

REVISTA DE MARINA



EDITADA EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERU
LA PUNTA, CALLAO.—PERU S.A.

SUMARIO

Sección Marina.

El Ministro de Marina y Aviación al País.....	185
La Carta estelar y la Navegación Moderna.—Por el Teniente 1°. C. I. C. S. Carlos Monge.....	203
La vida europea del Vice-Almirante Jorge Martín Guise, funda- dor de la Marina de Guerra del Perú.—Por el Capitán de Corbeta C. I. C. S. Fernando Romero.....	211
El bienestar de nuestra Armada.—Por el Capitán de Corbeta Ho- racio Vío Valdivieso.....	253
El Acorazado.—Por el Lieut Comm. Malvin F. Talbot.....	261
Memorias Navales del Almirante Roger Keyes.....	279
Los dos secretos del "Normandíe".—Su casco y sus hélices.—(De "Realites Francaises").....	289

Sección Informativa

Información General.....	
Conferencia para la reducción y limitación de los Armamentos.— (Del Boletín de la Sociedad de Naciones).....	297
Constitución actual de las principales Marinas Sudamericanas.....	298
Número de buques y tonelaje de las principales potencias al 1° de Enero de 1938.....	304
Educación Física en Alemania.....	305
Notas Profesionales.....	311
Crónica Nacional.....	327
Anero.—Solo para jefes y Oficiales.....	

Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío A. P., Alejandro G. Vincés

ADMINISTRADOR - REDACTOR

Capitán de Corbeta A. P., Alberto del Castillo Ll.

SECRETARIO-REDACTOR

Teniente Primero C. I., Carlos Monge

Condiciones de suscripción

Al año.....	S/o. 6.00
Número suelto	„ 2.00
Suscripción anual en el extranjero. „	12.00

Avisos

Al año por 1 página.....	S/o. 70.00
„ „ „ 1/2 „	„ 45.00
„ „ „ 1/3 „	„ 35.00
„ „ „ 1/4 „	„ 30.00

AVISOS EXTRAORDINARIOS—PRECIOS CONVENCIONALES.

Todo pago será adelantado

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 ella, 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 Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla No. 92 — Callao - Perú S. A.

para todo lo concerniente a reclamos, avisos suscripciones y canjes



El Ministro de Marina y Aviación al país

“La Revista de Marina” se complace grandemente en publicar en sus columnas editoriales, la interesante disertación que el Señor Ministro de Marina y Aviación, Capitán de Navío Dn. Roque A. Saldías, dirigió al país la noche del 18 de Mayo último a través de las ondas de “Radio Nacional del Perú”.

He aquí las palabras del Señor Ministro:

Delineada y francamente abierta por el señor Presidente de la República, la recta senda que con beneplácito general conduce a poner en inmediato conocimiento de todo el país, la finalidad determinante de los actos administrativos ejecutados por su Gobierno, únicamente animado del patriótico sentir que los inspira y sin más anhelo que el de hacerlos redundar en beneficio absoluto de la nacionalidad; cúmpleme hoy, como antes también ya lo hicieran mis honorables predecesores, comunicar a la ciudadanía con idéntica y franca sinceridad la marcha de las actividades desarrolladas en las diversas reparticiones dependientes del Ministerio a mi cargo.

MARINA MILITAR

Ante el sorprendente espectáculo que ofrece al mundo la vertiginosa carrera armamentista, súbitamente emprendida por algunas naciones, despertando en los demás pueblos zozobras e inquietudes que amenazan su actual bienestar y tranquilidad; induciéndolos hasta temer un ignoto peligro para su propia soberanía e independencia absoluta en lo porvenir, vense racionalmente obligadas a recordar y cumplir el axiomático aforismo de: “SI QUIERES PAZ, PREPARATE PARA LA GUERRA”, demostrando con ello lo nimio y ocioso que sería pretender negar la importancia real, efectiva y trascendental que para sí, como para nosotros mismos tienen que desempeñar la “MARINA” y la “AVIACION”, cual avanzados centinelas e íntimos heraldos de un

fuerte y denodado "EJERCITO", constitutivo del poderoso triángulo que por su vinculación e inteligente UNIDAD DE ACCION forma el indispensable e imprescindible núcleo destinado a la excelsa defensa del Honor Nacional.

Toda persona culta que haya leído y que se haya impregnado de las enseñanzas de la Historia, maestra infalible de las humanas actividades, sabrá que ningún individuo, que ninguna colectividad y, por lo tanto, ninguna nación, deseosa de su progreso, puede vivir aislada. Tratándose de una nación, esta circunstancia asume los claros caracteres de verdad fundamental si ella posee costas marítimas.

Esta necesidad del no aislamiento, obliga a mantener libre, para el propio uso, el acceso a esas costas, protegiéndolas contra toda agresión.

No puede existir una verdadera protección de la costa si se carece del dominio de las vías marítimas que a ella concurren, esto es, del Poder Naval.

La expedición libertadora del General San Martín, habría sido imposible de llevarse a cabo si los Patriotas no hubieran poseído el dominio del mar, el que siempre debe obtenerse, aunque sea en forma temporal, cuando se trata de operar contra una costa enemiga, por medio de operaciones de desembarco conducidas a fondo, y, en forma permanente, cuando la ocupación del territorio enemigo o la protección del propio contra cualquier ataque deba ser segura y definitiva.

Las afirmaciones que acabo de hacer han sido plenamente demostradas en todas las campañas de orden militar en que ha intervenido el Perú.

A este respecto se puede decir, sin ambages, que todos nuestros fracasos militares han tenido un origen básico en la carencia de un Poder Naval adecuado, que hubiera podido respaldar nuestra sana intención de continuar con nuestro progreso, protegiendo celosamente la sagrada heredad de la Patria y viviendo en paz con nuestros vecinos.

La nacionalidad toda, debe estar plenamente convencida de que un país como el nuestro, dotado de ingentes riquezas materiales, necesita, ineludiblemente, disponer de una Marina vigorosa y preparada convenientemente, no para AGREDIR ni erigirse en AMENAZA DE NADIE, bien conocida como es la manera de pensar del Perú acerca de la conveniencia de mantener y conservar a todo trance la paz

continental, sino con el natural propósito de garantizar la propia tranquilidad del país.

