funciones son:

- a) Reconocimiento y exploración.
- b) Observación continua.
- c) Escolta trans-oceánica.
- d) Patrulla anti-sub-marina.
- e) Patrulla de costas.
- f) Descubrir los campos minados.
- g) Transporte de aviones mas pesados que el aire.
- h) Transporte de material y personal.

- i) Bombardeo.
- j) Control de la escuadra.
- k) Comunicaciones con expediciones destacadas y distantes.

Las operaciones con dirigibles rígidos son un arte nuevo en los Estados Unidos. El éxito del *Shenandoah* y la proxima terminación del Z R-3 permiten asegurar que muy pronto se tendrá una oportunidad real para juzgar del valor de los rígidos operando con la escuadra.

El uso de los globos cautivos para spotting y observación tiene varias desventajas inherentes a ellos:

- a) Visibles a gran distancia.
- b) Dificultades de manejo y operación.
- c) Peligrosos con viento fuerte.

Las aeronaves mas pesadas que el aire se han establecido tan firmemente en la operación de controlar el fuego, que es dudoso se pueda ver en las futuras guerras globos cautivos con la escuadra, excepto en circunstancias anormales.

Formaciones y maniobras

Las formaciones de vuelo son necesarias para:

- a) Protección mútua de los aviones.
- b) Concentración para el combate, fuerza de bombardeo y torpedeamiento.
- c) Entrenamiento de pilotos.
- d) Bombardeo por salvas.
- e) Fácil trasmisión de señales y coordinación de las unidades.

Ciertas formaciones son usadas por todos los tipos de escuadrilla, otras son usadas solamente por ciertos tipos o para ciertos propósitos. Estas formaciones y distancias, intervalos y posiciones relativas están estandarizadas.

zados para asegurar la uniformidad. Los métodos de maniobra, cambios de formación, etc., están también estandarizados de igual manera que lo están los movimientos de los buques en formación.

Mientras el radiofono no esté suficientemente desarrollado, hasta el punto de hacer posible las comunicaciones entre los aviones, tendrán que emplearse las señales visuales de mano, o las señales dadas por ciertos movimientos del avión cabeza de flotilla. Muchas maniobras, pueden sin embargo ejecutarse rápidamente y con seguridad sin necesidad de ninguna señal.

El principio fundamental de defensa en cualquier formación, y especialmente en la formación standard en "V" es esencialmente el de que el fuego de los aviones en una ala pueda proteger los puntos ciegos de los aviones en la otra ala.

Cuando los aviones se disparan por medio de catapultas, o se llevan en transportes, ellos emprenden necesariamente sus vuelos uno por uno. De aquí que sea necesario dar un rendezvous antes de emprender cualquier comisión. Tal rendezvous debe ser escogido de acuerdo con un plan definido, y con la hora, lugar y altura exactamente prescritos. De no hacerlo así se perderá mucho tiempo en una inútil "caza".

Pilotos

En el Naval Aviation Service existe una seria escasez de pilotos entrenados. Es altamente deseable que todo oficial tenga varios años de experiencia como piloto, progresando gradualmente en este servicio como jefe de departamento, como ejecutivo, como comandante de escuadrilla, etc. Esto desde luego no puede realizarse hasta dentro de algunos años. El límite de la edad actual para entrenamiento es treinta y un años. Esto debería

ser reducido, y al fin lo será, por lo menos a veintiocho años. El requisito de tener dos años de servicios en la mar, después de haberse graduado y antes poder ser elegido para el servicio de aviación, debe ser combatido. No se reciben suficientes solicitudes para entrenamiento como para que pueda sacarse el número deseado de candidatos físicamente aptos y esto ocurre en casi toda nueva clase que se inicia en Pensacola. Desde Junio de 1922 hasta Julio de 1923, y a pesar de que 100 aviadores fueron entrenados, las bajas habidas por cambios de colocación para el servicio de a bordo, por renunciaciones, muertes, etc., marcha tan cerca del entrenamiento que solo se consiguió una ganancia neta de 11 pilotos aviadores.

Es esencial que se dé todo estímulo a los oficiales jóvenes con objeto de que se dediquen al servicio de aviación.

Material

La gran cantidad de trabajo experimental que es necesario y los rápidos progresos que se hace en los diseños de las aeronaves y de los motores, hacen este aspecto del material de aviación particularmente difícil. Los aéroplanos son estructuras intrincadas, que requieren cuidadoso diseño y construcción en cada una de sus partes. Se necesitan muchos meses para producir una sola aeronave de nuevo tipo. Como solo se necesita un número comparativamente pequeño de cada clase, el método de producción en cantidad no se puede aplicar completamente. Cuando un avión o motor es puesto en servicio, ya algo superior está listo para ser construido, pero esta construcción debe demorarse mientras no se hayan gastado las existentes.

Aunque construidos con los mejores planos y cuidado posible, existen en los aviones nuevos, pequeños

defectos que se muestran sólomente después de un ejercicio continuado. Tales defectos exigen hacer modificaciones en los aviones que se hayan en servicio.

La standarización de los tipos de aeronaves, de sus diferentes partes, etc., puede llegar a ser factible en el futuro dentro de ciertos límites.

El conjunto de la cuestión material es un conglomerado de problemas, que exigen constantes pruebas y correcciones antes de alcanzar una solución.

Es de esperarse que el breve exámen que antecede mostrará el aspecto íntimo de algunos pocos problemas y fases relacionados con la aviación. Lo que más se necesita, sobre toda otra cosa, es el interés y ayuda de los oficiales de la escuadra. Una vez conseguida la decisión sobre cómo, cuándo y donde deban emplearse los aviones, se podrán trazar los planes para más amplias faces de las operaciones aéreas.

Traducido del Proceedings por el Teniente 1o.

F. J. Barandiarán.





LA CRUZ ROJA

Por su Presidente en el Perú **Dr. Belisario Sosa**

Los ideales de la democracia, emanados del principio de igualdad que inspiró leyes más humanas en las postrimerías del siglo 18, que las que regían en los siglos de barbarie, solo comenzaron a tener aplicación verdaderamente cristiana en la segunda mitad del siglo 19.

La guerra que fué siempre el más terrible azote de los pueblos, engendró en el alma de hombres de corazón, la idea de formar al lado de los ejércitos que llevan por divisa el espanto y la matanza, otro ejército que encarna el amor y el consuelo a los pueblos que sufren tan terrible desgracia.

Esta fué la obra eminentemente altruista que fundara en Ginebra el año 1864 el apóstol de la caridad, Enrique Dumont, con el nombre de Comité Internacional de Ginebra, impresionada hondamente su alma a la contemplación del horrible cuadro que le ofrecía el campo de batalla de Solferino.

Esa fué evangélica semilla que algunos años después tuvo saludable retoño en la América latina, con

motivo del Conflicto que desarrolló la guerra del Pacífico el año 1880. Nació entonces esta institución en el Perú como lo fuera en Ginebra, para el conjuro de calamidades, no menos horrendas que las que impresionaron los espíritus ginebrinos, y fué su primer Presidente el dignísimo sacerdote peruano monseñor José Antonio Roca.

Los beneficios que el Perú obtuvo en favor de sus denodados hijos no fueron todo lo que debía esperarse, porque el enemigo de los combates no se había adherido entonces a la Convención de Ginebra, y el Perú no pudo hacer respetar los reglamentos de la Institución.

Fundada la Cruz Roja Peruana en aquella aciaga época de sangre, de doloroso recuerdo, cuando terminó la guerra, cuatro años después, que la Nación se hallaba exangüe, sus recursos agotados, la Institución hubo de continuar su vida latente, aunque conservando relaciones institucionales con el Comité Internacional de Ginebra, y haciendo labor intensa en todos los casos que una calamidad pública aflige al país, porque tal es la divisa de las Sociedades de Cruz Roja, conforme a los ideales básicos de su fundación: prestar en la guerra oportunos y eficientes auxilios en los campos de batalla; en la paz consagrarse al alivio de los males que se derivan de los desastres que la guerra produce. Tales son la invalidéz de los combatientes, el amparo, la protección y defensa de las viudas y los huérfanos que son los factores en que se funda la reconstitución material y moral de los pueblos que han soportado la más terrible de las calamidades que las naciones pueden experimentar.

Desde los primeros momentos de la Conflagración Europea de 1914 las Sociedades de Cruz Roja que ya existían, y las nuevamente formadas con el mismo fin,

conscientes de su misión, acudieron presurosas a los países en conflicto, y desarrollaron sus funciones en concordancia con las nuevas formas que los nuevos inventos de la civilización daba a las batallas. Todas las Cruces Rojas, ya aisladas o reunidas, hubieron de dar a su intervención el enorme desarrollo que todos admiraron y que tuvo por consecuencia la más importante características de ser la primera guerra europea en que el azote de las epidemias no se añadiera para hacer más terribles los horrores de la catástrofe.

Terminada la guerra, con la paz de Versallés, así como los filántropos que acompañaron a Enrique Dumont en 1864, comprendieron que sus esfuerzos de caridad no debían limitarse a la necesidad del momento, y fundaron la institución de la Cruz Roja cuyos beneficios en época de paz se extendieron con desarrollo creciente, para alivio de las calamidades sociales durante la paz, así también los presidentes de las Cruces Rojas que actuaron en la guerra de 1914 resolvieron continuar tan benéfica labor humanitaria, aunque había cesado el horror de los combates.

Comprendiendo que los estragos de todo género causados por la horrible catástrofe continuaría affligiendo a los pueblos por un mayor tiempo, difícil de preveer, y considerando, además, la conveniencia de aprovechar las enseñanzas dadas por la experiencia de hechos hasta entonces desconocidos, los progresos que las ciencias habían alcanzado por las fuerzas de las circunstancias, y los abundantes recursos acumulados, con espíritu altamente filantrópicos los representantes de cinco principales naciones, que habían laborado en tan importante obra de caridad: Inglaterra, Francia, Italia y Japón, con la iniciativa del presidente de la Sociedad de la Cruz Roja América señor E. M. Davison, acordaron solicitar el concurso

de las mas distinguidas notabilidades médicas, las que se reunieron en el Círculo Naval en la ciudad de Cannes, presididas por el sabio higienista Dr. Rousec. Después de adoptar el luminoso informe emitido por notables hombres de ciencia, se constituyó el primer Comité internacional de las Cruces Rojas, con el concurso de todas las Cruces Rojas en actual función a las que se unieron otras más fundadas posteriormente, el que se denominó en esta Asamblea Liga de las Sociedades de Cruz Roja, siendo de los primeros en asociarse el Comité Internacional de Ginebra.

Tres grandes problemas cristalizan las aspiraciones de este bello ideal:

El mejamiento de la salud.

La preservación de las enfermedades.

El alivio de las dolencias de la humanidad en tiempo de paz.

El 5 de Mayo de 1909 se reunió en París el primer Comité de la Liga de las Sociedades de Cruz Roja. En esta reunión se aprobaron los Estatutos que dividen el personal en dos Consejos, uno General y otro de Gobernadores, cuyas funciones están señaladas en los reglamentos respectivos.

Con la autorización que dan los Estatutos, la primera reunión del Consejo General se verificó el 2 de Marzo de 1620 en la ciudad de Ginebra (Suiza).

En esta conferencia se discutieron interesantes temas; sobre la protección de la infancia, el amparo a la mujer, la lucha contra la tuberculosis y otras enfermedades que azotan a la humanidad y que son consideradas entre los males evitables con recursos de la ciencia; la organización de las Escuelas de Enfermeras, temas apoyados con interesantes informes, que fueron amplia-

mente discutidos y sobre las cuales recayeron votos de gran importancia.

Después de la primera Conferencia, han tenido lugar otras reuniones o Conferencias anuales, alternadas entre la Liga de las Sociedades de Cruz Roja y las Conferencias convocadas por el Comité Internacional de Ginebra.

En las Conferencias Generales se han planteado temas de gran interés con relación a la mejor marcha que podría imprimirse a estas organizaciones, aprovechando las energías sentimentales que ha despertado la guerra, y convertirlos en labor solidaria y armónica.

La obra de la Cruz Roja es la obra integral de la Caridad, ella abarca los problemas que la cultura y los ideales de la civilización moderna formulan en pro de la salud física y moral de los pueblos.

La Xa. Conferencia de las Cruces Rojas reunidas en Ginebra bajo la presidencia del señor Ador, presidente del Comité Internacional, de Ginebra, discutió como tema de gran interés, la manera y forma cómo deberán intervenir el Comité de Ginebra y la Liga de las Sociedades de Cruz Roja en la colaboración de todos los institutos que realizan la misma obra.

El asunto no fué resuelto en esta Asamblea, y fué remitido al estudio de una Comisión mixta constituida por representantes de la Liga y del Comité de Ginebra. El punto no está aún resuelto.

En la misma Conferencia Xa. el Presidente de la Sociedad de Cruz Roja Italiana, Senador del Reino H. Giovanni Ciracolo, presentó un interesante proyecto en el que preconiza la federalización ó coordinación de la acción de todas las Sociedades de Cruz Roja, sobre la base de mutualidad para el socorro de los pueblos azotados por calamidades.

Este proyecto de internalización de los auxilios de la caridad es mirado con gran interés y es objeto de serios estudios en todas las Sociedades de Cruz Roja.

La conferencia política y económica de Génova, ha resuelto confiar su examen a las Sociedad de las Naciones, y sobre él se han emitido yá luminosos informes.

Es asunto que se mira hoy con el mayor interés el que se refiere a la creación y desarrollo de las sociedades de Cruz Roja de la juventud.

El profundo desgaste que la actual generación ha sufrido, al rudo golpe de la desastrosa guerra europea, amenazaría el retroceso de la generación de mañana, si los directores de hoy no emprenden con empeño el problema social de reconstituir las fuerzas vivas del porvenir.

El programa que realiza este problema es vasto. No es suficiente preparar niños que serán hombres sanos y robustos, que creen a su vez generaciones de pueblos fuertes y viriles; es además necesario que su estructura sea integral, que la mentalidad alcance mediante la cultura, la realización de los ideales que hacen a los pueblos grandes entre los grandes. La propaganda en la Escuela de estos principios de progreso social, desarrollado con empeño en los grandes países de Europa y América ha producido ya saludables frutos.

Como complemento para la realización de este plan de organización de las sociedades de Cruz Roja de la juventud, se inicia con gran interés la creación de los *Nurcery*. Nadie pone en duda la importancia de la labor que las Enfermeras Visitadoras realiza en pro de la profilaxis y lucha contra las enfermedades que determinan el mayor coeficiente de mortalidad infantil. Para que se cumpla el aforismo conocido de todos: formar un espíritu sano en un cuerpo igualmente sano, es misión que se

debe encomendar a personas cuya instrucción y método ofrezcan la mayor garantía.

Como se vé la obra de la Cruz Roja es una obra que interesa a todos.

La salud pública es cuestión que preocupa a los Estados. En su realización entran dos factores básicos:

(1) Siendo la labor de la Cruz Roja obra de Bien Social se deduce que sus colaboradores sean todas las personas, sin distinción de sociedad, raza o religión.

(2) Siendo la Cruz Roja el auxiliar de los Estados en la paz y en la guerra, tienen los Gobiernos el deber de contribuir a su sostenimiento y desarrollo, proporcionando a estas instituciones protección material y las garantías que le sean solicitadas, dentro y fuera del territorio de sus respectivas circunscripciones. Esta recomendación ha sido además expresada por la Sociedad de las Naciones en una de las primeras sesiones realizadas en el año de la fundación de la Liga de Sociedad de Cruz Roja.

En cuanto a la Sociedad Peruana de la Cruz Roja, reorganizada esta institución después de largo período de funcionamiento que, solo se hace ostensible en los momentos de angustia pública, porque su misión principal consiste en acudir en socorro oportuno de las calamidades públicas, necesita hoy desarrollar sus funciones en armonía con las orientaciones que la Liga de las Sociedades de Cruz Roja y el Comandante I. de G. abarcan el gran problema de reconstitución de los pueblos, por la paz y la salud.



HABILITACION E INSTRUCCION DE LOS OFICIALES DE MARINA PARA LA MARINA REAL

Por el Vice Almirante V. H. G. Bernard, C. B.

En los primeros días de nuestra historia, el marinero solo servía, en nuestros buques de guerra para los trabajos náuticos, mientras que al soldado se le necesitaba a bordo para el combate. Hubo un largo período de transición durante el cual algunos buques eran comandados por verdaderos hombres de mar, otros por soldados y aun otros por civiles, teniendo por consiguiente que depender estos últimos de sus subordinados para el manejo de sus buques.

Muy a menudo surgían dificultades debido al rango social, el cual desde su origen estaba basado en una organización militar y aun con cierta superioridad al rango militar de hoy, pues permitía destinar en el Comando de los buques y escuadras a jóvenes de buenas familias que carecían del menor conocimiento marineró.

Macauley nos dice que cuando Monk deseaba que su buque virase por babor, causaba hilaridad entre su tripulación, pues por toda orden, decía "Rueda a la izquierda."

