

ESCUELA NAVAL DEL PERU



REVISTA DE MARINA

SUMARIO

	Páginas
NUESTRA PORTADA.....	209
LLAMAMIENTO A LA COLABORACIÓN (Por la redacción).	211
ANTONIO VALLE RUESTRA Y ALBARRACIN.—Un héroe Costarricense nacido en el Perú (Ensayo Biográfico).—Por el Alférez de Fragata F. Romero A. P....	214
LAS ESPECIALIDADES EN LA ARMADA.—Por el Tte. 1º Pedro Mazuré, A. P.....	242
ALGO SOBRE EL ENTRENAMIENTO DE SPOTTERS.—Por el Alférez de Fragata Octavio Ríos H., A. P. C. U.....	248
CONVERSACIONES SANITARIAS.—Por el Cap. de Corbeta de Sanidad César Valdéz, A. P.....	256
COMENTARIOS BREVES.—Por el Cap. de Corbeta L. Ri- vadeneira, A. P.....	263
ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS LIBROS "LA VER- DAD SOBRE JUTLANDIA" Y "REPRODUCCIÓN DE LOS REGISTROS DE LA BATALLA DE JUTLANDIA".—(Del Boletín del Centro Naval Argentino).—Por Jacin- to R. Yaben.....	267
NOTAS PROFESIONALES.....	281
CRÓNICA NACIONAL.....	291
NOTAS NECROLÓGICAS.....	297
NOTAS DE LA REDACCIÓN.....	299

Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío Dn. Charles Gordon Davy

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta. Dn. Leonidas Rivadeneira

SECRETARIO

Teniente 1o. Victor I. Carcelén

REDACTORES

Capitanes de Fragata Federico Díaz Dulanto y Arturo Jiménez Pacheco.—Capitanes de Fragata Ingenieros Arcángel I. Lino y Edilberto Perales.—Capitanes de Corbeta Enrique A. Labarthe, Juan E. Benites y Heriberto Maguina.—Capitán de Corbeta Ingeniero Guillermo Runciman.—Tenientes Primeros Ismael Otárola, Miguel Paulette y Teniente 1o. Ingeniero Fermín Jiménez.

Condiciones de suscripción

Al año.....	Lp. 0.6.00
Número suelto.....	„ 0.2.00
Suscripción anual en el extranjero ..	„ 1.0.00

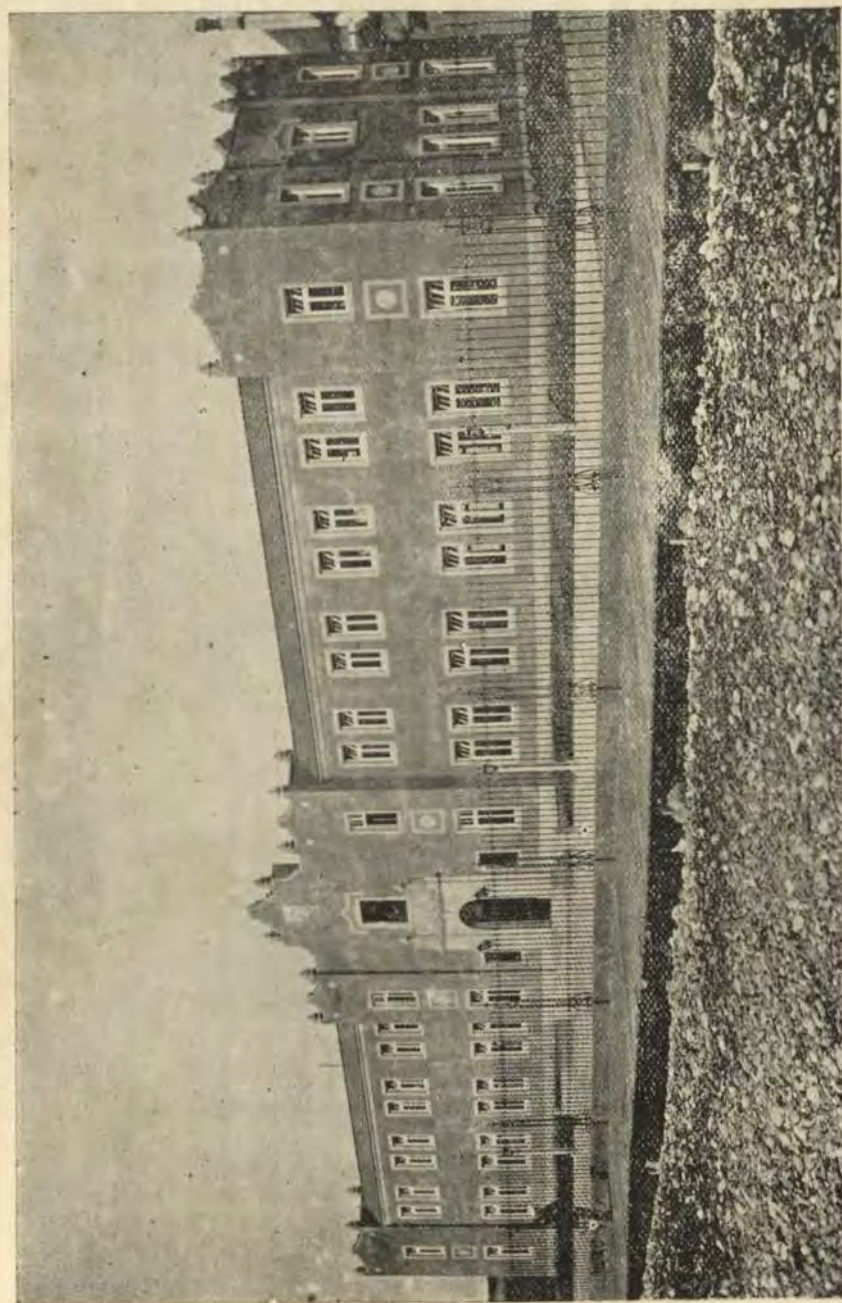
Avisos

Al año por 1 página.....	Lp. 5.0.00
„ „ „ $\frac{1}{2}$ „	„ 3.0.00
„ „ „ $\frac{1}{3}$ „	„ 2.0.00

La Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma.

Cualquiera persona perteneciente al Cuerpo General de la Armada así como los profesionales no pertenecientes a él, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista siempre que traten de asuntos relacionados con sus diversas especialidades y que constituyan trabajo apreciable a juicio de la Redacción.

Se suplica dirigirse a la Secretaría de la Revista de Marina—Casilla No. 92—Callao—para todo lo concerniente a reclamos, avisos y suscripciones.



EDIFICIO N^o. 2 DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

REVISTA DE MARINA

Año XIII

MAYO Y JUNIO DE 1928

Núm. 3

NUESTRA PORTADA

LA necesidad de impulsar hacia el desarrollo moderno, las actividades trazadas por la Dirección de la Escuela Naval del Perú, indujo a su Director Capitán de Navío Charles Gordon Davy a solicitar del Supremo Gobierno la construcción del "Edificio No. 2" que aparece en nuestro grabado.

Venciendo todas las dificultades que se presentaron para la realización del proyecto, hoy cuenta la Escuela con este magnífico edificio, el cual le facilita la realización benéfica de hacer efectivo el plan para mejorar su labor educativa.

En el lugar que ocupa esta obra, existía antes una laguna de agua salada, la cual ofrecía un aspecto desagradable, aparte de lo antihigiénico de su condición.

La casa constructora Ley y Cia. de acuerdo con el plan de la Dirección de la Escuela ha realizado la obra. Esta es de concreto armado (acero y cemento) y completamente segura contra incendio.

La superficie de sus dos pisos es superior a 20,000 pies cuadrados. En el segundo piso están instalados los dormitorios, servicios higiénicos, duchas etc., para poder acomodar a 120 cadetes.

Hay alojamiento además para ocho oficiales, los cuales tienen una instalación independiente con todos sus servicios.

En la planta baja hay un hall espacioso y dos salones amplios, en uno de los cuales funciona actualmente la Escuela de Aprendices Navales, recientemente creada.

Todo el equipo del edificio No. 2 está dotado del material más moderno, ofreciendo a su entrada una hermosa explanada de cemento que mide 80×20 metros.

La "Revista de Marina" en su deseo de mostrar el desenvolvimiento que se ha efectuado hasta nuestros días en la Escuela Naval, publicará en sus números posteriores las fotografías de los distintos lugares donde ha funcionado ésta, tratando con ello de establecer las diferencias tan marcadas de la evolución que ha sufrido, a la vez que de conservar el recuerdo histórico del recinto por donde hemos pasado, el cual siempre es grato rememorar.

LLAMAMIENTO A LA COLABORACION

HACE mucho tiempo que nuestra "Revista de Marina" aporta un material de lectura profesional, compuesto casi en su totalidad de transcripciones y traducciones.

No puede ser más sensible este hecho, pues él revela el poco interés de nuestros oficiales para emitir sus conceptos, en favor del desenvolvimiento e importancia de la Marina de Guerra Nacional.

Son muy pocas las excepciones que podemos establecer, entre los oficiales que nos ayudan, por lo cual la "Revista de Marina" agradece a éstos su cooperación efectiva.

Originalidad.—La originalidad en los artículos, revela el valor de la mentalidad, estudio, observación e interés profesional que estamos todos en el deber de acreditar. Aportar, con un grano de arena, para ayudar al esfuerzo común de nuestra obra, y para que ésta sea una revelación de producciones propias, halaga el sentimiento nacionalista, el cual no es posible dejar de la mano, sino más bien cultivarlo en sumo grado.

Traducciones y Transcripciones.—No queremos restar valor a muchos artículos que se traducen o transcriben; por el contrario, cuando son de interés profesional les damos una acogida franca y los publicamos con la seguridad de que aportamos algún valor al estudio, pero de allí a que solamente nos dediquemos a buscar o explotar éste único elemento de trabajo dista mucho de nuestras expectativas.

Sugerencia para encontrar los temas.—La vida cuo-

tidiana en la cual nos agitamos, constituye la mejor fuente para producir conceptos.

En la Escuela Naval, Servicio de Hidroaviación, Ministerio de Marina, a bordo de nuestros buques, en la Base Naval o en Capitanías, se encuentran motivos innumerables para escoger temas que nuestros oficiales pueden desarrollar sin tecnicismos (si se quiere), basándose solamente en juicios prácticos, que bien pueden contribuir a salvar tantas deficiencias, aportando mejoras a la que todos debemos contribuir.

Notas gráficas.—Fotografías y dibujos dan una especial importancia a la originalidad de los artículos, puesto que “Vale por varias páginas de explicaciones una buena información gráfica, y tiene la virtud de no exigir esfuerzo al lector”

En nuestro anterior número de la “Revista de Marina” el Comandante Harold B. Grow, Director del Servicio de Hidroaviación, nos ha ilustrado el extracto de su carta “Exploración Aérea sobre la Montaña del Perú”, con cuatro fotografías de la región explorada, lo cual constituye un verdadero esfuerzo digno del mejor elogio.

Calidad del trabajo.—No es necesario que todos los artículos estén basados en la técnica. Por ejemplo: El campo histórico del desenvolvimiento de la marina es un elemento muy vasto para comentarse. Las reminiscencias, apuntes de viaje, y anécdotas sobre la vida de mar, aportan un material muy variado y ameno.

La Revista de Marina como obra de ilustración.—Nuestros noventa Cadetes Navales son los primeros suscriptores de la Revista. La lectura de ella en el Campo Profesional, deberá siempre aportarles conocimientos, robusteciendo los adquiridos por el estudio. Ellos primero que nadie, deben leer, lo que los oficiales de su cuerpo producen. La experiencia es la mejor escuela y es nece-

sariamente el fruto de ella adquirida por sus superiores, el primer bagaje que aportarán al salir de la Escuela.

Premios a la colaboración.—Todos los trabajos que se publican se pagan modestamente, siendo mejor remunerados los que son originales.

La "Revista de Marina" tiene abierto un concurso anual para la mejor cooperación designándose para ésta un premio especial.

Debemos hacer recordar que "la Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma".

La redacción de la Revista, en el mejor deseo que tiene de unificar su esfuerzo al de la colectividad del Cuerpo de Marina, espera que éste llamamiento tenga la mejor acogida.

LA REDACCIÓN

ANTONIO VALLE RIESTRA Y ALBARRACIN

Un héroe costarricense nacido en el Perú

(ENSAYO BIOGRÁFICO)

POR EL ALFEREZ DE FRAGATA F. ROMERO, A. P.

EL TITULO de este ensayo no es arbitrario. Para nosotros, Antonio Valle Riestra Albarracín, no obstante haber nacido en Arica y proceder de familia peruana, es un héroe costarricense.

La Patria no es el lugar en donde el Destino quiso que viéramos la luz primera. Es, más bien, el pedazo de tierra—pobre o rico, alegre o triste, hermoso o no—donde aprendimos a sentirnos hombres; donde luchamos, con o sin provecho, para vencer un porvenir; donde experimentamos la dulzura del triunfo o el amargor de la derrota; donde amamos y procuramos prolongar nuestra existencia en otras vidas. Es el lugar por el cual morimos alegremente y que, si estamos lejos, llevamos en el corazón en forma de saudades.

La Patria es la voz que canta, reza o llora en el gran resonante que es el corazón humano.

Continuamente vemos discutir la nacionalidad de tal o cual grande hombre. Los pueblos—quienes rieron de las locuras geniales mientras el sabio, se llame éste Colón, Cervantes, Vinci o Galileo, vivió—se quieren arrebatar uno a otro la cuna de los taumaturgos. Y doctos personajes extraen de los viejos anaqueles de las polvorientas bibliotecas enormes folios, pergaminos apollillados, que dicen con certeza, según ellos, del nacimiento del santo, el héroe o el sabio.

Es el último egoísmo y la postrer vanidad humana: arrebatarse la memoria de los muertos.

De estos grandes hombres, el origen de dos, sobre todo, ha dado lugar a sabias discusiones y largas polémicas. Me refiero a Cristóbal Colón y Napoleón Bonaparte.

España é Italia y Francia é Italia, respectivamente, se disputan la paternidad del gran albatros y la gran águila. Ninguno de los tres países ceja en su empeño de apoderarse sólo de la memoria de estos conquistadores del mar y la tierra. Pero ¿merece la pena tan reñida lucha? Nosotros no lo creemos puesto que Colón y Bonaparte, sean o nó español y francés de origen, respectivamente, lo fueron de hecho.

En efecto, si Colón nació en Génova ¿descubrió la América para glorificar la patria de Remo? Incuestionablemente nó. Humano, al fin y al cabo, no podía abrigar deseos de servir a un país en donde tantas dificultades se presentaron para la magna empresa. Triunfante y de regreso a España, el navegante se postra a los pies de quien había empeñado las joyas de su corona para cubrir los gastos de la expedición y a ella y a Fernando "El Católico" ofrece su triunfo.

Napoleón Bonaparte nació en Córcega. Pero ¿fué con las tropas italianas que paseó su enorme genio táctico desde la Península Ibérica hasta las estepas rusas y los desiertos africanos? Nó, por cierto. Fué Francia la que fortaleció las alas del águila para su magestuoso vuelo y fué por esa nación por quien el corso llegó a morir en el ostracismo de una isla solitaria.

Cristóbal Colón es tan español, como francés Napoleón Bonaparte.

Antonio Valle Riestra muestra en su vida un caso análogo. Nacido en el Perú, pero llegado niño a Costa Rica, aprendió a amar la tierra donde almas buenas le

dispensaron bondadosa acogida. Y cuando esa tierra necesitó la sangre de sus hijos, Valle Riestra vertió la suya con la de ellos.

Más tarde, cuando los años adormecieron las turbulencias juveniles, cuando el cuerpo se sintió deseoso de reposo y el alma pedía para sí afectos puros, fué en Costa Rica donde buscó la compañera de su vida; fué en Costa Rica donde hizo vida ciudadana y en donde los años agotaron sus energías. Y si no tuvo la suerte de morir en el suelo que había adoptado como patria, por que azares políticos lo alejaron, sus restos descansan hoy en él. Manos piadosas lo llevaron allá, quizás, si cumpliendo voluntad postrera.

Este ensayo biográfico de la vida de tan ilustre ciudadano, es el homenaje de un peruano para Costa Rica, en la persona de su héroe, Don Antonio Valle Riestra.

La familia.

Corría el año 1775 y gobernaba el Virreynato del Perú don Manuel de Amat, a nombre de Carlos III de España, cuando llegaron a estas tierras de Indias los primeros del Valle, destinados a formar una familia *criolla*, que había de dar al Perú hijos preclaros.

Los del Valle eran de rancio abolengo y sus títulos de nobleza databan, según el Padre Maestro Francisco Lozano ("De la nobleza general de España", Tomo 4º, folio 313) de la época de las guerras de don Alonso II "El Casto", quien dió como título al caballero godo Don Fernándo el *del Valle*, en recuerdo y recompensa de una denodada batalla sostenida y ganada por don Fernándo contra los moros, en un hermoso valle. El escudo de armas que el rey concedió al caballero era partido, llevando en el primer cuartel un campo gules rojo y cinco torres de oro—puestas: dos, una y dos—y en el segundo cuartel

un león. Los castillos representaban las tierras que don Fernando había defendido y colocados en el escudo simbolizaban la fidelidad del caballero con su rey; así como el león proclamaba su bravura en el combate. Años más tarde el escudo sufrió una modificación, pues don Sancho del Valle pidió y obtuvo de su rey permiso para partir la derecha horizontalmente, colocando, en plata, un sauce verde y pasante a su tronco un lebrél blanco y negro, en recuerdo de un encuentro que el caballero tuviera con un moro al que logró vencer sin ser atacado por el lebrél de éste. El lema permaneció inalterable: "Mi sangre se derramó por las Castillas", en letras de sable negras.

Los del Valle llegados al Perú fueron dos: don Alonso González del Valle, marqués de Campoameno y don Antonio María del Valle, hijos ambos de don Francisco del Valle y Beltrande, Coronel del Regimiento de Lisboa, y de doña Teresa Seijas y Lara. Estos, padres también del Excelentísimo don José del Valle y Seijas, Coronel del Regimiento de Navarra, Brigadier de los Reales Ejércitos desde 1773, Mariscal de Campo en 1779, Teniente General, Caballero y Pensión de la Real Orden Española de Carlos III.

De los dos hermanos llegados al Perú, nos interesa particularmente don Antonio María, por ser el tronco de la familia Valle Riestra, a la que perteneció el héroe del que queremos ensayar una biografía. Sigamos a Mendiburu en su diccionario biográfico:

"DON ANTONIO MARÍA DEL VALLE. — Natural de Málaga, hermano del anterior (ha hablado antes del marqués), con quien vino al Perú en 1775, siendo Teniente de los Ejércitos del Rey".

"Había servido desde 1773, en que principió su carrera de cadete, en el Regimiento de Navarra y con este cuerpo estuvo de guarnición en Orán".

“En Noviembre de 1780 pasó a Chiloé, destinado a la instrucción de las milicias y de Ayudante de la Fuerza Veterana”.

“Con motivo de la guerra con Inglaterra, y como se esperase una invasión al archipiélago, se acuartelaron dichas milicias en el puerto y plaza de San Carlos”.

“En Enero de 1880 salió del Callao con cien hombres del Regimiento Real de Lima, del que era Capitán, en la expedición que dirigió a las islas Galápagos, llevando a su cargo el parque y útiles necesarios para la defensa, en el caso de verificarse el desembarque que se proyectaba”.