Como ya muy bien lo dijo el Señor Presidente de la República en su mensaje, dirigido a todo el País: "Nada es tan importante como el desarrollo del poder militar de la Nación". Y esta frase que revela, en sí misma, la declaración de principios de un mandatario patriota y capaz, que abarca con su clara visión las múltiples necesidades del progreso de ese suelo que para él, como para todo peruano digno, es y debe ser tan querido; se refiere, también, en forma general, al Poder Naval, parte capitalmente integrante del Poder Militar.

Necesitamos el Poder Naval, o sea, para nuestro caso, el dominio de las propias aguas territoriales, para mantener en toda circunstancia, abiertas para nuestro libre uso, las vías de comunicación por mar con el exterior, más que con los lugares de nuestra costa.

A este respecto, conviene una breve digresión.

El Perú requiere caminos como necesidad vital, pero, como nación, no puede mantenerse solamente de sus propios recursos: necesita el comercio con el extranjero. Este se hace exclusivamente por vía marítima. Suponiendo a nuestra Patria, como muy en breve lo estará, cruzada de caminos construídos con el excelente plan vial del Gobierno, tendremos el intercambio de productos entre las propias circunscripciones territoriales.

Pero la exportación de nuestras materias primas, la importación de maquinarias y de otros productos que no se hacen en el País, tienen que emplear la vía marítima.

Por la vía marítima circulan buques mercantes, y el libre tráfico de ellos únicamente se encuentra protegido por las fuerzas navales, las que como primordial deber tienen el de amparar nuestro libre intercambio comercial con todas las naciones del orbe, para permitirnos el tranquilo desenvolvimiento de nuestro creciente progreso, que se está llevando a cabo bajo esa paz interna y externa tan felizmente lograda por el Señor Presidente de la República.

Y ese Poder Naval, esa capacidad para la protección de nuestras costas, se compone de buques de guerra, de hombres, de instrucción y entrenamiento de los mismos y de facilidades para el mantenimiento del material en estado de trabajo, sin recurrir a ayuda externa, y utilizando los medios existentes dentro del propio territorio. Necesitamos buques,

para mantener, junto con las fuerzas del Ejército, la inviolabilidad de nuestro suelo.

A este respecto se ha oído muchas veces, por supuesto, a personas no técnicas, hablar de que el Perú necesita tal o cual tipo de buques como arma exclusiva. Nada más erróneo. Toda clase de tipos de buques deben existir en una Flota. Así como en un Ejército se necesita infantería, caballería, artillería, tanques, aviación, etc., así mismo en una Armada deben existir los tipos de buques necesarios para las diferentes clases de operaciones por llevar a cabo. Debe reconocerse, sin embargo, que ciertos tipos de buques son más adecuados para determinado país, si se tiene en cuenta especiales características geográficas, económicas, etc. Entonces, estos tipos de buques predominarán, naturalmente, en la Armada del país en cuestión.

No cabe dentro de la naturaleza de esta disertación exponer un plan naval de adquisiciones. Esta es ya una labor que tiene emprendida el Estado Mayor General de Marina, considerando la política de previsión del Gobierno, que tiene en estudio la manera de implantar los créditos necesariamente indispensables al Estado, para atender con preferente interés al imperioso sostenimiento de la Defensa Nacional tan íntimamente vinculada a la seguridad del país.

Respecto al material actualmente existente, es público y notorio su estado de antigüedad. Mantienese en condiciones de prestar servicios aceptables, debido no sólo al esfuerzo del personal que los tripula, sino, también, a las reparaciones con que los ha atendido el Gobierno y a las reformas introducidas.

Los destroyers fueron adquiridos a un precio muy conveniente, en circunstancias bien conocidas, y sirven para la instrucción de nuestro personal en este tipo de arma, nuevo en la Armada Nacional.

Los cruceros han sido la base del resurgimiento de nuestra Marina y cumplieron, pasando por muchas reparaciones y algunas alteraciones, con preparar el personal actual. Se les ha reemplazado las antiguas calderas, con otras del tipo más moderno, que los ponen en condición de desarrollar velocidades muy satisfactorias. Además, de esta mejora radical, se han hecho otras en diversos departamentos de esos buques que los colocan en situación de continuar prestando excelentes servicios para el entrenamiento del personal y determinadas funciones de valor militar.

Los submarinos, mandados también construir, han preparado un núcleo muy apreciable de oficiales y tripulantes y han demostrado la indiscutible excelencia de su tipo y material. No obstante, como arma delicada y de gran complicación en sus múltiples instalaciones, su vida no es ilimitada, necesitando frecuentes recorridos, dada la naturaleza de continuo trabajo a que forzosamente tienen que estar sometidos para conservar en todo momento su condición de eficiencia. El Gobierno, atendió, pronta y eficazmente, cuando la necesidad se presentó, a la renovación de sus baterías de acumuladores eléctricos, instalación vital en esta clase de arma y continúa atendiendo a todas las necesidades de recorrido y de conservación de este eficiente elemento de nuestra Armada.

Los buques auxiliares, indispensables en toda flota, vienen prestando importantísimos servicios, no solamente a la Armada, sino, también, al País en general, contribuyendo con su concurso, cuando no son requeridos por necesidades navales, al transporte de valioso material necesario para la agricultura y la industria de la Nación.

En cuanto a nuestras fuerzas fluviales, se cuenta entre ellas con dos unidades modernas, las cañoneras "Amazonas" y "Loreto", adquiridos por el actual Gobierno hace cuatro años.

En líneas generales, es este el estado de nuestro material flotante, el que de acuerdo con la política de verdad iniciada por el Señor General Presidente de la República, se exhibe sin disimulo ante la nacionalidad, y por esto, he manifestado hace un momento, los propósitos del Gobierno de atender muy prontamente a su renovación progresiva y sensata, adaptada, en todo concepto, a nuestras necesidades y crecientes posibilidades económicas.

PREPARACION DEL PERSONAL

Como se ha dicho anteriormente, otro de los factores constituyentes del Poder Naval, está integrado por el elemento hombre y por su estado de instrucción. A este respecto se ha hecho saludables reformas en lo que se refiere al personal de oficiales, y con el concurso de la Misión Naval, se procederá a perfeccionar estas mejoras, así como a establecer las escuelas necesarias para las especialidades de clases y Sub-Oficiales.