Carlos II tratando de crear un cuerpo de Oficiales de Marina, no sabía si tomar Capitanes y pilotos de la Marina Mercante, o educar hijos de nobles y aun de los de la clase media; se decidió por ésto último, e instituyó lo que es conocido como el "King's Letter Boy" (1). Aquellos llevaban una carta-orden para los Capitanes de buque, para que fuesen registrados en los libros del buque como "Voluntarios por Orden"; este sistema se empleó durante el siglo dieciocho. Otro sistema también fué empleado y consistía en que los Capitanes de los buques de su Majestad, estaban autorizados para dar de alta en sus buques, como sirvientes del Capitán, a los jóvenes por los cuales ellos tenían interés; de aquí que los Almirantes y Capitanes estaban autorizados para tener un número de sirvientes más del necesario. Sir Charles Walker me dice, que el ha encontrado algunas órdenes, muy antiguas por cierto, con este objeto. Hacia fines del siglo diecisiete la escala de sirvientes para los Oficiales Generales era:

Almirante de la Flota	50
Almirante	30
Vice-Almirante	20
Contralmirante	15

Una orden del 22 de Febrero de 1693 efectúa considerables reducciones en esta escala, pero con valiosas concesiones en su lugar, produciendose sin embargo tal clamor, que los sirvientes fueron restaurados en 1700.

Hay numerosos ejemplos de niños en crianza dados de alta a bordo, como sirvientes de Capitán, y que eran embarcados cuando llegaban a una edad aparente; a medida que ellos crecían eran clasificados como guardiamar-

(1) Enrique VIII enviaba a los jóvenes "Caballeros" al servicio del Lord-Almirante como voluntarios.

rinas y en algunos casos para obtener ésta denominación, antes tenían que haber sido clasificados como marineros ordinarios y marineros expertos.

El celebre Thomas Cochrane décimo Conde de Dundonal, a los cinco años de edad fué matriculado como sirviente de Capitán, su nombre fué registrado en diferentes buques por varios años, no obstante de que su padre siempre tuvo la idea de dedicarlo al Ejército, habiendo obtenido para él una Capitanía en el 79 de a pie. El no ingresó a su primer buque hasta los 18 años de edad. Muchos en las mismas condiciones ingresaban así al Ejército.

L. G. Carr Laughton, a quien estoy muy agradecido por haberme ayudado a preparar esta lectura, me ha dicho que un Sir Thomas Maitland, una vez Gobernador de Malta, cuando niño recibió un nombramiento como Teniente en un Regimiento en campaña y no tenía aun cuatro años cuando aquel regimiento fué disuelto; entiendo que no obstante lo ocurrido él percibía medio sueldo como Teniente. Lo cierto es, que debido a la necesidad de un término suficientemente amplio la expresión "joven Caballero" se empleó mucho en el servicio. Es interesante observar en la obra de Sir Edward Bradford's, sobre la vida de Sir Arthur Wilson, que el padre de éste último, George Knyvet Wilson, ingresó a la marina como muchacho de primera clase a bordo del H. M. S. "Minden" a la edad de 14 años.

En 1729 se comienza a dar a los jóvenes alguna instrucción preliminar en tierra, en el establecimiento de la Real Academia Naval en Portsmouth, por orden de Jorge II. Esta academia estaba preparada para recibir 40 jóvenes hijos de nobles o caballeros, siendo la edad de admisión entre 13 y 16 años y el tiempo entre 2 y 3 años. Al embarcarse, eran matriculados como "Volun-

tarios por orden" y recibían el sueldo de expertos marineros; sin embargo los otros sistemas de ingreso a la marina todavía continuaban.

Esta Academia no tuvo éxito, pues nunca estaban llenas todas las vacantes. En 1773, quince hijos de Oficiales de Marina fueron admitidos en la Academia a expensas de la Corona; en 1806 esta escuela fué agrandada y se le dedominó el Real Colegio Naval de Portsmouth, siendo clausurada en 1837, y, durante un período de 20 años ninguna instrucción preliminar se dió a los "jóvenes Caballeros" antes de ser embarcados. Este Colegio fué sin embargo reabierto en 1839 para estudio libre de los Jefes de Marina y parece que los "jóvenes Caballeros" que ingresaban a la Marina estaban obligados a rendir un examen de materias de instrucción primaria, antes de ser admitidos a bordo ya con el Nuevo título de Cadetes Navales. En 1832 se designó al H.M.S "Excellent" como Escuela de Artillería en Portsmouth, pues se requería un examen de Artillería, además de los conocimientos sobre Maniobra y Navegación, para obtener el título de Teniente.

En 1857 debido en mucho a las razones expuestas por el Capitán Robert Harris, el H.M.S. "Illustrios" se designó como buque Escuela para todos los Cadetes Navales en Portsmouth: dos años más tarde aquel fué reemplazado por el H.M.S. "Britannia", el mismo que en 1862 fué enviado a Potland y en 1863 a Dartmouth. El sistema del "Britannia" duró hasta el año 1903, habiendo experimentado muchas vicisitudes. La edad original de ingreso fué fijada entre 13 y 15 años, siendo poco después rebajada entre 12 y 13 años y aumentada después a fines de 1903 a 15 años. Tanto los exámenes de concurso para admisión, como los viajes prácticos de nave-

gación, fueron introducidos, abolidos y reintroducidos nuevamente.

Al considerar en la actualidad la admisión e instrucción de los Oficiales de Marina, el primer pensamiento que se nos ocurre es, ¿qué debemos exigir a nuestros Oficiales de Marina? Sugiere lo siguiente:

1. Condiciones físicas.
2. Carácter.
3. Competencia para el comando, incluyendo iniciativa.
4. Conocimientos profesionales.
5. Conocimientos generales.

Las condiciones físicas, como todos estamos de acuerdo son esenciales para la eficiencia. Nadie podrá ejercitar mejor sus facultades mientras no sea físicamente fuerte, y esto es esencialmente indispensable en un servicio como el de la Marina, en donde la norma es ejecutar inmediatamente una rápida decisión. Todos los candidatos para la Marina deben ser sometidos a un estricto examen médico, para el cual, yo creo, que desde su ingreso debemos considerarlos en perfectas condiciones.

Tanto en Dartmoith, como en los buques escuelas, los cadetes además de ejecutar los ejercicios físicos reglamentarios, son fomentados para tomar parte en casi todos los ejercicios físicos al aire libre, conocidos en el día, habiendo en el primero de estos lugares muchas facilidades con este objeto. Cuando se gradúan como Guardiamarinas en los buques escuelas, a la edad de 18 años, deben estar en espléndidas condiciones. Desde aquí, pesa una gran responsabilidad en los Comandantes de buques y en los demás Oficiales bajo cuyas órdenes servirán aquellos; en esta etapa de su vida, estos jóvenes pueden tropezar con las dos grandes tentaciones a las que todo

hombre está expuesto; ésto es muy importante para el servicio, y de mucho provecho para ellos, pues deben estar propiamente preparados para afrontarlos. Son de los más necesario dar lecturas sobre higiene general, incluyendo los perniciosos efectos del alcohol, sobre los riesgos y peligros latentes en la senda de la juventud, sobre la importancia de las condiciones físicas y el mejor método para procurarlas y conservarlas. La tentación del alcohol es particularmente insidiosa para aquellos susceptibles al vicio, y en un servicio como el de la Marina, en donde despues de un período de continuo y prolongado esfuerzo es frecuentemente seguido por uno de comparativa ociosidad. Una perfecta apreciación de los peligros que acompañan a cierta clase de indulgencia y sobre la importancia del mantenimiento de las condiciones físicas, deben ocupar un lugar prominente en la educación de los jovenes Oficiales. La adisión en el Almirantazgo de un Departamento de instrucción física y entretenimientos, es una prueba evidente de la importancia que se dá a las Condiciones físicas.

El carácter, es probablemente en gran parte hereditario, y está afectado grandemente por la educación y el medio, desde el momento en que la nodriza lo recibe en sus brazos. Al recibir a los jovenes que van a formar nuestra materia prima debemos considerar quiénes son sus padres, pues además de tener en cuenta las cualidades hereditarias, el verdadero tipo del padre administrará la propia enseñanza a sus vástagos en la niñez y desarrollará su carácter en el buen camino. El carácter del muchacho se desarrolla despues en la escuela, y las escuelas en las cuales se han formado nos darán tambien alguna guía de la clase de muchacho que ha de ser. Los Directores de Colegios, en sus informes, nos proporcionarán también datos valiosos, y sobre todo ésto, tene-

mos un competente cuerpo de exáminadores que conoce el tipo de muchacho que se necesita, seguido con una cuidadosa vigilancia despues de su entrada, con el propósito de evitarle perniciosa influencia de malos elementos que puedan dañarlo. Yo creo que no puede haber otro método mejor que nos asegure el poder obtener el más apropiado material para amoldarlo al tipo de Oficial que necesitamos.

Las cualidades especiales buscadas en un candidato para la rama Militar de la Marina son: *personalidad, inteligencia y dón para el comando* y, el espíritu de la Marina estará inculcado dentro de ellos, desde el momento en que ingresan como Cadetes Navales.

Si alguno me pregunta que se entiende por el espíritu de la Marina, yo me referiría al poema del Contralmirante Hopwood's "Las Leyes de la Marina", que quizá pueda condensarse en dos palabras: **LEALTAD Y EFICIENCIA.**

Ellos deben ser doctrinados desde el principio a ser leales a su buque, a su escuadra, a sus hombres, a sus Oficiales, a su Almirante y a su REY.

Deben hacer lo posible para procurar siempre un estado de eficiencia y sobre este punto puedo decir que la eficiencia es un ideal, porque ningún individuo ni organización puede alcanzar un estado de eficiencia tal que sea inmejorable.

Ellos también deben aprender a empaparse en las tradiciones de la Marina y cuando más temprano en su vida, será mejor. Por esta parte somos muy afortunados pues vivimos dentro de un medio de grandes tradiciones. Tenemos Oficiales de Marina desde el siglo diecisiete en adelante como Raleigh, Drake, Hawkins, Atson, Hawke, St. Vincen, Nelson y muchos otros que han pasado dejandonos maravilloso ejemplo de sus proezas. Necesita-

mos que nuestros Oficiales jóvenes aprecien estas tradiciones y les den la importancia necesaria haciendo lo posible para que procedan siempre de acuerdo con ellas; deben adquirir aquel temperamento que acoje las dificultades gustosamente buscando oportunidades que le permitan demostrar sus aptitudes. Este es el temperamento que no se perturba con las sorpresas desagradables y el que pueda dar confianza cuando las cosas tienen una apariencia desfavorable.

Cuanto más temprano ellos comiencen a adquirir y a apreciar este temperamento, más temprano y mejor comenzarán a apreciar las tradiciones navales. Esto nos trae a la cuestión edad. Desde el tiempo del "Illustrious" comienza la instrucción de los cadetes navales en Portsmouth, hasta la introducción del presente sistema, habiendo variado la edad de admisión continuamente; por ejemplo, en 1869 fué fijada en 12 y 13 años, en los últimos días del "Britannia" la edad promedio era de 15, habiendo sido en 1903 entre 12 y 13. Ahora para obtener el mejor tipo, necesitamos en lo posible un copioso elemento del material que hemos escogido, y conseguiremos la mejor provisión cuando la edad de admisión corresponda con las interrupciones naturales del sistema educativo del país.

La edad promedio para los muchachos que salen de las escuelas preparatorias para entrar en los colegios públicos es de 13, $\frac{1}{2}$ años y para salir de éstos últimos la de 18 años. Hay un retardo en estas edades, y que es debido al natural deseo de los maestros en retener a los jóvenes hasta que hayan completado la parte de educación que cada colegio suministra.

En el presente, nosotros estamos tocando ambas precedencias, pero a mí me parece que el principal abastecimiento debe ser de las escuelas preparatorias, es decir

traerlos en su más temprana edad. Los colegios públicos siempre abastecen al Ejército, Fuerza aérea etc., y entiendo que un gran número salen de éstas escuelas para ingresar directamente a las oficinas de negocios.

Las escuelas preparatorias, proveeran pues a la Marina de Guerra así como proveen a las escuelas publicas y en alguna extensión a la Marina Mercante. La vida de mar en esa edad, impresiona más la imaginación del joven y toma sus incomodidades con cierto placer, mientras que, a la edad de 18, objeciones como impedimentos para el matrimonio, la larga ausencia de su casa, la posibilidad de recibir medio sueldo en ciertas circunstancias y tal vez otros aparecerán muy a menudo ante sus ojos. Estas objeciones no siempre él las pensará, pero vendrán a su mente por medio de sus amigos o parientes. A esta edad también, él ha comenzado a probar el confort y a gozar de los placeres de la virilidad, con casa cómoda y con un cuarto especial para él, con la perspectiva de pasarse buena vida en la Universidad, en fin todo tiende a que él trate de huir de la dura vida que ha de pasar durante su vida de guardiamarina. Por todas estas razones yo creo que los jóvenes que ingresen a la marina han de ser de 13 años y medio, nunca de 18 años; una vez en el servicio y amoldados con la vida de a bordo ellos permanecerán con gusto.

El sistema Dartmouth, produce guardiamarinas a la edad promedio de 17. $\frac{3}{4}$ años, mientras que el sistema Especial de Entrada los produce a la edad de 19 años. La temprana admisión, tiene pues por consiguiente una gran ventaja, la experiencia del mar desde la juventud.

La educación de un moderno Oficial de Marina, debe ser altamente científica, y en verdad, la sola y única base de los conocimientos científicos son las matemáticas.

El Profesor Laughton, en una lectura dada en ésta

Institución, en 1882, aunque él aconsejaba el ingreso de los jóvenes de más edad que la acostumbrada, admitió que un profundo y sólido conocimiento de matemáticas elementales pueden como regla general solamente ser adquiridos en la niñez. Él pensó que estos conocimientos podrían ser mejor adquiridos en una escuela pública, pero al mismo tiempo él predicaba que los muchachos debían ser enviados a la mar a los 16 años, procelimiento que no obtuvo las simpatías de los Directores de Colegio.

El curso ordinario en las Escuelas públicas no abarca la extensa instrucción matemática que se da en Dartmouth. Los jóvenes en las escuelas públicas que desean ingresar a la Marina son puestos en la clase militar tan pronto como ellos están preparados; en ésta clase ellos solo reciben una instrucción netamente matemática, y por interrogaciones que les he hecho a ellos, deduzco que el tiempo que ellos necesitan en la clase militar varía entre seis meses y dos años.

(N del T) El Almirante Bernard hace una larga disertación, sobre la conveniencia para la Marina, del sistema de educación en Dartmouth, pues en la actualidad las dos ramas de ingreso para la Marina son; los que se gradúan en Dartmouth y los que salen de las Clases Militares en las Escuelas públicas.

Viniendo a la cuestión económica, yo considero *nuestro personal* como nuestros principales valores en nuestro poder nava^l, y cuando uso la palabra personal, yo deseo incluir nuestro servicio mercante y nuestra población marinera en general. También tenemos otros valores, tales como nuestras vases, la cantidad y calidad de nuestro tonelaje a flote, nuestra capacidad para construirlos y demás, pero el factor dominante es el *perso-*

nal. Este debe ser organizado, dirigido y entrenado por nuestros Oficiales de Marina, pues nosotros debemos tener los mejores oficiales que se puedan obtener. Es pues una *verdadera economía* invertir una buena cantidad en el mejor entrenamiento que se pueda dar a los Oficiales. Todos sabemos que los buenos artículos siempre cuestan caro, de la misma manera la instrucción de los Oficiales navales tiene que ser cara, y yo no creo que la economía pueda influenciar en el sistema de selección.

Conocimientos profesionales

En 1903, como todos saben, un radical cambio se efectuó en la admisión y entrenamiento de los Oficiales de Marina en la rama militar. El plan entonces introducido, comunmente conocido como el "nuevo plan", producía un perfeccionado tipo de Oficial de Marina, quien además de ser marinero, navegante, artillero y torpedista, sería también ingeniero y militar. La edad promedio de entrada que en aquella época era de 15 años en el "Britannia" fué reducida a 12 años y $\frac{1}{2}$, permaneciendo los cadetes cuatro años en tierra antes de embarcarse.

En 1905 una comisión bajo la presidencia del Almirante Sir Archibald Douglas, fué nombrada para estudiar la instrucción que debían recibir los jóvenes Oficiales después de salir de las escuelas, y también para estudiar la cuestión especialización en las diferentes ramas, especialmente si tal especialización sería permanente o temporal. Esta comisión cumplió ampliamente su cometido.

Ellos dictaminaron acerca de los deberes ordinarios de los oficiales en los buques de práctica y en los establecimientos de tierra; no era necesaria la subdivisión de Oficiales en las ramas de Guerra, Ingeniería y Oficiales de Guarnición. Ellos opinaban que una clase de oficiales

podrían desempeñar todos estos deberes; pero su propósito fué de que cada oficial tendría un conocimiento especial de una rama y todos un conocimiento general de cada una. Un informe en minoría estaba en desacuerdo, acerca de los Oficiales de Guarnición (1). Posteriores experiencias han modificado considerablemente la opinión de aquella época, pero lo principal, es decir que tanto los Oficiales de cubierta como los de las Máquinas debían pertenecer a la Rama Militar, ha permanecido hasta hoy.