“El 18 de Marzo de 1811, siendo Sargento Mayor, fué nombrado por el Virrey Don Fernando de Abascal para suceder al Coronel Don Manuel Arredondo en el mando de las tropas existentes en Guayaquil, las que debían emplearse en la pacificación de Quito. Se hizo cargo de ellas, mejoró su disciplina y evitó con su vigilancia y celo, una revolución que debió estallar allí el 13 de Junio”.

“Consecutivamente salió a campaña y operó sobre la provincia de Cuenca por disposición del Presidente Jefe de la Escuadra”.

“Fué Don Joaquín Molina quien lo nombró segundo jefe del ejército formado para resistir a los de Quito. Estos tuvieron una ventaja sobre los realistas el 14 de Junio de 1812 y trataron de tomar Cuenca por un camino distinto de aquél que guardaban las tropas del rey. Lo hubieran conseguido si el Coronel Valle Riestra no maniobra de modo de darles frente atacando a su vez, el 25 de dicho mes, el campo enemigo situado frente a Verdeloma. Con su ataque obtuvo que el enemigo abandonara el campo en la noche, dejando en él una bandera, 17 piezas de artillería, municiones y equipaje”.

“Después de la victoria anterior, se le encomendó

el mando de la 3a. División de las fuerzas del rey, reunidas en el pueblo de San Andrés, a órdenes del Teniente General Don Toribio Montes”.

“A cargo de esta división tomó parte en encuentros de consideración, tales como el ataque al pueblo fortificado de Moche, el de Tacunga y el de Quito y por fin, el 7 de Noviembre de 1812, tomó parte activa en el ataque y captura del cerro de Panecillo, en que fueron destruídos los rebeldes, perdiendo su artillería y pertrechos”.

“Promovido a Coronel efectivo fué restituído a la capital del Virreynato—Lima— y nombrado por el Virrey Abascal Gobernador de la Provincia de La Paz. Cuando hacía su viaje a esa ciudad, y estando en Arequipa, tomó parte en el combate que para defender esa ciudad se dió en Apacheta el 10 de Noviembre, batalla en la que quedó vencedor don Mateo Pumacahua, general del ejército revolucionado en el Cuzco contra el poder español. El Coronel Valle, que había mandado la artillería en Apacheta, cayó prisionero de los rebeldes”.

“Conducido al Cuzco, debió ser pasado por las armas el 29 de Enero de 1815 en compañía del Mariscal de Campo Don Francisco Picoaga y del Teniente Coronel Don José Gabriel Moscoso, Intendente de Arequipa. Salvó su vida por una circunstancia tan rara como imprevista”.

“El Padre Lesama, Comendador de la Orden de la Merced y pariente de los principales caudillos criollos, había sido encargado por éstos de suministrar los últimos auxilios espirituales al general Picoaga, por la vida del cual se había propuesto interceder el confesor”.

“Cuando el padre Lesama fué, poco antes de la hora fijada para la ejecución, al sitio en que los presos se encontraban, equivocado de calabozo, entró al ocupado por el Coronel Valle Seijas. Aunque reconoció su error,

el sacerdote no quiso enmendarlo pensando tal vez en una intervención divina. Quedóse pues allí y se contrajo a confesar y preparar al jefe realista para el duro trance que le esperaba. Apiadado de la condición del ilustre condenado, se propuso interceder por él ante los criollos y pidió al oficial revolucionario encargado de la ejecución del reo, que suspendiese ésta hasta que él hablara con el General Don José Angulo, quien presidía el gobierno revolucionario. Entre tanto, varios tiros que sonaron cercanos, hicieron conocer al Coronel del Valle que sus compañeros habían dejado de existir".

"El Padre Lesama acudió a Angulo y pidió la vida del preso. Angulo se resistió a los ruegos de su relacionado, quien logró apoderarse de las llaves de las esposas con que Valle estaba aprisionado. Con celeridad regresó al calabozo, encontrando que los soldados se disponían a disparar sobre el Coronel Valle pues el oficial que los comandaba juzgaba haber esperado demasiado tiempo ya al religioso. Merced a la presentación de la llave quedó en libertad el Coronel quien permaneció oculto en el convento de la Merced hasta que el General Juan Ramírez, después de vencer a Pumacahua en Umachiri, ocupó el Cuzco con las tropas reales".

"Valle continuó sus servicios como Mayor del Regimiento Real de Lima—que después se llamó Infante Don Carlos—. Fué condecorado en 1817 con la Cruz y Placa de San Hermenegildo en atención a que contaba con mas de cuarenta años de honrosos servicios y falleció en Noviembre de 1820".

Como se vé por lo que precede, el Coronel Valle Seijas fué un distinguido hombre de armas. Caballero, valiente y enérgico, era un digno heredero de las glorias de los del Valle que lucharon con los moros.

No tan sólo por esta línea de familia iba a sentir el héroe del "11 de Abril" el amor a la guerra. También

la esposa del Coronel, Doña Isabel García de la Riestra y Zanier, era hija de soldados ya que su padre fué Don Pedro García de la Riestra—último corregidor de Huamanga—, natural de Asturias, quien se dedicó a la carrera de las armas haciéndola en forma distinguida. En el tiempo que tratamos, Don Pedro García de la Riestra era Teniente Coronel de los Reales Ejércitos de España y el Virrey del Perú—Don José Fernando de Abascal—había sido subalterno suyo y por cierto que recordaba a menudo la severidad de su antiguo Capitán y lo provechoso que le habían sido sus enseñanzas.

El Coronel Valle Seijas, de su matrimonio con Doña Isabel García de la Riestra, tuvo varios hijos y todos siguieron carreras de armas, distinguiéndose, ya en las luchas por la independencia del Perú, o ya en su vida republicana. Fueron hijos del Coronel Valle Seijas los siguientes: Francisco, Juana, Domingo, Ramón, Antonio, Manuel, Alejandro, José y Miguel del Valle y García de la Riestra, quienes, con el advenimiento de la república, simplificaron su apellido firmando simplemente Valle Riestra.

Francisco del Valle y García de la Riestra fué Teniente Coronel del ejército-español, Ministro de Guerra de la República y General de sus Ejércitos, grado con que murió, fusilado de orden del General Felipe Santiago Salaverry, en los fosos del Castillo de la Independencia, en las primeras horas de la madrugada del 1.º de Abril de 1835.

El General Valle Riestra era el hombre de confianza y Ministro de Guerra del General Orbegozo cuando éste ocupaba la Presidencia de la República. Al insurreccionarse el General Salaverry, Valle Riestra fué enviado a combatirlo, y rebeladas contra él las fuerzas que comandaba, fué entregada al joven General, siendo pasado por las armas. Un episodio de estos años dará a co-

nocer a los lectores el temple de las mujeres de esa época.

Poco tiempo después del fusilamiento del General Valle Riestra, y estando sus hermanos menores muy pequeños, estalló una contra-revolución sofocadora de la del General Salaverry. La señora Riestra del Valle, madre del malogrado General, deseando castigar a los matadores de su hijo, ordenó a Ramón y Miguel Valle Riestra que se alistasen en las filas revolucionarias, para cuyo efecto puso en manos de ellos—el mayor no contaba 13 años—dos rifles, diciéndoles: “Vengar la sangre de su hermano”. Ante esta resolución, casi insensata, muchos relacionados de la familia aconsejaron a la señora que desistiera de su empeño, pero ella se manifestó inexorable. Y sus dos hijos se batieron contra las fuerzas del General Salaverry.

Tal era el temple de las mujeres de entonces, heroínas incógnitas que acompañaban a sus maridos y amantes en las múltiples molestias y sufrimientos que experimentaba en su azarosa vida ese tipo criollo, ya perdido, que fué el *montonero*. Estas mujeres amamentaron los Grau, los Bolognesi, los Carreón, los Zela, los Pumacahua. Sus hijas, años más tarde,—el nefasto 1879 y siguientes—portaban fusiles bajo las faldas para aprovisionar al ejército que comandaba en los Andes el viejo puma; formaban las *rabonas* de las tropas peruanas en campaña; encallecían sus manos cosiendo la burda chaqueta del soldado. Y cuando la Patria necesitó dinero, arrancaron los collares de sus gargantas, desprendieron los zarcillos de sus orejas y hasta cortaron sus cabellos para que todo se convirtiera en cañones que defendieran al Perú de la bota del invasor.

Militar también como Francisco lo fueron José—muerto en la batalla de Ayacucho—y Miguel, quien murió con el grado de Coronel del Ejército Peruano el año

1911, en la ciudad de Lima, después de casi 75 años de activos servicios, durante los cuales tomó parte en todos los hechos de armas de la época y desempeñó, con honradez acrisolada, importantes cargos públicos.

Juana del Valle y García de la Riestra, casó con Lord Jorge Martín Guise, noble inglés descendiente de los Guisa de Francia, llegado el año 1818 a combatir por la libertad de Sur-América, organizador de la Marina de Guerra del Perú—de la que fué Vice-Almirante—y muerto heroicamente el 23 de Noviembre de 1828 en el asalto a las fortalezas de Guayaquil.

La sangre de los Guisa y los Valle Riestra, dió al Perú más tarde uno de sus mejores hijos: el intrépido aviador Jorge Chávez, muerto en su vuelo heroico a través de los Alpes. Jorge Chávez Dartnell era tata-nieto de Juana del Valle y García de la Riestra y Jorge Martín Guise.

Domingo Valle Riestra, hermano de los anteriores, comenzó la carrera de las armas en el Ejército Real, en el que llegó al grado de Capitán. Pronunciada la Independencia del Perú por el General San Martín, sirvió en la Armada Nacional, a órdenes de Guise, con el que asistió al sitio de Guayaquil, en donde, como antes dijimos, el noble inglés hallara la muerte.

Don Domingo Valle Riestra, que alcanzó el grado de Vice-Almirante, fué el primer embajador que envió el Perú a España a raíz de los sucesos del año 1866.

Dió la vuelta al mundo en la fragata de guerra "Amazonas" y murió, a la edad de 80 años, en 1876, dejando de su matrimonio con Doña Virginia La Torre, varios hijos, de los cuales Felipe murió en la batalla de San Juan y Domingo Segundo actuó valerosamente en la campaña del monitor "Huáscar" en la Guerra del Pacífico.

Antonio y Ramón Valle Riestra sirvieron en la

Armada Peruana, llegando ambos a alcanzar los galones de Capitanes de Navío. El último de ellos trajo al Perú el primer buque a vapor que tuvo la Escuadra Peruana. Hijo del matrimonio de éste con Doña Manuela Corbacho fué el ilustre músico peruano Don José Valle Riestra Corbacho.

Manuel Valle Riestra, hermano también de los anteriores y de Alejandro, de quien trataremos luego, fué oficial del Ejército Real y sirviendo en las filas de éste combatió en Ayacucho, última y decisiva victoria de las armas patriotas.

Alejandro, que había actuado en el pronunciamiento de Tacna, sirvió en la Armada a órdenes de Guise, con el cual asistió a la toma de Guayaquil, recibiendo en sus brazos el cuerpo de su bravo cuñado cuando cayó herido de muerte sobre la cubierta de su buque.

Pasado el ardor bélico de aquella época, Alejandro Valle Riestra se radicó en Arica y contrajo matrimonio con Doña Dominga Albarracín, de noble y buena casa, de la que se destacan varios hijos muriendo heroicamente en las campañas de la Guerra del Pacífico.

El héroe cuya vida vamos a seguir fué el fruto de esta unión, la que no alcanzó la felicidad completa por la prematura muerte de la señora Dominga Albarracín, acaecida cuando nuestro héroe era un niño.

Después de la muerte de su esposa, Alejandro Valle Riestra pasó a España y Antonio, su hijo, permaneció en el Perú hasta que, siendo un joven ya, decidió marchar a Europa en un buque de guerra francés, con el doble fin de reunirse a su padre y dedicarse a la marina. En el trascurso del trabajo veremos cómo se cumplieron los deseos de Antonio Valle Riestra.

El medio ambiente. — Los hombres.

Los primeros pasos de las repúblicas hispano-americanas fueron deplorables. Acostumbrados a dejarse gobernar, no tomando parte en los regímenes administrativos y gozando la molicie de las costumbres virreynales, cuando nuestros abuelos pretendieron caminar solos, no lo supieron hacer. Y vino una época de pasiones, de caudillaje criollo, en la que no se luchaba por ideales políticos sino en torno de los hombres.

De esta niñez descuidada, de este andar vacilante, de los continuos tropezones de estas pequeñas repúblicas, resultaron cojeras morales, raquitismo de ideales, desarrollo estancado, anemia, debilidad, pobreza.

Tal el cuerpo de un hombre enfermo al que se ha aplicado reactivos poderosos: agonizábamos de resultas de la droga libertadora.

La lepra revolucionaria atacó Centro América, como a casi todas las nuevas repúblicas americanas. Concretémonos a tratar los mediados del siglo pasado.

A fines de 1849 gobernaba los destinos de Costa Rica Don Juan Rafael Mora, quien, conforme a la Constitución del país, se había enchargado del Poder Ejecutivo, como Vicepresidente que era de la República, debido a la renuncia del General José María Castro, quien desinteresadamente dejaba la silla presidencial en vista de la oposición que hacían a su gobierno ciertos elementos del país, oposición manifestada abiertamente por las conspiraciones de Heredia y Alahuela.

Don Juan Rafael Mora no gozó de una beatífica paz en el desempeño de su cargo provisional; todo lo contrario, se le atacaba duramente, a tal punto que vióse precisado a renunciar también la Presidencia. No aceptada la renuncia por el Poder Legislativo, continuó su período provisional hasta Mayo de 1853, fecha en

que, practicadas las elecciones, resultó favorecido por la voluntad de sus conciudadanos, empezando su período presidencial de seis años.

En Nicaragua la crisis política era más aguda. En 1854 se habían presentado dos candidatos a la Presidencia de la República: Don Francisco Castellón, candidato leonense y Don Fruto Chamorro, granadino. Electo el segundo, pretendió, al término de su período, prolongar su gobierno de dos años por cuatro más; y surgió la guerra civil, quedando Nicaragua en situación azas dificultosa, ya que al mismo tiempo que Chamorro era Director Supremo reconocido por la Asamblea Constituyente, Castellón era Presidente de la República por decreto de la Municipalidad de León, que lo reconocía como tal y que, además, declaraba facciosos a los que sostuvieran a Chamorro.

Desencadenada la guerra civil se cometieron los mayores excesos por ambas partes, pero todo hubiera terminado por aniquilamiento si la intervención de Byron Cole y William Walker no hubiera hecho tomar a la lucha política un carácter internacional.

William Walker, ciudadano norteamericano, nacido en Nashville (Tennessee) el 8 de Mayo de 1824, fué una figura por demás interesante.

Graduado en la Universidad de su ciudad natal a los catorce años de edad, estudió leyes, se recibió de abogado y luego hizo estudios sobre medicina en Edimburgh y Heidelberg.

Hombre extremadamente ambicioso, dotado de una inteligencia clara, de una audacia extraordinaria y de un alma valerosa, no se contentó con los títulos profesionales que había adquirido y después de practicar y ejercer su carrera de médico en Philadelphia, ingresó en las filas periodísticas de New Orleans. Emigró a California

en 1850; siguió allí sus trabajos diarísticos y volvió luego a su ciudad natal a ejercer abogacía.

Pero este género de vida no era para un hombre del dinamismo de Walker, y en 1853, dá el primer paso formal hacia la realización de sus ambiciones. Walker batalla en las filas esclavistas de la Unión y deseoso de triunfo de su partido, concibe el atrevido proyecto de conquistar Baja California y el estado de Sonora para el partido esclavista.

Venciendo mil dificultades, con el valor y el tesón que lo acompañaron toda su vida, reúne una fuerza de aventureros y desembarca en territorio mexicano, proclamando, el 8 de Enero de 1854, república independiente a los dos estados nombrados, de la cual, por supuesto, él era Presidente.

Pero esta vez Walker no consigue triunfar. La miseria en que se hallaba y los ataques mexicanos lo obligan a abandonar la empresa y regresa a California donde reanuda sus trabajos en los diarios.

Ya por este tiempo el *Coronel Walker* era un tipo popular. El juicio que, a solicitud del Gobierno Mexicano, se le siguió por infringir las leyes internacionales, lo había hecho célebre. Los debates de la Corte fueron públicos y muy concurridos y el veredicto de absolución fué recibido jubilosamente en su país.

El fracaso de esta empresa no abatió a Walker, quien, unos meses después de su enjuiciamiento salía con 56 compañeros de aventuras hacia Nicaragua, aparentemente a colonizar regiones del Istmo, pero, en realidad, en auxilio de Castellón, quien se había entendido con Byron Cole—socio de Walker— respecto a ayuda extranjera para sostener su lucha contra Chamorro. La partida de la expedición de Walker tuvo lugar el 4 de Mayo de 1855.

Hombre culto, inteligente, audaz y experimentado

por sus empresas anteriores, cuando Walker llegó a Nicaragua se dió cuenta exacta de la situación. Vió la indecisión de Castellón, apreció la figura de Muñoz, justipreció la miseria reinante y se dijo que con tacto y el apoyo de su "Falanje Americana", podría llegar a ser dueño de Centro América.

La historia de sus campañas de cinco años es interesantísima y hace sentir por este hombre, al mismo tiempo que desprecio, admiración. En su persona se abocan el soldado humanitario que respeta la vida de los enemigos enfermos y el impulsivo que ordena fusilar a un compañero de armas por un acto sin importancia; el fino y casi romántico cantor de la flora ecuatorial y el fariseo que invoca "la ayuda de Aquél sin cuya asistencia todos los esfuerzos humanos no son más que ligeros globulillos de un mar agitado y borrascoso" para llevar a feliz término la obra más oprobiosa: esclavizar un pueblo.

Este hombre, de tan complicada sicología, expresaba en sus memorias las hermosas ideas de moralidad social que siguen, mientras que atropellaba todo decoro internacional; "...Y los que hayan estudiado la legislación de California—no las imperceptibles leyes hijas de las pasiones de partido o del impuro interés, sino las que moralizan a la sociedad y forman sus hábitos—pueden expresar la capacidad y asiduo trabajo de Parker Crittenden...."

Sus proclamas son vibrantes. Sus memorias llenas de interés y colorido; exentas de toda jactancia. En todos sus escritos se halla siempre un sello de tristeza que también había en su rostro. Un retrato de la época nos lo muestra con una frente muy amplia, cabello ondulado, cara oval, facciones muy finas en general y, bajo unas cejas pobladas, ojos pequeños de un mirar profundo y casi triste.

William Walker creyó lograda su ambición el 20 de Mayo de 1856, fecha en que el Gobierno de Washington, que presidía Pierce, lo reconoció como Presidente de Nicaragua. Y se afirmó en su creencia cuando, el 3 de Junio, la Convención Nacional Democrática le expresaba sus simpatías por los esfuerzos que había hecho para regenerar Nicaragua.

Su sueño hubiera sido cosa real si Don Juan Rafael Mora no dá el grito de alerta a los centroamericanos y no combate denodadamente al esclavizador extranjero.

Largo sería narrar los episodios de la campaña, llena de heroísmos, de arrojo, de privaciones. Don Juan Rafael Mora, el General Cañas y los costarricenses todos dan pruebas de un espíritu de combate admirable en una nación de suyo pacífica.

Se lucha contra los ciegos nicaragüenses; contra los filibusteros; contra los diplomáticos; contra la peste y desgraciadamente, hasta contra los políticos antipatriotas. El cólera obliga a las huestes costarricenses a retirarse, se hace necesario pedir auxilio a las naciones suramericanas (1), y cuando Walker está gozando del triunfo, Mora renueva sus ataques, esta vez ayudado por las naciones centroamericanas que al fin se han dado cuenta del peligro.