Como en toda Marina, el personal de Oficiales egresa de la Escuela Naval. Este importante plantel de instrucción profesional, cuyas nuevas labores, correspondientes al presente año académico de 1938, se han iniciado el 1º de abril último, continúa rindiendo los eficientes servicios que la Nación tiene derecho a esperar de la necesaria y requerible contracción de su personal directivo y docente al perfecto lleno de sus altos deberes, y al noble e infatigable desempeño de sus trascendentales funciones magisteriales.

En la Escuela Naval del Perú se ha adoptado el sistema de crear una sección, llamada de Aspirantes a Cadetes Navales, en la que, por decirlo así, se prepara a los candidatos para su ingreso a la Escuela de Cadetes. Esta reforma viene dando excelentes resultados, pues con ella la Marina, no solamente recibe personal más joven, sino que tiene la autonomía de formarlo, desde un principio, a la medida de sus necesidades y a la de los requerimientos del espíritu naval que desea.

La Misión Naval que se ha contratado está integrada por un personal seleccionado de la Marina de los EE. UU. Se encuentra encargada no solamente de preparar los planos para la reorganización de nuestras fuerzas navales y servicios auxiliares, sino que también someterá al Ministerio un plan integral con sus recomendaciones para mejorar la instrucción del Personal Superior y Subalterno de la Armada, mediante el establecimiento de los cursos o escuelas de perfeccionamiento o post-graduación, de las escuelas necesarias de personal subalterno, de los pensionados de instrucción de especialización y del restablecimiento de la Escuela de Guerra Naval, que en su carácter de escuela de comando prestó tan útiles servicios a la Marina y a la cultura naval de la misma, no obstante el poco tiempo que pudo funcionar.

Mientras tanto, las fuerzas navales del Perú continúan la instrucción y entrenamiento de su personal subalterno, siguiendo el plan establecido desde la llegada de la primera Misión Naval Americana, llevando a cabo sus acostumbrados cruceros de verano y los ejercicios establecidos en el plan de instrucción aprobado por el Ministerio y con positivas ventajas, ya que la instrucción de un hombre de mar no puede hacerse efectiva si no hace su práctica en ese elemento.

Entre a hablar, en seguida, del factor que designo con

el nombre de "capacidad de conservar y reparar el material".
Refiérome a las

BASES Y ARSENALES NAVALES

Desde hace quince años, las necesidades de reparación de los buques de la Escuadra son atendidas en parte, por los talleres de la Base Naval de San Lorenzo y en parte por la industria privada, cuando la capacidad de estos talleres no las permite ejecutar.

Habiendo desaparecido el dique flotante de la Compañía Peruana de Vapores, la importante e imprescindible faena de limpiar los cascos de los buques y la facilidad de poder hacer cualquier reparación en sus partes vitales bajo la línea de flotación, dejó de existir en el territorio nacional.

Para llevarla a cabo nuestros buques tenían que recorrer más de 2600 millas marinas, para utilizar el Dique de Balboa, en la Zona del Canal de Panamá, y algo más si se recurría al Dique de Talcahuano, en Chile, con la consiguiente necesidad de la previa gestión diplomática y de la exportación de capitales nacionales que bien podían quedar en el País.

Comprendiendo el Gobierno los inconvenientes de prolongar este estado de cosas, se esforzó, desde un primer instante, por incrementar las facilidades de reparación de nuestra Base Naval, ampliando sus talleres y creando la Estación Naval del Callao, la que por su mayor proximidad a las fuentes naturales de recursos, hacía más fáciles los trabajos de mecánica, carpintería, etc., requeridos por los buques de la Escuadra.

Posteriormente, una vez que los estudios pertinentes fueron llevados a cabo por notables expertos especialmente contratados por el Gobierno, y debidamente aprobados los planos por la repartición técnica del Ministerio de Fomento se dió principio a la gran obra de la construcción del dique seco del Callao, el que junto con el Arsenal Naval, también en construcción, formará la verdadera piedra fundamental sobre la que en una forma definitiva e inteligentemente planeada, descansará la verdadera y única autonomía material, no sólo de nuestra Marina Militar, sino también de la Mercante, así como la de los elementos marítimos de todas nuestras industrias de mar.

Con el Arsenal Naval y su dique seco, uno de los ma-

yores de Sud América, organizado, dirigido y operado por personal de la Armada Nacional, con el concurso de expertos civiles especialmente contratados en el País y en el extranjero, ha dado el Gobierno el paso más definitivo de su formidable política de engrandecimiento nacional, en todos sus órdenes.

Ya no tendrán nuestros buques de guerra ni mercantes, que hacer grandes travesías, únicamente destinadas a la limpieza de sus fondos, ni estarán obligados a navegar en condiciones onerosas, a la poca velocidad producida y con el gran consumo de combustible, ocasionado por los fondos sucios.

Los viajes al extranjero de nuestras unidades, subsistirán siempre dentro del plan de entrenamiento trazado, pero ya no serán para limpiar fondos ni carenar cascos. Tendrán por objeto el necesario entrenamiento de mar del personal y la necesidad inaplazable de pasear el pabellón, de hacer conocer el país y de dar a nuestras dotaciones la debida práctica en el conocimiento y manejo de fenómenos metereológicos y oceanográficos que no ocurren en nuestras aguas territoriales, así como también hacer sentir al elemento hombre, esa confianza que se despierta en él y en su valer profesional y nacional, cuando hace largas navegaciones, cuando visita países lejanos, cuando puede comparar las excelencias de su propia tierra con otras que él creía mejores.

Conjuntamente con el problema del personal, capitalísimo en toda organización militar, existe con importancia paralela el problema de la conservación del material.

Los buques de una flota moderna, como todo mecanismo complicado, necesitan constante vigilancia y atención en su mantenimiento para funcionar con eficiencia. Con este objeto las flotas modernas requieren arsenales dentro de su propio territorio y buques talleres que los acompañan cuando operan fuera de él.

Las reparaciones de rutina y aquellas poco importantes pueden hacerse a bordo del mismo buque, utilizando a su propio personal, a sus propios elementos y al material en él, sin necesidad de poner en inactividad el buque.

Pero para las reparaciones más importantes, aquellas que no pueden ser hechas con el personal y elementos de a bordo, necesitan el recurso parcial o total del exterior.

La mejor forma de conseguirlo es mediante la posesión

de una Base de Reparaciones o Arsenal Naval en el que los buques puedan permanecer por el tiempo necesario, llevando a cabo todos los trabajos que necesiten y todas las alteraciones requeridas para su mejor conservación y funcionamiento.