La política actual del Almirantazgo está basada en el principio de que hay una definitiva distinción entre aquellos quienes han de ser adiestrados en la ciencia de la guerra naval, métodos estratégicos y tácticos para la lucha, y aquellos que tienen que tratar con diseños, conservación y mantenimiento de la parte mecánica y sus aplicaciones. Los Oficiales de Guerra serán instruidos en lo primero, y los Oficiales Ingenieros en lo último, ambos pertenecientes a la Rama Militar. Los trabajos de electricidad serán transferidos de la sección Torpedos al Departamento de Ingeniería y una proporción de la rama de ingeniería será especialmente instruída en ingeniería eléctrica. Para fomentar el más estrecho y mútuo entendimiento y cooperación entre las dos ramas, el actual sistema de admisión comun y entrenamiento, hasta llegar a un cierto estado, se continuará. Este es al presente fijado, a la fecha en que termina el curso de instrucción práctica en la mar. Los Guardiamarinas (Ingenieros), van enseguida al colegio de Keyham, para hacer el curso en el "Vernon", curso que dura cuatro años.

Los Oficiales de Guarnición, son aun admitidos y

(1)—Marines

entrenados separadamente. Es entendido, yo creo, que se alterará el distintivo militar del Cuerpo de Oficiales de Guarnición de la Marina Real, pero yo por mi parte estaría muy penoso de verlo. El cuerpo de Oficiales de Guarnición, es sin igual, con muy buenas tradiciones, por lo cual ellos están justamente orgullosos, ellos son como una gran familia, existe un gran mutuo respeto entre Oficiales y subalternos, y juntos todos trabajan por el crédito y gloria de su cuerpo. A bordo ellos tienen el propósito de demostrar que pueden desempeñar su trabajo mejor que sus compañeros de la Marina Real, y hablan con experiencia, yo puedo decir que ellos tienen un rudo trabajo. Estos vienen a bordo con un alto grado de preparación siendo un gran factor, por su competencia, en la eficiencia general; me parece pues que no se debe alterar su distintivo militar, más bien fomentarlo. Yo me pregunto a menudo, si nosotros tenemos soldados profesionales, por qué hacemos al Teniente de Artillería, que siempre tiene mucho que hacer, responsable por la instrucción de infantería de la marinería; yo desearía ver a los Oficiales de Guarnición, responsables por esta instrucción, es decir, como capacidad constitutiva, y enviar a nuestros Instructores de cañones, por ser los que directamente enseñan el manejo del rifle, así como a nuestros Oficiales a Eastney, para que reciban una instrucción de Infantería.

Acerca del entrenamiento de los Guardiamarinas de cubierta, muchos Oficiales Navales han deseado abolir la escuela a bordo de los buques de guerra, abolición que habría traído muchos tropiezos en la instrucción práctica de su profesión. La comisión Douglas en 1905, recomendaba la abolición de los Instructores Navales en los buques que salían a la mar, consideraban que después de 4 años y $\frac{1}{2}$ de instrucción teórica, los cadetes habrían

recibido una buena y suficiente base para permitirles pasar 3 años en el mar como Guardiamarinas, sin olvidar lo que ya habían aprendido, pero practicando ciertas materias.

La circular del Almirantazgo N.º 51 del 1.º de Mayo de 1908, reglamentando la instrucción en la mar, de la primera promoción bajo el nuevo plan, abolía los cursos en tierra y disponía que los Guardiamarinas al final de sus tres años de servicios como tales, deberían ser examinados, en Portsmouth para ascender al grado de Tenientes, en todas las materias (incluyendo Maniobra). También había un examen voluntario para los más adelantados, el cual llevaba consigo, promesas de inmediato ascenso. Esta circular también abolía las escuelas obligatorias, y agregaba, sin embargo, que por interés individual de los Oficiales y particularmente de aquellos que más tarde se especializarían, se les proporcionaría facilidades para el estudio voluntario de Matemáticas, Ciencias, Historia Naval e Idiomas, decía también: "tendrán más probabilidades de un rápido ascenso a la clase de Tenientes, los que voluntariamente continuásen tales estudios". Los Instructores Navales fueron retenidos en los buques que llevaban Guardiamarinas.

En 1912; la comisión Custance se reunió; ésta comisión estableció, entre otras cosas, que aquella perspectiva de un rápido ascenso, tenía el defecto de distraer la atención de los Guardiamarinas en sus trabajos prácticos, pues ellos se dedicaban más al estudio de las materias voluntarias. Probablemente el hecho de no haber un curso preliminar en tierra para el ascenso a Teniente, también tenía sus consecuencias. El fantasma de los exámenes no solamente afectaba a los Guardiamarinas sino también a los Jefes. La idea de salir bien en los exámenes los preocupaba mucho y le daban más importan-



cia al estudio teórico que al aprendizaje práctico de los trabajos a bordo.

La comisión Custance, recomendaba que todos los exámenes para la clase de Tenientes debían ser llevados a cabo a bordo. Su mente fué que tanto los exámenes centrales, como los cursos en tierra tendían a perjudicar la instrucción práctica en la mar, fundamentando con ésto un falso ideal. Ellos reconocían que el tipo de Oficial standar podía variar, pero ésto sería en alguna extensión neutralizado por el hecho de que cada candidato sería examinado por cinco diferentes jurados. Esta comisión también recomendaba la abolición del Instructor Naval en los buques que se hacían a la mar.

Todo esto acertaba el servicio de los Guardiamarinas a dos año cuatro meses, al final de los cuales, después de rendir un examen a bordo de Maniobra y Navegación, el joven Oficial llegaba a ser Sub-Teniente. El examen de Navegación era solo preliminar. Después de permanecer además tres meses en el mar, el Oficial era sometido a un examen preliminar a bordo, de Artillería y Torpedos, seguido de uno final de Ingeniería en Portsmouth. Después seguían un corto curso en Portsmouth de Artillería, Torpedos y Navegación con un examen final de cada uno. Uno o más instructores navales serían utilizados a bordo en cada escuadra para trasladarse de un buque a otro conforme se les necesitase. Bajo ésta reglamentación la escuela estaba reintroducida con el nombre de "Instrucción Teórica".

Es un hecho que la instrucción teórica tenderá a consolidar los principios adquiridos en Dartmouth y a ejercitar la aplicación de problemas técnicos. Estos serán dados por el Instructor Naval (llamados Oficiales instructores), reintroducidos en la actualidad en los buques que se hacen a la mar. Estos Oficiales dirigen los

cursos de Telegrafía inalámbrica, Balística, Material de Artillería etc.; de manera que más tarde estarán, éstos, capacitados para reelevar a los oficiales especialistas en los trabajos técnicos, por estar mejor preparados en razón de su entrenamiento y experiencia. También se dá un curso de humanidades.

Mi impresión personal es la de que, aun cuando la Escuela a bordo, indudablemente obstaculiza el entrenamiento práctico, ésto es inevitable si nuestros oficiales han de ser debidamente educados. No podemos esperar que un joven de esa edad, pase 2 y $\frac{1}{2}$ años sin escuela, y retener aun los muy indispensables conocimientos científicos y matemáticos que ha adquirido en Dartmouth. Los cursos en tierra son también muy necesarios y estoy muy satisfecho de ver que han sido introducidos.

El entrenamiento de Ingeniería en los Guardiamarinas de cubierta, está ahora limitado a proporcionarles los conocimientos de:

- a) Condiciones obtenidas en el departamento de máquinas.
- b) Organización del Departamento de máquinas.
- c) Restricciones a que estan sujetas las máquinas.

Así, después de mucha consideración, experiencia y reconsideración, regresamos al Oficial de cubierta que es marinero, navegante, artillero y torpedista. Cuando éste Oficial llegue a ser Jefe, será en mi opinión tan buen estratégico como táctico.

El Guardiamarina de máquinas, al dejar su buque de instrucción va directamente al R.N.E. College en Keyham para seguir ahí un curso en el "Vernon" que dure 4 años, es decir, once trimestres en Keyham y uno en el "Vernon" en Porstmouth. Este comprende un Manual práctico de Máquinas marinas y trabajos eléctricos en taller y un curso de Dibujo, además un curso do lectu-

ras sobre ingeniería náutica y eléctrica. La instrucción también incluye el estudio de materias técnicas en teoría y en laboratorio y además trabajos prácticos en pruebas de máquinas a vapor y eléctricas.

Además de esta instrucción sobre ingeniería, estos oficiales son instruídos en los deberes como Oficiales de División, y, además se les hace practica de comando. Una cierta instrucción se les dá sobre idiomas modernos, historia naval y ciertos principios de economía. Ellos ascenderán al mismo tiempo que sus contemporáneos de cubierta (véase el diagrama). Ahora, así como un pronto ascenso se consigue por un buen resultado en los exámenes, así también se corre el riesgo de ser expulsado si no se alcanza el requerido tanto por ciento. Un limitado número de éstos es seleccionado, como resultado del curso que Keyhman-"Vernon" con el objeto de llevar otro curso más adelantado de Ingeniería Náutica o Ingeniería Eléctrica; de esta selección, tan pronto es calificada se obtiene el ascenso al rango de Tenientes. Este curso posterior al de Keyham-"Vernon" tiene lugar en Greenwich.

Aquéllos que han cursado aquél más adelantado de Ingeniería náutica y Eléctrica, son elegidos para ocupar los altos puestos en el Almirantazgo y en los Arsenales. Los oficiales no seleccionados para éste curso superior, son embarcados y antes de ser confirmados como Tenientes, deben obtener un certificado que depende de las guardias en el Departamento de Máquinas, y una recomendación de su Comandante. Sin embargo si ellos no han tenido la oportunidad de obtener aquel certificado siempre serán ascendidos a su tiempo.

Una gran ventaja del presente sistema es que la instrucción recibida por los Oficiales de Cubierta, es muy superior a la recibida en cualquier Instituto Técnico Ci-

vil. Los Oficiales Ingenieros del Almirantazgo y los de nuestros Arsenales, están completamente preparados y capacitados para ser ocupados en los más grandes astilleros del país.

Estrategia, táctica y trabajo de Estado Mayor, son enseñados a los Oficiales de Cubierta en Greenwich, pero a mí me parece que los Oficiales con cierta antigüedad embarcados pueden hacer muchísimo en la instrucción estratégica de los jóvenes oficiales así como en el estudio de las flotas y bases de las Potencias Extranjeras. Esto lo pueden hacer ocasionalmente desarrollando problemas estratégicos y sometiendo su resultado al criterio de los oficiales de otros buques.

Es muy interesante llevar a cabo un problema estratégico, y es admirable como ciertos Oficiales lo realizan y como esto los hace estudiar intimamente libros especiales, que de otro modo nunca los verían. Todo lo que en esta dirección induzca a la competencia es seguramente lo más atractivo e instructivo, además de que fomenta la discusión. En una palabra, necesitamos algo que induzca a los Oficiales a dedicarse al estudio de esta rama de su profesión y que les haga interesarse por ella.

Táctica también es enseñada y constantemente ejercitada en las flotas. Un conocimiento de Táctica Naval, puede tener gran adelanto por medio de los juegos de guerra, que deben también ser estimulados. El Vice-Almirante, bajo cuyo mando tuve el honor de servir en la Gran Flota, frecuentemente presentaba a sus Capitanes pequeños problemas estratégicos para resolverse, y que les proporcionaba mucho placer.

Conocimientos Generales

Todos sabemos que el Oficial de Marina nunca completa su educación Naval.

Si él es un Oficial aprovechado estará siempre estudiando hasta su retiro y aun después.

Al mismo tiempo que hace sus estudios profesionales, tratará también de adquirir una buena ilustración general. El Oficial de Marina debería estar apto para terciar en cualquier discusión. El debe conocer todo lo que pasa en el mundo, debe comprender la naturaleza humana, cómo está gobernada y cómo se le debe gobernar. En su primitiva instrucción, antes de su calificación para alcanzar el rango de Teniente, él tiene tiempo para el estudio de otras materias profesionales, como un entretenimiento en sus horas de ocio, apesar de que el estudio de las materias técnicas le abarcará todo el tiempo.

Es ineludible que si un Oficial desea poseer una gran ilustración, debe trabajar mucho para conseguirlo. Los Oficiales antiguos embarcados, deben ayudarlos, fomentando y organizando discusiones. Las discusiones, dan facilidad al lenguaje, incita al estudio y hace éste interesante, pues sin un conocimiento de la materia lo incapacita a uno para intervenir en un debate.

Discusión.

—Vice-almirante Sir William Goodenough, K. C. B., M. B. O.: Estoy seguro de que todos hemos escuchado con sumo placer la lectura de ésta muy interesan se e importante materia.

Desearía en primer lugar, referirme a algo no actualmente tratado en ésta lectura, por ser de gran importancia; es el número de candidatos que en la actualidad, se han presentado para ingresar a la Marina. No debemos engañarnos, pero el hecho es, de que el número de candidatos para la Marina es cada vez más pequeño.

Por ejemplo, últimamente, para 55 vacantes hubieron 71 candidatos. Voy a mencionarles lo que me pasó en días pasados con una señora que tiene varios hijos; le pregunté que cuál de ellos estaba designado para la Marina, y ella me contestó "No hay porvenir para nuestros hijos en la Marina", yo, por consiguiente no pude contestarle nada, pero lo cierto es de que "No hay porvenir para este país sin la Marina."

No hay duda y es absolutamente cierto, lo que el lector ha dicho acerca de lo que se requiere para un Oficial de Marina, y a mi modo de ver, hay una cosa esencial y es la de habilitar a un Oficial de marina para obtener exigencias, particularmente en sus tempranos años de instrucción, y que su educación sea tal que le permita mañana estar preparado para comprender cualquier cosa, y no que más tarde, cuando él necesite aprender algo le haga tal impresión, que sea necesario un martillo para hacerlo comprender. Ahora el peligro de la demasiada rigidez en la educación profesional y en las otras materias a la edad temprana es, la de formar mentes de hombres dentro de un mismo molde, muy bueno por cierto, no dejándoles espacio para que puedan expandir su mente, lo cual es muy necesario.

Con relación a la edad de entrada, como el lector ha dicho, tenemos que hacer que la edad coincida con el término de su educación en los colegios elementales. Antiguamente, los jóvenes ingresaban a un colegio público (instrucción media) a una edad más temprana; gradualmente los maestros de los colegios privados (instrucción primaria) han ido persuadiendo a los padres para que dejen a sus hijos un poco de más tiempo en éstos, y, entonces los maestros de los colegios públicos, han conseguido lo mismo, de modo que los alumnos pasan a las universidades a una edad más tarde. Los maestros son muy bue-

na gente, por cierto, pero después de todo, si nosotros hemos estado propiamente educados, y si nosotros hemos tenido la suficiente afición y propio pensamiento de nuestra profesión, sabemos muy bien que es lo que se requiere, y de todos modos nosotros pensamos hacer casi la misma cosa. Por consiguiente, espero que nosotros no hemos de permitir que aquel cuerpo majestuoso y formidable de maestros nos impongan sus medidas.

—Capitán E. Altham, C. B.: Desearía decir algunas pocas palabras acerca de un asunto que cada día es más y más importante para la Marina, es decir, la educación aérea de su personal. Yo sé que hay mucha gente que tiene aun la idea de que, hablar sobre la "Educación Aérea de la Marina" es lo mismo que hablar sobre la "Educación Náutica del Ejército" pero yo creo que la mayor parte de nosotros no estamos de acuerdo con este modo de pensar. El lector nos ha recordado aquellos días en que los cañones de nuestros buques eran manejados por soldados y que los marineros solo servían para la parte náutica del buque. Este estado de cosas, como todos sabemos, no dió buen resultado y el marinero tuvo que aprender a manejar sus cañones desalojando a los soldados del ejército de los buques. Ya hemos tenido combates bajo del agua, y en la superficie, pero los combates marítimos en el futuro serán encima del mar. El entrenamiento en todas las formas de combates marítimos, en mi concepto, deben ser coordinados. No deseo profundizarme mucho en este asunto discutible, es decir sobre el control administrativo de los servicios, pues es un asunto que está un poco apartado de la lectura, pero lo esencial es que los conocimientos de un Oficial Naval en el futuro, serán incompletos si no ha practicado no solamente en el mar y bajo del mar, sino, también, encima del mar. Estamos ahora en el punto donde los ojos

de la Flota (que estaban antes en las cofas de control o en las perillas de los mástiles y que ahora los tenemos en el aire) están desempeñados por Oficiales Navales, pero todavía estamos bien distantes de llegar a un sistema por el cual la marina en conjunto—no tomando en cuenta unos pocos expertos—posea una cierta instrucción acerca de trabajos navales en el aire.

Tan exclusiva es la acción en el aire, que los observadores navales, ni siquiera les es permitido aprender a volar. Yo creo, juzgando desde un simple punto de vista humanitario, que esto es un error, porque un observador toma doble riesgo: uno, que envuelve su piloto y el otro el suyo propio.

Volviendo desde el conocimiento especial al general aéreo de la Marina, nosotros hemos estado dedicados por muchos años al manejo de velas, masteleros etc. etc., por que eso nos daba un admirable entrenamiento del carácter.