William Walker no desfallece. Cuando la ambición se adentra en el alma de un espíritu valeroso es capaz de todo. [Ved sino a Napoleón Bonaparte]. Lucha contra la peste, contra la naturaleza y contra los hombres.

Al fin cae. El 1º de Mayo de 1857, para evitar ser capturado por los nativos que le han derrotado, se entrega al Comandante Henry Davis, U. S. N., y regresa a E. E. U. U. Su llegada allí tiene los caracteres de una

[1] El Perú acude prontamente con gruesa suma de dinero.

apoteosis; se le aclama, se le felicita por la brillante campaña. Walker pronuncia elocuentes discursos, hace una activa propaganda en pro de la conquista de Nicaragua y logra volver a ésta, en Noviembre de 1857, comandando la segunda expedición. En Punta Arenas es arrestado por el Comodoro Hiram Paulding, U. S. N., y obligado a regresar a E. E. U. U. como preso bajo su palabra le honor. En su país, el Presidente Buchanan lo exime de su compromiso de honor y el audaz aventurero prepara la tercera expedición con característica tenacidad sajona.

Es un hombre que no se doblega ante los malos golpes de la suerte. Está en pleno vigor—cuenta treinta y seis años de edad—y ha probado la comodidad de un sillón presidencial. Sobre todo, es un espíritu netamente inquieto.

No es de extrañar pues que luego de una serie de tentativas frustradas logre salir de Mobile, en Agosto de 1860, al mando de la tercera expedición y desembarque en Honduras.

En el río Aguan dió su última batalla, que fué su último triunfo. Cogido más tarde, por el Comandante Salmón, de la Real Armada Británica, fué entregado a las autoridades hondureñas.

Walker sabía la suerte que se le esperaba. En Centro América, durante la campaña filibustera, no se había dado cuartel y el jefe de la "Falanje" comprendió que moriría fusilado. En efecto, el día 11 de Setiembre a las siete de la noche, se le hizo saber que iba a ser pasado por las armas.

Sus últimos momentos fueron un epílogo digno de su vida de valiente. No tuvo una palabra de ruego ó pesar. Montúfar nos dice que lo único que deseó fué escribir.

A las ocho de la mañana del 12 de Setiembre fue conducido al patíbulo.

"Oyó algunos salmos que recitaba un sacerdote, marchó con firmeza, se colocó en el lugar del suplicio y recibió la muerte con extraordinaria impavidez". [Lorenzo Montúfar, "Walker en Centro América"].

Nadie se atreverá a discutir el temple del alma de este original luchador. Para poder combatirlo y vencerlo era necesario guerrear por lo más caro que el hombre tiene: la religión, el hogar y la libertad. Costa Rica asombra combatiendo a los filibusteros. Es un fuerte baluarte de Centro América y su intervención en este asunto fue decisiva.

Al lado de los costarricenses luchaban también extranjeros. Uno de ellos, Antonio Valle Riestra, era un huérfano de padre y madre, nacido en Arica, Perú, el 31 de Octubre de 1836.

Soldado por herencia, habiendo pasado su niñez en la costa, donde entre la juventud dorada había verdadera pasión por la marina, y escuchando seguramente en las veladas hogareñas el relato de las hazañas de Cochrane y Guise,—este último su pariente político—y las aventuras de sus padres y sus tíos, que acompañaron al noble inglés en sus campañas, sintió cariño por el mar, ese "viejo borracho" artífice de mil bellezas y dispensador de mil sensaciones.

El padre había marchado a España hacía años y la ocasión para verlo y dedicarse a la carrera se presentó magnífica con el arribo al Perú de un buque de guerra francés. Admitido abordo, salió en viaje en él y después de larga travesía arribó a Francia. Permaneció algún tiempo en este país, pasó luego a España en busca de su padre y muerto éste, ingresó en la marina mercante. Vasto y único campo de aprendizaje de los marinos

de entonces, puesto que en el Perú no se había establecido convenientemente una academia de guerra.

Viajó mucho y con los viajes templó su caracter. Joven y solo en la vida, puso todo su empeño en ser hábil en el ramo a que se había dedicado. Trabajó rudamente.

Los gajes de su profesión modelaron su caracter: las largas navegaciones lejos de la costa, le enseñaron la paciencia; los fuertes temporales, la serenidad ante el peligro; las guardias, la responsabilidad ante el deber; y la soledad, el valor.

A principios de 1856, Antonio Valle Riestra pasó por el puerto del Pacífico de Costa Rica, Punta Arenas, y se relacionó con el General Cañas.

Era entonces Valle Riestra un mozo de 20 años, apuesto y garrido. De elevada estatura, muy rubio y de rasgos fisonómicos muy finos—casi femeninos—agradaba a cuantas personas conversaban con él. Sus modales distinguidos, una sólida cultura, adquirida en todas las tierras, y cierta desemvoltura criolla, hacían que impresionara favorablemente a quien lo trataba.

Don José María Cañas, un *hombre* en toda la extensión de la palabra, adivinó al otro hombre que había en aquel adolescente y le prestó su apoyo para que se quedara en Costa Rica. Le fué ofrecido un puesto en la Capitanía de Punta Arenas, Valle Riestra lo aceptó y se estableció allí, en la tierra por la que lucharía más tarde.

A partir de entonces no se apartó de esta nación sino cuando sucesos políticos hicieron que fuera deportado. Sólo volvió al Perú una vez en su vida. Fué el año 1870.

Ligado a Costa Rica por agradecimiento, procuró demostrarle su gratitud en cuantas circunstancias pudo. Y cuando ésta necesitó de él para hacerle la guerra al

invasor ambicioso, Valle Riestra vertió su sangre por élla: luchó en la guerra contra los filibusteros.

Tales fueron estos dos extranjeros—Walker y Valle Riestra—que tuvieron figuración en la guerra de 1858, entre la pléyade de héroes centroamericanos. Recias contexturas morales las de ambos, pero ¡que diferencia de ideales.....!

El uno luchaba en pro de la esclavitud y para élla quería adueñarse de los pueblos. El otro combatía para conservar la santa libertad de una nación.

El uno es el valor sirviendo a la ambición; el otro, es el coraje al servicio de la virtud.

Walker podrá tener el gesto de un Napoleón Bonaparte; Valle Riestra no: es la ligera reminiscencia de un Guillermo Tell.

Si Kant analizará estos dos hombres en “Lo bello y lo sublime”, quizás dijera que Walker es bello en su valor pero Valle Riestra sublime en su desinterés.

El héroe.

Una gran agitación reinaba el día 11 de Noviembre en el puerto de Punta Arenas.

Hombres de todas clases—marinos, militares, civiles—y aún mujeres, iban y venían de uno a otro lado, trasladando hacia la playa variados objetos que eran depositados en un bote. La época que se vivía y los artículos que se embarcaban—fusiles, municiones, víveres, vestuario—no dejaban lugar a duda: se trataba de una expedición de guerra contra el invasor.

En efecto. El material bélico era para el ejército del General Cañas que combatía lejos a Walker y el encargado de conducirlo, Antonio Valle Riestra, Comandante del bergantín “Once de Abril”.

El “Once de Abril”, de una arrogante pequeñez, se mecía en las aguas del hermoso puerto en espera de su

hora. Adquirido por el Gobierno de Costa Rica y armado con cuatro cañones de a 9, tenía como misión posterior a su viaje a San Juan del Sur, la de interrumpir las operaciones que Walker intentara realizar con el pailebot "Granada".

Con un ardor casi febríl, hombres, mujeres y niños ayudaban al traslado de los materiales destinados a los que, allá lejos, se hacían matar defendiendo la Patria.

El buque está listo. Suenan breves las órdenes del capitán, un joven todavía, de simpáticas facciones y el ancla es izada. Los hombres de mar dan las velas al viento, se hinchan éstas y el bergantín sale del puerto, despacio primero, más ligero luego....

Ciento venticinco corazones se elevan silenciosamente a Dios. Ya no suenan las órdenes de los jefes y hay un silencio casi religioso. Todos los ojos están fijos en el puerto que se va quedando cada vez más lejos y en donde se agitan pañuelos y se escuchan vítores y llantos.

Es la triste escena de la partida de un buque a campaña.

En el bergantín pasan los días y la vida va siendo menos triste. Ahora los seres y las cosas dejadas son un amable recuerdo y se vive el presente. El presente, que se llama el duro trabajo de a bordo y el deseo de combates y glorias.

El pabellón que luce en popa, con los colores de Costa Rica, representa incesantemente a la Patria que demanda el heroísmo de sus hijos. El nombre del bergantín, recuerdo de una página gloriosa de su historia, es un sostén para los que navegan a bordo. Las nobles figuras de Quiróz, Corral, Alvarado y Valverde, parece que acompañan al buquecito, retemplando, con sus manos de héroes, el acero de sus cañones,

Y cada uno cumple con su deber, en espera de lo

que llegará. La figura del Comandante es digna del buque y su tripulación. Experto, recto de acción, valeroso y siempre cumpliendo el primero su deber, da aliento e inspira confianza.

El viaje se hace duro. Los fuertes chubascos de la región descargan con frecuencia, ocasionando las consiguientes molestias. Sin embargo, a bordo del bergantín nadie se queja. Casi se diría que hay alegría entre los tripulantes. Una sana alegría: la que dá el deber que se cumple y la convicción de estar trabajando en una misión noble...

Llega el día 22 de Noviembre en el que, por cálculos de estima, se debía arribar a San Juan del Sur. Una brisa ligera sopla del N. E. Hay, en general, buen tiempo y el "Once de Abril" corre hacia el puerto.

Son las cuatro y media de la tarde cuando, desde el puente del bergantín, se avista un pailebot. Observado por el Comandante resulta ser el "Granada" —setenticinco toneladas de registro, dos carronadas de a 6,—al servicio del filibusterismo.

Desde que se reconoce al buque que sale de San Juan del Sur, se comienzan entusiastamente a bordo del "Once de Abril" los preparativos para la acción.

La tripulación acude a sus *puestos de combate* y espera, ansiosamente, el momento del encuentro. Un silencio profundo reina a bordo. De vez en cuando, la voz de Valle Riestra se deja escuchar dando una orden.

El último pensamiento de cada uno de esos valientes es de despedida para los seres por quienes se va a morir: la madre, los hijos, la amada.

A las cinco y cuarenticinco minutos de la tarde el "Once de Abril" iza al tope el pabellón de Costa Rica. El tricolor se despliega majestuosamente y todos aquellos hombres juran sacrificarse a su sombra.

La noche se avecina. Corre prisa por ambas partes y los dos buques marchan el uno hacia el otro. A las seis horas de la tarde están a 400 yardas y se rompe el fuego.

El combate es encarnizado. En el "Once de Abril" no se descansa y la lucha se hace alegremente, pues la victoria es segura. Los cañones dejan oír su ronca voz, destrozando los hombres y desgarrando los buques. El "Once de Abril" hace agua por todas partes.

Caen los sirvientes de las dotaciones de los cañones pero los puestos no quedan vacíos, otros miembros de la tripulación corren a ocuparlos, no obstante saber que correrán la misma suerte que sus predecesores.

Entre los quejidos de los heridos y los gritos alegres de los que gozan ya con la idea de una victoria, un hombre permaece impasible: Antonio Valle Riestra.

Recorre el buque de un lado a otro y da una orden sobre el fuego de los cañones a los artilleros; allá ordena al timonel cierta maniobra; se acerca a recoger los últimos encargos de un moribundo ó bien levanta un herido. Todo en él es sereno, con la serenidad de su alma.

Son las siete de la noche y el combate prosigue con denuedo. Hace una hora que se lucha y ya los filibusteros empiezan a dar mnestras de agotamiento. Les falta municiones.

En el "Once de Abril", no obstante las bajas, se continúa con el ardor febril del principio de la acción. De pronto un grito, mejor un alarido, se deja escuchar: "¡FUEGO A BORDO.....!"

El momento es angustioso. Los que sepan lo que significa un incendio en un buque en viaje, apenas si pueden concebir los caracteres tan horribles que éste toma cuando se declara en un buque de guerra. Por que, además del peligro del fuego en sí, existe otro mayor: la

explosión de las santabárbaras ó depósitos de pólvora del buque.

En el "Once de Abril" hay un momento de indecisión. Se piensa en la esterilidad de tantas vidas sacrificadas, de tanto tiempo de lucha. En muchas bocas está la blasfemia contra el Destino que burla así una victoria y la va a convertir en una muerte horrorosa.....

Pero en el buque está un hombre que encarna la Serenidad: Antonio Valle Riestra no se ha turbado. En el silencio que ha sucedido al alarido anunciador de la terrible noticia se deja oír su voz clara y firme que da unas órdenes. Nombra a varios miembros de la dotación como encargados de dominar el fuego, que ha comenzado en proa y luego ordena continuar el combate.

Al lado de Valle Riestra está el Capellán del buque, presbítero Godoy. El Padre Godoy habla a la gente, les dice de la resignación ante las disposiciones divinas; de la esperanza de poder dominar el incendio y los decide a proseguir la lucha. Y él mismo, finalmente, toma un fusil y se acerca a los combatientes para ser uno de ellos.

No hay un momento más de vacilación. Se oye un entusiasta "Viva Costa Rica!" y aquel puñado de hombres continúa luchando contra el enemigo, mientras los compañeros combaten el mar y el fuego.

Trascurre una hora más y el bergantín ya no es un buque. Es un confuso hacimiento de cadáveres, miembros humanos, armas, pólvora y mil objetos diversos arrancados por las balas de todas partes: vestidos, vajilla, trozos de hierro, palos.

El fuego ha avarzado entretanto vorazmente y Valle Riestra se da cuenta de que no hay remedio para su buque. Y, contraídas las bellas facciones, espera, mientras sigue disparando sobre el enemigo, que lo inevitable suceda.

Y al fin, en medio del negror de la noche, se eleva una llamarada enorme, se escucha una explosión y el "Once de Abril" rompe sus ligaduras con el proceloso océano y se eleva, en pedazos, hacia la inmortalidad. Va con él la tripulación que lo supo defender.....

El ciudadano.

Derrotado Walker por el General José Joaquín Mora, el 1º de Mayo de 1857, había terminado la campaña centroamericana contra los filibusteros.

Gobernaba Costa Rica don Juan Rafael Mora quien, a causa de abrigar temores de un levantamiento contra su gobierno, no había podido salir a dirigir por sí la guerra contra Walker. Estabilizada la política interna se había presentado a Mora el asunto de límites con Nicaragua, para dirimir el cual, fué a Costa Rica una comisión diplomática nicaragüense presidida por el General Jeréz. Costa Rica, a su vez, había nombrado al ilustre General José María Cañas como plenipotenciario. Esto ocurría a principios de 1858 y casi simultáneamente con la llegada de Valle Riestra a Punta Arenas, realizada en Febrero.

El héroe llegaba enfermo de Panamá y lograba volver gracias a la benevolencia de un peruano que le facilitó los medios para éllo. Había perdido, para siempre, el uso de los dedos meñiques de ambas manos.

Una vez en Costa Rica, era lógico que se aproximara a los hombres que le habían ayudado, que habían depositado su confianza en él, dándole el mando del "Once de Abril"; y pronto lo vemos laborando al lado del presidente Mora, o mejor dicho, de su protector, el General Cañas.

Arreglados los asuntos de límites a que aludimos antes, con un desinterés enorme por parte de Costa Rica, que cedía territorios en aras de la unión centroame-

ricana; prosigue sin tropiezos mayores la administración del señor Mora, quien efectúa un segundo viaje a Nicaragua con deseos de arreglar ciertas negociaciones sobre el canal interoceánico.

A Antonio Valle Riestra le cabe el honor de acompañar al Presidente, en calidad de intérprete, y efectúa el viaje en la fragata de guerra francesa "Andromede", mandada por el Almirante Benard, quien admira y celebra al joven y modesto héroe.

Abandonado el proyecto del canal ideado por Tomas de Gamond, de acuerdo con Belly, sobre los datos del plan napoleónico, vuelve el Presidente Mora a Costa Rica y con él su intérprete.

Vienen luego los fatales días de Mora, el pronunciamiento de los Coroneles Salazar y Blanco y el triste epílogo de las vidas de dos hombres que lucharon denodadamente por el bien de Costa Rica. Me refiero al fusilamiento de don Juan Rafael Mora y el General José María Cañas, el 30 de Setiembre y 1º. de Octubre, respectivamente, del año 1860.

Valle Riestra, con el enorme pesar de la pérdida de su amigo y protector, se retira de las actividades políticas y dedica sus energías de hombre batallador al comercio. Durante ocho años permanece labrándose un porvenir en la casa comercial alemana de Juan Knohr, lo que le permite realizar un ideal quizás largo tiempo acariciado: su matrimonio con la señorita Cañas, hija del infortunado General.

Mejorada su situación económica merced a estos años de lucha en el comercio, pronto puede a su vez fundar una casa comercial en compañía de don Adolfo Knohr, que fué la que luego trabajó el muelle de Punta Arenas y desembarcó los materiales para la construcción del ferrocarril central.

Estos años y los que siguieron después de su viaje

al Perú—realizado en 1870—su liquidación de la sociedad de Knohr y su establecimiento en un negocio que alcanzó gran prosperidad, son de completa paz y felicidad para el ciudadano Valle Riestra. Dedicado a las tareas del comercio, respetado de todos y con un hogar feliz, Valle Riestra debió saborear por primera vez en su vida el dulzor de la dicha.

Los que recuerdan su figura en estos tiempos, nos hablaron de un hombre de severo continente, siempre irreprochablemente vestido, el cual unía, a una seriedad muy varonil, una exquisitez de maneras que hacía pensar en sus cortesanos progenitores, los marqueses de la Corte española.

Este período de paz no duró para don Antonio Valle Riestra. Toma parte en una conspiración contra el Presidente Guardia y es desterrado en 1876. El lugar de su destierro es Guatemala.

Gobierna este último país el General Barrios, quien colma de atenciones a Valle Riestra y le hace promesas halagadoras si se establece allí. El no acepta y a fines de 1877 se traslada a Chiriquí (Colombia), con su familia, dedicándose al cultivo del café.

Pocos meses pudo ver el cielo colombiano. El día 7 de Abril de 1878 dejó de existir, lejos de su patria de nacimiento y su patria adoptiva, cuando todavía estaba en edad de luchar por el bienestar de la familia que había formado. Murió en suelo extraño y en la triste condición de desterrado.

Así vivió Antonio Valle Riestra y Albarracín, héroe costarricense nacido en el Perú. Han pasado 69 años de su estada en el mundo y Costa Rica, tierra noble, guarda celosamente su memoria.

Nosotros, los que hemos visitado ese país y sentimos el calor del hogar costarricense, hemos podido apre-

ciar cómo se recuerda a Valle Riestra; los caballerosos hijos de esa tierra nos han hablado, con honda frase de gratitud, de su sacrificio y los ancianos han evocado su gallarda silueta de luchador intrépido.

Y a la evocación de su nombre y su figura, hemos sentido palpar en nosotros el cariño de Valle Riestra por Costa Rica, y hemos pensado que es bello derramar su sangre por una nación que sabe ser agradecida, guardando con cariño los nombres de los que murieron por conservar la vida.

LAS ESPECIALIDADES EN LA ARMADA

POR EL TENIENTE 1º. PEDRO MAZURE, A. P.

NO TODOS los oficiales tenemos cualidades para escribir un artículo, pero sí todos tenemos muchas veces buenas ideas que por falta de práctica no las publicamos y callamos aquello que, en nuestro sano modo de ver, es de provecho para la institución. Debido a ésto, es que no pienso en la crítica que este artículo pueda despertar; pienso tan sólo en las ventajas que puede reportar tanto al personal como a la Marina. Impulsado, pues, por este noble sentimiento, expongo mi opinión sobre la conveniencia de formar entre nosotros la Escuela Superior de Marina.