El Arsenal Naval del Callao, próximo a ser inaugurado, llenará ampliamente estas necesidades de nuestras Marinas Militar y Mercante. En su dique seco podrán ser carenados todos los buques de la Escuadra, así como todos los mercantes nacionales y extranjeros que en la actualidad acostumbran surcar nuestras aguas.

Las proyecciones de esta grande obra, que se ha llevado a cabo sin recurrir a empréstitos onerosos mediante el impulso dado al país por el actual Gobierno, son incalculables.

Cuando todas las dependencias del Arsenal estén en su total funcionamiento, será muy fácilmente posible, al igual que otras naciones del continente Sud-Americano, construir pequeñas embarcaciones para el servicio auxiliar de nuestra flota y por medio de una expansión de los servicios de este Arsenal llegar a construir en nuestro propio suelo unidades militares de mayor tonelaje, independizándonos con este progreso de la necesidad de recurrir al extranjero.

Además de lo que se ha dicho con respecto al personal y al material, en el Ramo de Marina, se puede mencionar con gran satisfacción patriótica, dos servicios auxiliares recientemente mejorados por el Ministerio de Marina.

Me refiero al servicio hospitalario naval y a esa importantísima rama de nuestro servicio Hidrográfico, destinada a prestar su valiosa asistencia, no sólo a nuestra Marina sino al tráfico comercial marítimo y aéreo: El servicio de Faros.

El Hospital Naval de Bellavista inaugurado por el actual Gobierno es un modelo dentro de los de su género y ha venido a solucionar un problema que por mucho tiempo fué de carácter serio para el mantenimiento del estado sanitario de nuestro personal. Sus servicios clínicos están dotados de modernos elementos que han permitido a nuestro Cuerpo de Sanidad atender en forma eficiente a la conservación de la salud a bordo de los buques de la Armada, sin recurrir a ayuda exterior ajena a la naval.

FAROS, RADIO-FAROS, ETC.

El Servicio Hidrográfico ha emprendido en estos últimos años la transformación y el aumento de la iluminación de nuestras costas, modernizando los faros existentes, instalando nuevos y ampliando los servicios de ellos, adaptándolos para la navegación tanto marítima como aérea, y dotándolos de dispositivos para la emisión de señales radiotelegráficas que guíen a los buques en tiempo de niebla, tan frecuente en el litoral.

Esta transformación consiste en el cambio de los antiguos faros rotatorios, a kerosene, por faros automáticos a destellos, de gas acetileno, con lentes dispuestos en forma tal, que además del haz de luz horizontal proyectan un haz hacia arriba, para los fines de la navegación aérea. Estos Faros son los siguientes: Palominos, Mazorca, Guañape, Lobos de Tierra y Punta Coles, ya terminados, Lobos de Afuera por efectuarse.

Este faro será mucho más potente que los cinco anteriores. El alcance de los cinco primeros es de 15 millas y el de éste último de 21.

Se obtiene una economía de más de S|. 40.000 anuales con el cambio de sistema para todos los faros reemplazados.

Los seis últimos antiguos faros de kerosene, cuyo material es de excelente calidad y se halla en perfectas condiciones, van a ser aprovechados en la iluminación de otros puntos de nuestra costa, y en consecuencia se está efectuando su transformación al sistema eléctrico, en vista de los últimos estudios efectuados en el Servicio Hidrográfico y Faros, habiéndose obtenido el éxito muy halagador de haberse duplicado el alcance.

Nuestro litoral marítimo, no obstante de que en cierta época del año, las nieblas son persistentes, no ha contado hasta ahora con un sistema de señales, ni acústicas ni radiotelegráficas, que permita a los buques, cuando hay niebla rectificar sus posiciones y facilitar la entrada a los puertos.

Con la implantación del moderno servicio de radio-faros se da esta facilidad y seguridad para la navegación en nuestra costa, poniéndose así a tono con el progreso.

Los radio-faros son automáticos y funcionan constantemente sin necesidad de ningún operador, emitiendo señales que los identifican y que pueden ser captadas por los buques que posean aparato de radio adecuado para recibir

ondas de esa longitud, que están reguladas conforme con las convenciones internacionales que hay al respecto. Las señales se perciben hasta 70 millas.

Los seis radio-faros a que antes hemos hecho referencia, serán colocados en las Capitanías de los puertos mayores y en el local del Servicio Hidrográfico, donde habrán de prestar una mayor eficiencia.

El Servicio de radioseñales para auxilio a la navegación, debe ser completado con la instalación de radiogoniómetros, que se colocarán en los puertos o lugares de la costa más adecuados, punto que se tiene en estudio y que en breve va a abordarse.

Así mismo, el Servicio Hidrográfico procede en la actualidad a ultimar los detalles que habrán de permitirle llevar a la práctica la confección de las cartas de nuestro propio litoral sin necesidad de tener que recurrir al extranjero.

MARINA MERCANTE

Siendo grande y notoria la importancia de la MARINA MERCANTE NACIONAL, no sólo en su esfera de ACCION COMERCIAL sino, lo que es más aún, por constituir un complemento necesario y eficiente de la MARINA MILITAR, el Gobierno le ha consagrado en todo momento su mayor atención, ya para proveer a sus premiosas necesidades, ya para subsanar sus deficiencias; ora para contribuir a sus desarrollo u ora, en fin, para satisfacer el vivo y explicable interés con que es mirado cuanto a ella se refiere, por todo el país.

De allí, que si bien la Compañía Peruana de Vapores, ha disfrutado en determinadas épocas de halagadores apogeos en el florecimiento de sus actividades, cuando éstas han sufrido un descenso al sobrevenir amargos días de decaimiento, viendo hasta reducirse y desaparecer, día a día, sus elementos constitutivos y que le son propios, inmediatamente ha dejado sentir su apoyo el Gobierno, prestándole la protección requerida.

Se ha adquirido para la Compañía Peruana de Vapores dos unidades, el "Marañón" y el "Ucayali", los que, con las extensas reparaciones y reformas de que es objeto en la actualidad el "Mantaro" darán nuevo impulso a la Compañía. El "Marañón" realiza un servicio regular entre

el Callao e Iquitos con positivo beneficio para nuestra región amazónica. Pronto el "Mantaro" terminará con el montaje de sus nuevas calderas, lo que servirá para que con el "Urubamba" efectúe el tráfico apropiado en la costa.