El conferencista ha aludido tanto al carácter como al temperamento como importantísimos factores en el entrenamiento y educación del Oficial Naval. Los ejercicios de velas, sin embargo, han tenido que ponerse a un lado ante las necesidades de la conveniencia; pero yo no puedo concebir un mejor entrenamiento del carácter para el moderno Oficial como el conocimiento del vuelo.

En los tiempos antiguos nuestra mentalidad estaba educada para ejercitarse con los movimientos en la superficie del mar, es decir, a navegar a diez nudos. Los Oficiales Navales han tenido que pensar desde hace mucho tiempo en velocidades de cincuenta nudos, pero en la futura superficie, nosotros tenemos que tener Oficiales Navales que pueden pensar en velocidades de doscientos o más nudos, y, cómo han de hacer ellos si nunca se les ha dado oportunidad de viajar más rápidamente que lo que se

puede hacer en un Destroyer? Esto es una parte muy esencial de lo que se puede llamar la psicología de la Marina. Me parece a mí que el Oficial Naval debería tomar muy particularmente y con mucho interés el asunto del vuelo, puesto que esto es solamente una forma avanzada del bote a la vela, y todo Oficial Naval debe ser educado para ser, al menos, un adecuado, y así lo espero, entusiasta velero.

Yo estoy seguro que muchos de los presentes convendrán conmigo en la importancia que tiene el que nosotros consigamos tener Jefes de Escuadras y Flotas que tengan un conocimiento de las unidades aereas, las que indudablemente tendrán que manejar, del mismo modo que ellos manejan destroyes y submarinos: pero yo no puedo comprender cómo podrá un Oficial Naval mandar eficientemente una flota en el futuro sino tiene conocimiento personal en el manejo de las unidades y flotas aereas, del mismo modo que tiene el de cada otra unidad naval

El conferencista ha hablado de las tradiciones de la Marina. Yo creo que si la Marina va a ser aún toda una—todas sus unidades convergiendo hacia el mismo fin.— las mismas tradiciones deben ser mantenidas en cada unidad que va a tomar parte en la lucha, sea en el aire, en la superficie del mar o bajo ella

Finalmente, yo estoy muy sinceramente de acuerdo con lo que el lector ha dicho acerca del valor que tiene la facilidad de expresión. Yo estuve un año en la Escuela Naval de Guerra, cuando el curso para Jefes fué reabierto después de la guerra, y una de las cosas que me llamó más íchísimo la atención fué, lo mal equipado que estábamos, aun en asuntos de nuestra educación naval. La historia de la Guerra ha dado ejemplos de como el Oficial naval se encontraba obstaculizado, en su facilidad de ex-

presión, cuando él tenía que competir con los estadistas, hasta en el mismo manejo de temas conectados con su propio ramo. Para el mejoramiento del servicio, es esencial que esa parte de la educación del Oficial de marina, no sea puesta a un lado.

—Capitán de Grupo P. B. Joubert de la Ferté, C. M. G., C. V. O., R. A. F.: El Capitán Altham ha hecho una declaración con la cual yo no estoy de acuerdo, y quisiera preguntarle de donde obtuvo la información sobre la cual fué basada; por ser yo el individuo responsable por haber enrolado observadores navales para ser instruídos en la Fuerza aérea y por haber tratado de enrolar a Oficiales navales, como segundos, para que viniesen a aprender a volar, posiblemente yo pueda corregir un concepto erroneo de parte del Capitán Altham. En cuanto a la fuerza aérea, los hechos son los siguientes. Hay dos sistemas por los cuales un Oficial puede instruirse en cuestiones aéreas consideradas como esenciales por la Fuerza aérea, y a las cuales se refiere el Capitán Altham. Primero, un Oficial naval puede enrolarse como piloto por un período de cuatro años, adquiriendo toda la enseñanza que necesita desde el punto de vista naval, para llegar a ser uno de esos estratégicos del aire, que esperamos ver, entre los Jefes de alta categoría de la Armada, en el futuro. No supongo por un momento que el Capitán Altham considere que los actuales Oficiales Generales de la Armada deban aprender a volar, su edad (hablo con toda la debida deferencia) lo haría difícil para ellos y todos los que tuviesen 20 años de servicios no desearían hacerse oficiales de aviación. Segundo, después hay el observador naval, quien no está secundado, sino agregado, ambos son oficiales navales, pero a éste último solo se le instruye en la otra parte de la enseñanza aérea de la Armada, es decir, la observación. El, cuan-

do termina su instrucción, como dice muy bien el Capitán Altham, es uno de los ojos de la Armada. Cualquier observador, si desea aprender el ramo de pilotaje puede enrolarse en la Fuerza aérea por 4 años, solo con el propósito de aprender a volar. Estos son los hechos, y por consiguiente no puedo entender como puede decir el Capitán Altham que no se le permite volar a ningun Oficial naval.

—Capitán Altham: Se me permite contestar? El Capitán Joubert ha solicitado saber la fuente de la información para mi declaración, fué un Observador Naval quien acababa de habilitarse y quien se indignó al no ser permitido volar. Quisiera preguntar si actualmente existen pilotos navales nuevos, a quienes se propone habilitarlos para volar, o si solo se ha ofrecido la idea, y si efectivamente no hay ninguno que haya aceptado.

—Capitán de Grupo Joubert de la Ferté: Se propuso un plan y si ha fracasado, debe solamente atribuirse al hecho de que los Oficiales navales no desean secundarse. Lo sentimos muchísimo porque los Oficiales del Ejército se están presentando bajo las mismas condiciones. La idea es que conozcan nuestras dificultades los oficiales de los otros servicios y que se unan con nosotros en causa comun, pero sentimos mucho que los Oficiales de la Armada no se hayan enrolado en número considerable. Sostengo sin embargo que la declaración del Capitán Altham no fué del todo exacta, y me levanté meramente para corregirla. Desde nuestro punto de vista, estamos listos para enrolar desde el día de mañana a los Oficiales navales que deseen aprender a ser pilotos; por consiguiente, no es correcto decir que no se les permite volar.

—El Presidente: Nadie quiere estar cuatro años aprendiendo a volar.

—Capitán de Grupo Joubert de la Ferté; No, un año para aprender a volar y tres años para conseguir experiencia.

—Capitán Altham; entonces tengo razón cuando digo que no se está enseñando a volar a ninguno de los Oficiales navales.

—Capitán de Grupo Joubert de la Ferté; convengo, pero Ud. dijo que no se les permitía aprender a volar lo que es completamente diferente.

El Presidente: Antes de que yo solicite al Almirante Bernard que conteste, quisiera afirmar lo que ha dicho el Capitán Altham sobre la necesidad que tienen los Oficiales navales de expresarse correctamente. Creo que muchos convendrían conmigo en lo sensible que es, el no permitir que los oficiales navales sigan concurrendo a Cambridge. Yo pensaba que era una gran cosa mandar a los Oficiales navales a Cambridge, pero eso no fué más que un arreglo pos-guerra, para ayudarles a conseguir un poco más de educación, de la que no habían podido gozar por la guerra. La Armada tiene grandes esperanzas en que se establezca nuevamente la concurrencia a Cambridge, y que ésta Universidad permanezca abierta para los Oficiales navales por 2 o 3 sesiones cuando menos, para permitirles mirar al mundo de una manera distinta y facilitarles los medios para discutir y hablar con sus contemporáneos más jóvenes y conocer sus ideas.

En cuanto a la instrucción aérea iba a decir algo más o menos, en el mismo sentido en que se ha expresado el Capitán Altham. Creo que es la mayor lástima en el mundo, que un observador naval no pueda llegar a ser también un piloto; si desea serlo, sin tener que pa-

sar 4 años en la fuerza aérea. Nosotros necesitaremos Oficiales navales en la próxima guerra para trabajar en el aire junto con nuestros buques, no quiero decir aviadores o soldados quienes puedan volar, sinó Oficiales Navales verdaderos. Al fin de la guerra, tuve bajo mi mando 4 estaciones aéreas y sufríamos a veces por tener pilotos quienes no tenían idea alguna de la rutina naval ni de lo que debían hacer desde el punto de vista naval. Es necesario vivir constantemente entre buques para llegar a tener esa intuición que es necesaria para poder trabajar en el aire junto con los colegas en los buques. Toda la vida necesitaremos buques sobre la superficie para distintos objetos, y por consiguiente necesitaremos cruceros, submarinos y una fuerza aérea para cuidarlos. Es mi humilde parecer que la única manera de ser eficaces, es tener hombres navales en el aire para trabajar en unión de los hombres navales en los buques.

—Vice-Almirante Bernard: En respuesta digo: el Almirante Goodenough ha dicho que no conseguiremos suficiente número de candidatos para la Armada, en la actualidad, ni para Dartmouth ni para el sistema especial de entrada. Inmediatamente después de una gran guerra no me parece sino natural que no se presenten en el mismo número como antes de la guerra los candidatos para las fuerzas combatientes. La fascinación por luchar ha decaído hasta cierto punto y durante la última guerra, por supuesto, todos nuestros ciudadanos salieron a la guerra. No creo pues que en el futuro tengamos escasés de candidatos para la Armada. Actualmente entiendo que la provisión que conseguimos es suficientemente buena, Creo que es de mucha importancia que el tipo actual de Oficial de Marina debe ser estimulado. Tenemos nuestras tradiciones, hemos sido educados a adorar la lealtad y la competencia y me parece que sería

muy lastimoso si los Oficiales navales enrolados bajo las condiciones actuales no dominaran sobre los que entran al servicio por otros medios, para asegurar que el espíritu naval no sea afectado de ninguna manera por el ingreso en gran número de gente de otras fuentes. El mismo espíritu se encontrará en la gente de proa. Me acuerdo haber oído cuando estaba a bordo durante la guerra a un Oficial de mar decir a un marinero. "Lo que tienes que aprender mucho es, que no hay nada imposible en la Armada Británica." Ese es el espíritu que deseamos conservar. Lo tenemos entre los actuales hombres y Oficiales y no podemos perderlo por nada.

Con respecto al programa de 1903, acepto la corrección del Almirante Godenough, pero no hay duda que el Comité Douglas, contempló y recomendó en 1905 una clase de Oficiales para llevar a cabo todos los deberes que yo he puntualizado, cada uno de los Oficiales debía tener especial conocimiento de una materia y en general de las otras. Estoy muy satisfecho de que las necesidades de que yo he significado esten aprobadas por un Oficial tan distinguido como el Almirante Goodenough que ha tenido tanta experiencia en la educación naval.

Respecto al peligro de que los Oficiales Navales lleguen todos a ser vaciados en un mismo molde podemos alegar que: en los antiguos tiempos cuando los buques estaban fuera en el mar largo tiempo, y cuando no veíamos mucho las playas, y careciendo de Telegrafía inalámbrica, no había el peligro de que los Oficiales Navales se convirtieran en simples rutinarios; pero ahora cuando nosotros permanecemos tanto tiempo anclados, estando en contacto con la comunidad civil en general, yo creo que el peligro no es tan grande y que ha de ir desapareciendo.

Ahora, refiriéndonos a que nosotros no debemos

permitir ser dictados por los Directores de Colegios, yo no puedo ver como nosotros en la Armada podemos reclamar algún derecho para intervenir en el sistema educativo del país; yo creo que tenemos que aceptar el sistema educativo de tierra, tal como existe y obtener lo mejor posible de él al escojer nuestro material para amoldarlo a los Oficiales navales.

Yo convengo enteramente con todo lo que ha dicho el Capitán Altham. La cuestión de que si pueden o no en el presente tiempo los Oficiales Navales ser educados en aviación, me parece un punto muy nimio; la cuestión aquí es la de principio. Me parece que nosotros también deberíamos tener nuestros cañones manejados por los de la Real Artillería, tanto como nuestro servicio de aviación por gente de otros servicios. Si el principio del Ministro del Aire, debe aceptarse, nosotros también debemos reclamar en la Marina, el manejo de todos los servicios aéreos en el mar. Nosotros podemos decirles a ustedes, "no tienen nada que hacer en el mar; nosotros les manejaremos sus unidades aéreas en el mar". También el Ejército, puede decirnos que nosotros no tenemos nada que hacer con los servicios de Guarnición Naval. Un antiguo y gran servicio como el de la Marina, con sus magníficas tradiciones no puede mientras mantenga su virilidad aceptar el principio de que parte de su trabajo sea desempeñado por gente de otros servicios. Nosotros tenemos que maniobrar en el aire, así como otros desempeñan sus funciones en sus propios servicios. Los otros servicios tienen su papel que desempeñar sea en el aire. Séanos pues permitido ejecutar nuestros trabajos y ser responsables por él. ¿Cómo podemos ser responsables por nuestra labor si tenemos otra gente que desempeñe parte de ella? El aviador naval del futuro debe ser capaz de pensar en lenguaje naval y debe en-

tender los métodos e ideales navales. El Almirante en Jefe debe conocer la clase de hombres que maneja. En las futuras guerras navales será de tanta importancia, como la artillería de hoy día. Nosotros tenemos que usar el aire para reconocimientos y para el combate. Mi modo de pensar para las batallas navales del futuro es que principiarán con los aviones por ambos lados y que cuando ellos hayan tenido un encuentro, los buques a flote entrarán en acción. De todos modos, por muchos años aun los aviones que vayan a combatir en el océano, serán trasportados a bordo de los buques. El doble control ha sido siempre un fracaso, y yo no puedo creer que el país se satisfaga con dejar las cosas tal como se encuentran en el presente. Creo que con el tiempo, conforme a las necesidades que hemos manifestado, el país está obligado a realizar que la Marina deba manejar su propio servicio aéreo, tanto como sus otros propios servicios.

Rama Ejecutiva

Edad Promedio

Admisión Dartmouth	13 $\frac{1}{2}$	}
Viaje de instrucción	17 $\frac{2}{12}$	
Guardiamarina	17 $\frac{9}{12}$	
Sub-teniente interino	20 $\frac{1}{12}$	
Sub-Teniente	21 $\frac{1}{12}$	}
Teniente	22 $\frac{1}{12}$	

Rama de Ingeniería

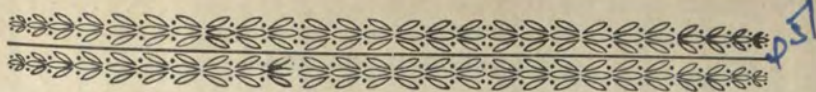
Edad Promedio

Sub-Teniente interino (M)	20 $\frac{1}{12}$	}
Sub-Teniente (M)	20 $\frac{7}{12}$	
Teniente (M)	22 $\frac{1}{12}$	

Sistema Especial de Entrada

Edad Promedio

Cadete	18	}
Guardiamarina	19	
Sub-Tte. interi.	21 $\frac{1}{3}$	
Teniente	23 $\frac{1}{3}$	



Puéde mejorarse las condiciones del
marinero de segunda clase que entra
a formar parte del personal en la Escuadra?
Una sugestión.

Por el Capitán de Corbeta de la Marina Americana E. M. Willtaus.

Por regla general el marinero de 2^a, tal como se le recibe actualmente en la Escuadra, ignora casi por completo la clase de vida que se lleva en un buque y cuál debe ser su servicio a bordo; aunque puede ser muy verificado en todo aquello que se refiere a la vida en los cuarteles o puestos de entrenamiento. Estos muchachos aparecen muy a menudo como aturdidos cuando entran por primera vez en un buque.

Una vez que el individuo, nuevo en el servicio, es embarcado, se encuentra como absorbido dentro de la gran compañía del buque y no hay tiempo suficiente para enseñarle los rudimentos de marinería, vida naval y sus deberes. En un buque grande debe aprender artillería. En buques pequeños se le tiene ocupado en comisiones o puestos secundarios. En la mayoría de los buques, tan pronto como manifieste poco saber y que es flojo para aprender, los oficiales de mar toman poco interés

en él y el trabajo de mayor responsabilidad que se le confía es barrer la cubierta o cuidado de los pañoles.

El lugar ideal para entrenar marineros era antes, el buque escuela.—Ahora que no tenemos estos buques especiales para este objeto, parece que lo más adecuado es el buque de guerra fuera de servicio, tal como se expondrá más adelante.

En buques pequeños donde los nuevos pueden ser vigilados cuidadosamente y los atrasados puedan ponerse bajo la vigilancia de un buen oficial, se puede obtener como resultado, excelente personal en poco tiempo.

Se ha publicado, últimamente, para el servicio un plan de entrenamiento del Comandante de uno de los buques de guerra, en el cual está explicado que, el sistema empleado en ese buque consiste en organizar con el nuevo personal una división de entrenamiento con instructores especiales y tenerlos en esa división hasta que hayan recibido instrucción suficiente que los capacite para servir de algo en la organización de un buque. Este parece ser un método excelente y tal vez el único satisfactorio en las condiciones actuales. Este artículo recomienda, para el objeto de entrenar reclutas, un buque de guerra fuera del servicio, o sinó un crucero acorazado del cual se haya sacado toda la artillería. En las primeras etapas del entrenamiento no son necesarios los cañones; eso vendrá después en los buques en servicio activo. Este buque de entrenamiento debe estar amarrado o fondeado. Si es posible el buque debe estar por lo menos a media milla de cualquier desembarcadero. El equipo y material para este buque debe componerse de lo siguiente: *Botes*. A cada lado del buque se debe colocar tantos juegos de pescantes como se pueda. Debe haber un bote ballenero por cada juego de pescantes. Se prefiere este bote ballenero por ser el único bote

grande de remo que se usa actualmente en servicio y porque todos los botes salvavida a remo son ballenóros.