El sólo nombre de marina, nos trae a la mente la idea de un oficial de guardia que, sobre el puente de navegación, preso de movimientos inquietantes, trata de escudriñar el horizonte con la esperanza de ver en medio de la oscuridad de la noche el faro que lo guíe a lugar seguro. A primera vista, ilusionados con este pensamiento, nos parece que el solo rol esencial del marino no es más que el de un navegador, y esto es creído, fatalmente, por la mayor parte, lo que constituye un grave error. Deben tener presente los que tal piensan, que cualesquiera que sean las ocupaciones que le imponga su cargo, el oficial de marina es siempre un navegador, es decir, está capacitado para llevar la derrota de un buque donde quiera que fuera; pero aparte de estas guardias y de la navegación, el moderno oficial de marina tiene múltiples funciones que cumplir, sobre todo en nuestra época, en que el perfeccionamiento en el meca-

nismo de los modernos buques de guerra ha llegado a su grado máximo y donde a pesar del adelanto de la ciencia, el factor humano no se puede sustraer a este conjunto de máquinas, que bien se le pueden llamar, sin temor a equivocarse, las maravillas mecánicas del siglo.

Si nos detenemos a pensar por breves momentos lo que es en la actualidad una nave de guerra, nos daremos cuenta inmediatamente de la necesidad imperiosa de que haya en cada una de las secciones de esta complicada máquina un oficial competente, porque es materialmente imposible que en todas estas secciones o cargos se pueda desempeñar con igual eficiencia un mismo oficial.

En todas las marinas, los oficiales se dedican tan sólo al conocimiento perfecto de una de las ramas de la profesión, y es en esta rama donde va a ser más eficiente y en la que se le debe emplear de preferencia. Si en nuestra marina siguiéramos esta norma, conseguiríamos el máximo de rendimiento; pero aquí, donde nuestro personal es "todista", la eficiencia es menos que en otras partes, por más grande que sea el esfuerzo realizado por ellos. Muchos creerán que para el estado actual de nuestra Marina no se necesita más, pero los que tal piensan lo hacen con egoísmo, puesto que sólo viven el presente y no se toman la molestia de analizar cuál debe ser el futuro de ella y el papel que está llamada a desempeñar en el caso probable de que nuestras costas sean amenazadas por el enemigo. Amargos recuerdos nos ha dejado la guerra del 79 para no procurar que nuestra Marina sea grande, fuerte y moderna, lo que se consigue con la preparación inteligente de su personal y efectuando nuevas adquisiciones, (la naturaleza de estas adquisiciones estaría subordinada a un plan de construcciones a cumplir en un número de años no mayor de ocho). Sólo entonces podremos constituir la principal defensa Na-

cional, y digo la principal defensa Nacional, por que un país como el nuestro, de extensas costas y en el cual los principales recursos para su sostenimiento le vienen del exterior, debe a toda costa mantener abiertos sus puertos al comercio extranjero, y esto sólo se consigue por medio de una escuadra bien preparada que, a la vez que mantiene una protección decidida sobre el comercio, constituye el brazo derecho del ejército. Esto podemos decirlo con orgullo, por que está demostrado hasta la saciedad, tanto el 79 en que nuestras costas no fueron invadidas sino después de que desaparecieron las naves peruanas, cuanto con el resultado de la última guerra europea, y podemos decir por lo tanto que un ejército que no está apoyado por la marina es un ejército falto de recursos.

Nosotros, los oficiales de Marina, estamos obligados a velar por el engrandecimiento de ella y por su eficiencia para el combate; por consiguiente, cambiemos nuestro sistema actual, donde un oficial que hoy desempeña el cargo de artillería al año siguiente pasa a torpedos o electricidad, es decir, que hay que saber de todo. Claro que hoy podemos desempeñarnos en cualquier cargo con igual competencia por que nuestros recursos son muy limitados, pero mañana, cuando nuevas adquisiciones vengán a engrosar las filas de nuestra Armada, necesitaremos conocimientos más amplios que los que hoy tenemos y no podremos ya abarcar con igual conocimiento las distintas ramas de nuestra profesión.

Pensemos que los oficiales no se improvisan, el material se compra con los últimos adelantos, y al oficial debe preparársele para el manejo de ese material, de modo que cuando le toque actuar, vaya pleno de conocimientos y no a principiar a adquirirlos. De aquí se desprende la necesidad imprescindible de que se forme en el día una Escuela Superior de Marina, por la que pasa-

rían todos los oficiales, con la obligación de especializarse en una de las siguientes ramas: Artillería, Sumergibles, Torpedos y electricidad, Aviación, Radiotelegrafía, Infantería de Marina.

En esta escuela efectuarían los oficiales un aprendizaje teórico-práctico que los ponga en condiciones de dominar la materia escogida.

La organización de esta escuela sería materia de un estudio serio, y ello le incumbe a la superioridad. Lo que sí me permito es dar una ligera idea sobre cada una de las especialidades.

Artillería.

El Oficial dedicado a esta rama estaría única y exclusivamente a cargo de la artillería de abordó. Es esta una especialidad sumamente interesante, pero obliga también a los oficiales brevetados en ella a embarcarse en las naves que tienen como armamento principal el cañón, es decir en los acorazados y cruceros, donde ellos van a ser más eficientes que en otras unidades y donde no constituyen, por decirlo así la quinta rueda de un coche. Esto priva a los oficiales artilleros de una de sus principales aspiraciones, desde el momento en que el comando de las pequeñas naves está descartado para ellos y el de las naves mayores solo lo desempeñan cuando ya son oficiales superiores.

Sumergibles.

La de sumergibilista es la especialidad que más se desenvuelve cada día, con la construcción intensiva de nuevas unidades de este tipo. Esta especialidad lleva aparejada también la del torpedista electricista, puesto que su principal armamento es el torpedo, y la electricidad tiene su principal asiento en estas unidades. Esta

especialidad tiene la halagüeña ventaja de que el oficial llega a ser muy joven comandante de barcos que, aunque pequeños, tienen un valor real, pero no escapa también a nuestra vista las incomodidades con que cuenta el personal en esta clase de unidades en detrimento de su salud, y que por otra parte las campañas emprendidas en ellas son bastante penosas.

Torpedos y Electricidad.

Los oficiales especializados en esta rama tienen las mismas ventajas é inconvenientes que los anteriores, puesto que ellos deben ser embarcados en las unidades que tienen como armamento principal el torpedo y éstos son los sumergibles, destroyers y en la actualidad los novísimos cruceros ligeros de 10,000 toneladas, donde el torpedo desempeña, al igual que la artillería un papel principal.

Aviación.

Esta especialidad, que bien se le puede llamar del futuro, está llamada a poner al servicio de las escuadras su velocidad, bien sea cerca de las costas ó en alta mar, rol bajo todo punto de vista sublime y peligroso, que exige, al lado de brillantes cualidades de piloto, un sentido marítimo muy profundo. Su papel a desempeñar es muy vasto, ya sea como seguridad, reconocimiento, dirección de tiro de artillería ó bombardeo, el horizonte de la aviación es pues muy grande y está llamada a ser un poderoso baluarte de las escuadras.

Radiotelegrafía.

Es indudable que los oficiales que se dedican a esta rama de la profesión, reportan grandes beneficios a la marina, pero no es menos cierto también que ellos to-

man con tal fanatismo este estudio, que resultaría perjudicial hacer de ella un complemento de la rama torpedo-electricista.

Infantería de Marina.

Este cuerpo no existe entre nosotros y bien podría formarse con personal propio de la Armada. Constituye en otras marinas rama especial, que tiene a su cargo la disciplina de a bordo, el deporte y la artillería de costa, que en todos los países del mundo está bajo el control de la marina, salvo en el nuestro.

Esbozo, pues, a la ligera, según mi concepto, una de las más premiosas necesidades de nuestra Marina.

ALGO SOBRE EL ENTRENAMIENTO DE SPOTTERS

POR EL ALFEREZ DE FRAGATA OCTAVIO RÍOS H., A. P. C. U.

DURANTE el entrenamiento de spotters del año próximo pasado, pude tomar algunas notas sobre la manera como se efectuaba y de que errores adolecía. Hoy, a insinuación de un Jefe de la Armada, las publico con la esperanza de obtener en el futuro, una mejor preparación de los que más tarde desempeñarán tan delicado puesto.

En mi concepto, el entrenamiento deberá seguir un plan en el cual se vaya desarrollando paulatinamente, tanto las cualidades naturales del Spotter, ó sea, sus condiciones físicas, como también sus condiciones mentales.

El plan a seguir sería:

- 1.—Selección de Spotter.
- 2.—Conocimientos de sus obligaciones.
- 3.—Apreciación directa de las distancias, demoras, rumbo y velocidad del blanco, rumbo y velocidad del viento.
- 4.—Entrenamiento sobre la lona.
- 5.—Problemas.
- 6.—Entrenamiento efectivo, ó sea, el que se practica en los ejercicios de artillería.

Selección de Spotters.

En la actualidad los Spotters son escogidos al azar entre los Oficiales de la dotación de un buque, de manera que, el Oficial escogido como Spotter, puede muy bien carecer de las condiciones requeridas, ó tenerlas en grado no muy desarrollado. Por otra parte, en casi todos los buques, solo se ha entrenado a un solo Spotter, sin

tener en cuenta que muy bien puede éste enfermarse en vísperas del ejercicio redundando ésto en perjuicio de resultados fáciles de preveer.

La selección podría efectuarse del siguiente modo:

En cada buque se reunirá una junta compuesta por dos ó tres médicos de la Armada, del Jefe de Armamento y del 2o. Comandante que la presidirá. Esta junta procederá a tomar exámen de las condiciones requeridas para un Spotter y que según el Reglamento de Tiro son:

- a] Buena vista.
- b] Decisión para dar sus órdenes.
- c] Rápida ejecución y concepción mental.

El exámen de las libretas sanitarias de los Oficiales, nos indicarán quienes son los que tienen mejor vista.

En cuanto a [b] y [c] con la observación del Oficial en todas las actividades de abordo, como también por medio de los "Mental Test", se obtendría a los que poseen estas cualidades en mayor grado.

De este grupo se escogería a los Spotters.

La importancia de entrenar a varios Spotters está fuera de toda duda; en efecto, en el mismo ejercicio Anti-torpedo vemos que cada Control "espotea" su grupo, luego cada uno de ellos deberá estar capacitado para corregir su tiro ó lo que es lo mismo, se habrá entrenado como Spotter para poder llenar su cometido.

Si en un simple ejercicio, vemos la importancia de tener varios Spotters, en el caso real de un combate todavía es mucho mayor, puesto que, muy bien puede suceder que el único entrenado quede inutilizado perdiéndose por consiguiente todo el tiempo empleado en su preparación y perfeccionamiento, restando por otra parte, una gran eficiencia al buque durante la acción, ya que otro Oficial que no está debidamente preparado ocuparía el puesto vacante.

Conocimiento de sus obligaciones

Es indudable que el conocimiento de lo que se va a desempeñar, sigue inmediatamente a la selección; como esta instrucción está ya delineada en el Manual de Tiro, me concretaré a copiarla.

Todo spotter debe conocer.

- 1.—Obligaciones en los diversos ejercicios de tiro,
- 2.—Sistema reglamentario de dar correcciones.
- 3.—Uso de la terminología de tiro.

Una vez que los Spotters sepan todo lo indicado arriba, estarán listos para proseguir el entrenamiento.

3.—Apreciación directa de las distancias, demoras, etc.

El único objeto propuesto en esta parte del entrenamiento, es el de conseguir que el Spotter pueda apreciar rápidamente distancias, demoras, etc., directamente sobre el mar.

Para conseguir lo anterior necesitamos de un blanco móvil y de la seguridad de poder cumplir el entrenamiento. El Callao se presta admirablemente, pues reúne las dos condiciones. Examinando el Plan de Trabajos de la Escuadra veremos que los buques permanecen en el Callao una gran parte del año lo que nos da la seguridad de poder cumplir el plan trazado; por otro lado, el gran movimiento comercial del puerto nos proporcionará el blanco necesario.

Aprovechando la entrada ó salida de los buques de la rada, los Spotters irán a su puesto de observación. Del mismo modo, el Oficial Telemetrista y el Oficial entrenador de Spotters, ocuparán el telémetro y el taxímetro respectivamente. Estos últimos, en los primeros días, se concretarán a leer distancias y demoras del blanco, las cuales, se las comunicarán por medio de la tubería acústica respectiva a los Spotters. Cuando a juicio del Entrenador de Spotters, éstos ya están lo sufi-

cientemente entrenados como para poder desempeñarse solos, se pasará al procedimiento inverso, ó sea, que los Spotters darán distancias y demoras del blanco, sirviéndonos el telémetro y taxímetro como controladores.

Una planilla como la mostrada abajo nos servirá como punto de referencia del estado de adelanto de cada uno de los Spotters.

Planilla No.....

B. A. P.....

Fecha

Nombre.....

Condiciones del tiempo.....

N. de orden de la salva	DISTANCIA		Error absoluto de la Observación	DEMORA		Error absoluto de la Observación
	Telemétrica	Apreciada		Taxímetro	Apreciada	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Suma de los errores.....

Error promedio.....

Firma del Oficial Instructor

.....

Las planillas del mes, nos indicarán el progreso obtenido o su estancamiento, puesto que los errores absolutos a medida que vayan siendo regulares y menores, mejor será el Spotter y lo contrario, cuando los errores sean irregulares.

En cuanto al rumbo y velocidad del blanco, se tendrá que aprovechar de los ejercicios generales de artillería y sería bueno establecer que del mismo modo que se comunica al Control cuando se comunica rumbo y velocidad del blanco, se le avise al Spotter para irlo habituando.

Los catabios de rumbo, salvo dos casos, pueden ser fácilmente determinados, solo hay que tener en cuenta, cómo varía el ángulo formado por las visuales del observador a los palos del blanco; si el ángulo aumenta o disminuye gradualmente, el buque sigue a rumbo, porque esta disminución o aumento no es otra cosa, que una función del rumbo del blanco con respecto al observador; pero si el ángulo varía bruscamente, nos indicará que el buque ya no sigue el mismo rumbo. Los dos casos difíciles de apreciar son cuando el blanco está a gran distancia, o cuando los cambios de rumbos son relativamente pequeños. En estos casos, solo la observación frecuente, puede darnos alguna seguridad. Los Spotter podrán aprovechar de los ejercicios tácticos para adiestrarse en la determinación del momento preciso del cambio de rumbo.

En la planilla hemos puesto un párrafo para las condiciones de tiempo, esto no obedece a otro fin, que el de procurar que las observaciones sean efectuadas bajo las condiciones atmosféricas más variadas posible, esto es de gran importancia para nuestros Spotters, puesto que ellos están llamados a actuar generalmente en nuestras costas, las cuales, durante ciertas épocas del año se cubren de neblina.

Para determinar rumbo y velocidad del viento, podrá usarse el pequeño aparato ideado por el Teniente O. Nimitz. ("Revista de Marina" de Setiembre y Octubre de 1926.—"Modo de hallar el viento verdadero". Traducido del "Proceedings" por el Teniente 1º. Guillermo Thornberry, A. P.)

Tiene la ventaja este aparato de encontrar rápidamente el rumbo verdadero y velocidad del viento. Con un poco de práctica, se puede obtener estos datos, en menos de diez segundos. Si referimos el rumbo del viento a nuestra proa, tendremos el dato casi exacto que mandaremos a la central para el cálculo de la corrección lateral.

4.—Entrenamiento sobre la lona.

La manera como debe de llevarse a cabo este entrenamiento ya está determinado por el Reglamento de Tiro, pero habiendo observado durante el mismo, dos errores, los cito para que no se vuelvan a repetir en lo sucesivo.

El año pasado todos los Spotters de la Escuadra se entrenaron en la lona del B. A. P. "Almirante Grau" siguiéndose para todos un mismo plan, lo que dió por resultado, falsas apreciaciones de varios Spotters, pues no se tuvo en cuenta:

1º.—Diferencia de alzas de los buques.

2º.—Diferencia de altura de los puestos de observación de los Spotters.

No todos los buques tienen su platillo de deriva, graduado en la misma forma, así veremos que el "Grau", "Bolognesi", "Lima" y en la actualidad el "Rodríguez" tienen su platillo graduado para nudos de velocidad del blanco, lo que no es lo mismo que la de los submarinos que está dada en milímetros.

Sucedió este caso:

Se simulaba un pique a la derecha o izquierda del blanco y a una separación de un blanco.

Distancia de tiro.....X

Ahora bien, se había calculado una tablilla, para esa distancia, y para un blanco de longitud L ; en la que un tiro que cayera a la izquierda o derecha y a una separación del centro del blanco, igual a la longitud de éste, se corregía con un movimiento de n graduaciones del platillo de deriva a la derecha o izquierda, pero, estas n graduaciones no corresponden a las n_1 graduaciones del platillo de los submarinos; por consiguiente, al Spotter se le entrenaba con un error, que, si él no lo corregía, lo aplicaba en los ejercicios de tiro.

Si en lugar de tener una sola tablilla, se hubieran calculado dos, una para cada sistema de alza, el Spotter hubiera estado mejor preparado.

El segundo error se establecía, por usar una misma altura del soporte del anteojo. Si solo se hubieran entrenado los Spotters del "Grau" y "Bolognesi", este hecho no hubiera tenido importancia, pero tratándose de los Spotters de los demás buques, sí, puesto que la altura de observación de estos últimos, difieren sensiblemente de la de los primeros.

Haciendo el soporte corredizo, se podría colocar el anteojo a la altura que le corresponde. En la Escuela Naval del Perú existe una mesa, que se utiliza para el entrenamiento de Spotters y que reúne todas las condiciones necesarias, entre ellas, la del movimiento del soporte del anteojo.

5.—Problemas.

Esta sería la última etapa del entrenamiento preliminar. Los problemas serán a base de casos probables, que puedan presentarse al Spotter durante el combate y

sobre todo, con unidades de la misma clase, de manera que cuando llegue el caso, pueda rápidamente concebir y ejecutar las correcciones, puesto que él, por los problemas en que ha entrenado, se ha encontrado en situaciones parecidas.

6.—Entrenamiento efectivo.

Es la aplicación de todo lo aprendido en el entrenamiento anterior al tiro efectivo. El Reglamento de Tiro va dando hasta en sus menores detalles todo el proceso que se debe seguir.

Todos los conocimientos adquiridos por un “epoteador”, podrá ponerlos en práctica durante los dos ejercicios de tiro del año y la experiencia que de éstos obtenga, le servirá para desempeñarse mejor en los posteriores, a la vez que con ello puede formar su prestigio como tal.

CONVERSACIONES SANITARIAS

Lo que el Oficial de Marina debe conocer sobre
el peligro venéreo.

POR EL CAPITÁN DE CORBETA DE SANIDAD CÉSAR
VALDEZ, A. P.

GOZAN las enfermedades venéreas del triste privilegio de ser consideradas, como vergonzosas, y merecer el desprecio general, obligando a las personas que las padecen a ocultar su mal, que es juzgado por los rigoristas e ignorantes como oprobio.

Tiempo es ya de que estos prejuicios desaparezcan y toca a los médicos y a los dirigentes de las colectividades, romper aquellos añejos conceptos. Por eso es un deber de los oficiales de Marina, superiores o subalternos, imbuírse y trasmitir a sus subordinados la idea de que las enfermedades de los órganos genitales son males que nada tienen de delictuosos, que al igual de las otras enfermedades no deben avergonzar a quienes las sufren, no teniendo por tanto por qué ocultar su mal; así se conseguirá que el tripulante tímido o ignorante pueda declarar su afección a tiempo y ser atendido oportunamente, ya que de la oportunidad en el tratamiento depende el éxito de la curación.