Otras empresas navieras han adquirido algunas unidades tanto en el Extranjero como en el país, intensificando, así, las actividades comerciales en el litoral. La Compañía Administradora del Guano dispone de un magnífico barco, recientemente construído en Europa, y que se halla hoy dedicado al trasporte de tan necesario fertilizante.

De este modo, el actual Gobierno coopera a la preponderancia de tan valiosísimo auxiliar del comercio nacional, anhelando llegue a ocupar nuestra marina mercante el lugar que le corresponde entre las naciones marítimas, recordando nuestra bicolor enseña, al surcar y recorrer todos los mares del globo, la tangible existencia de nuestra Patria, grande por el trabajo y noble por su agradecimiento hacia la naturaleza que tan exhuberantemente pródiga ha sido con ella.

AVIACION

Unificado con el vigoroso espíritu patriótico que anima al Jefe del Estado para contribuir al incremento de la Aviación Nacional, me es muy grato cooperar empeñosamente en tan laudable propósito, a fin de que el país constate el notorio y eficiente desarrollo de esa moderna arma de combate, a cuyo aureolado brillo, bien lo sabe el mundo, han contribuído las admirables hazañas de conocidos compatriotas nuestros.

Propendiendo, pues, el anunciado desenvolvimiento de la referida arma, el Supremo Gobierno tiene contratados los importantes servicios de la Misión Aeronáutica Italiana, con cuya presencia y asistencia tenemos el agrado de contar entre nosotros desde fines del año próximo pasado.

El Perú ha sido uno de los primeros países que ha comprendido ampliamente la importancia de las comunicaciones aéreas y que, con inteligente previsión, ha acogido y estimulado toda buena iniciativa que implicara ventajas para el fomento y creciente prosperidad de la navegación aérea.

Funciona hoy, con notable regularidad, en nuestra montaña una línea aérea atendida por competente personal militar, que asegura la comunicación con Iquitos, a través de las bases de San Ramón y Pucallpa.

Han quedado, de este modo, conectadas regiones sumamente importantes de nuestro territorio, fuentes de ingente riqueza agraria y minera, que distan entre sí más de 1.500 kilómetros, que, por intermedio de la Base de San Ramón, se mantienen ligadas a la Capital de la República.

Líneas comerciales, dirigidas por compañías privadas, formadas con capitales peruanos y extranjeros, desenvuelven extensas actividades, también, en el país, uniendo los principales centros de la Nación con los de otros estados.

Si se piensa en la extensión del territorio nacional, en sus características topográficas y etnográficas, en las consiguientes necesidades de conexiones, que encuentran su principal obstáculo en las dificultades naturales que se les oponen, necesario es reconocer que pocos países han tenido que arrosar la solución de problema semejante, y pocos, también, supieron explotar tan atinadamente las posibilidades del medio aéreo para llegar a esa solución, mediante la eficaz ayuda que, en todo momento, presta y ha prestado el Gobierno, profundamente convencido como está de la necesidad vital de que el Perú sólo estando moral y materialmente unido puede desarrollar la incalculable capacidad de recursos de que dispone.

La navegación aérea está llamada a desempeñar la avanzada misión de establecer los contactos sociales, culturales y económicos entre todos los centros de la República, donde existen peruanos y hayan intereses nacionales que despertar, incrementar o proteger.

Nuestro país es uno de aquellos donde el concepto de aviación de los pobladores, está muy desarrollado, y conceptúo útil exhibir algunos datos estadísticos que pueden ofrecer clara idea del desenvolvimiento realizado por las compañías particulares y la Línea Nacional.

En 1937, recorriéronse tres millones de kilómetros; trasportándose más de treinticinco mil pasajeros; conduciéndose más de un millón de kilos en mercadería y correspondencia. Sólo la Línea Nacional ha navegado cerca de medio millón de kilómetros y trasportado ciento cincuenta mil kilos de carga y correo.

Estos son resultados de los que muy justificadamente, podemos estar ufanos, y que están destinados a aumentar gradualmente, como que se han cumplido desde que se iniciara el servicio; tanto por las necesidades naturales del progresivo adelanto del país, cuanto por las medidas que el Gobierno

actual ha adoptado y piensa adoptar y estimular en el amplio campo de la Navegación Aérea.

En setiembre del año pasado, Lima fué sede de la Primera Conferencia Técnica Interamericana de Aviación convocada y auspiciada por el Gobierno del Perú con el fin de subsanar las deficiencias existentes en la unificación de la Legislación Aérea y que ha examinado las soluciones más apropiadas para desarrollar y hacer cada vez más seguras las comunicaciones radiotelegráficas, establecer un eficiente servicio de informaciones meteorológicas, simplificar las operaciones arancelarias y desarrollar, por último, las actividades turísticas de los diversos países que estuvieron representados en dicha Conferencia.

El Perú cuenta, en la actualidad, con sesenta y un campos de aterrizaje para las líneas civiles, y se ha interesado a los Concejos Provinciales de varios departamentos para la creación de nuevos aeródromos y para el mejoramiento de los existentes.

Recientemente, se ha reducido el valor del transporte de pasajeros y carga en algunos puntos de la Línea Nacional de la Montaña, para favorecer el intercambio entre aquellas localidades que sólo disponen del medio aéreo para sus posibilidades de desarrollo y comunicación.

Desde el 1º del mes en curso, se realizó la fusión de la Compañía Aerovías Peruanas con la de Aviación Faucett, la que hoy construye, en su bien montada fábrica, todas las máquinas que requiere el buen servicio que realiza, y en la que trabaja numeroso personal de competentes obreros peruanos.

Con la presencia de un nuevo personal técnico, la adquisición de instrumentos científicos modernos y la creación de nuevas estaciones de observación en todo el territorio del país, el servicio meteorológico alcanzará en breve las condiciones de eficiencia que son indispensables para el desarrollo de la navegación aérea y, sin descuidar sus fines agrícolas e industriales, pasará a la jurisdicción del Ministerio de Marina y Aviación.

Estúdiase, además, las medidas apropiadas, para el mejoramiento de las condiciones de operación de la Línea Nacional, tales como la renovación del material de vuelo, que será gradualmente reemplazado por aparatos más modernos y veloces, hidroplanos o terrestres según las zonas por recorrer; la instalación en todos los aviones de aparatos ra-

diotelegráficos así como la creación de estaciones radiogoniométricas, destinadas a guiar y conducir con seguridad a las naves que se hallen en vuelo, contribuyendo con todas estas medidas el Supremo Gobierno a que las comunicaciones aéreas sean más rápidas y cómodas.