Dos veleros a motor de 50 pies para aprovisionamiento.

Dos botes para ser remolcados con provisiones y navegar a la vela.

Un bote motor para el uso de los Oficiales.

El número de botes a motor es reducido porque así se enseña a los reclutas a manejar el remo y la vela haciendo viaje de servicio o rondas, servicio de correo y todo viaje ordinario en el cual no se requiera rapidez.

Winches: Se debe usar las grúas ordinarias para izar los botes grandes. Es preferible izar los botes ballenóros a mano, teniendo para casos de emergencia las grúas conectadas a los Winches de cubierta.

Mecanismo del timón: Se necesitará sobre el puente una rueda de timón de tamaño natural sin que esté en conexión con el servomotor del timón del buque, pero sí engranada al sistema del indicador de gobierno. De este modo, el timonel se verá obligado a mantener la proa del buque en un rumbo dado que se seguirá sobre una carta simulando el compás de gobierno. Esta carta de navegación debe ser manejada por medio de un motor.

Puertas estancas, escotillas estancas, portas, Tapas de combate, etc., Cada pieza del equipo especial, *mamparos, grampas o dogo* etc. deben estar marcados con su nombre, y el de sus partes principales.

Por ejemplo:

Márquese los mamparos así:

- a) Este es un mamparo estanco.
- b) Este es el mamparo estanco No. 6.
- c) No debe tener nunca ningún agujero, excepto

portas, puertas, lumbreras que deben ser estancas cuando están cerradas.

d) Donde hay tubos, alambres, o cañerías las conexiones deben estar herméticamente cerradas. a prueba de agua.

Márquese cada diez cuadernas.

a) Esta es una cuaderna trasversal.

b) Esta es la cuaderna No. 30.

Márquese las puertas:

a) Puerta de aire.

b) Consérve la empaquetadura de jebe y cantos de las puertas, libre de aceite o pintura.

Este plan general de marcar debe seguirse en todo el buque. De este modo parecerá mas bién un museo que un buque de guerra; pero estas marcas deben dejar huella en la memoria de los marineros, y probablemente serán de más efecto que muchas horas de palabrería. Algunos letreros como: "no pise la pintura"—"eche las colillas de cigarros en la escupidera",—"eche la basura en las latas para este objeto"—Serán de grande ayuda—Así como entre otros: "No cuelguen nunca sus coys en la tubería, pues esto puede ser causa de escape de vapor, agua o aire, que son peligrosos"—Se debe colocar en los diferentes compartimentos del buque, disposiciones de seguridad de toda clase.—Estas disposiciones deben ser redactadas en estilo sencillo y en forma que se pueda leer muy facilmente, agregando si es posible grabados a manera de ilustración.

División principal del buque: Las divisiones A.—B. C.—D. del buque deben estar marcadas en los mamparos y cuadernas, así como también las cubiertas y compartimentos con sus números respectivos y con explicaciones de el por qué de estos números.

El Puente: Además de la rueda del timón, el puente debe estar provisto del equipo correspondiente, todo perfectamente marcado con sus letreros, indicando el nombre, funcionamiento, manera de operar y todo lo que no debe hacerse. Además de lo expuesto el puesto de guardia del Puente debe tener flechas o cuadros pintados indicando el rol de los diversos objetos.

Puestos de guardia: Deben tener cuadros similares a los que hemos descrito, con instrucciones referentes a los deberes del centinela y de su guardia, cómo debe informar etc.

Lo expuesto anteriormente da una idea de lo que se debe hacer con el material a fin de enseñar a los marineros. Muchos otros detalles vendrán después por sí solos a medida que se progresa en la preparación del buque. Debe tenerse en cuenta que todas estas instrucciones, hasta el último detalle, deben llevarse al pie de la letra incluyendo la pintura. Allí debería haber una cubierta aparejada con cabillero, tablada de jarcias, bancos para veleros, muestrario de nudos, amarras, resortes, enpaquetaduras etc. Estos muestrarios deben ser distribuidos en todos los espacios habitados, con cabilleros a la mano para practicar en los momentos desocupados.

El personal para manejar este buque escuela, requiere especial consideración. Los Oficiales que tengan que estar en contacto íntimo con los marineros en entrenamiento deben seleccionarse por su habilidad, para manejar gente, y por su tacto y cualidades disciplina-rias.

El personal de oficiales debe ser el siguiente: Un Capitán de Corbeta Comandante; también hará las veces de Oficial ejecutivo y debe ser responsable ante el Oficial de Comando de la estación de entrenamiento en lo que respecta al personal. El llevará el registro de reclu-

tamiento y debe firmar los partes sin tener que apelar al Jefe de la estación. Debe tener autoridad para hacer trasbordos a la estación y tener a su cargo todos los reclutas del buque. Los arrestos serán impuestos por el Jefe de la estación.—Un Teniente segundo, ayudante del Jefe ejecutivo.—Un Oficial de navegación.—Un Teniente 1o.—Un Jefe maquinista Oficial ingeniero.—Cuatro Oficiales de mar oficiales de división e instructores a cargo; por lo menos dos de estos oficiales deben ser contra maestres.—Un Teniente del cuerpo médico.—Un Teniente segundó o alferéz, Oficial de administración.—Un furriel ayudante del Oficial de administración.—Un carpintero ayudante del primer Teniente.

Los Oficiales de mar deben seleccionarse con cuidado y deben escojerse los hombres que se destaquen por su viveza, habilidad para enseñar, apariencia personal y porte militar. Antes de dárseles estos puestos deben pasar exámenes de tal naturaleza, a que los califique para poder instruir; los exámenes deben hacerse a bordo del mismos buques escuela y ante personal competente que sea capaz de juzgar.

Suponiendo que hubieran setecientos reclutas en el buque en todo tiempo; la organización del buque y la distribución del personal debe ser la siguiente:

La compañía del buque debe dividirse en 12 divisiones principales, a saber:

1a. división—	División	de	cubierta.	Entrenamiento
2a.	”	”	”	”
3a.	”	”	”	”
4a.	”	”	”	”
5a.	”	”	”	”
6a.	”	”	”	”
7a.	”	”	”	”

8a. { 8. M. maquinarias }
 { 8. B. calderos } División de Ingenieros
 { 8. A. auxiliares }
 { 8. E. electricidad }

- 9a. División.—Administración
 10a. División.—Ciertas ramas especiales.
 11a. División.—División médica.
 12a. División.—División de navegación.

El personal del buque se puede distribuir en el siguiente cuadro:

	Oficiales de Mar de Cargo	Oficiales de Mar de 1a. 2a. y 3a.	Personal no graduado ni de máquinas	Personal de máquina no graduado	Reclutas	Totales
Instructores, o personal relacionado con el entrenamiento	7	43				50
Dotación, personal no relacionado con el entrenamiento	12	150	54*	40		256
Reclutas para entrenamiento					700	700
Totales	19	193	54	40	700	1006

(*) Incluye cornetas, cabos de sanidad, mayordomos de oficiales, cocineros y sirvientes.

Este personal de 256 hombres puede reducirse, suprimiendo algunos pañoleros y reduciendo personal en la división de administración.

Volviendo al tiempo en que el recluta llega por primera vez a la estación de entrenamiento se le debe poner por unas tres semanas, aislado en el depósito de

entrenamiento. Durante este período recibirá la instrucción que corresponde a infantería. Tan pronto como este período sea completo, se debe enviar a los reclutas a una estación de reunión donde esperarán su trasbordo al buque escuela.

Mientras está aislado en el cuartel se le debe vestir e instruir en lo siguiente:

- a) —Cómo debe cuidar su ropa.
- b) —Cómo debe presentar la ropa de cama y sacos para la inspección.
- c) —Ejercicio de infantería sin armas, seguido de ejercicios de infantería con armas.
- d) —Ejercicios de sección y compañía.
- e) —Etiqueta militar, saludos etc.
- f) —Deberes y disciplina.
- (g) —Lo que se refiere al servicio; bajas, conscripción, reenganche.
- h) —Costumbres navales.
- i) —Lo que debe esperar cuando va a bordo.

Todos los lunes, se enviará una clase de reclutas al buque escuela y todos los sábados la clase ya graduada será enviada a la estación de reunión para su embarque en algún buque. En espera de la llegada de los reclutas nuevos, debe haber, por lo menos un Oficial para recibirlos, un contramaestre y seis oficiales de mar.

Los nombres de los reclutas deben enviarse de antemano al buque escuela para que se les tenga listas sus libretas que le serán entregadas y habrá un oficial de mar listo para hacerse cargo de cada 17 reclutas. Este oficial de mar debe servir como guía y de ejemplo durante todo el curso de la instrucción.

El curso de entrenamiento debe ser progresivo e intenso y debe ser planeado con semanas de anticipación. El plan general del curso es el siguiente:

Semanas	Objeto	Observaciones
PRIMERA	Familiarizar a los reclutas con el buque, explicarles la vida a bordo. Puestos para zafarranchos. Zafarranchos. Inspección de coy y sacos.	Enseñarles en tal forma que de las cosas que aprenden no les quede duda. Mostrarles sobre el buque, explicarles cada cosa, les cuidados de los puestos en zafarrancho la primera semana, haciéndoles ver la seguridad y el orden antes de la rapidez. Enseñarles a limpiar sus uniformes y conservarse ellos mismos limpios.
SECUNDA	Maniobra de cabullería. Velas. (*) Heaving-lines, bolear la sonda. Botes. Inspeccionarlos. Inspección de saco y coy. Examen del trabajo de la semana.	Bajo esta maniobra se incluye tuercas, botes, remolcador etc. Bajo botes se incluye, nomenclatura, tipos, mecanismos, construcción etc.
TERCERA	Maniobra de cabullería. Velas. Maniobra de cubierta. Deberes de serviolas y deberes en guardias. Inspección de saco y coy. Zafarrancho. Examen del trabajo de la semana.	Bajo maniobra de cubierta toman las diferentes partes del buque y se les explica el trabajo de aquellas partes.
CUARTA	Botes de remo. Maniobra de cabullería. Guardias de mar. Inspección de saco y coy. Zafarrancho. Examen del trabajo de la semana.	Cuando no haya guardias de mar, poner a la gente en guardias de mar como si se estuviese en viaje. Tener a los serviolas dando informes lo mismo que en la mar.
QUINTA	Maniobra de cubierta. Anclas. Compas corredera y sonda. Gobierno. Botes de remo. Inspección de saco y coy. Zafarrancho. Examen del trabajo de la semana.	Como gobierno, tener a la gente usando el compás y la caña de gobierno.

(*) Práctica de atracar y desatracar a un muelle o a la escala.

Semanas	Objeto	Observaciones
SEXTA	Maniobra de cabullería y cubierta. Guardias de mar. Botes a la vela. Inspección de saco y coy. Zafarrancho. Examen del trabajo de la semana.	
SETIMA	Guardia de mar. Zafarrancho. Examen de todo el curso. Inspección preparatoria para su frase.	

Todos los sábados, el Oficial ejecutivo emitirá una lista detallada a cada instructor donde se indicará las materias que debe enseñarse la semana siguiente. Esto proporcionará a los instructores una oportunidad para estudiar un plan de procedimientos.

El orario para los reclutas debe ser el siguiente:

Horas	LUNES MARTES JUEVES	MIERCOLES	VIERNES	SABADO	DOMINGO
4-45	(1) Despertar: cabos de Mar, corneta y Oficiales de Mar encargados.	(2) Como en la (1)	(3) Como en la (1)	(4) Como en la (1)	(5) Como en la (1)
5-00	Diana-Trinca y estiba coys.	id.	id.	id.	id.
5-15	Baños de ducha general. Café despues del baño. Ejercicios físicos.	id.	id.	id.	id.
6-15	Trabajo mecánico. Lavado y policia de una parte del buque.	id.	Principia el día de descanso.	id.	id.
7-25	Tropa. Distribución.	id.	Como en la (1)	id.	id.
7-30	Rancho. Desfile a rancho. Se encienden los mecheros para fumar	id.	id.	id.	id.
8-15	Trabajo mecánico. Se apagan mecheros. Policia del buque para la revista. Limpieza de metales.	id.	Permanecen los mecheros para fumar encendidos. Continua el descanso hasta las 4h.	id.	id.
9-00	Fagina. Cambiarse con la ropa del día, para la revista.	id.			id.
9-15	Formación para la revista e inspección del personal por el oficial encargado.	id.			Formación para la revista e inspección del personal por el 1er. Comandante. Después de la inspección se encienden mecheros para fumar.
9-30	Llamada a ejercicios.	id.			
10-00					Servicio Divino. Después fumar.
11-30	Fagina. Se encienden mecheros para fumar.	id.			

Horas	LUNES MARTES JUEVES	MIERCOLES	VIERNES	SABADO	DOMINGO
11-45	(1) Distribución.	(2) Como en la (1)	(3) Como en la (1)	(4) Como en la (1)	(5) Como en la (1)
11-55	Tropa.	id.	id.	id.	id.
12-00	Rancho. Desfile a rancho.	id.	id.	id.	id.
1-00	Trabajo. Apaga mecheros para fumar. Llamada para ejercicios.	Llamada a ejercicios. Disponer coys y sacos para inspección. Lavado de coys y sacos en miercoles alternados. Se encienden mecheros para fumar despues de la inspección.	Continúa el descanso.	Llamada de francos. El permiso termina a medianoche en el embarcadero.	id.
4-00	Fagina. Se encienden los mecheros para fumar.		Cambiarse con la ropa del día.		
4-30		Llamada de francos. El permiso termina a media noche en el embarcadero.		Como en la (2)	Como en la (2)
5-15	Distribución.	Como en la (1)	Como en la (1)	Como en la (1)	Como en la (1)
5-25	Tropa.	id.	id.	id.	id.
5-30	Desfile a rancho.	id.	id.	id.	id.
7-00	Retreta. A sacar los coys de sus batayolas.	id.	id.	id.	id.
7-15	Cinema cuando así lo deseén.	id.	id.	id.	id.
8-55	Atención.	id.	id.	id.	id.
9-00	Silencio.	id.	id.	id.	id.
9-05	Taps. *	id.	id.	id.	id.

(*) Toque ejecutivo del silencio.

Se notará que este plan no contiene muchos ejercicios ni instrucciones. Se comprende que muchos trabajos prácticos que no se pueden enseñar durante los períodos cortos para ejercicios se aprenderán a medida que se vayan haciendo los trabajos diarios bajo la dirección del oficial de mar correspondiente.

De las divisiones de entrenamiento se destacará diariamente una división de trabajo. Esta división responderá a todas las llamadas y hará el servicio de botes que le corresponde a la división efectuando las maniobras de viajes a la vela o a remo.

El progreso de los reclutas debe ser observado cuidadosamente. Tan pronto como se inscribe debe abrirse su libreta de servicios. Al llegar a la estación de deberá tener hecho un "registro" especial de entrenamiento, del cual se pasará en globo al registro de su libreta una vez terminado el entrenamiento.

Faltas pequeñas cometidas durante el período de entrenamiento deben ser eliminadas antes de que el recluta haya terminado su curso. Las faltas serias deben ser anotadas en la libreta de servicios y el Comandante decidirá en tales casos.

Sugerimos la tabla que va al pie para el periodo de entrenamiento.

No se ha tomado ninguna medida para entrenar gente para el personal de ingenieros pues se comprende que un buque equipado con material de ingeniería es lo mejor para este objeto. Las cosas que aprenderá el personal de cubierta serán las mismas que requiere un ingeniero.



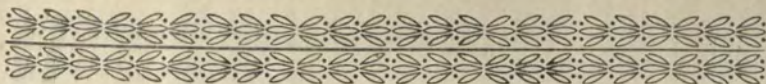
No se puede esperar que este sistema sea una cosa acabada pero se supone que siguiendolo se obtendrá individuos mejor preparados para el servicio que los que actualmente se recibe de las estaciones de entrenamiento.

PLANILLA DE ENTRENAMIENTO

Estación de Entrenamiento en.....

Nombre Servicio N°: Fecha de entrada al servicio: Lugar de entrada: Aceptado para el servicio en: Acreditado en el Distrito..... Estado de: Servicio Militar anterior: Ciudadanía: Certificado: Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Dirección de su hogar: Pariente cercano: Relaciones: Dirección del pariente cercano: 	Empleo pedido al darse de alta: Fecha de recibo en la estación: Fecha de entrenamiento: Fecha de recibo al buque de entrenamiento: Fecha en que terminó el entrenamiento: Razón para terminar el entrenamiento: Accendido a: Fecha: Ascenso considerada en la planilla de servicio: Columnas 10, 11, 12 Traslado a: Fecha: Traslación considerada en la planilla de servicio: Fecha: Planilla término: Comandante.....
--	---

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	Conducta	Castigo	Firma del 1er. Comandante	
Notas finales de semana	Caballería	Manobra de cubierta	Guardia de mar	Botes	Saco	Coy	Presencia	Atención	Promedio semanal	Sobriedad	Obediencia	Firma del oficial de guardia			
Promedio final															



TEMAS INTERNACIONALES

Por Charles Gordon Davy
Capitán de Navío, Director de la Escuela Naval del Perú

El plan del Comité presidido por el General Dawes.