Las enfermedades venéreas, si bien son como todas las otras enfermedades, tienen sin embargo la particularidad de propagarse cada día más y más, siendo esta difusión alarmante y de terribles consecuencias para el individuo, para la familia, para la sociedad y para la Nación. Las estadísticas nos dicen como avanza el mal;

los especialistas ven a diario sus consultorios llenos de jóvenes de las clases acomodadas reclamando su auxilio, las clínicas particulares atienden centenares de personas de ambos sexos atacados del mal venéreo o sus consecuencias, los hospitales de caridad se han visto obligados a crear consultorios especiales para estas dolencias a fin de descongestionar las salas que resultan insuficientes, los médicos de talleres y casas de reclusión curan un número abrumador de afecciones venéreas; los cirujanos militares saben muy bien el enorme porcentaje de portadores del mal en el ejército, y la Sanidad Naval lucha sin descanso contra el gran número de casos de Sífilis y Blenorragia que se atiende en el Hospital y en las enfermerías de los buques y que hasta se pasean impunemente por las cubiertas de nuestras Naves de Guerra y dependencias de la Armada. En presencia de este azote, que alarma, todo hombre de bien está obligado a contribuir a combatirlo y para ello hay que hacer dos cosas: 1º., *Prevenir y circunscribir el mal* y 2º., curar los casos que se presenten.

En cuanto a lo primero es un deber de los médicos y de toda persona culta, más, si tiene a su cargo el cuidado de colectividades como soldados, marineros, colegiales, etc., instruir a sus subordinados sobre el peligro que corren, para que puedan huir de él. Por lo demás, toca a los Poderes Públicos, por medio de leyes y disposiciones severísimas, defender del contagio a nuestras generaciones.

En cuanto a la curación; si el mal por desgracia ha surgido, como sucede tan a menudo, es preciso que el enfermo sepa que no es un paria, que no es un desheredado de la consideración de los demás, que no debe ocultarse como un culpable; es necesario hacerle saber que su mal por serio que parezca tiene remedio, que la me-

dicina puede curarlo o atenuar sus sufrimientos y que por lo tanto no tiene por qué alarmarse ni desesperar.

Con el objeto de vulgarizar estas ideas me propongo en una serie de artículos exponer el concepto actual de la Ciencia sobre el mal venéreo constituido por la triada patológica: Blenorragia, Chancro Simple y Sífilis, que Venus, la divina, cobija bajo su nombre. Enfermedades diferentes por su gravedad y modalidades, cada una de las que merece un especial capítulo por orden de gravedad.

I

El Chancro Simple, Chancro Blando o Chancroide.

Es una enfermedad caracterizada por ulceraciones de la piel o la mucosa del aparato genital o del ano, pudiendo presentarse, aún que muy raramente en otras partes del cuerpo. Se la adquiere el 99 % de las veces por contaminación durante el acto sexual.

Por mucho tiempo, fué confundido con el chancro duro o sifilítico, pero, desde 1850, gracias a los trabajos de Hunter y Ricard, han sido perfectamente diferenciados; estribando la principal diferencia, en que mientras el chancro blando es una afección local que no vá más allá del sitio donde radica y que una vez curado nada deja de tras de sí, el *chancro duro* al contrario, es el primer período de la sífilis, enfermedad general a todo el organismo, que aunque el chancro duro desaparezca, el mal sigue propagándose por la sangre a los demás órganos para después pasar por herencia a los hijos del enfermo.

He dicho que el contagio del chancroide se hace por inoculación durante el coito, siendo muy favorecida por cualquier grieta, escoriación, herida, rasguño y cicatriz, aunque éstos sean tan pequeños que hayan pa-

sado desapercibidos. El chanero blando es muy contagioso y no solo se contamina de individuo a individuo, sino que la misma persona puede autocontagiarse y presentar una verdadera legión de ulceraciones nacidas unas de otras que se extienden por todo el aparato genital y por los muslos. Esta pluralidad sirve también para diferenciarla del chanero duro, que, siempre es solitario y que una vez contraído, no permite que se presente más chanero duro durante toda la duración de la sífilis; pero, un enfermo de chanero duro, puede contraer otro ú otros blandos, como el portadar de la úlcera blanda, puede contraer una úlcera indurada, por tanto una sífilis. Se ha dicho con razón, que el chanero simple ama la vida en familia y que "le gusta vivir rodeado de sus hijos y sus nietos".

La enfermedad que me ocupa, tiene por gran aliado a la suciedad, por eso, es menos frecuente en las personas que tienen hábitos de aseo, que en las clases menesterosas y descuidadas. Se le observa con más frecuencia en los consultorios gratuitos que en las clínicas particulares, es más común entre los soldados y marineros, que entre los clases y oficiales de mar, y es rarísimo en las oficialidades de mar y de tierra.

No respeta el chanero blando ni sexo ni raza; en cuanto a la edad, la más expuesta, es aquella época de la vida en que son más frecuentes los contactos sexuales, siendo entre los portadores del mal más numerosos los solteros que los casados. La prostitución clandestina es la mayor causa de su propagación, favorecida por el poco aseo; observándose a veces en forma epidémica en ciudades sujetas a grandes cambios de población, como sucede en épocas de fiesta, ferias, exposiciones, movimientos de tropa, desembarque de tripulaciones, etc.

El agente de este mal, es un microbio específico llamado el *estrepto bacilo de Ducrey* que fué descubierto

por el Bacteriólogo de este nombre el año 1889. Observado al microscopio presenta el estrepto bacilo la forma de bastoncitos con sus extremidades redondeadas, unas veces se presentan aislados y otras formando grupos en montón ó en forma de cadenas más ó menos largas. Es un microbio fácil de destruir pues no soporta el calor, una temperatura de 42 a 50 grados, basta para debilitar rápidamente su virulencia, pero en cambio soporta bien el frío y la humedad.

Síntomas.—Desde el día siguiente a un contacto sospechoso se desarrolla a nivel del sitio contaminado, una mancha roja al centro de la que se nota una vejiguita llena de un líquido claro, [vesícula] el líquido se va enturbiando hasta tomar el aspecto de pus, constituyendo un pústula que pronto se rompe, para dar lugar a una ulceración de la piel, quedando, el chancre blando formado hacia el cuarto ó quinto día. Este caracter de rápida aparición es muy útil, para diferenciarle de su similar, el duro, pues éste solo aparece, muchos días y hasta semanas después del coito sospechoso.

Una vez constituído el chancre simple, presenta el aspecto de una ulceración regularmente redondeada ú oval de bordes rojos, sinuosos, como cortados a pico y despegados del fondo, el que presenta un color gris amarillento como carcomido, anfractuoso y con granulaciones; el pus es abundante, a veces endureciéndose en la superficie, forma una especie de costra. La ulceración reposa sobre una base blanda como hinchada, pastosa *pero nunca* dura. El menor contacto provoca en el chancre blando grandes dolores a diferencia del duro que es indoloro.

Al cabo de una ó algunas semanas, el fondo de la úlcera se limpia y enrojece, los bordes se pegan, la ulceración se llena y se opera la cicatrización. Son nece-

sarios de veinte a treinta días, para curar un chancro simple de mediana dimensión.

Con respecto a su gravedad, diré que es la mas benigna entre las enfermedades venéreas, aunque a veces suele tomar caracteres alarmantes y terribles complicaciones como la ericipela y la gangrena, además, propagándose la infección por el tejido linfático constituye la adenitis en el pliegue de la ingle, que es un tumor doloroso rojo fluctuante, que puede llegar hasta la supuración y que vulgarmente es conocido con el nombre de *incordio* que algunas veces exige una intervención quirúrgica para evacuar el pus.

Los caracteres más saltantes para diferenciar un chancro duro de uno blando son: 1°. La época de la aparición; el blando se presenta al siguiente día, el duro a los veinticinco ó treinticinco días y hasta los sesenta en los casos tardíos. 2°. El chancro duro es siempre único, el blando puede ser múltiple. 3°. El chancro blando es una úlcera de bordes despegados como cortados a pico y de fondo anfractuoso; el chancro sifilítico es un endurecimiento de la piel ó las mucosas en forma saliente como un botón, tienen, en el vértice de la eminencia una ulceración con bordes, que forman una especie de corona. 4°. El chancro blando, presenta un fondo gris amarillento con secreción más ó menos abundante y granuloso, el fondo del sifilítico es rojizo luciente, lizo, casi sin secreción. 5°. La base del chancro simple es blanda, la del sifilítico es indurada y se deja comprimir entre los dedos dando la sensación de un cuerpo duro.

En cuanto a los métodos para evitar y curar esta enfermedad, serán expuestos al finalizar esta serie de artículos junto con el tratamiento para las otras enfermedades venéreas. Pero por adelantado diré que la limpieza es el peor enemigo de este mal y que llegará a

evitársele si se tiene cuidado de usar agua en abundancia aunque sea pura, después de todo contacto sospechoso.



Alferez de Fragata A. P. C. U., Fernando Romero P., que obtuvo el premio anual 1927, otorgado por la "Revista de Marina" por su artículo "Plan de Trabajo para el Crucero de Verano de los Cadetes".

COMENTARIOS BREVES

Lo que a mí me sucede.

POR EL CAPITÁN DE CORBETA L. RIVADENEYRA, A. P.

PERDONEN mis lectores si mi narración puede cansarles, mi mente no es esa, pero no es de más que apunte cosas que hoy veo pasar y que no está lejos pueda acontecer a muchos de mis compañeros. De todos modos, puede ser que éstas cuartillas que borro neo digan algo.....

Estoy recientemente desembarcado después de tres años de labor en los buques, hoy me encuentro en la Escuela Naval del Perú.

En una Revista de marina extranjera que encontré ahora días sobre la mesa de la Biblioteca del Centro Naval, leí un pequeño artículo que me llamó la atención. Se trataba nada menos que de diferenciar las categorías del personal de la marina en sus dos únicas situaciones: *azul y blanco*.

Azules, comenta el articulista, personal a quien agrada mucho prestar sus servicios en tierra, ganar más y a la hora del ascenso estar en iguales condiciones que los "blancos". Estos últimos son los que siempre están embarcados y que seguramente no gozan de las ventajas de los otros. Con algunos de mis compañeros comenté el artículo. Sin duda alguna, el fundamento era bueno. Entonces comenzamos a "cortar" sobre el asunto.

"En todas partes se cuecen habas, y en mi tierra a calderadas"—nos dijimos—.

A nosotros también nos pasa lo mismo, pero en "alta escala".

No solamente el personal subalterno quiere ser "azul" entre nosotros, la cosa es más grave. Es arriba donde están los "azules".

Pese a quien pesare y aún cuando esto haga cosquillas a más de uno, ésta es la verdad.

La palabra "embarque", es como una "vara de pica"—perdóneseme el término—.

—Mi Comandante, decíale yo un día a uno de nuestros Jefes; dicen que a Ud. lo embarcan.....

—A mí! Nó señor! Si yo me he pasado casi toda mi vida embarcado [cuando los buques no se movían]. Yo, agregé, en el servicio que desempeño apenas tengo dos años en tierra. Por qué no embarcan a fulano?.....

—Es que Ud. mi Comandante ahora puede realizar una labor muy efectiva, los buques hoy, son otros [a pesar de ser un poco viejos] la vida de mar se siente, hay muchos ejercicios, actividad y mucho en qué trabajar.....

—No señor, en todas partes se trabaja y yo aquí estoy muy bien.....

Y así, esto es por hoy un concepto general.

Los "azules" quieren ser "azules" y no dudo que muchos "blancos" quieran serlo.

Si hablamos de los requisitos de embarque para el ascenso ¡qué tontería!. Muchos dicen y yo los he escuchado: "La ley no tiene efecto retroactivo"!

—Cuando yo desempeñé tal Capitanía, se me consideró tiempo embarcado y cuando llegue mi tiempo ascenderé!

Veán pues mis queridos compañeros, todo lo que encierra el peligro "azul". A quién podemos culpar de este modo de pensar?

Uds. lo dirán, y si no es cierto lo que digo, también lo dirán.

Sea de ello lo que fuere, aquí me tienen Uds. perte-

neciendo al partido..... que no es el facista. [Que conste que sin ganar ni un centavo más de mi sueldo].

Ahora soy "azul" o "negro" si Uds. quieren, me dá lo mismo.

Cuando no hay costumbre de escribir, muchas veces al correr del lápiz se atropella..... muchas cosas; esto es cuestión de "entrenamiento".

Conozco el sentir de los "blancos" a cerca de la Escuela y sus oficiales. A éstos se les nombra en la Escuadra bajo distintos apelativos. Así por ejemplo se les dice: "catedráticos", indispensables", etc., yo también los he llamado así, y ahora héme aquí perteneciendo a la "legión".

Ya verán pues mis camaradas que a lo mejor todos tendrán que pasar por aquí, tarde que temprano; así pues, habrá que "manejarse con juicio" según preconiza un distinguido Jefe de máquinas de nuestra Escuadra.

Al llegar a la Escuela Naval juro que me he sentido desorientado. Habitado al manejo de tripulaciones y a la rutina de un buque de guerra, he encontrado que la que se lleva en la Escuela, es muy distinta, no hay término de comparación. El organismo es muy diferente, hay más que hacer. Comentar esto sería motivo de un tema especial, básteme decir, que el tiempo pasa vertiginosamente y que a menudo nos sorprende trabajando.

Tengo a mi cargo la Administración de la "Revista de Marina". Esto sí que es completamente nuevo para mí. La papeluchería en una imprenta, es muy original, no quiero decir que "elegante".

Si algún día llega cualquiera de Uds. a tener esto entre manos, verár lo que es bueno. La terminología que se emplea en una imprenta, es notable. Yo sola-

mente he frecuentado talleres de esta índole al salir del paso y ahora que soy un "Administrador", imagínense los líos en que estoy metido.

El inventario de recepción, que fué lo primero con lo que me tropecé, lo encontré más que raro. Figúrense Uds. tener que contar "componedores", "galeras", "chivaletes", etc., no puede ser más original. Estos nombres primera vez en mi vida que los catalogo y maldito si ni siquiera mi curiosidad me llevó algún día a averiguar su aplicación. Sin embargo, ya me tienen Uds. bregando en este asunto.

Debo advertirles que no hay nada más propicio para tener líos que una imprenta y mucho más la administración de una Revista.

No les digo a Uds. nada a cerca de la palabra "cobrar"; sobre todo si se trata de las suscripciones, avisos o trabajos. Esto es una maravilla.

Todo el que manda un "trabajito", lo quiere inmediatamente, urgentemente, pero a la hora de recibir la tradicional factura con el S. E. ú O., eso sí que no es urgente. "Regrese mañana", término muy bonito que ya no me llama la atención y que también muchas veces el suscrito ha empleado en tales condiciones.

No cabe duda, todas estas cosas enseñan a ser paciente, esto será una nueva faz de entrenamiento por adquirir. Con todo, hay que ir adelante.

La corrección de pruebas "constituye la primera parte de esta progresión". No se impaciente si algún día le toca hacer esto.

La primera "Revista de Marina" que piloté es ésta que Uds. leen, sin embargo, les garantizo que cuesta trabajo el asunto y que considero a mis congéneres encargados de tal labor.....



En éste grabado aparecen (de arriba abajo) el Teniente 20. Alejandro Bastante, Cap. de Corbeta Ingeniero H. Castañeda, Sra. Aubry, madrina del R-4 en representación de la Sra. Leguía esposa del Presidente del Senado y la Sra. A. G. Howe, madrina del R-3, esposa del Contralmirante Howe, Jefe de la Misión Naval Norteamericana en el Perú.

267

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS LIBROS "LA VERDAD SOBRE JUTLANDIA" Y "REPRODUCCION DE LOS REGISTROS DE LA BATALLA DE JUTLANDIA" RE- CIENTEMENTE APARECIDOS

[DEL "BOLETIN DEL CENTRO NAVAL" ARGENTINO]

LOS ARTICULOS adjuntos, publicados en el "Naval and Military Record", son debidos al contralmirante J. E. T. Harper, y aparecieron inmediatamente después de su interesante libro "La verdad sobre Jutlandia", en el que el autor, que ha tenido en sus manos toda la información, señales y partes de la batalla, pone las cosas en su lugar. Es decir, que hace ver la futilidad de las razones que han invocado varios autores para atacar la conducción táctica de la batalla por parte del Almirante Jellicoe y ensalzar la actuación de Beatty a sus expensas.

El Contralmirante Harper hace ver que el comandante de la Flota de cruceros de combate ha violado repetidamente principios tácticos: Al avistarse los cruceros alemanes Beatty señala con banderas a la 5a. Escuadra de combate (cuatro acorazados "Bárham") que siga sus aguas y se empeñe con el enemigo tan pronto lo tenga a su alcance. Sabido es que en este momento los cuatro acorazados de Evan Thomas estaban 5 millas hacia el N. N. W. de los cruceros de batalla y que no habiendo podido descifrar la señal de banderas, a causa de la distancia, del humo y de la escasa visibilidad del día, recién pudieron entrar en acción a los 40^m después de estar en fuego los cruceros de batalla, cuando ya habían

desaparecido dos cruceros, el "Indefatigable" y el "Queen Mary". Beatty se despreocupó aquí del principio de la concentración de las fuerzas "y en vez de estar luchando 10 buques ingleses contra 5 alemanes, combatieron 6 contra 5, y aún 4 contra 5 durante los minutos que siguieron a la voladura del "Queen Mary" y hasta que entró en fuego la 5a. Escuadra (Evan Thomas). Su servicio de señales fracasó al no transmitir a su subordinado, con la premura que exigían las circunstancias, la orden de seguirlo para entrar en acción cuanto antes. Fué así mismo un error tactico el mantener a los acorazados tipo "Barham" en la posición 5 millas al N. N. W. del "Lion" mientras se aproximaban a la parte S. del Mar del Norte, cuando, según toda probabilidad, las fuerzas enemigas se avistarían en el cuadrante S. E. La falla en la transmisión de la orden a la 5a. Escuadra originó que ésta llegara a estar a 10 millas del "Lion", retardando considerablemente el momento en que podía romper el fuego. Durante la primera fase de la batalla Beatty descuidó la transmisión de información sobre los movimientos y composición de las fuerzas enemigas, cuyo conocimiento era tan vital para Jellicoe a fin de poder desplegar en el momento y dirección convenientes. Para colmo de males, las posiciones geográficas del "Lion" y del "Southampton" (que antes del contacto entre las flotas transmitió numerosos informes sobre el enemigo), estaban equivocadas en forma de confundir a Jellicoe, que había dispuesto sus movimientos de manera a avistar la flota alemana y a poder desplegarse en la posición táctica más ventajosa por la proa con un simple cambio de rumbo simultáneo de los buques Jefes de división.

La Flota de Alta Mar apareció en cambio completamente a estribor, debido a que los errores de posición de "Southampton", "Lion" y "Iron Duke" sumaban 14 millas más al Este. El despliegue de la Gran Flota tuvo

que hacerse sobre babor, para poder combatir en línea de fila paralela al enemigo, pues la Flota de Alta Mar, en este momento llevaba proa N. E.