Y toda esta estructura técnica tan indispensable para la seguridad como para el desarrollo de la navegación aérea, contribuye, directamente, a la preparación y eficiencia de la

AERONAUTICA MILITAR

Nadie puede ignorar, que el Jefe del Estado ha dado evidentes pruebas de sus elevados sentimientos en favor de la paz, sentimientos que coinciden con los que animan a nuestro país, ajeno por completo a cualquier deseo de aventura bélica. Pero, como ya he dicho, es verdad fundamental de que la mejor garantía y deseo de paz consiste, precisamente, en la eficaz preparación de los elementos de combate. Natural es, por consiguiente, que nuestra aviación militar, al igual que las otras fuerzas armadas, debe ser preparada, sólidamente, en hombres y medios.

A ejemplo de otras naciones militarmente más adelantadas, en el Cuerpo Aeronáutico del Perú está hoy reunido todo el personal y material aéreo que antes se hallaba dividido entre el Ejército y la Armada, formándose, así, de este modo, un conjunto único, homogéneo y compacto, con el fin de dar a la utilización de los elementos de aviación unidad de dirección y fomentar el sólido espíritu de cuerpo que tanto debe animar al combatiente en el aire.

Misión difícil y compleja significa la preparación del personal de la Aviación Militar, pues él debe ser escogido con particular cuidado, considerando que la calidad debe primar sobre la cantidad. A las dotes particulares que se exigen a los oficiales de las demás fuerzas armadas tienen que sumarse en la aviación, peculiares condiciones dentro de la gerarquía militar. La propia naturaleza de su misión, así como el complicado adiestramiento que estos oficiales están obligados a compartir y desarrollar desde el tiempo de paz, forman la característica predominante.

Como es notorio, el empleo de la aviación es, particularmente eficaz, si se efectúa en masa; las experiencias que al respecto se obtienen con los actuales conflictos en Europa y Asia, reafirman este criterio. Pero, aún cuando

la Aviación se utilice en conjunto, el combatiente está llamado a desarrollar en la acción colectiva la misión que se le confía con un carácter aislado.

La acción de conjunto debe entenderse, como la suma de esfuerzos y actividades casi individuales: el combatiente aéreo es un ser aislado en la inmensidad del espacio, con un pequeño núcleo de hombres, dominador y esclavo de una máquina muy poderosa, pero a la vez frágil y delicada.

Habilidad técnica, voluntad tenaz, nervios y corazón bien templados, son los elementos necesarios para llevar la carga destructiva que se le confía al aviador, donde se le ordene y en el término que se le designe, pese a las inclemencias del tiempo o a los adversarios que se le opongan; debe enfrentarse a estos enemigos de su iniciativa, contando más con su sangre fría y voluntad de vencer que con la potencia de sus medios ofensivos; debe, por último, si trata de efectuar reconocimientos surcar largas horas el territorio del adversario, desafiando todas las ofensivas de tierra y aire, para llevar su eficaz contribución a los hermanos que luchan en otros elementos.

Y es sobre estas condiciones y cualidades que se exigen al combatiente del aire, que el Supremo Gobierno dedica, con plena conciencia, preferente atención para la buena selección del personal que ingresa al servicio, la instrucción en los centros de enseñanza y la aplicación de conocimientos en los ejercicios diarios y prácticas periódicas.

Los jóvenes que ingresan a la actual Escuela de Las Palmas, reciben educación militar, cultural, técnica y profesional de vuelo, por espacio de cuatro años largos. Y en esta educación nada se descuidará a fin de que la Escuela pueda alcanzar el desarrollo más perfecto. Con este propósito se tiene en preparación un proyecto de reforma de instrucción que permitirá el que los cadetes puedan dedicarse al desenvolvimiento total de sus actividades sin ser distraídos u obstaculizados.

El cuerpo de instructores será reorganizado debidamente y la Escuela dotada de nuevos gabinetes científicos, a la vez que se tomará otras providencias radicales, con el exclusivo objeto de que nuestro principal instituto se encuentre siempre dentro de las exigencias de una Aviación moderna y eficiente.

Considerando que la Aviación es el arma de los jóvenes, pero no de una juventud frívola, sino plena de experiencia y cultura, se estudiarán las leyes orgánicas vigentes; se re-

visarán las normas que reglamentarán la situación de los oficiales, reconsiderando los límites de edad y permitiendo la renovación de los cuadros, brindando a los jóvenes la posibilidad de abrirse paso y alcanzar en pleno período de fortaleza física y espiritual, puestos de responsabilidad y comando, asegurando, al propio tiempo, a aquellos que ya "han dado" todo lo que han podido y debido, un justo y equitativo sostenimiento económico, que sirva de estímulo a los que se hallan en actividad y de tangible demostración de la gratitud de la Patria.

Otro tanto puede asegurarse en relación con el personal subalterno, para cuyo aumento y especialización la superioridad tiene un concepto claro y definido en pro del establecimiento de todas las Escuelas necesarias, y cuyo estudio se halla bastante avanzado.

Bien sabido es que el actual Gobierno ha sido el verdadero creador de nuestra aviación militar. Sus constantes esfuerzos se han traducido en la repetida y múltiple adquisición de excelentes aviones de guerra; esfuerzos que se acrecientan cada día mas desarrollando nuestra aviación en forma que en cualquier momento responda a la confianza que justificadamente, ya tiene el país en nuestra fuerza aérea.

Durante el Gobierno actual se han construído las magníficas bases de Las Palmas, de Chiclayo y se está terminando la de Vitor; se ha transformado, prácticamente, la de San Ramón; mejorado la de Iquitos y Pucallpa; se emprenderá pronto la construcción de otras bases y sub-bases indispensables para el desarrollo del fuerte impulso, que con todo empeño le dá el Gobierno a esta arma, sobre la base imprescindible y fundamental del Trabajo y la Disciplina.

Antes de terminar, debo hacer mención especial de dos entidades muy importantes creadas y fomentadas por la patriótica iniciativa del Jefe del Estado: el establecimiento en el país de una fábrica moderna y bien montada para la reparación y fabricación de aviones, en la que trabajan ya buen número de competentes obreros nacionales, que estarán dentro de pocos años en condiciones de construir en el país los elementos aéreos de que el Perú necesita para su seguridad, independizándonos de los mercados extranjeros.