Después de más de cinco años desde que se firmó el Armisticio, quedó claramente demostrado, de que no se había podido llegar a ninguna solución en el trascendental problema de las reparaciones. Por muchas razones: políticas, raciales, militares, económicas y psicológicas; los estadistas reconocieron esta verdad triste y de consecuencias, que hería la vida social y económica de todos los países del mundo. Era, pues, necesario buscar otro sistema que pudiera contar con la cooperación de todos los interesados, y que a la vez asegurara la estabilidad. Fué esencial encontrar un sistema factible. Seguir el antiguo camino significaba simplemente el desastre internacional.

En Diciembre de 1922, Mr. Hughes, en un discurso pronunciado en New Haven, dijo:

“Debe haber un modo para que los estadistas se pongan de acuerdo sobre la cantidad que Alemania *puede* pagar, porque, a pesar de todos los reclamos, este es el

límite de la satisfacción. Debe haber un modo de determinar este límite y un plan financiero con el que se consiga resultados inmediatos, y según el cual, las naciones Europeas puedan creer que por sus esfuerzos mutuos y sinceros queden colocados los cimientos para alcanzar en lo posible, la prosperidad a que tienen derecho según la escala de sus industrias respectivas.....¿Por qué no invitar a algunos de los más expertos y más autorizados en estos asuntos—hombres de tanto prestigio, honor y experiencia, que sus recomendaciones y consejos serían recibidos como los mejores que fuesen posibles adquirir entre los países del mundo?”

Lo que sugirió el señor Hughes ha sido realizado, y aún algo más—hombres del más alto “prestigio, experiencia, honor y competencia”, han presentado un plan factible (o que debe ser factible) para llevar a cabo el problema mundial de las reparaciones. En estos días los representantes de los países interesados han adoptado—felizmente—, con excepciones insignificantes, el plan llamado “Dawes”. Desde el Armisticio, es este el más importante suceso histórico, y sus influencias se apresiarán durante los siglos venideros.

Los puntos fundamentales del plan.

Todo el plan depende de dos distinciones de suma importancia entre,

- (1) Los pagos que hará Alemania a los aliados van a realizarse en Alemania y con moneda alemana, y
- (2) La transformación, por los aliados, de estos pagos a moneda extranjera.

La esencia del plan, en términos muy generales, es como sigue:

En parte con las ganancias de los ferrocarriles e in-

industrias (en forma de intereses sobre acciones entregadas a los aliados, y en parte con impuestos, Alemania pagará a los aliados en moneda alemana, durante los primeros cinco años (el período de reconstrucción) sumas designadas por el Comité mismo. Estos pagos se aumentarán gradualmente, hasta que, en el quinto año alcancen un pago *normal* de 2.500.000,000 marcos oro al año.

En este punto el "índice de prosperidad" entrará en vigencia (más tarde explicaremos este índice o coeficiente.) Si este índice indica un aumento de prosperidad, entonces los pagos (siempre de las mismas fuentes) deberán aumentarse cada año sobre el normal en poco más o menos la mitad del porcentaje del aumento indicado por el índice. Esta condición debe durar cinco años.

Al terminar el segundo período de cinco años descrito en el párrafo anterior, los pagos anuales se aumentarán en proporción *directa* a los aumentos en la prosperidad según el índice anual.

Todos estos pagos son domésticos, es decir entregados a los aliados en Alemania y en moneda alemana. Es solamente este hecho el que los hace seguramente posibles, pues si fuera obligatorio efectuar estos pagos en moneda extranjera, o si los aliados al recibir estos pagos los cambiasen en efectivo extranjero, sin restricción ni reglamentación alguna, sería imposible efectuar el balance, no habría estabilidad en los cambios internacionales, y muy pronto los pagos mismos cesarían inevitablemente. Para evitar este desastre el plan exige que los pagos solo podrán ser transformados a moneda extranjera únicamente entre límites que aseguren la estabilidad de la moneda alemana.

Si los pagos no pueden ser transformados con seguridad, y si por esta razón se llega a tener una acumula-

ción no menor de 5.000,000,000 de marcos oro, entonces según el plan, se reducirán los pagos hechos por Alemania en cantidad suficiente para detener el aumento de los pagos acumulados y no transformados.

Habrá un nuevo "Banco de Emisión" y por consiguiente una nueva moneda para Alemania. Habrá además:

(a) Arreglos para la entrega temporal a poder de los aliados de las acciones ferroviarias e industriales.

(b) Un préstamo internacional a los alemanes de 800.009.000 marcos oro, para facilitar la iniciación del "Banco de Emisión", y también para dar más facilidades a los alemanes en los arreglos de sus primeras entregas.

(c) Control (por el Comité) de ciertas rentas públicas como *garantía* del préstamo internacional y de los pagos mismos.

(d) Habrá una organización para supervigilar el cumplimiento de este tremendo plan y los detalles de su complicado mecanismo.

Es de llamar la atención sobre el hecho de que no se fija el monto total de las reparaciones. Todo depende de la capacidad para pagar, claramente demostrada durante el desarrollo del plan. Lo esencial del plan es el *restablecimiento* de la confianza financiera; el plan está basado en ello. No se fija tampoco en él la duración del sistema, y es mejor así.

Notas Profesionales

ELEVACION Y ALCANCE DE LOS CAÑONES BRITANICOS

Por Héctor Bywater

(Traducido del Scientific American)

El valor militar de la mayor elevación de los cañones de grueso calibre en los acorazados es un asunto sobre el que hay gran discusión en los Estados Unidos.

El interés público fué primero atraído por publicaciones, al parecer provenientes del Navy Department, en que se decía que los acorazados ingleses de pos-tratado tenían, por término medio, un mayor ángulo de elevación que los buques americanos y por consiguiente que los primeros tenían varios miles de yardas más de alcance. Esta superioridad inglesa era debida, se alegaba, a alteraciones hechas en los montajes de sus torres desde la guerra, cierto tiempo después que entraron en servicio. Debido a la influencia de estas ideas el Congreso fué obligado para dar fondos para modernizar la flota de batalla y particularmente sus torres, para facilitar disparar a la máxima distancia, anulando así la supuesta superioridad inglesa. Después que el dinero se votó, el Gobierno Británico anunció por medio de las vías diplomáticas usadas, que ningunas alteraciones del carácter indicado se habían hecho. Esta declaración categórica fué aceptada a la vez por las autoridades navales americanas y el tono cortés de la respuesta del Secretario Roossvelt, se apreció mucho en Inglaterra. Sin embargo, prevalece la convicción en el Navy Department sobre el mayor alcance de tiro de los ingleses y de acuerdo con esto se ha propuesto el plan de aumentar la elevación de los cañones en 13 buques: Utah", "Arkansas", Wyoming", "Pensilvania", "Arizona", "Oklahoma". "Nevas-

da", "New York", "Texas", "Mississippi", "Idaho" y "New Mexico".

No parece inoportuno hacer un breve bosquejo de los aspectos técnicos de esta cuestión desde el punto de vista de un estudiante naval inglés. Natural sería dar a la batería principal el límite extremo de elevación practicable: por ejemplo 42 o 43° equivalente a la máxima distancia, en la mayoría de los casos, si esto no se obtuviera con las consiguientes desventajas, pero no se puede. Es necesario un compromiso y las siguientes notas darán una idea de los factores que forman este compromiso:

Veamos los primeros tiempos:

En las largas guerras navales con Francia, Holanda y España los cañones llevados por los buques ingleses tenían su máximo de elevación de 10 y 15° y una ojeada a los archivos revela que se creía era suficiente. Una mayor elevación hubiera necesitado una porta profunda, sino el brocal tropesaba con el canto durante el retroceso. En el curso de la famosa maniobra inglesa, en el ataque del barlovento, sus buques estaban todos escorados por el viento hacia al enemigo. Esta circunstancia favoreció mucho la rapidez con que pudo hacerse las salvas, desde que la escora del buque proveía una pendiente natural que disminuía el retroceso de la cureña y aceleraba su vuelta a batería después de cargados. Los buques enemigos, por el contrario sufrieron las correspondientes desventajas. Y en el caso de las flotas francesas, resultó una causa de inferioridad debido a su política táctica; porque mientras los ingleses disparaban bajo, como para herir los cascos del enemigo, los franceses disparaban generalmente con la esperanza de desarbolar a sus oponentes. Ambos lados, por lo tanto, requirieron una cierta elevación de sus cañones, pero los franceses más que los ingleses.

Cuando, cerca de la mitad del siglo diecinueve, la potencia de la artillería venía siendo tan grande como para no poderse controlar por cureñas, se introdujeron las cunas; el cañón, en su retroceso, ascendía una trayectoria inclinada fija y entonces perdía la energía del retroceso. Pero se experimentaron grandes dificultades en controlar este retroceso. Si se disparaba con un ángulo pequeño de elevación el cañón corría demasiado violento y si el ángulo era grande ese movimiento era excesivo. El escalonar la cuna y aumentar la elevación del cañón hacía más peligroso el asunto y el retroceso era menor.

Eventualmente se halló necesario limitar la inclinación de la cuna a 15 grados, y la elevación del cañón a lo mismo. El sistema anterior fué anulado, cuando la potencia artillera aumentó, por la gran invención de Elswick, el recuperador hidráulico, que permitía retroceder exactamente con cualquier elevación. Este sistema permitió grandes elevaciones, que algunos oficiales pedían. Cuando la flota Inglesa fué a los Dardanelos durante la crisis Rusa de 1878, no había un solo cañón que pudiera hacer algo sobre las baterías Turcas, y felizmente para la flota, no tuvo lugar ninguna demostración hostil. Pocos años después la casa Elswick diseñó torres cuyos cañones tenían 40 grados de elevación. Algunas de aquellas se vendieron a la Armada Italiana.

Pero la opinión naval fué en todos los países opuesta a aceptar ciertas desventajas positivas por el fin de obtener elevado ángulo de tiro. La primera desventaja ha sido la que ha influido en todos los estados de la evolución de la artillería, ya con el cañón de cureña como con el de torre; la necesidad de una gran porta. En una torre los cañones salen a través de paredes de coraza, y para permitir elevarlos o deprimirlos debe contarse grandes huecos alargados, los que dejan espacios sin protección. A mayor elevación mayores espacios; y aun que podrían protegerse o cubrirse por pantallas de planchas acorazadas corredizas, continuarían siempre como puntos vulnerables pues son "juntas débiles" en el carapacho de la torre. ¿Cómo disminuir el efecto de estos espacios? es uno de los problemas del proyectista de torres. En Estados Unidos los muñones, generalmente, están muy pegados a la plancha inclinada del frente. Con la excepción de Alemania, ninguna nación antes de la guerra daban particular interés a este asunto de máxima elevación y aun en el caso de Alemania el interés fué pasajero. Los cañones de torres de sus acorazados y cruceros acorazados de la era predreadnought tenían generalmente gran elevación, 30 grados a lo menos, que probablemente les dieron un gran alcance relativamente excepcional para su poder. Pero cuando se principiaron a construir los primeros grandes dreadnoughts, los cañones de sus torres no tubieron más elevación de 16 grados, lo que no se exedió ni en sus últimos buques. Cuando estube en el acorazado alemán "Baden" hace tres años, me sorprendió encontrar que sus cañones de 15 pulgadas no pasaban los 16 grados de elevación. Esto contradujo las ideas que habian corrido durante la guerra, que los bu-

ques alemanes estaban fuera del alcance de nuestros cañones invariablemente, pudiéndonos disparar debido a la superior elevación de sus cañones que podían así tener más alcance: la verdad fué que en Jutlandia y en Dogger Bank nuestros cañones abrieron el fuego a distancias que los alemanes no podían responder.

El descuido casi universal de la mayor elevación antes de la guerra, se debió al hecho del mejoramiento del poder hiriente de los proyectiles pesados, que todas las armadas estaban fuicidentalmente desarrollando, los alcances en una extensión que era considerada fuera de ser una distancia de fuego segura. Las distancias de combate se consideraban dentro del límite de las 12.000 yardas, y los cañones más modernos daban este alcance con una pequeña elevación, no parecía necesario más. El máximo antiguo de 15 grados se aceptó como standard.

No se ha hecho ningún misterio sobre la máxima elevación de los cañones ingleses. Los acorazados de la clase "St. Vicente", construidos en 1908 que fueron los primeros que llevaron los poderosos cañones de 12-pulgadas marca XI-50 calibres, alcanzaban más de 20.000 yardas con la extrema elevación de 15 grados. Con la adopción del de 13.5 pulgadas para la clase "Orión", con una velocidad inicial pequeña, fué evidentemente necesario, para mantener el alcance requerido darles una elevación de 20 grados. Este ángulo máximo se mantuvo cuando se cambió al cañón de 15-pulgadas, montado en la clase "Queen Elizabeth", y con esto se aumentó el alcance a 2.400 o 24.000 yardas. Entonces, durante los primeros días de la guerra, es que se demostró el valor de un gran alcance en circunstancias especiales. En la acción de Dogger Banck el fuego se abrió a 19.000 yardas; en la batalla de las Falkland los alemanes engañaronse al tener un blanco a 21.000 yardas. Teniendo en cuenta estas razones se decidió dar a los cañones de los cuatro nuevos cruceros de batalla de la clase "Hood" 30 grados de elevación, correspondiente a 30.000 yardas. Se hizo, pero al armisticio, tres de los cuatro buques nuevos fueron desguasados, solo el "Hood" los tiene, llevando cañones idénticos a los del "Queen Elizabeth" pero con el alcance debido a la elevación de los 30 grados. Ninguna otra alteración más se ha hecho en cualquier otro cañón Británico.

Sin embargo, en el "Hood", se ha aceptado indebidamente desventajas al obtener la extra-elevación de 10 grados, y puede ser que

lo ganado las compense. Es demás decir, que para que cada cañón y su montaje barra un extra-ángulo de 10 grados, es necesario hacer una torre más profunda. Es necesario un sin-fin elevador más largo, como también una mayor porta y ranuras más grandes para sus alzas. Se necesita una mayor potencia para atacar el proyectil en la posición de carga de 30 grados por la gran inclinación, y también para mover el cierre maciso, dificultades que no serían aumentadas en el caso de los cañones americanos, pues se cargan en ángulos fijos. Una extra rigidez podría proveerse para tomar el mayor choque a que se somete la estructura cuando el cañón va atrás en el retroceso. Sería dudoso si la rapidez de carga a la horizontal y a máxima elevación es la misma. La ganancia neta en eficiencia total es sin duda problemática.

Entonces la situación es esta. El crucero de batalla "Hood" armado con los cañones de 15-pulgadas marca I, disparando un proyectil de 1.920-libras con una velocidad inicial de 2.450-pies por segundo puede herir a 30.000 yardas con sus montajes para 30 grados. *Pero todos los demás buques de flota Británica de batalla, tienen solamente 20 grados de elevación y su alcance máximo es de 24.000 a 20.000 yardas, de acuerdo con los que llevan los de 13, 5, y 15 pulgadas.*

En Inglaterra hay la impresión que la flota Americana ya incluye algunos buques con los cañones de sus baterías principales, montados por lo menos con 30 gradas de elevación, como el "Maryland", "Colorado" y "West Virginia", si no otros; y como estos buques están armados con piezas de 16-pulgadas y 45 calibres, su alcance a 30 grados, deberá ser mayor que los del "Hood" de 15-pulgadas y 452-calibres. La popular noción de que aumentando la elevación mucho más se obtiene mucho aumento en alcance es ilusoria. Por ejemplo, si a los cañones del "Hood" se les eleva a 40 grados, el aumento no sería mayor de 4.000 yardas. Aparte del ángulo de partida, se puede aumentar el alcance ya usando proyectiles de forma especial, o reduciendo el factor de seguridad, por ejemplo aumentando la carga impulsiva, o también escorando el buque. Tados estos sistemas se probaron durante la guerra, pero no resultaron. Poco necesario es aquí el *valor militar* de lo que puede llamarse super-alcance de la artillería del buque. En teoría, herir es posible al límite extremo de alcance, en la práctica el porcentaje de blancos obtenido a grandes distancias, como 24.000 yar-

yardas, sobre un blanco que se mueve a alta avelocidad y con rumbo variable, sería probablemente nulo.