Con respecto a la maniobra de Jellicoe de alejamiento en ocasión del ataque (19^h25^m) de las flotillas alemanas protegidas por cruceros de batalla y buques de línea y por cortinas de humo, esta maniobra fué la misma que efectuaron von Hipper, Beatty y von Scheer, para impedir el impacto de los torpedos enemigos. No se registra un caso en la batalla de Jutlandia, ni en la del Dogger Bank, de torpedos que hayan sido evitados maniobrando el buque hacia el torpedero. En todos los casos de salvas de torpedos, éstas han sido evitadas haciendo girar los buques "hacia afuera del enemigo".

La señal hecha por el "Lion" al Comandante en Jefe a las 19^h 50^m: *"Propongo que la vanguardia de acorazados siga a los cruceros de batalla. Podemos cortar (o interceptar) la flota de batalla enemiga íntegra"*, fué recibida por Jellicoe alrededor de las 20^h y recién a las 20^h 07^m llegó al almirante Jerram (conductor de la línea), la orden de seguir a los cruceros de batalla, pero como éstos no estaban a la vista del "King George V" (insignia de Jerram) y a las 20^h se había ordenado rumbo O. a toda la flota, Jerram no dió cumplimiento a la señal y siguió su rumbo Oeste, que lo acercaba más rápidamente al enemigo.

Todos estos puntos de la actuación de Jellicoe habían sido severamente criticados por autores que no habían dispuesto de todos los informes sobre el desarrollo de la batalla y las señales cambiadas. En cambio, el almirante Harper ha escrito su libro con pleno conocimiento de lo sucedido en la acción.

Este libro reconoce que la actuación de Jellicoe ha estado encuadrada siempre dentro de las ideas tácticas de la época y de las fijadas por Jellicoe en su famoso

memorándum del 30 de octubre 1914 al almirantazgo, que fué aprobado por la superioridad y que se refería al temperamento a seguir en el caso de enemigo en retirada, previendo los peligros de los submarinos adversarios estacionados sobre la ruta y del fondeo de campos minados en una línea de retirada preparada de antemano.

Harper dice que cuando von Scheer ejecutó el segundo giro de 180° ($18^{\text{h}}55^{\text{m}}$), lo hizo con la idea de abrirse camino hacia el Este, en dirección a sus bases y que al encontrarse en su camino con la Gran Flota, giró nuevamente 180° ($19^{\text{h}}17^{\text{m}}$), poniendo proa al W. al mismo tiempo que sus flotillas, apoyadas por los cruceros de batalla, efectuaban numerosos lanzamientos de torpedos y se retiraban formando cortinas de humo para ocultar los movimientos de von Scheer. La aseveración de Harper de que el propósito de von Scheer en su giro hacia el Este fué abrirse camino a sus bases, no está de acuerdo con lo que von Scheer dice al respecto en su libro "La Flota Alemana de Alta Mar":

"Era todavía muy temprano para iniciar un movimiento nocturno. Si el enemigo nos hubiese seguido, nuestra acción, al conservar la dirección tomada después de virar la línea, hubiera tenido el carácter de una retirada y una avería en los buques de la retaguardia hubiera impuesto el dilema de sacrificarlos o de forzar la acción. Menos factible aún era tratar de desprenderse del enemigo, dejándole la elección del momento en que había de encontrarnos en la mañana siguiente. No había sino un camino para evitarlo: forzar al enemigo a una segunda batalla por otro avance determinado y obligar decididamente a sus torpederos a atacar. El éxito del giro de la línea durante el combate me decidió a utilizar nuevamente nuestra soltura de

“movimientos. La maniobra debía sorprender al
“enemigo y trastornar sus planes por el resto del
“día y si el golpe tuviera éxito facilitaría el ale-
“jamiento durante la noche. La situación del
“*Wiesbaden* vino a fortalecer mi resolución de
“hacer un esfuerzo para auxiliar a ese buque, o
“salvar por lo menos a su tripulación”.

La forma impecable como la Flota de Alta Mar ejecutó estos giros simultáneos estando su línea de fila encurvada, justifican la aseveración de von Scheer de que la flota a sus órdenes estaba muy ejercitada en los cambios simultáneos de rumbo hasta 180°.

Las ventajas tácticas de este ejercicio quedaron perfectamente demostradas en Jutlandia. Von Scheer pudo desprenderse de una posición táctica sumamente comprometida, especialmente a las 19^h17^m, cuando la cabeza de su Flota se encontraba sometida al fuego concentrado de toda la línea inglesa (por lo menos de todos los buques ingleses que la percibían). Bien pudo decir su Jefe de Estado Mayor Capitán de Navío von Trotha, que:

“Si un Almirante, en maniobras de tiempo de paz, hubiera llevado su escuadra a una posición táctica semejante, jamás se le hubiera confiado otro comando”.

Al hacer la crítica de esta batalla, no hay que olvidar que los Almirantes no tenían ante su vista sino pocos buques adversarios a causa de la bruma reinante y que en momento alguno en el combate entre los cuerpos principales tuvieron ni Jellicoe ni von Scheer idea clara de la fuerza adversaria.

El libro de Harper “La Verdad sobre Jutlandia”, puede ser considerado como el mejor comentario inglés publicado hasta la fecha sobre esta famosa batalla y aunque constituya una defensa de Jellicoe, haciendo resaltar los errores cometidos por Beatty, no por eso deja

de ser un libro de alto valor técnico para el estudio de lo acaecido en Jutlandia, especialmente porque su autor ha tenido a su disposición toda la documentación oficial sobre la batalla.

Harper termina su libro con los siguientes párrafos, refiriéndose a la acción entre las flotas principales, no a las primeras fases en que intervinieron únicamente los buques de Beatty: "La flota alemana recibió más daño "del que pudo causar, así en pérdidas como en impactos "sobre los buques supervivientes. La táctica de von "Scheer se dedicó principalmente a desprender la fuerza "a sus órdenes de situaciones en que corría riesgo de ser "aniquilada y es justo reconocer que lo hizo con suma "habilidad; pero procedió como un boxeador que, viéndose "perdido, concentra todo su esfuerzo en evitar el "castigo, mientras espera ansiosamente la señal de *time*. "La señal llegó al fin, cuando la obscuridad le concedió "la tregua salvadora. Su adversario permanecía preparado y listo, ansioso por la decisión que había de darle "la luz del nuevo día; pero Scheer tenía bastante y logró "hábilmente evitar el nuevo combate, abriéndose camino a sus bases al amparo de la noche, como el púgil "desalentado que arroja la esponja y abandona el *ring* "para siempre a su victorioso adversario".

Es una lástima que un libro tan interesante como el del Almirante Harper termine en forma tan alejada de la verdad: Von Scheer, así que sus buques averiados estuvieron nuevamente aptos para la lucha, realizó una nueva expedición hacia la costa inglesa, el 18 y 19 de agosto de 1916, a la que siguieron otras salidas de la Flota de Alta Mar.

El libro de Harper "Reproducción del Registro de la Batalla de Jutlandia", es "una relación escueta, sin adornos, técnica en el más alto grado, sin comentarios, preparada por el Capitán J. E. Harper y otros oficiales,

bajo la dirección del Almirantazgo". Sumamente interesante para el estudio de la Batalla, completa con el "Narrative" y el "Blue Book", publicados en 1924 y 1920, la documentación oficial Británica a este respecto.

JACINTO R. YABEN.

Setiembre 1º de 1927.

¿FUE JUTLANDIA UNA VICTORIA?

Comparación entre las pérdidas de las dos flotas.—

Es necesario aclarar ante todo qué es lo que entendemos por "victoria". Una acción naval puede resultar, sea una victoria moral, sea una material, o aún una combinación de las dos.

El efecto de una victoria moral puede ser considerable, más duradera aún que el de una victoria material. Muchos casos hay en nuestra historia en que no fué tanto el daño infligido por la victoria a los buques y tripulaciones enemigas, como la depresión de su moral.

Una batalla en el mar no se libra con el único propósito de causar pérdidas y daños materiales a la flota enemiga. El objetivo de la victoria no es puramente la destrucción de la flota enemiga, sino la conquista o conservación—según el caso—del poder de utilizar el mar para propósitos navales, militares o económicos que nos ayudarán a ganar la guerra.

Para conquistar o conservar este poder, llamado brevemente "dominio del mar", es necesario derrotar la flota enemiga de modo que sea incapaz de ejercer una amenaza seria en el mar, o contenerla de modo a reducirla a la impotencia para impedir nuestras actividades.

Situados como lo estamos nosotros, era vital para nuestros intereses en la guerra conservar el control de las rutas marítimas que nos ligan con nuestros aliados y

con nuestro imperio allende los mares. Fué este control del mar el que alimentó y equipó a los Aliados, negó al enemigo las provisiones esenciales y nos permitió ganar la guerra. Para ejercer este control no era necesario destruir la Flota de Alta Mar, con tal de que consiguiéramos limitar sus actividades y sus aguas nacionales.

Sin embargo, lejanos como suelen aparecer los resultados de una victoria moral, no pueden compararse en la mente popular con una victoria material cuyo resultado es tangible y claro. Sin embargo, es un error ver los resultados de una acción naval del punto de vista material únicamente. Una comparación de estadísticas dando número y tonelaje de buques perdidos, número de bajas, muertos y heridos, etc., inducirá fácilmente a una falsa impresión.

El efecto moral.—

Tal aspecto de las cosas tiene sin duda su importancia, ¿pero no la tiene, acaso, mucho mayor el hecho de que el adversario se sienta derrotado y no desee arriesgar un nuevo encuentro? El efecto moral de muchas de las acciones navales en el pasado ha sido mucho más grande que el material.

Una victoria material no significa aniquilación; ninguna acción de la Flota Naval Británica ha dado por resultado la aniquilación de la flota enemiga. La de Trafalgar, por ejemplo, fué una victoria definitiva y, sin embargo, no una aniquilación.

Sea que la batalla de Jutlandia se tome en total o que se la divida en sus fases, no caben dudas de que la flota británica ganó una gran victoria moral. La Flota alemana se sintió derrotada, rompió el contacto, regresó a sus bases y nunca volvió a arriesgar un nuevo encuentro con nuestra flota. La británica, en cambio,

conservó su disposición por la lucha y el deseo de triunfar.

Nuestras pérdidas en buques y en personal exceden a las del enemigo; no podemos, por lo tanto, proclamar una victoria material si tratamos de la batalla en conjunto. Pero si la dividimos en dos fases, es justo considerar cada fase separadamente.

En la primera fase, que puede llamarse la acción entre los cruceros de batalla, el Almirante Beatty tiene el control de nuestras fuerzas—cuatro acorazados y seis cruceros de batalla—que, comparadas con la alemana—cinco cruceros de batalla—le da una superioridad de dos a uno. También tiene superioridad en cruceros y destroyers.

Durante esta fase nuestras pérdidas materiales fueron dos cruceros de batalla y dos destroyers, contra dos destroyers enemigos. Además, nuestros buques sobrevivientes recibieron más daño que el que infligieron y el enemigo no hizo esfuerzo alguno para evitar la acción. Debemos admitir que en esta fase de la acción los alemanes ganaron una victoria material.

En las últimas fases, cuando el Almirante Jellicoe ha asumido el control de las operaciones, la historia es otra. Nuestra superioridad en buques capitales no es de dos a uno, sino de siete a cinco. Nuestras pérdidas son un crucero de batalla, tres cruceros y seis destroyers, contra las pérdidas de un acorazado, un crucero de batalla, cuatro cruceros y tres destroyers. Las pérdidas británicas ocurrieron en mayor parte (un crucero de batalla, tres cruceros y un destroyers) cuando los cruceros, a vanguardia de nuestra flota de batalla, se encontraron sin aviso bajo el fuego concentrado de los buques mayores del enemigo. Los alemanes sobrevivientes recibieron más daños que el que ellos infligieron y el Almirante Scheer aprovechó toda oportunidad para evitar la ac-

ción y zafarse de la peligrosa posición en que lo había colocado la hábil maniobra de Jellicoe. En las últimas fases, por lo tanto, Jellicoe ganó una victoria material.

¿Pero, pudo el Almirante Jellicoe lograr una victoria tan completa como la que de él se esperaba? Ahora que se van eliminando gradualmente conceptos erróneos que rodeaban los acontecimientos, está claro para todos los que estudian cuidadosamente los detalles, que el Almirante Jellicoe se encontró seriamente embarazado por el fracaso así de sus fuerzas destacadas durante el día como de los buques colocados a retaguardia durante la noche, en transmitirle la información segura de los movimientos del enemigo.

Además, el tiempo brumoso hubiera requerido más que un genio para lograr una victoria decisiva en las pocas horas de día que restaban, contra su adversario inclinado a eludir la acción.

Resumiendo, pues, la batalla de Jutlandia fué sin duda una victoria moral para la flota británica. En la primera fase los alemanes pueden proclamar una victoria material, pero en las últimas la victoria es de Jellicoe y son los últimos golpes los que valen en cualquier lucha.

La rendición total de la flota alemana, 21 de noviembre de 1918, fué la consecuencia de la victoria de Jellicoe en Jutlandia.

(Del "Naval and Military Record", 20 de abril de 1927).

ALGUNOS ERRORES DE JUTLANDIA

Lo que hubiera significado una victoria decisiva.—

Muchos escritores han pretendido que una victoria británica decisiva en Jutlandia hubiera evitado la subsiguiente guerra submarina contra nuestro comercio y

algunos llegan a afirmar que ella hubiera terminado sin más la guerra.

Mr. Churchill, en su reciente volumen de la obra "The World Crisis", es más moderado. Se refiere a "las desastrosas consecuencias que para Inglaterra y sus aliados hubieran seguido inmediatamente a una derrota decisiva" y dice explícitamente que una completa victoria británica "no hubiera constituido una mejora decisiva en la ya favorable situación naval".

Las consecuencias de una derrota británica hubieran sido sin duda desastrosas. Inglaterra con su poder marítimo perdido, hubiera quedado incapacitada para rol ulterior alguna en la Gran Guerra; en el mejor de los casos, hubiera pasado a la posición de simple espectador. Los confines de nuestro Imperio están demasiado dispersos por el mundo y pueden solamente ser guardados por la flota; sin una flota "en potencia" para guardar nuestras costas, los confines marítimos de estas Islas dejarían de ser ni siquiera "fronteras de mar".

Mr. Churchill, sin embargo, modifica luego su afirmación de que una completa victoria británica no hubiera mejorado favorablemente la situación naval cuando dice: "la conclusión abortiva de Jutlandia dió al enemigo los medios de desarrollar la campaña submarina.

Un error completo.—

Se aceptaba generalmente que una derrota británica decisiva en Jutlandia nos hubiera hecho perder la guerra, ya que nuestra existencia y la de nuestros Aliados dependían de la libertad de las comunicaciones por mar en todas las partes del mundo; pero la inversa, de que una victoria británica decisiva nos hubiera hecho ganar la guerra, o que hubiera impedido la campaña submarina, es un completo error.

Una victoria "decisiva" por mar puede significar una de dos cosas: Que la victoria material, grande o pequeña, tenga efecto tal sobre la moral de la nación enemiga que logre terminar la guerra final. O que produzca la "aniquilación". No hay caso, sin embargo, en nuestra historia de que una nación naval haya terminado la guerra; el ejemplo más próximo a una decisión sería quizás Trafalgar.

La victoria notable de Nelson en Trafalgar no terminó, sin embargo, la guerra, ni la lucha por el dominio del mar. Es verdad que no hubo después acción naval importante aunque la flota francesa fué pronto considerablemente reforzada. El resultado de esta acción naval fué, sin embargo, de largo alcance.

No hay caso alguno en nuestra historia de una flota enemiga que haya sido totalmente aniquilada. Uno de los mejores ejemplos de destrucción casi completa es la Batalla del Nilo, 1798, de la que sólo escaparon dos navíos franceses y dos fragatas; fué casi una aniquilación y, sin embargo, no tuvo resultado "decisivo".

Guerra submarina.—

Aún cuando lo imposible hubiera ocurrido y la flota alemana de batalla hubiera sido aniquilada en Jutlandia, es un error completo creer que se hubiera evitado la campaña submarina. Los submarinos operaban desde bases protegidas por artillería de gran alcance, minas y destroyers y no fué el hecho de que la flota alemana de batalla estuviera "en potencia" lo que permitió actuar a los submarinos.

La victoria de Trafalgar no impidió a las fragatas, corsarios y aún a los navíos franceses hostilizar a nuestro comercio en los diez años siguientes. Nuestra marina mercante sufrió más después de Trafalgar que antes

y nuestra nación padeció más privaciones entonces que en los primeros años de la guerra.

La victoria de Trafalgar no trajo la terminación de la guerra, pero alteró su carácter, y no hay razón para suponer que una pronunciada victoria material británica en Jutlandia hubiera hecho más que esto; lo que hicieron las fragatas y corsarios de hace cien años, hicieronlo ahora los submarinos.

Los submarinos alemanes que atacaron nuestro comercio en aguas nacionales trabajaron por rutina. Dejaban el puerto, atacaban a nuestros buques y los que escapaban a la destrucción por nuestras fuerzas anti-submarinas, regresaban otra vez a puerto. Esta actividad formó una parte de la vida diaria de la guerra. Analizando los movimientos de esos submarinos encontraremos, después de la fecha de Jutlandia, que no había conexión entre sus movimientos y los movimientos o el paradero de sus acorazados. No se encontrará en toda la guerra un solo caso de un acorazado alemán que haya ayudado los movimientos o actividades de los submarinos contra nuestro comercio.

Reducción de personal.—

La pérdida de varios miles de buenos marinos en Jutlandia, hubiera dificultado para los alemanes la provisión de personal suficiente para sus submarinos, pero los números requeridos al efecto fueron relativamente pequeños y es improbable que la extensión de la guerra submarina se hubiera regido por el número de hombres disponibles.