El Aéreo Club, institución, surgida hace poco tiempo, está formado por elementos civiles y oficiales de aviación que le sirven de instructores. Cuenta con aviones que por su número y calidad llenan ampliamente su rol para la instruc-

ción a que están dedicados. El patriotismo y entusiasmo de los miembros civiles de ese Club y la dedicación de sus oficiales instructores, aseguran para nuestra aviación militar la reserva de personal indispensable para las fuerzas aéreas.

Hecha la exposición que antecede, y compenetrado con los patrióticos sentimientos de nuestro Mandatario General de División don Oscar R. Benavides, quiero terminar expresando la firme convicción que abrigo de que el Perú, si acaso alguna vez se viese fatalmente provocado a empeñarse en una guerra, desarrollará, en ella, toda la vigorosa actividad y eficiencia de su poder militar debidamente preparado en resguardo de su honor y soberanía, poniendo de relieve una vez más, la suprema aspiración que anima e inspira a la nacionalidad toda:

La gloria y la grandeza de la Patria.





La Carta estelar y la Navegación moderna

POR EL TENIENTE 1º. C. I. C. S. CARLOS P. MONGE G.

Una característica conspicua de la tendencia evolutiva de la Navegación actual, es el abandono del antiguo método de definir la posición del buque mediante el cálculo independiente de las coordenadas geográficas en las circunstancias favorables, y su ventajosa sustitución por el empleo de rectas de altura provenientes de la observación de astros cuyo azimut ha sido apropiadamente seleccionado con relación al rumbo.

Ya Tonta (*Elementi di Navigazione Astronomica*, p. 313) tratando en forma notable acerca del empleo racional de las líneas de posición, menciona el concepto característico de la Astronomía Náutica Moderna al exponer lo que se entiende por «recta de velocidad» y «recta de dirección» y dice que: . . . «esta nomenclatura se debe al Cmdte. Marq de St. Hilaire quien la presentó en un interesante estudio publicado en la *Revue Maritime*—Octubre de 1873 (tomo 39—pág. 53). . . .» Por «recta de velocidad» se designa una línea de posición perpendicular a la derrota, proveniente de la observación de un astro cuyo azimut verdadero es igual o difiere exactamente 180° del rumbo verdadero llevado por el buque. Una vez trazada en la carta, esta recta señala en forma precisa si la posición real se encuentra adelante o atrás de la posición estimada, permitiendo controlar la velocidad de la nave. La «recta de dirección» es una línea de posición paralela a la derrota proveniente de la observación de un astro cuyo azimut verdadero difiere del rumbo verdadero llevado por el buque, un número impar de $\pi/2$. Una vez trazada en la carta, esta recta define el apartamiento lateral del buque con respecto a la derrota y por eso ha sido bautizada con el nombre arriba citado.

Es obvio que, conociendo el avance o retardo con respecto al punto estimado y el apartamiento lateral con respecto a la derrota, el Oficial de Navegación podrá, además de conocer la posición observada por la intersección ortogonal de las dos rectas, formarse una idea

sobre el rumbo trazado por P_0 tendrá que corregir la estima por las cantidades $\frac{ta}{n}$ en velocidad y $\frac{ta'}{n}$ en dirección, en que t es la diferencia en horas entre la posición P_0 y la nueva posición estimada con corriente. Y si suponemos que no han variado los elementos que se combinan para producir lo que denominamos, en acepción general, «corriente» en Navegación, y que las observaciones son correctas, podemos anticipar que las diferencias de alturas provenientes de una nueva observación de astros, serán relativamente más pequeñas, puesto que la posición estimada con corriente debe necesariamente estar más cerca de la posición real que la posición estimada.

Estas ligeras consideraciones teóricas permiten apreciar, en su debido valor, la importancia que tiene para el navegante el conocimiento y aplicación de las componentes de velocidad y dirección y relieves la utilidad de predecir con varias horas de anticipación qué estrellas serían observadas a una hora dada que llenasen el requisito de proveer rectas de velocidad y dirección, y lo que no es menos importante, las marcaciones relativas de las estrellas, que, sin ser del carácter de las primeras, puedan servir para controlar la posición astronómica. Permítaseme, no obstante, insistir acerca de que no se trata de resolver este problema en forma exacta, sino simplemente de manera de conseguir una aproximación suficiente para los fines de la práctica. Un trabajo de esta naturaleza comprendería dos partes:

- 1) Determinación de las estrellas que serán observables a una hora dada.
- 2) Obtención del azimut de dichas estrellas en función de las coordenadas horarias y la latitud estimada a esa hora.

La primera parte del problema se resuelve en forma sencilla por medio de la carta estelar contenida en las últimas páginas de los Almanagues Náuticos Americanos. En efecto, siguiendo sus instrucciones, basta determinar la Hora Sidérea del lugar correspondiente a la hora a que se quiere efectuar la observación y entrando con ella como argumento horizontal y con la latitud como argumento vertical, se obtendrá la posición del cenit y simultáneamente del meridiano del lugar. Ya establecido

el meridiano del lugar, se considerará $4 \frac{1}{2}$ horas a la derecha y $4 \frac{1}{2}$ horas a la izquierda y se determinará una faja de 9 horas en la cual se encuentran todas las estrellas cuyas alturas son superiores a 22° y, por lo tanto, convenientes para la observación. Pero, es evidente que, si el observador se encuentra en el hemisferio Norte, verá más estrellas de declinación Norte y esto nos lleva a determinar la posición de los límites superior e inferior de la faja de estrellas observables.