ELEVACION Y ALCANCE DE LOS CAÑONES INGLESSES Y AMERICANOS				
ARMADA AMERICANA				
Número de buques	Calibres	Longitud de calibres	Elevación	Alcance normal
3 Acorazados.	16"	45	30°	32,000 yardas
2 "	14"	50	30°	34,000 "
3 "	14"	50	15°	22,000 "
6 "	14"	45	15°	20,000 "
2 "	12"	50	15°	22,000 "
2 "	12"	45	15°	20,000 "
ARMADA INGLESA				
2 Acorazados.	16"	42	30°	32,000 "
10 "	15"	42	20°	34,000 "
4 "	13".5	42	20°	23,800 "
1 Crucero de batalla.	15"	42	30°	30,100 "
2 Acorazados.	15"	42	20°	24,300 "
1 Crucero de batalla.	13".5	42	20°	23,800 "

Nuestra Flota de acorazados no es una ficción (EE UU.).—Atentos a nuestro deber Informativo, se han reflejado repetidas veces en las columnas de la "Revista General" las discusiones que viene insertando la Prensa extranjera sobre la supuesta inferioridad de los buques de línea norteamericanos. A rebatir esas informaciones tiende, saludable y oportunamente, el artículo que con dicho epígrafe publica el "Scientific American", cuyos diafonos argumentos y serenos juicios que tanto pueden contribuir a desvanecer un ambiente temerario de inquietudes y desconfianzas, merecen desde luego ser divulgados y conocidos por nuestros lectores.

"El público americano ha sido víctima recientemente de un verdadero temporal de tendenciosas informaciones de Prensa relativas a la Marina de los Estados Unidos, y a sus acorazados en particular, que habrán causado dolorosa sorpresa a los ciudadanos de la Cónfederación, sobre todo por haber ellas coincidido con la publicación de un dictámen del Almirante Coontz, en que se rela-

taban los defectos observados en las últimas maniobras de invierno de la Flota yanqui. Aquellas informaciones son debidas, indudablemente, a un lego en la materia. El dictámen técnico en refereneia, por el contrario, debe ser estudiado seriamente.

“Los citados artículos colocan a la Unión Norteamericana en tercer lugar, asignando a las tres Marinas más poderosas los coeficientes proporcionales siguientes: cinco a la Gran Bretaña, tres al Japón y uno a los Estados Unidos, empleando para ello argumentos tan artificiosos que se refutarían por sí mismos entre personas medianamente enteradas de los asuntos de Marina. Son, en realidad, las últimas manifestaciones violentas, de una errónea propaganda, que anhela el descrédito del Pacto de Washington, y a través de cuya fraseología parece advertirse, aunque sin elemento alguno de prueba que lo abone, la intervención más o menos directa de una minoría de Oficiales de la Armada, que siempre se opuso mentalmente a la firma de un Tratado que estimaba pernicioso para la Marina de los Estados Unidos. No piensa así, por fortuna, la inmensa mayoría de la oficialidad naval norteamericana, que comulga felizmente en la sana doctrina de que ese importante y respetable compromiso internacional evitó una ruinosa competencia y fomentó entre las grandes Potencias corrientes de amistad y de armonía.

“El tonelaje en *capital ships* de cada uno de los países contratantes se señaló por Oficiales de elevada categoría de las diversas Marinas. No fué obra de legos. La misma Junta Superior de la Armada norteamericana conocía la marcha de las discusiones en el seno de la Conferencia, y es dable afirmar que se ampararon cuidadosamente los intereses navales de los Estados Unidos, eligiéndose 18 buques de línea de poder análogo a los de Inglaterra y que guardasen además debida proporción con los permitidos al imperio del Sol Naciente. Los mencionados artículos de Prensa quieren persuadir al público yanqui de la inferioridad de sus 18 *capital Ships* en relación con los ingleses. Nuestrá opinión particular —dice “Scientific American”— es que, de existir alguna ventaja, es a favor de los Estados Unidos, desde luego.

“Bastaría exponer para fundamentarlo que en la Flota norteamericana figuran los tres *Marylands*, con un total de 24 piezas de 16 pulgadas, en tanto que Inglaterra no dispondrá en algún tiempo de barcos que monten artillería de dicho calibre. Es tres buques,so

además, cuentan solamente de dos a tres años de servicio, mientras que los principales acorazados británicos de los tipos *Royal Sovereign* y *Queen Elizabeth* tienen de siete a nueve años de antigüedad, siendo evidente que la edad es uno de los elementos determinantes del valor actual de los barcos. Las enseñanzas de Jutlandia se incorporaron a cinco de las *superdreadnoughts* yanquis. Las más poderosas unidades inglesas son de época anterior a ese combate, y es de advertir que autoridades navales de prestigio consideran que el acorazado post-Jutlandia es de 30 a 40 por 100 más eficiente que el pre-Jutlandia.

“Llega a afirmar el “Scientific American” que cada uno de los tres *Marylands*, de 33,000 toneladas, con sus cañones de 16 pulgadas, con coraza de 13-5 a 18 pulgadas y cinco defensas escalonadas en su casco, puede luchar victoriosamente con tres *Royals Sovereigns*; convicción que dice está basada en un análisis detenido de los elementos ofensivos y defensivos de una y otra clase de buques.

“Se habla también en los referidos artículos del hecho de haber desguzado 13 modernos *capital Ships* norteamericanos, pero teniendo buen cuidado de callar que antes de empezar los Estados Unidos esa tarea destructora y de firmar Francia el tratado desguzó la Gran Bretaña 18 buques similares y 750 barcos de otras clases, aunque a lo último no la rbligaran las estipulaciones concertadas en Washington.

“Las censuras o críticas del Almirante Coontz son de otra índole y no afectan a dicho Tratado, sin dejar de ser una severa exposición de nuestras faltas al deber que tenemos de conservar el rango naval de primer orden que el célebre Pacto asigna a la Flota de los Estados Unidos. Las calderas de los buques de línea de guerra norteamericanos se hallan en malas condiciones a causa de navegar frecuentemente a 12 millas, siendo así que su construcción respondió al andar mínimo de 20 millas. El Congreso debe conceder los créditos necesarios para su reparación. Un buque descuidado se deteriora rápidamente.

“Respecto de los barcos no protegidos, insiste *Scientific American* en la necesidad de construir de ocho a diez cruceros rápidos y un número suficientes de conductores de flotilla y de submarinos de alta mar.

“Finalmente, se estima exagerado el asunto de la amplitud

del arco de tiro por elevación. Beatty, en Jutlandia, aparte de las diferencias en alcance de artillería y en velocidad, pudo disparar a la distancia de 20,000 a 22,000 yardas, y prefirió abrir el fuego cuando la separaban del enemigo de 12,000 a 18,000 yardas. En ejercicios de combate es fácil hacer buenos blancos, en excelentes condiciones, a 25,000 yardas. Pero en la inmensidad de los océanos son muy escasas y bastante precarias las circunstancias de visibilidad que permiten disparar eficazmente a tan enorme distancia.—De la *Revista General de Marina*.—(España)

Proyectos Navales (E. U. U.)—He aquí los aprobados por la Comisión de Marina de la Cámara de Representantes:

Primero. Construcción de ocho cruceros de 10,000 toneladas, a 11 millones de dólares cada uno, sin comprender el precio de la coraza y el armamento.

Segundo. Construcción de seis cañoneros, de 700,000 dólares cada uno, para las aguas chinas.

Tercero. Instalación de los dispositivos quemadores de petróleo y de protección contra los submarinos y aviones en los acorazados "Florida", "Arkansas", "Utah" y "Wyoming". Estos cuatro acorazados son los últimos que quedan armados con cañones de 305 milímetros, de los que montan 10 el "Florida" y el "Utah" y 12 los otros dos. Tienen 21 millas de velocidad.

Cuarto. Establecimiento de una Base de aviación naval en Sand-Point.

Según parece, la nueva tirantés de relaciones de esta Potencia con el Japón con motivo de las disposiciones sobre inmigración ha contribuido a facilitar la aprobación de este plan, que en realidad creemos nunca tropezó con grandes dificultades.

Tocante a los nuevos cruceros, damos a continuación los datos facilitados por el Departamento Naval a la Comisión de Marina del Congreso: 10,000 toneladas; 12 piezas de 203 milímetros; nueve ametralladoras automáticas contra aviones; quizá algún reforzamiento de la cubierta, para proteger más los paños; 100,000 caballos; 33 millas y 425 hombres de dotación. No tienen protección vertical.

Parece que el Ministerio de Marina prepara otros planes, tales como el refuerzo en la protección y el posible del alcance de las piezas de gran calibre en algunos acorazados, la construcción de tres submarinos minadores y el aumento de las dotaciones y de los

aprovisionamientos de petróleo. Así mismo se vislumbra el comienzo de una nueva campaña encaminada a lograr la construcción de más cruceros ligeros.

Como última noticia de esta nota diremos que el crucero "Trenton"—nuevo, del tipo "Omaha,"—salió de Nueva York el 24 del pasado Mayo para hacer un largo y bonito crucero de unas 22,000 millas, en que recorrerá Trinidad, el Cabo, Darbáu, Zanzíbor, Ader, Alejandría, Nápoles, Villafranca, Gibraltar y Madera.

Por último, y volviendo sobre el asunto de las relaciones de esta Potencia con el Japón, recordaremos que los motivos que fundamentan—ahora y antes—su tirantez, y que se refieren a la inmigración japonesa en Norteamérica, son difíciles de suavizar, ya que representan una absoluta contraposición de puntos de vista del mayor interés nacional para cada una de las partes. El Japón busca, naturalmente, las prometedoras costas de América para colocar una buena fracción de su gran corriente emigratoria, cuya sobriedad, pudiendo subsistir con salarios inverosímiles hoy para un europeo o un americano, hace imposible la competencia del trabajador nacional. Nuestro país conoce bien este problema, que, con los propios nipones y con los chinos, estaba planteado en forma análoga—y creemos seguirá estándolo—, en el archipiélago filipino.

No creemos con todo ello que, por ahora al menos, haya el menor conato de turbación de la paz en Oriente. El mundo la desea y el enorme quebranto japonés tras las recientes y enormes catástrofes geológicas ocurridas en aquel Imperio la aseguran, de acuerdo, sin duda, además con el actual sentir de la inmensa mayoría de los norteamericanos.—De la *Revista General de Marina (España).*

La lucha de razas (E. U.).—La nota del Japón al Gobierno de Washington ha agudizado en extremo el asunto relativo a la distinción de razas. La ley de inmigración aprobada el año actual por los Cuerpos legisladores, aunque nominalmente es aplicable a todas las razas asiáticas, evidentemente, como la nota hace presente, va principalmente dirigida contra el Japón, ya que existen personas de dichas razas asiáticas excluidas por leyes anteriores. La nota argumenta extensamente la incongruencia de aplicar la exclusión a los súbditos de una nación amiga; también hace la objeción de que la inmigración japonesa a los Estados Unidos se ha llevado a cabo en

may limita la escala, ni nunca ha sido lo suficientemente duradera para demostrar la asimilación de la vida e ideales americanos. Advierte, por tanto, que el proceso de asimilación solamente podría tener éxito en un ambiente puro y con un tratamiento imparcial; de ahí que se juzgue tal exclusión en completo desacuerdo con el espíritu y circunstancias que fundamentaron el Tratado de 1211 entre los Estados Unidos y el Japón. Hasta ahora, el Gobierno nipón había regulado la inmigración con arreglo al llamado "convenio amistoso"; pero dadas las condiciones ahora exigidas, aquel Gobierno entiende que dicho acuerdo ya no sería posible practicarlo. El Japón no niega el derecho que todo pueblo soberano tiene de limitar o controlar la inmigración en sus dominios; pero al mismo tiempo considera que al ejercitar ese derecho con una nación extranjera significa una injusticia, una falta de respeto a las conveniencias internacionales y a los preceptos usuales de la cortesía, viéndose obligado a exteriorizar su más enérgica protesta.

Sin embargo, la cuestión presenta dos aspectos; no debe olvidarse que muchos de los que ahora habitan en el Japón conocieron la época en que el país era un "reino solitario", donde no se permitía desembarcar al extranjero en sus tierras y donde hoy mismo se prohíbe la propiedad extranjera y la entrada de obreros. Pero estos son detalles nimios comparados con otras cuestiones importantísimas, por ejemplo, la aspiración de las razas negra y amarilla a participar con la raza blanca en la herencia común de la Humanidad. Ahora bien; por muchos inconvenientes y por muy desagradable que sea el afrontar el asunto, es indudable que las razas negra y amarilla constituyen por lo menos, las dos terceras partes de la raza humana, y ahora que se agita entre ellos un nuevo espíritu, cuyas señales inequívocas pronto se exteriorizarán en el Asia Menor y en la India, debe prestársele más atención, pues tarde o temprano la raza blanca tendrá que hacerlo. La derrota de Rusia por el Japón en 1905 dió una nueva concepción al valor de las razas orientales y fué un ejemplo práctico de las secretas ambiciones de las razas de color. Además, las razas amarillas de China y el Japón viven más apiñadas que los países más densos de Europa y, por tanto, no es de esperar que cuando despierten y se den cuenta de su poder latente se contenten con sucumbir apiñadas, teniendo a mano vastas tierras en Australia y otras muchas en la zona oriental de América del Norte.

Australia como América temen la inmigración asiática y han dictado leyes especiales con el único objeto de excluirla. El tiempo que estas leyes podrán ser mantenidas en vigor es un problema cuya solución quizá se dilate muchos años; por consiguiente, es de desear que se les preste la debida atención antes que llegue a ser demasiado tarde. El Japón, como guía de las razas asiáticas, evidentemente toma la iniciativa, clamando por igual trato para todos, y la nota enviada al Gobierno norteamericano bien puede ser el primer paso para un movimiento que seguramente envolvería a muchas naciones. El Japón goza en la actualidad de un poder naval y militar que le permite alternar con las primeras potencias del mundo y formar parte de sus Consejos, y con su población de 57.000.000 de habitantes, sóbrios e industriosos, llegará a ser un formidable competidor en los mercados mundiales. Si consideramos solamente una posible evolución del pueblo chino, con sus 400 millones de habitantes, idéntica a la que hemos observado en el Japón, fácilmente nos daremos cuenta del verdadero alcance del problema y reconoceríamos la necesidad de pensar seriamente en ello.—De la *Revista General de Marina (España)*.

Sobre la habitabilidad de los buques de guerra.—Un Jefe de Sanidad de la Armada francesa, M. Brunet, acaba de publicar un trabajo sobre el importante asunto que encabeza esta nota.

La forzosa atención que ha de prestarse a multitud de condiciones a llenar en el orden militar y marinero ha sido causa, en efecto, de intensos perjuicios en punto á las condiciones higiénicas de los buques.

Así, la absoluta división estanca del buque, que incomunica en absoluto unas secciones con otras, es una de las causas a que aludimos. Precisa, pues, aprovechar los períodos de paz para corregir hasta donde se pueda deficiencias de tal interés.

Claro está que ello será mucho más fácil en los buques nuevos que en los que ya están en servicio. Sin embargo, parece que se han logrado grandes ventajas en algunos acorazados de 23.000 toneladas en lo tocante a aparatos de aspiración del polvo, instalaciones de hornos *ad hoc* para cremación de los detritus y otras.

Uno de los puntos más estudiados y, por desgracia, de resolución mas difícil es el referente a la ventilación interior. El aparato ideal para expulsar el aire viciado y aspirar el puro no ha sido hallado todavía; habrá por ahora que contentarse con pasar el aire

comprimido por una solución de timol, para formar así una corriente que permita respirar una atmósfera saludable. La evacuación de las aguas de condensación es otro de los problemas que apenas se ha logrado resolver en parte en ciertas zonas de los buques.

No obstant, muchas mejoras se van realizando encaminadas a dar a la vida a bordo toda la semejanza posible con la de tierra. En la escuadra francesa se enumeran diversos progresos en punto a palanganas individuales para el excedente que quede de las duchas y lavabos fijos; el secado de las toallas para que no se guarden húmedas, la instalación de duchas, que puede perfeccionarse, y la de otras muchas mejoras susceptibles de instalarse.

Para el lavado de la ropa, que no es menos importante que el del cuerpo, se han comenzado a instalar lavaderos a propósito, aprovechando los períodos de carena de los buques. Se espera instalar en todos los buques aparatos eléctricos adecuados y hasta llegar a obtener un personal debidamente especializado en este punto.

Los mismos fundamentos de limpieza aconsejan la adopción de máquinas para pelar y lavar legumbres, como asimismo disponer para cada rancho de fuertes cubetas que puedan adaptarse unas sobre las otras, en beneficio del mejor aprovechamiento del espacio. Recomienda también el Dr. Brunet el uso de recipientes distintos para el vino, el agua y el café; de bandejas destinadas a recoger los pedazos de pan, de un segundo plato para cada hombre, de mesas ligeras a base de aluminio, etc. Las repostorías de Oficiales y clases podrían también organizarse con vistas a los procedimientos seguidos en los grandes restaurantes, y con tales reformas todo el mundo mejoraría.

Estas corrientes de mejora que hoy que siguen todas las Marinas se notan más, por razones fáciles de explicar, en las de reclutamiento voluntario. Entendemos, no obstante, que, como quiera que los continuos adelantos de la técnica, el desarrollo de la aviación, etc., etc., precisan cada día más y más personal especializado, que sólo podrá ofrecer la recluta voluntaria del que posea determinados oficios, la evolución de esas mejoras irá en aumento cada vez. Ello admitiendo esa razón como única, que ni por asomo lo es, ya que para el país igual aprecio merecen todos sus servidores, cualquiera que sea la forma de su contrato o compromiso.—De la *Revista General de Marina (España)*.