En adición a los que estaban en aguas nacionales, los submarinos enemigos mostraron actividad considerable en el Mediterráneo; operaban desde bases situadas en el Adriático y desde Constantinopla. Sería ridículo

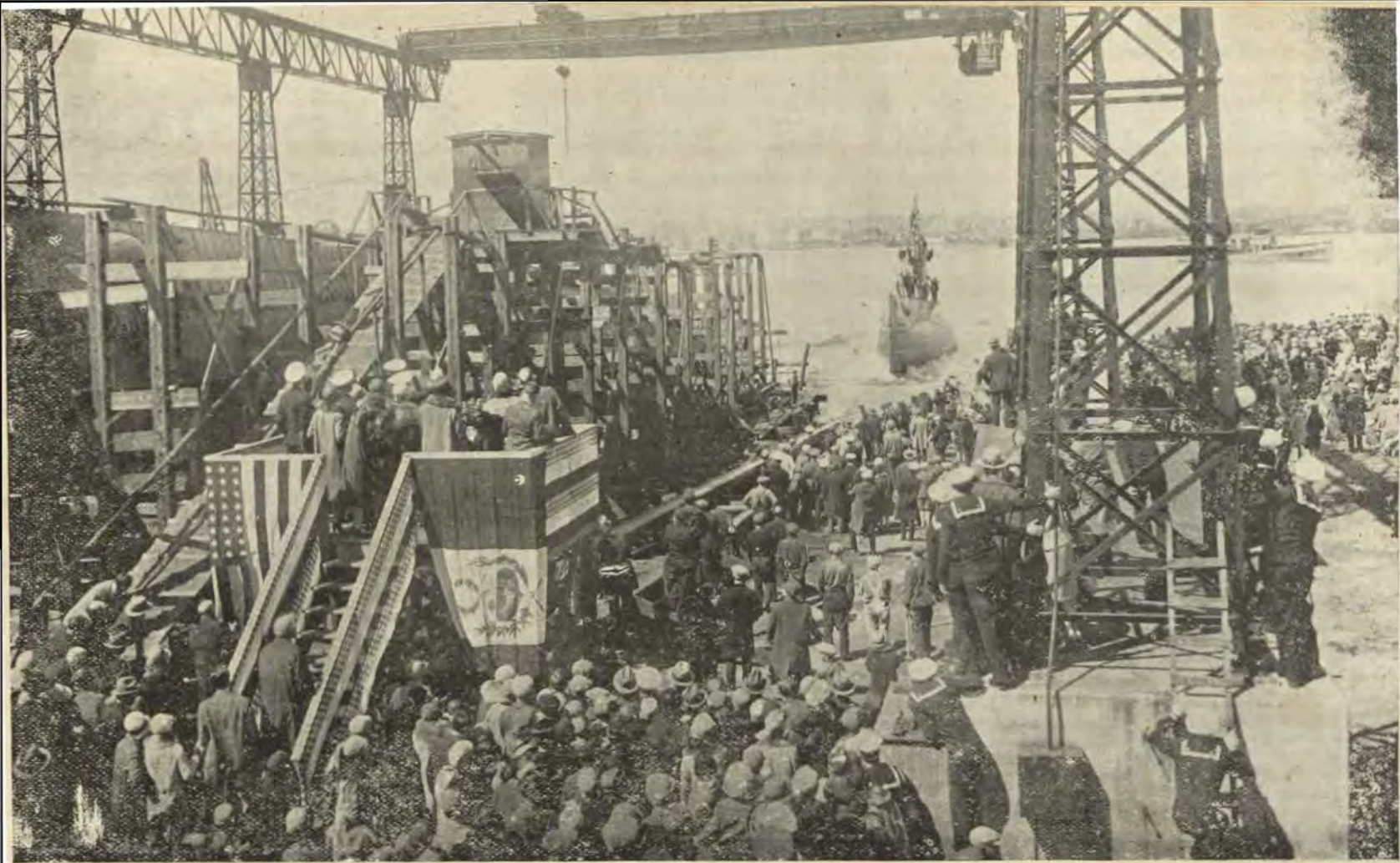
sugerir que sus actividades en aquellas aguas hayan sido ayudadas en lo más mínimo por la Flota Alemana, o por la moribunda escuadra Austriaca, que nunca buscó el choque con la nuestra ni con la de nuestros Aliados; o por el "Goeben", que estaba en Constantinopla. Los éxitos de la guerra submarina dependen grandemente de la sorpresa y la presencia de fuerzas de superficie amigas no ayuda, sino que estorba, ya que daría aviso del peligro a las víctimas.

Puede argüirse que las bases de submarinos no estarían adecuadamente protegidas contra una flota de batalla enemiga por una nación privada de su propia flota de batalla. El poder naval tiene sus limitaciones y hay numerosos casos en la historia, reciente y pasada, en los cuales una fuerza naval de acorazados ha fracasado en el forzamiento de un puerto defendido por el enemigo, y estos fracasos no han sido debidos a los acorazados enemigos, sino a la eficiencia de sus defensas locales.

Es un hecho indudable que, con bases debidamente protegidas contra ataques por tierra, por mar y por el aire y condiciones geográficas convenientes, una nación puede conducir una guerra submarina contra el comercio sin poseer una flota de batalla y aún sin cruceros.

Es, por lo tanto, un error completo sugerir que una gran victoria británica en Jutlandia hubiera evitado a los alemanes el desarrollo de su campaña submarina contra nuestro comercio, campaña que ellos consideraban vital para su victoria.

("Naval and Military Record", 27 abril de 1927.)



Lanzamiento del R-3 efectuado el 21 de Abril del presente año en los Astilleros de la Electric Boat Co. en Groton, Conn. E. E. U. U

NOTAS PROFESIONALES

ARGENTINA

Renovación del material naval.—Las Cámaras han votado una ley que autoriza la inversión de setenta y cinco millones de pesos oro en el término de diez años para el desarrollo de un plan de adquisiciones navales.

Con tal motivo se envió a Europa una Comisión Naval ad hoc y como resultado de sus trabajos han sido aprobadas las siguientes adquisiciones y construcciones:

Dos cruceros: "Veinticinco de Mayo" y "Almirante Brown". Su construcción ha sido comenzada en los astilleros italianos de Orlando. Desplazaran 6800 toneladas; velocidad 32 nudos; seis cañones de 190 milímetros; 12 de 102 milímetros y seis de 40 milímetros; seis tubos lanzatorpedos.

Exploradores torpederos: "Cervantes", "Juan de Garay" (ya adquiridos por compra a España), "Mendoza", "Tucuman" y "La Rioja". Estos tres últimos han sido encargados a los astilleros ingleses White, de Cowes.

Las características principales de estos cinco buques son: Desplazamiento de 1400 a 1650 toneladas; velocidad 36 nudos; cinco cañones de 120 mm.; uno de 76 mm.; cuatro ametralladoras; dos lanzas bombas y seis tubos triples lanza torpedos.

Tres Submarinos, cuya construcción ha sido encargada a los astilleros italianos de Franco Tosi, en Tarento, serán de poco más 780/990 toneladas del tipo Goffredo Mameli; velocidad 17/9 millas; llevarán un cañón de 103.5 mm. y seis tubos lanza torpedos.

Dos buques hidrográficos: "San Juan", "San Luis", adjudicados a los astilleros de Hawthorn, Leslie y Cia. de New Castle han sido ya entregados; desplazan 830 toneladas y son del tipo *sloop*.

También entra en el plan de adquisiciones otras pequeñas embarcaciones de transporte y remolque, así como el material indispensable para modernizar la escuadra actual, dotándola de artillería antiaerea, aeroplanos, radiotelegrafía, etc.

Este plan también determina la eliminación de 13145 toneladas a que asciende el tonelaje de diez vetustas unidades, cuyo valor militar es completamente nulo.

BRASIL

Construcciones nuevas.—Los astilleros italianos Ansaldo San Giorgio de Spesia han construido un submarino tipo "Balilla" para el Brasil,

Se llama "Humaitá" y tiene las siguientes características: Desplazamiento 1300/2323 toneladas; velocidad 18.5/10 nudos; seis tubos lanza torpedos; un tubo lanza minas; un cañón de 102 mm.

CHILE

Adquisiciones Navales.—El gobierno chileno ha contratado con Sir John Thornycroft de Southampton la construcción de seis destructores por valor 1.750.000 libras esterlinas.

Dichos destructores serán de un tipo intermediario entre los S y los V ingleses y tendrán las siguientes características: Desplazamiento: 1430 tons.; eslora máxima: 91.4 metros; manga: 8.8 metros; calado: 3.65 metros; velocidad: 35 nudos; Armamento: tres cañones de tiro rápido de 120 milímetros; dos grupos triples de tubos lanza torpedos de 533 milímetros y poderoso armamento anti-submarino.

De estos buques, el *Serrano*, el *Orella* y el *Riquelme* han sido lanzados ya, el 25 de enero, el 2 de marzo y el 21 de mayo respectivamente del presente año.

URUGUAY

Proyecto de adquisiciones navales.—El Poder Ejecutivo ha enviado al Concejo Nacional de Administración un proyecto de ley solicitando autorización para invertir 6.000.000 de pesos en el mejoramiento del dique del arsenal de marina, instalación de una base de aeronavegación; adquisición de dos destroyers de 600 toneladas; un buque-escuela de 2000 toneladas; tres torpederos de 800 toneladas cada uno; un buque hidrógrafo de 1000 toneladas; un transporte; reparación del crucero "Uruguay" y la organización de una Base de torpedos y minas.

Este proyecto establece que las adquisiciones deberán realizarse en el plazo de tres años.

ESTADOS UNIDOS

Más sobre la pérdida del Submarino S 4.—A consecuencia de la reciente catástrofe del submarino norteamericano S. 4, se han dirigido las más duras críticas a la Marina de guerra no sólo por lo que a las condiciones de seguridad del buque afectaban, sino tam-

bién por los escasos y pocos eficaces medios de salvamento de que se disponía. Varios diputados interpelaron en el Parlamento; los periódicos publicaron artículos violentos quejándose de la ineficiencia de la flota, que tantos millones cuesta, y la opinión general, fácilmente impresionable siempre, acusó a las autoridades navales de haber dejado que el *S. 4*, en medio de trágica agonía, se perdiera para siempre.

La Secretaría de Marina, en vista del pesimismo reinante, ha intervenido, dando a la Prensa diversas manifestaciones, especialmente de orden técnico, en las que trata de demostrar que se habían tomado todas las precauciones usuales y que el estado de los barcos de guerra norteamericanos es, no sólo normal, sino excelente, estando dispuestos siempre para hacer frente a cualquier contingencia.

En lo que a la parte técnica afecta, se ha publicado un informe, firmado el 11 de agosto de 1926, por el Contralmirante Rock, en el que sucintamente se trata de los siguientes puntos:

1º. *Botes de salvamento automáticos*.—El único que podría aceptarse lo bastante grande para contener toda la tripulación ofrecería la insuperable dificultad de no poderlo llevar a bordo, porque destruiría las condiciones marineras y ofensivas del submarino. Además de esto, existe la dificultad de la construcción de dicho bote, que en reposo es fácil tenerlo a bordo; pero no así maniobrando el submarino sumergido a profundidades de más de 12 metros, puesto que exigiría una construcción tan fuerte y sólida como la del barco que lo lleva para resistir las presiones. Otro punto de difícil solución es el acceso desde el submarino, sumergido por accidente, al bote de salvamento.

2º. *Boyas que automáticamente partan del submarino averiado, provistas de conexiones telefónicas y tubos de aire*.—Las hubo durante muchos años; pero la guerra mundial demostró, no sólo su ineficacia, sino el peligro que traen consigo en caso de guerra, pues sirven en muchos casos para marcar al enemigo dónde se halla el submarino, que quizás, de no ser atacado, le hubiese sido posible reparar su avería por sus propios medios.

3º. *Falsas quillas lastradas, que pueden desprenderse del submarino*.—Teóricamente permitiría este procedimiento, dada la disminución del peso, volver a poner a flote el barco averiado; pero son prácticamente inaceptables, porque destruyen todas las características ofensivas y defensivas del submarino.

4º. *Instalación de conexiones exteriores, cerradas con vál-*

vulas de abertura interior, a las que se pueda enchufar líneas de socorro, procedentes de buques de salvamento, para la inyección de aire comprimido, oxígeno, e incluso alimentos.—Presenta este medio tales dificultades técnicas por su necesaria multiplicación, si han de ser eficaces y pretenderse que las líneas lleguen a todos los compartimientos del buque, que por ahora es irrealizable, y además ofrece la dificultad de la porción de salientes en la superestructura del barco.

5º. *Como medios de salvamento* se han preconizado y propuesto varios a la Marina de guerra norteamericana; pero hasta ahora ninguno de ellos parece viable, ni tan siquiera digno de ser tenido en cuenta, por las razones siguientes:

a) La intalación de escobes o grandes cáncanos a proa y popa para pasar por medio de buzos cadenas y cables que permitan izar el barco averiado es absolutamente impracticable para los nuevos submarinos de 1.000 a 3.000 toneladas de desplazamiento: primero, porque haría falta reforzar enormemente todo el casco para que pueda resistir el esfuerzo de tracción sobre puntos aislados, y luego, por la imposibilidad de levantar el peso, ya enorme, del submarino, más el del agua que lo invade, y vencer la resistencia de adhesión al suelo, en el que generalmente se incrusta; factores que multiplican por 10 el peso inicial del buque,

b) El uso de electroimanes es igualmente imposible por el enorme tamaño y peso de los que serían necesarios. Cualquier aparato capaz de retirar del fondo del mar los electroimanes sería más fácilmente empleable para retirar el submarino mismo.

c) El inyectar aire a presión bajo el submarino mediante pequeños túneles hechos en el fondo del mar es igualmente impracticable, porque haría falta poder mandar aire comprimido a una presión mucho mayor que el doble del peso del barco, sumado con la adherencia y la columna de agua que obra sobre él; aun así no sería fácil ni conseguir moverlo.

Como se ve por todo lo expuesto, no existe hoy por hoy ningún medio práctico en el que se pueda tener confianza para el salvamento rápido de un submarino hundido, ni para salvar la tripulación en él prisionera, y además, y con muy raras excepciones, tampoco parece que sean aconsejables los estudios para vencer estas enormes dificultades si se tiene en cuenta dos factores: primero, que el sumergible es esencialmente un elemento de combate y que se debe tender única y exclusivamente a perfeccionar, aumentándola, su capacidad ofensiva y que, por tanto, toda adición que

aminore esta cualidad esencial debe ser desechada de plano; no se trata de hacer barcos para pasajeros en las mejores condiciones de seguridad, sino que se quiere el más perfecto instrumento de guerra; y segundo, que en casi todos los accidentes de submarinos la tripulación perece instantáneamente, tanto, que en el caso que ha motivado el presente informe de 42 sólo seis quedaron vivos, y además hay que tener presente la consideración de que en tiempo de guerra, que es para cuando están hechos los submarinos, tiene una menor importancia la siempre sensible pérdida de vidas y la casi imposibilidad de emprender ninguna operación de salvamento durante las operaciones navales.

Tal fué en informe que se dió a la Prensa americana para acallar apasionados comentarios, que, por otra parte, resurgieron con motivo de las enérgicas sanciones que el Gobierno decretó, que alcanzaron, no sólo a los Comandantes del submarino y del destructor que lo abordó, sino al Contralmirante que fué designado para dirigir los trabajos de salvamento.

Sobre la supresión del submarino.—En recientes manifestaciones de Mr. Kellog, Secretario de Estado del Gobierno de los Estados Unidos, se declara partidario de la supresión del submarino, lo que equivale a poner de relieve la predisposición de su Gobierno hacia un acuerdo con las principales potencias del mundo para la absoluta prohibición del submarino como arma de guerra.

Esto señala gran avance respecto al criterio sustentado por los Estados Unidos en la Conferencia de Wáshington. Entonces fué Inglaterra la que propuso suprimir totalmente el submarino, mientras el proyecto americano tan sólo se refería a la limitación del tonelaje. Sin embargo, pocos días después del debate en que Lord Balfour, completamente identificado con su Gobierno, defendió su tesis, exponiendo el inhumano proceder de los submarinos alemanes, y sostuvo la inutilidad de éstos para servicios de otra índole en tiempos de paz, Inglaterra hubo de perder toda esperanza de éxito para su propuesta, dada la tenaz oposición encontrada en los representantes de las demás potencias signatarias del Tratado.

Tampoco debe esperarse que prospere en los tiempos actuales. Francia fué la que con más energía se opuso a la proposición original. Japón e Italia se mantuvieron siempre contrarios a ella, y el proyecto americano de limitar el tonelaje fué desde luego desechado por inaceptable.

Francia e Italia siempre han considerado al submarino como

arma indispensable para la defensa nacional, y no hay razón para suponer que no sigan pensando lo mismo. Por otra parte, naciones marítimas de segundo orden han aumentado notablemente su fuerza submarina desde el fin de la guerra, y así como las potencias poderosas construyen cruceros, las débiles dedicaron todas sus actividades y recursos al arma llamada de las naciones pobres.

Inglaterra, cuando presentó su propuesta, disponía de magnífica y eficiente fuerza en submarinos; en cambio, al presente es posible que tuviera más probabilidades de ganar que de perder si se llegara a la total supresión del submarino, y estas mismas consideraciones quizás pudieran aplicarse con más fundamento todavía a los Estados Unidos.

El submarino es el arma esencial para su empleo en mares estrechos más bien que mares abiertos, y su peculiar cometido es la defensa de costas y ataques al comercio; por ello parece difícil que aquellos países donde el submarino goza de especial favor puedan desprenderse de arma tan indispensable.

El gobierno a distancia de los aviones.—En Estados Unidos se han efectuado recientemente muy buenas experiencias acerca del empleo de las ondas hertzianas en la dirección a distancia de los hidroaviones. Un grupo de nueve aparatos de observación en formación de combate, ha ejecutado una serie de maniobras complicadas dirigidas desde tierra por medio de ondas hertzianas. Se trabaja afanosamente para perfeccionar el método y poder así regular a distancia el movimiento de escuadrillas enteras.

Influencia del repetidor giroscópico sobre la aguja magnética.—Por perturbaciones en la aguja magnética de gobierno a bordo del buque auxiliar *Camden*, de la Marina americana, cuyo origen en principio no podía precisarse, se ha llegado, después de diversas experiencias, al conocimiento de la influencia que los repetidores giroscópicos ejercen sobre las agujas magnéticas instaladas en sus proximidades.

Después de instalada en 1925 la aguja giroscópica en el mencionado buque, se empezaron a notar en la aguja magnética del puente de gobierno oscilaciones lentas, que por su anomalía obligaron a tratar de compensar con la mayor exactitud dicha aguja magnética de gobierno.

El método empleado fué el usual, valiéndose de la aguja giroscópica para la orientación. Puesto el buque en una dirección

determinada, debiera a los diez minutos aproximadamente haber quedado estacionaria la aguja magnética; pero no fué así; ésta continuó oscilando lentamente unos cuatro grados a uno y otro lado.

Sospechándose que estas anomalías proviniesen de pérdidas por toma de tierra a través de la caseta de los circuitos de la giroscópica, se hicieron minuciosos reconocimientos en ellos, encontrándolos en perfecto estado de aislamiento.

En tales condiciones, y como persistiesen las anomalías, a pesar del cambio de las agujas magnéticas por las de respeto, se trasladaron todas las del buque y se procedió a determinar sus fuerzas directrices y períodos de oscilación, comprobándose la normalidad en estas características, por lo que se dedujo, en consecuencia, que había que buscar en otra parte las causas originarias de tales irregularidades.

Algún tiempo después, al incomunicar el repetidor giroscópico del puente de gobierno, la aguja magnética colocada a su lado comenzó a oscilar lentamente y por fin, después de varias experiencias, se llegó al convencimiento de que la fuerza electromagnética en el repetidor giroscópico ejercía sobre la aguja magnética colocada en sus cercanías los mismos efectos que un imán.

INGLATERRA

Estado comparativo de las flotas mundiales.—Sabido es que el Almirantazgo presenta todos los años ante el Parlamento, por conducto de su primer Lord, un estudio completo de los buques que poseen las principales potencias navales, así como de los que están en construcción y en proyecto.

El trabajo acaba de presentarse y contiene la información moderna más exacta, hasta el 1º de febrero del corriente año, de las flotas mundiales, incluyendo desde el más pequeño cañonero hasta el mayor acorazado del Imperio Británico, Estados Unidos, Japón, Francia, Italia, Alemania y Rusia.

Los principales buques de combate de estas potencias son en total:

CONSTRUIDOS

	Acora- zados	Cruceros acoraza- dos	Cruceros	Des- troyers	Sub- marinos
Estados Unidos.....	18	--	32	309	121
Imperio Británico.....	16	4	49	150	55
Japón.....	6	4	34	114	65
Francia.....	9	--	16	45	44
Italia.....	5	--	13	64	45
Rusia.....	5	--	6	77	24
Alemania.....	8	--	8	17	--
TOTAL.....	67	8	159	776	354

EN CONSTRUCCION

	Cruceros	Destoyers	Submarinos
Estados Unidos.....	8	--	3
Imperio Británico.....	13	8	12
Japón.....	6	12	12
Francia.....	6	19	46
Italia.....	6	3	18
Rusia.....	2	--	--
Alemania.....	3	12	--
TOTAL.....	44	54	91

De estos cuadros comparativos se puede deducir que actualmente no se construyen ni acorazados ni cruceros acorazados; que solamente hay ocho cruceros acorazados, cuatro del Imperio británico y otros cuatro del Japón, y que en la época presente América no construye contratorpederos; pero la supremacía de esta nación en este tipo de buques es abrumadora y casi tan grande como las de todas las naciones que se citan reunidas.