El programa naval y las pérdidas de la catástrofe (Japón).—El Departamento de Negocios Extranjeros del Japón ha publicado una nota acerca de las pérdidas sufridas durante las grandes catástrofes del pasado año. Hela aquí

Pérdidas en Tokio, 20.000.000 de yens; idem en Yokosuka y alrededores, 68.500.000; idem en Hirasuka y alrededores, 3.000.000. Total, 91.500.000, o sea unos 9.150.000 libras esterlinas.

Como se ve, se trata de una suma bastante considerable, y no cabe negar que la Flota ha sufrido bastante, pero no por ello ha quedado destruída. No porque su eficiencia naval haya disminuído un poco puede decirse que el Japón ha quedado impotente en el mar y que no se haya de rehacer antes de un largo plazo. Las pérdidas en buques no han sido grandes. En combustibles, pertrechos, planos, maquinaria y herramientas sí lo han sido.

Mas no ha perdido el Japón nada que no puea reemplazarse. Era, en verdad, imponente el espectáculo ofrecido por la devastada Yokusaka, pero ésta no es la única base naval del país. El Japón tenía una gran parte de la Flota en comisión y astilleros a los que no ha afectado la catástrofe de Septiembre que en actividad estaban y continúan estando. No parecen comprobadas las pérdidas de dos submarinos en el verano pasado y en Marzo del presente año, y las averías sufridas por un tercero en Abril nada suponen ante la magnitud de las pérdidas generales.

El problema que mas parece preocupar al Japón es el de los aprovisionamientos de combustible líquido. Hasta ahora se hacen en California, Java, Borneo y Méjico. El país produce pequeñas cantidades en Nigata y Akita, pero teme que estos manantiales hayan llegado al máximo de su producción. Cuando ésta baje, el Japón habrá de confiar casi por completo en las fuentes extranjeras, lo que constituye un grave contratiempo y puede ser en caso de guerra un gran peligro,

En los Estados Unidos se está procediendo con gran éxito a la destilación de los líquidos procedentes del carbón. En las minas japonesas de la Mandchuria esto puede constituir en un futuro próximo la solución del problema, y a este efecto se está preparando una Comisión para estudiar los carbones existentes en los territorios vecinos al ferrocarril mandchú. Si el *stock* de producción es suficiente, no hay que decir que puede dar grandes resultados la destilación, asegurándose así el Japón sus aprovisionamientos bajo

su propio dominio. Ello aumentaría rápida y grandemente la eficiencia de las flotas militar y mercante.

Setenta mil toneladas de combustible se perdieron en Yokusuka. Estaban envasadas en grandes aljibes cerca del mar. Se derrumbaron miles de casas, siendo la mayoría de estas pérdidas en las construcciones de los establecimientos navales debidas a los temblores de tierra. El Hospital de Marina y la Academia de Ingenieros fueron destruidos por el fuego, así como un enorme número de pertrechos de todo género. Dos submarinos dieron la vuelta en el dique y se averiaron grandemente. El canal que une las bahías de de Yokusuka y Taura se cegó por los desprendimientos de tierra. De los 30 hidroplanos de la estación aérea se averiaron 29, y asimismo un crucero ligero.

El acorazado *Amagi*, en construcción, sufrió grandes daños en todas las partes blindadas. Iba a ser convertido en buque portaaviones, y las Potencias signatarias de Washington han autorizado su sustitución, a los efectos dichos, por el *Kaga*, considerando perdido al *Amagi*, así como al *Satsuma*, *Aki* y *Mikasa*. El *Ikomama* fué vendido por el Gobierno con la condición de que sea acabado de desguazar. El *Kurama* se ha destrozado en Kure y el *Hizen* se usará como blanco para los ejercicios de tiro de este mes.

Según los datos oficiales, el presupuesto de Marina para este año es de 238 millones de yens (23.800.000 libras esterlinas), o sea, en números redondos, dos veces y media la evaluación de las pérdidas. Esta suma se divide en 126 millones de yens como presupuesto ordinario y los 112 restantes como presupuesto especial. En total este presupuesto ofrece una economía de 40 millones de yens y de uno respectivamente (ordinario y especial), con relación al de 1923.

Las propias informaciones oficiales expresan que las propósitos japoneses en punto a construcciones ordenadas o pendientes no han variado con relación a Julio del último año. Únicamente las fechas de terminación de obras estarán supeditadas, claro es, a los límites del presupuesto.

He aquí un cuadro demostrativo del estado de las construcciones japonesas:

CRUCEROS

Tinryu, *Tatsuta* y otros empezados o encargados en Julio último, 17.

Actualmente encargados, 6.

Pendientes, 2.

Solamente se han detenido las construcciones de dos buques, el *Kako* y el *Furutaka*, y aplazado la puesta de otros cuatro buques hasta que esté acopiado el material necesario.

DESTROYERS

En el primer caso anterior, *Yekaze*, *Tanikaze*, *Nora*, *Kuwa* y otros, 57.

En el segundo ídem, 9.

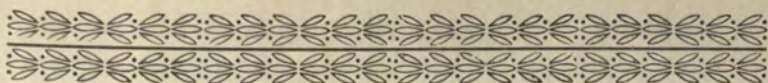
En el tercero ídem, 12.

De los nueve, cinco construídos y cuatro aplazadoa por tguales razones que en los cruceros.

SUBMARINOS

47, 5 y 17, respectivamente.

Se hace notar que el programa de buques auxiliares proyectado par 1927 (era de 26 cruceros, 94 destroyers y 24 submarinos) ha sido reducido en un crucero, 13 destroyers y 24 submarinos. Parece ello evidenciar que después de su crisis el Japón quiere dedicar sus primeras energías disponibles a los buques de línea con preferencia a los auxiliares.—De la *Revista General de Marina (España)*.



Crónica Nacional

El Capitán de Fragata don Germán Stiglich, dedicado desde hace mucho tiempo a tópicos relacionados con nuestra historia patria, ha remitido para su publicación, la relación que más abajo insertamos, de los Oficiales de Marina británicos que durante la guerra de la Independencia, coadyuvaron con sus servicios en la causa del Perú.

La "Revista de Marina" al publicar tan interesante colaboración, rinde homenaje de agradecimiento, manteniendo vivo el recuerdo de los que supieron ofrendar su vida por nuestra independencia.

Relación de los Oficiales de Marina británicos que durante la Guerra de la Independencia prestaron importantes servicios al Perú, habiendo muerto por la causa algunos de ellos, salido heridos muchos y quedado en el Perú otros, donde constituyeron hogares respetables.

Addison Robert Bisset
Auberton Joseph
Baxter William
Brook Henry
Brown William
Brown John

Jenhins James
Jervis John
Jones Edward
Jones William D.
Jones Richard
Jones Robert

Broown Thomas	Langmier Francis
Bruis Emanuel	Michael James
Bynon James G.	Michael John Robert
Carter Thomas William	Morgell Foord
Cobett John Nolested	Morton John
Cochrane Lord Thomas Halstend	Oliver Ebener
Cromarty Robert	Parker George
Crosbie Thomas Sackville	Pearson Rochard
Charles James	Prunier William
Davies Robert	Ramsay James
Elmore Fred	Reward James
Esmosd John	Riondig James
Foster Robert	Robertson Andrew Gardon
Freeman Henry	Robinson John F.
French George	Robinson James
Granville William Henry	Rodriguez John
Greenland James	Seryngeor James
Grenfell John P.	Simons James
Griffiths Evans	Simpso Robert
Guise Martin George	Spry John
Gull James	Stevenson William Benet
Hamilto Richard	Turner George Argent
Hanna Jo'n	Twist John
Heath Edward	Walker Everett
Henson Robert	White Eonofre
Hodges Thomas	Wickham Joseph
Hulber John	Wilkinson William
Hutchkinson Joseph	Winter William
Huykan Joseph	Woolrindge Thomas
Icoc Jones	Young George
Illingröt John	

Buques ingleses

El 26 de Julio, fondearon en nuestro primer puerto, la escuadrilla de cruceros ligeros británicos "Danae", "Dauntless", "Dragon" y Delhi" en arbolando éste último la insignia del Contralmirante Brand.

Durante su corta permanencia entre nosotros, fueron objeto de múltiples atenciones por nuestros círculos

representativos, habiendo correspondido con un suntuoso matiné que tuvo lugar a bordo de la nave insignia.

Accediendo a gentil invitación del Jefe de la escuadrilla, hicieron una visita a sus distintas unidades, Oficiales y Cadetes de la Escuela Naval del Perú."

Ascensos

Con la antigüedad del 27 de Julio del presente año se han expedido los que a continuación se expresan:

A Capitanes de Corbeta, los Tenientes 1.^{os} señores, Germán Narváez, Roque A. Saldías, Alfredo Bazo, Benjamín Sawayne y Antonio Saldías.

A Capitanes de Corbeta Ingenieros, los Tenientes 1.^{os} señores, Ricardo Figueroa, San Miguel, Víctor Espinoza, Juan Foley y Felipe Patrón.

A Teniente 1.^o, el Teniente 2.^o señor Carlos Zegarra.

A Tenientes 1.^{as} Ingenieros, los Tenientes 2.^{os} señores, Carlos Gastelumendi, Alfredo Rivarola y Jorge Baldwin.

A Tenientes 2.^{os}, los Alfereces de Fragata, señores, Félix Vargas Prada y Gabriel Aranzáenz.

A Teniente 2.^o Ingeniero, el Alferez de Fragata, señor Gustavo Cornejo.

Campeonato Atlético

El 29 de Julio se realizaron en el "Stadium Nacional" las pruebas finales del Campeonato Atlético de fiestas patrias, que desde hace poco forma un número interesante en el programa de celebración de esa efemérides, y que en esta oportunidad se ha singularizado por el gran entusiasmo y alto espíritu deportivo que han demostrado las escuelas e instituciones que tomaron parte.

El triunfo ha correspondido a la Escuela Naval del Perú, en forma altamente halagadora, pues de un total

de 190 puntos obtuvo 84, es decir muy cerca de un 50%, adjudicándose además seis records nacionales.



Necrologia

El 27 de Junio del año en curso, despues de rápida y cruel dolencia dejó de existir el Cadete de 50 año de estudios de la Escuela Naval del Perú, Luis J. Seminario.

Dotado plenamente de los valerosos atributos de la juventud, con esas virtudes y entusiasmos, que todo espíritu noble alienta y cuando con decidida vocación había enprendido la noble profesión del mar que tocaba ya a su término, la muerte lo sorprende, ocasionando su temprana desaparición profundo dolor entre todos los que de cerca pudieron apreciar sus bellas cualidades.

La tralación de sus restos al cementerio General fué exteriorización elocuente del pesar que había causado tan sensible pérdida.

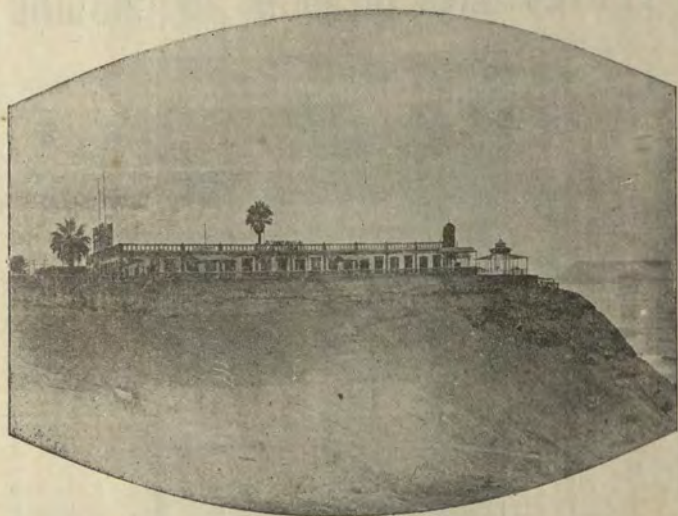
La "Revista de Marina" envía su mas sentido pésame a los deudos del malogrado cadete.



Notas de la Redacción

Concurso de la Revista de Marina, 1923-1924. Con fecha 28 de Julio quedó cerrado el citado concurso, hallándose actualmente en estudio los trabajos presentados. En nuestro próximo número publicaremos los que se hayan hecho acreedores a los premios ofrecidos.

Sanatorio Magdalena del Mar Dr. Pasquel



CLINICA DE MEDICINA Y ESTACION MARITIMA PARA CONVALECIENTES
ENFERMOS DEL SISTEMA NERVIOSO (exceptuando alienados)
DEL APARATO DIGESTIVO Y DE LA NUTRICION
DEL CORAZON Y RIÑONES

CURAS DE RECONSTITUCION GENERAL
(neraústenicos, de nutridos, anémicos)

VIDA AL AIRE LIBRE, REPOSO, RECIMEN
ALIMENTICIO ESPECIAL PARA CADA A-
SISTIDO.

Atención médica permanente—Botica de 1ª clase — LABORATORIO

GABINETE DENTAL

INSTALACION DE FISIOTERAPIA Y GIMNASIO

BANOS MEDICINALES, DE LUZ Y DUCHA — MASAJE — APARATOS PARA GIMNASIA

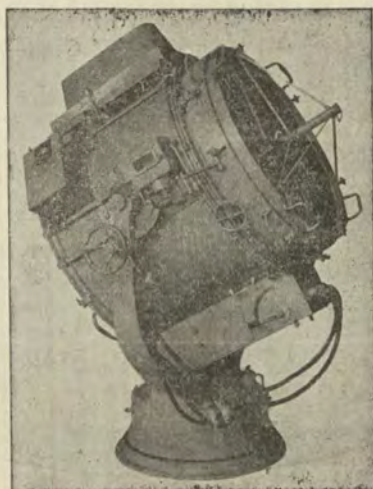
SECCION DE PENSIONADO PARA PERSONAS CONVALECIENTES Y SANAS

*Departamentos independientes con dos habitaciones e instalación de baño,
laboratorio y W. C. (agua caliente y fría) Habitaciones solas [Higiene Confort]*

Dirección Médica en Lima, Ortiz 318 de 5 a 7 pm.—Tel. No. 1.000—En Magdalena de 1 a 3 pm.—Tel No. 11



PROYECTORES DE GRAN INTENSIDAD



Proyectores Sperry de 36" de Gran Intensidad—Tipo Naval—Producen un haz de luz de 450.000,000 de bujias.

El Proyector Sperry de Gran Intensidad es el mas poderoso Proyector del mundo, y es el tipo Standard en muchos de los ejércitos y marinas mas adelantados.

Escribanos para mayores informaciones

The Sperry Gyroscope Company

London
15 Victoria. Street

New York
Manhattan Bridge Plaza
Brooklyn.

Tokio
Mitsui Building

SPERRY
FOR BETTER NAVIGATION

LECCIONES
DE
BALISTICA EXTERIOR
APLICADA AL TIRO EN EL MAR

Arregladas para uso de los alumnos de la Escuela Naval

POR

José R. Alzamora

TENIENTE 2º.

De venta: en la Administración de la Revista de Marina

Precio: S. 5

EL "VULCANO"
Compañía Anónima Limitada

(The "Vulcan" Iron Works. Co. Ltd.)

Reparaciones navales.

Importación e instalación de motores
a petróleo crudo.

Construcción de máquinas
industriales diversas.

Fabricación de pernos
tuercas y remaches.

Casilla Correo No 137---Avenida Saenz Peña 486

☞CALLAO☞

Eduardo Falcone y Hno.

Teléfono 360--Constitución 61-63
Callao--Perú

Proveedores de la Escuadra Nacional

IMPORTACION DIRECTA DE

Artículos navales en general

Esmaltes y pinturas.

Herramientas y útiles
para agricultores, mineros, &

Ferreteria Abarrotes

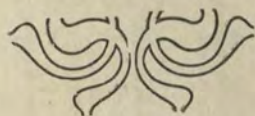
**Conservas italianas, francesas
y Americanas**

Licores Extranjeros

Consignatarios - Embarques - Despachos

Code A. B. C. 4^a y 5^a edicion

SUBMARINE BOAT CORPORATION



Compañías de Transportes
Transmarine Corporation

División de Vapores. — Salidas semanales de Port Newark, para puertos Americanos del Golfo de Mejico y la Costa del Pacifico. Oficinas: 5 Nassau St. New York. Terminal, Port. Newark N. J.

División de Canales. — Servicio regular a Buffalo y el Oeste por el Canal de Barcazas del Estado de New York. Oficinas 5 Nasau St. New York.



ATLANTIC PORT RAILWAY
PORT NEWARK N. J.

Estación Terminal de los ferrocarriles en Port. Newark



Newark Bay Terminal
Corporation
PORT MEWARK N. J.
Depósitos y Almacenes

MANUFACTURAS

ELCO WORKS

Fábrica y Darsena para Yachts
Bayonne N. J.

Exposición y sección ventas, Port
Elco, 247 Park. Ave. y 107 E. 46
th. St. New York



ELECTRO DINAMIC Co.

BAYONNE N. J.

Motores y Generadores
Eléctricos



New London Ship & Engine Company

Groton, Conn

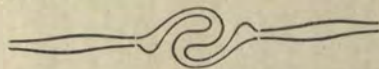
Motores Diesel, Nelseco



ELECTRIC BOAT Co.

Groton Conn

< Submarinos tipo Holland >



Oficinas Principales

5 Nassau Street.—New York City