Francia, que, como se ha consignado, tiene 46 submarinos en gradas, cuando termine las construcciones aprobadas en sus programas, contará con 90 submarinos, mientras Gran Bretaña sólo poseerá 67.

La nación que va a la cabeza del mundo en número de cañone-ros es Italia, que tiene 132 del total, que son 167.

Estas Potencias tienen en proyecto los siguientes buques:

	Cruceros	Destroyers	Submarinos
Estados Unidos.....	25	12	32
Gran Bretaña.....	5	18	12
Japón.....	2	13	4
Francia.....	1	--	8
Italia.....	2	--	--

Como se ve, los Estados Unidos van a la cabeza de estas naciones en la construcción de cruceros y submarinos.

Todavía no se sabe el número de submarinos que construirá Italia.

Es interesante llamar la atención de que no ha sido posible averiguar el futuro programa naval de Rusia, pero sí se tiene conocimiento de que las construcciones navales en esta nación se efectúan muy lentamente, y en algunos casos llegan hasta tener que ser paralizadas.

La abolición de los submarinos.—En la revista *The army Navy and air force Gazette* puede recogerse la opinión de los ingleses sobre la proposición de Mr. Kellogg a favor de la supresión de los submarinos. La idea es muy buena—dice la citada revista—, pero hay pocas esperanzas de que se lleve a cabo, a juzgar por lo que ha sucedido a otras proposiciones semejantes.

En la conferencia de Wáshington, en 1921, Lord Balfour y Lord Lee presentaron una proposición en este sentido, y la representación francesa le declaró abierta y fuerte oposición; fué tratada de nuevo esta cuestión, sin el menor resultado, a iniciativa del Presidente del Lloyd, y a raíz de la pérdida del submarino M-1 en noviembre de 1925, que se hundió con toda su dotación; también se llevó la idea a la última Conferencia de Ginebra, pero se le dispensó glacial acogida. La respuesta elocuente de Francia, después de la Conferencia de Wáshington, fué aprobar un programa de construcción de grandes submarinos, y poco después de la última reunión de Ginebra, los Estados Unidos presentaron al programa de construcción de 32 submarinos. De todo esto se deduce que es muy difícil que la proposición del Secretario de Estado de los Estados Unidos prospere.

La proposición hubiera hecho más efecto en 1921, antes que

el Japón y otras Potencias hubiesen empezado la construcción de los grandes submarinos de crucero. Inglaterra, según la citada revista, nada pierde con la supresión de los submarinos, porque las aeronaves pueden reemplazarlos con ventaja en sus servicios de exploración, ya que, mientras el submarino camina lentamente y tiene muy limitado horizonte de visión, el aeroplano es rápido en sus movimientos y cuenta con un campo de visión muchísimo más grande; pero el submarino, aunque tiene escasos elementos para ver, puede oír y permanecer indefinidamente vigilando y en escucha por las aguas enemigas. El ideal sería, por lo tanto, el submarino sirviendo de apoyo al aeroplano, cosa que va tomando aires de llegar a ser cierto y a la que dedicamos nota aparte.

ITALIA

Ancla sin cepo.—Un colaborador de la *Revista Náutica*, Renato Serafine ha inventado un nuevo sistema de ancla sin cepo, en la cual las uñas se mueven independientemente por medio de articulaciones distintas, con lo que se facilita la resistencia y presa simultánea de ambas uñas en el fondo submarino.

Esta ancla tiene además la ventaja de ser más robusta, eliminando la articulación en la cruz, que es el punto de máximo esfuerzo; se adapta mejor a la forma del casco y tiene también la ventaja de que sus uñas, grandes y lanzadas agarran mejor en fondos pedregosos. En las demostraciones de prueba se han obtenido magníficos resultados.

Record de inmersión.—El sumergible italiano "Balilla" de 1400 toneladas en sus pruebas de inmersión ha sobrepasado la profundidad de 60 brazas permaneciendo acostado en el fondo cerca de una hora.

Constituye esta inmersión del "Balilla" un record que ningún sumergible del mundo ha llegado a alcanzar ni cercanamente.



Los Aprendices Navales formados para la Jura de la Bandera



El Ministro de Marina Dr. A. Núñez Chavez, acompañado del Director de la Escuela Naval del Perú Cap. de Navío Charles Gordon Davy, el Sub-Director Cap. de Fragata Alejandro G. Vincés, el Contralmirante Director del Personal Augusto Loayza y el Jefe de Estado Mayor de la Escuadra Cap. de Fragata Hector F. Mercado, revisando á los Aprendices Navales.

12.5 cm

CRONICA NACIONAL

Nuestros nuevos submarinos.—El 21 de Abril y 10 de Mayo del presente año, fueron lanzados al agua los submarinos R-3 y R-4, mandados construir por nuestro Gobierno en los astilleros de New London Groton Conn. E. E. U. U., por la Electric Boat Co.

Estas nuevas unidades son similares al R-1 y R-2, habiéndose introducido en ellos algunos detalles de absoluta modernización.

Próximamente harán su viaje hacia nuestro primer puerto en las mismas condiciones que lo efectuaron el R-1 y R-2, para incorporarse a la División a que pertenecen.

La Jura de la Bandera del Contingente naval de 1928.—Anualmente, el personal de conscriptos y voluntarios navales destinados a prestar su servicio militar a bordo de nuestros buques de guerra, pasa primeramente por la Escuela Naval del Perú, donde reciben la primera enseñanza de instrucción militar y marinera.

Terminado el período de entrenamiento, se verifica con toda solemnidad el acto de la Jura de la Bandera.

El 3 de Mayo próximo pasado se realizó la ceremonia en referencia, a la cual asistió el Ministro de Marina, el Jefe de Estado Mayor, Jefes de Dependencias y Comisiones de Oficiales de todos los buques de la Armada.

Formado el Batallón en la explanada del Edificio No. 1 de la Escuela, el Comandante Director Capitán de Navío Charles Gordon Davy, presentó al Ministro de Marina al contingente naval de 1928, procediendo en seguida a tomarles el juramento de ley.

El Ministro de Marina dirigió la palabra al personal de marinería, felicitándolo por su correcta presentación, así como por el acto que acababan de verificar.

Terminada esta ceremonia el Batallón desfiló al campo de ejercicios, donde fué revistado, realizando después maniobras militares y ejercicios gimnásticos.

Luego cantaron el "Himno del Marinero" con lo cual terminó la actuación a que nos referimos.

Escuela de Aprendices Navales.—Esta nueva División anexa a la Escuela Naval del Perú, fué creada por Decreto Supremo de 1°. de Febrero del presente año.

Para cubrir el contingente asignado, o sea cincuenta jóvenes de 16 a 17 años, se presentaron 1,120 aspirantes. De éstos, en la primera selección, se separaron 308 y después del exámen físico se aprobaron 157, los cuales rindieron examen, seleccionándose dentro de éste número a 50 por alta nota obtenida, que son los que constituyen el personal de la Escuela en referencia.

La creación de esta nueva División, tiene por objeto formar el personal de clases para la Escuadra, el cual tendrá opción a ascender en las distintas especialidades hasta la clase de Oficiales de Mar de 1a.

Una de las necesidades más urgentes de la Armada consiste en tener a su servicio, personal preparado, apto y de estabilidad, para cubrir en los distintos roles de su actividad, puestos que no estén sujetos a cambios continuos; de allí que, la primera orientación para suplir esta deficiencia, ya está trazada, siendo el contingente de Aprendices Navales que actualmente se instruye, el primero que, seguramente rendirá los mejores resultados para conseguir el fin deseado, razón por la que, la preparación teórica y práctica de ellos, merece en la actualidad el cuidado más especial por parte de los Oficiales encargados de su instrucción.

LOS PRIMEROS INSTRUCTORES DE LA ESCUELA DE APRENDICES NAVALES



1



2

- 1.—Teniente 10. A. P. Máximo Cabrera Castro, Jefe de la División de Aprendices Navales.
- 2.—Alférez de Fragata A. P. C. U. Octavio Ríos H., Ayudante del Jefe de la División Aprendices Navales, instructor de Artillería, Señales, Aritmética, Deportes y Ejercicios Físicos.



3



4

- 3.—Alférez de Fragata A. P. C. U., Alberto del Castillo, instructor de Maniobra, Trabajos Prácticos, Máquinas y Gramática, desempeñando además el cargo de Secretario.
- 4.—Alférez de Fragata A. P. C. U., Alejandro Cussianovich V., Oficial de Disciplina, instructor de Electricidad, Radio, Historia, Geografía General y Ejercicios Militares.

El 12 de Mayo, próximo pasado, se realizó la Jura de la Bandera por el personal de alumnos de la mencionada Escuela, acto al que asistieron el Ministro de Marina, Jefe de Estado Mayor, Jefes y Oficiales de las distintas Dependencias de la Armada, autoridades políticas del Callao, así como algunos representantes a Congreso y distinguidas personalidades diplomáticas.

Escuela de Torpedistas.—Por Decreto Supremo N°. 14, fechado el 18 del presente mes, se establecerá en la Base Naval de San Lorenzo la Escuela mencionada, bajo la Dirección del Jefe del Departamento de Torpedos.

Toda la Reglamentación, así como las condiciones requeridas para el ingreso de los concursantes que deben ser admitidos, están considerados en el mencionado decreto.

La creación de esta nueva Escuela, marca una de las actividades más positivas dentro del desenvolvimiento que se está desarrollando en la Armada, supliendo una de las más premiosas necesidades para su mejor eficiencia.

Señal horaria para el Callao y La Punta.—Se ha instalado recientemente en la Escuela Naval del Perú, una sirena de silbato que funciona con aire comprimido, la cual se dejará oír diariamente a 12-00 horas por un período de 15 segundos.

La iniciación de esta señal corresponde a la que se trasmite a los barcos surtos en la bahía por medio de una bola que se arría a la hora indicada.

La moderna instalación de Radio que posee la Escuela, le permite oír las señales horarias de Washington y Annapolis E. E. U. U., con las cuales compara diariamente sus cronómetros patrones mediante los cuales retransmite la hora exacta a 12-00 horas.

El comercio y el público en general pueden utili-

zar este servicio que no dudamos será acogido con agrado.

Buques extranjeros que nos visitan.—Durante el presente mes y de acuerdo con las instrucciones del Almirantazgo Británico, han visitado la costa del Perú los siguientes buques de guerra:

H. M. S. "Colombo", del 1º. al 4 del presente, puerto Lobitos.

Del 4 al 8, Paíta.

„ 9 al 12, Salaverry.

„ 15 al 19, Mollendo.

Sus características son las siguientes:

Crucero lijero.—Construído en 1919 en los astilleros de Fairfield.

Desplazamiento, 4180 toneladas.

Eslora, 425 pies.

Manga, 43.5 „

Calado, 16 $\frac{1}{4}$ „

Armamento:

5 cañones de 6 pulgadas.

2 „ „ 3 „ antiaéreos.

4 „ „ 3 libras.

2 „ „ 2 „

8 Tubos lanza torpedos de 21 pulgadas.

Destroyers.—H. M. S. "Amazon" y "Ambuscade", fondearon en el Callao el 28 del presente a 11-00 horas.

Sus características son las siguientes:

"Amazon".—Construído en 1926 en los astilleros de Thornicroft.

Desplazamiento, 1330 toneladas.

Eslora, 311 $\frac{3}{4}$ pies.

Manga, 31 $\frac{1}{2}$ „

Calado, 9 $\frac{1}{2}$ „

Velocidad, 37 nudos.

Armamento:

4 cañones de 4.7 pulgadas.

2 „ „ 2 libras antiaéreos.

6 Tubos lanza torpedos de 21 pulgadas.

H. M. S. "Ambuscade", construído en 1926 en los astilleros de Thornicroft.

Desplazamiento, 1210 toneladas.

Eslora, 307 pies.

Manga, 31 „

Calado, 8 $\frac{1}{4}$ „

Velocidad, 37 nudos.

Armamento:

4 cañones de 4.7 pulgadas.

2 „ „ 2 libras antiaéreos.

6 Tubos lanza torpedos de 21 pulgadas.

Estos destroyers permanecerán entre nosotros hasta el 2 del mes entrante, fecha en que zazarán para Guayaquil.

—Para el 21 de Julio está anunciada la visita al Callao, del crucero H. M. S. "Cornwall", el cual permanecerá entre nosotros hasta el 27 del mismo mes.

Sus características son las siguientes:

Crucero protegido.—Construído en los astilleros de Devonport el año 1927.

Desplazamiento, 10,000 toneladas.

Eslora, 635 pies.

Manga, 68 $\frac{1}{3}$ „Calado, 16 $\frac{1}{4}$ „

Velocidad, 31.5 nudos.

Armamento:

8 cañones de 8 pulgadas.

4 „ „ 4 „ „ antiaéreos.

4 „ „ 3 libras.

4 „ „ 2 „

Actividades de la Escuadra.—De acuerdo con el plan trazado por la Comandancia General de la Armada, las divisiones de cruceros y submarinos después de practicar su recorrido general, fueron inspeccionadas por el Jefe de Estado Mayor de Marina en todos sus detalles, desde el 20 de Mayo hasta el 2 de Junio, inclusive.

Desde el 3 hasta el 23 del presente, los submarinos han practicado diariamente ejercicios de inmersión.

Servicio Aéreo de la Montaña.—Con fecha 28 de Mayo y por Decreto Supremo N.º 11 de la fecha, se ha creado la Primera Escuadrilla de reconocimiento (Servicio Aéreo de la Montaña) la cual actuara independientemente de la Escuela de Hidroaviación y Base de Ancón.

La reglamentación de este servicio ha sido aprobada y puesta en vigencia.

Oficina del Jefe del Servicio de Hidroaviación.—La Jefatura de éste nuevo servicio se ha instalado en el local del Ministerio de Marina, bajo la Dirección del Jefe del Servicio Aéreo Capitán de Navío Harold B. Grow.

Director de la Escuela de Hidroaviación de Ancón.—Para este servicio ha sido nombrado el Capitán de Fragata Ben Harrison Wyatt, quien está desarrollando dentro de su Escuela un vasto plan de actividades.

Durante el mes que termina, se ha practicado con todas las máquinas de que dispone la Escuela, maniobras de formación, debiendo comenzar el mes entrante el entrenamiento para operaciones de bombardeo.

Jefe del Estado Mayor General de Marina.—Habiéndose ausentado el Contralmirante A. G. Howe, en comisión del Supremo Gobierno, ha asumido la Jefatura en referencia, en forma accidental, el Capitán de Navío Charles Gordon Davy.



Capitán de Corbeta Edmundo Bermúdez, A. P.

† EL 3 DE MAYO DE 1928.

NOTAS NECROLOGICAS

El 3 de Mayo próximo pasado, dejó de existir víctima de un accidente automovilístico, el Capitán de Corbeta Edmundo Bermúdez, perteneciente a la dotación de la Escuela Naval del Perú, donde desempeñaba el puesto de Jefe del Departamento de Artillería y Torpedos.

Muy joven aún, poseedor de una mentalidad robusta, gran perseverancia por el trabajo y de una delicada caballerosidad, la muerte lo ha sorprendido cuando recién comenzaba a saborear el fruto de sus desvelos, convencido de que el último libro que escribió, "Reglamento del tiro de cañón" para uso en los buques de la Armada, se había impuesto como de necesidad imprescindible para su aplicación, después de haber sido verificado en tres ejercicios de tiro.

En el seno de la Armada, su desaparición ha dejado un vacío difícil de llenar, y en la Escuela Naval del Perú, en las aulas donde el pequeño maestro se consagraba a enseñar con cariño todo cuanto sabía, ansioso de que todos supieran lo que su vasto bagaje de conocimientos aportaba, difundiendo el cariño y la afición por la Artillería, ha dejado con el recuerdo un ejemplo que continuar.

La "Revista de Marina", rinde el más fervoroso tributo de dolor al que fué uno de sus más entusiastas redactores y envía a sus deudos el pésame más sentido.

El cable nos ha traído la triste noticia de la muerte del Capitán de Navío José A. Theron, perteneciente a la Escuadra Francesa y vinculado a nuestro medio profesional y social.

El Comandante Theron formó parte de la Misión Naval Francesa, desempeñando la Dirección de nuestra Escuela Naval durante los años 1912, 1913 y 1914.

Egresado de la Escuela Politécnica de París, poseía una cultura profesional bien cimentada.

Dentro de la evolución que en la Escuela Naval se ha venido desarrollando, tocó al Comandante Theron ser uno de sus motivos.—Fué afable, cariñoso y disciplinado, razón por lo cual era querido por sus subalternos.—En Marzo de 1914 se le concedió licencia para regresar a su país natal y cuando se aprestaba a regresar, la guerra mundial lo sorprendió en su patria, razón por la cual rescindió su contrato en Agosto del mismo año, para tomar parte activa en ella.

El extinto era casado con la señora peruana Augusta Guerin Figari, perteneciente a nuestra buena sociedad.

La "Revista de Marina" se asocia al sentimiento de dolor por la desaparición de tan distinguido Jefe y envía a sus deudos su más sentida condolencia.

NOTAS DE LA REDACCION

Adquisición de obras profesionales.—LA REVISTA DE MARINA, deseando dar facilidades a los señores Oficiales del Cuerpo de la Armada para el encargo de obras profesionales, ofrece sus servicios en la siguiente forma:

Al hacer un pedido por el número de obras que se desee adquirir se remitirá a la Administración de la Revista una cantidad en moneda nacional equivalente al 50 0/0 del importe del pedido; debiéndose efectuar la cancelación del total a la entrega del pedido. Evitamos así la molestia que significa la compra de giros y, en muchos casos, será posible conseguir las obras a precios menores que si fueran encargados particularmente.

Desde la fecha la REVISTA DE MARINA puede conseguir al precio de costo cualquier libro de los que figuran en la relación que sigue: (*) (Los precios son en dollars (EE. UU.). El transporte y seguros serán poco más o menos 20 centavos peruanos. El Texto en inglés).

Navegación y Desvíos del Compás—1918, por Muir (765 páginas).....	\$ 4.20
Almanaque Náutico (EE. UU.—50 centavos peruanos incluyendo el transporte.....	
Navegación "Bowditch" (contiene las tablas).....	„ 1.80
Tablas Útiles (de Bowditch).....	„ 1.20
Altura, Azimut y Recta de Posición Método de M. St. Hilaire.....	„ 0.60
Calderas—1920, (634 páginas).....	„ 3.80
Turbinas de Vapor—1920.....	„ 7.00
Procesos Mecánicos—1920.....	„ 4.75
Construcción Naval—1923.....	„ 7.50
Radio por Robinson—1919.....	„ 2.50
Radio por Robinson y Holland—1919.....	„ 3.00
Naval Ordenance—1921 (Material de Artillería 644 pág.) ..	„ 8.00
Ley Internacional—1924.....	„ 2.00
Navigation and Nautical Astronomy—1926 por Commander Benjamin Dutton, U. S. Navy (400 páginas).....	„ 5.50

(*) Todos estos libros se emplean como obras de texto en la Escuela Naval del Perú, de modo que la persona que antes de adquirirlos desee conocerlos, lo puede efectuar en la Escuela Naval del Perú, donde se les darán todas las facilidades.

Reparación.—En nuestro número correspondiente al mes de abril último, se ha cometido un error de caja en el aviso publicado por la Keystone Aircraft Corporation acerca de sus magníficos aviones Keystone Pronto, al considerarlos como de la Keystone Syrcraft Corporation. Nos apresuramos a enmendar la falta y rogamos a dicha Corporación quiera aceptar nuestras excusas.