Consideremos al efecto, el diagrama sobre el plano del meridiano—Fig. 2 que ha sido construido con $\varphi 40^\circ$ N, $t 4 \frac{1}{2}$ hs. E y $h 22^\circ$. Notamos que para estos datos, serían observables todas las estrellas comprendidas en el huso

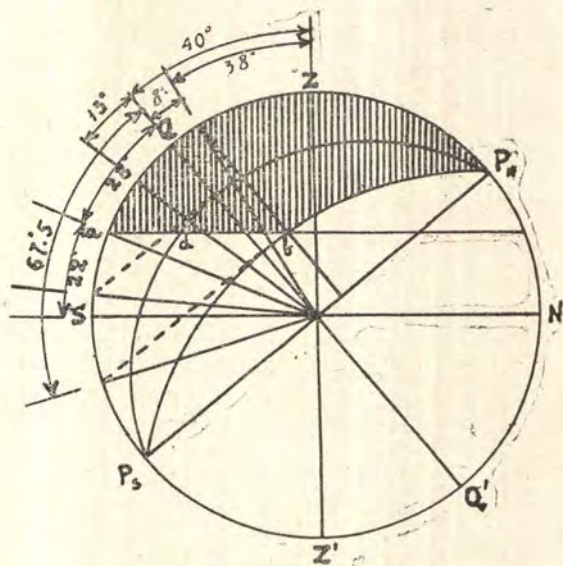


Fig. 2

esférico truncado $P_n Z a b$. Esta parte de la superficie de a esfera aparecería en la carta estelar como se indica en la Fig. 3, a la izquierda del meridiano. La porción que corresponde a la parte posterior del diagrama hasta $t 4 \frac{1}{2}$ hs. W, aparecería en la carta estelar a la derecha del meridiano. En este caso particular, se nota que se pueden apreciar todas las estrellas de declinación Norte comprendidas en el huso, luego el límite superior de la faja no tiene representación. El punto a del diagrama, cuya

declinación es 28° S aparecería en la carta estelar en el punto a' ; el punto b cuya declinación es 8° N determinaría b' en la carta. Si consideramos un tercer punto con t 3 hs. E, tal como d , tendremos d' . Haciendo pasar una

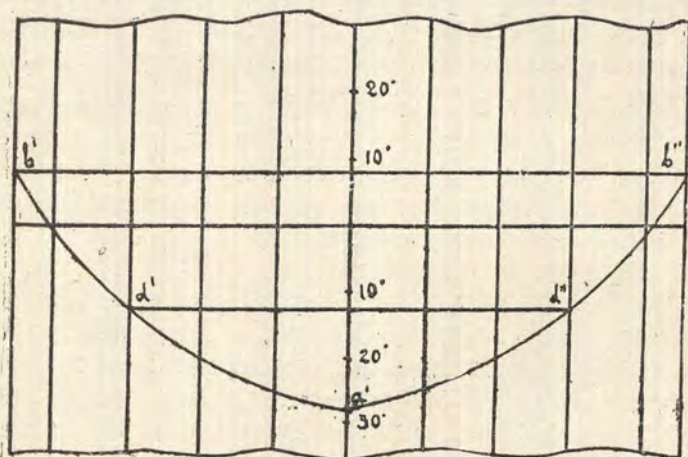


Fig. 3

curva regular por los tres puntos y construyendo la rama simétrica de dicha curva con respecto al meridiano del lugar habremos definido, sobre la carta estelar, la posición del límite inferior de estrellas observables. Por consiguiente, siempre será posible tener una idea de la posición de los límites de la faja, construyendo un sencillo diagrama sobre el plano del meridiano.

Ahora vamos a considerar la segunda parte del problema. Si la carta estelar fuera una representación en proyección gnomónica de los puntos australes o proyecciones geográficas de las estrellas, los círculos verticales aparecerían como líneas rectas y sería posible determinar el azimut por gráfico, siguiendo las mismas reglas que se usan para determinar rumbos. Pero tal sistema de trabajo no sería muy práctico porque requiere mucho tiempo. No obstante, se han ensayado diversos ejemplos por vía de ilustración con resultados satisfactorios. En estas condiciones, se ha pensado que la carta estelar permite obtener el horario astronómico con suficiente aproximación. En efecto, la separación de dos círculos horarios

en la carta estelar es tal que $1m|m=5m$. aproximadamente. Luego, si se mide la separación horizontal entre el meridiano del lugar y el círculo horario del astro y se multiplica por 5, se tendrá el valor aproximado de t en minutos de tiempo. Es obvio que t se puede deducir con la mayor exactitud por la conocida fórmula $AHL=HSL-\alpha$; pero como no se necesita tanta aproximación utilizaremos el procedimiento de medida arriba mencionado.

Conociendo t , δ y φ , el problema se reduce a resolver un triángulo oblicuángulo esférico cuando se conocen dos lados y el ángulo comprendido, caso de resolución que se puede tratar por el cálculo logarítmico directo (Fórmula de 4 elementos consecutivos), por tablas (Rojas y Azules), por procedimientos gráficos (Diagrama sobre el plano del meridiano) o nomográficos (The Rude Star Finder and Identifier H. O. 2102). De todos estos métodos para determinar el azimut, conviene en este caso el que emplea Tablas, de manera especial porque muchas veces la posición del cenit en la carta estelar afecta a varias estrellas.

Luego el paso siguiente del problema sería la determinación por las Tablas Rojas o Azules de los azimutes de las estrellas en el instante que corresponde a la hora fijada para la observación, previa determinación del horario astronómico y declinación respectiva en la carta estelar, y el conocimiento aproximado de la posición estimada a esa misma hora. Obtenidos los azimutes de las estrellas comprendidas en la faja, se les comparará con el rumbo verdadero seguido por el buque y el resultado será obtener las marcaciones relativas de las estrellas en el momento de la observación. Si se prepara una tablilla que contenga todos estos datos, el navegante estará en condición de saber por la magnitud aproximada del horario astronómico, si la estrella es meridiana, circunmeridiana o extrameridiana; por la marcación relativa, si la estrella proveerá una recta de altura de velocidad o dirección. Para aclarar convenientemente este criterio, añadiremos el siguiente ejemplo:

24 Febrero 1938. φ 10° N, λ $30^{\circ} 21' 21''$ W. Determinar las marcaciones relativas de las estrellas observables a HZ 1945. Rc 148° , Δ 4° E, Var 14° W,

DESARROLLO.

HZ	19hs	45m	00s		Re	148°
NZ	2	00	00		Ec	10 W
HcG	21	45	00	(24)	Rv	138
$\alpha \dagger 12$	10	12	51			
cTm		3	34.4			
HsG	8	01	25.4			
λw	2	01	25.4			
HsL	6	00	00			

Con φ 10° N, t 4½ hs. E y h 22°, construimos el diagrama sobre el plano del meridiano, Fig. 4 y determinamos los límites de observación superior e inferior.

Estos límites están indicados con trazos punteados en la Fig. 5, que es copia de una parte de la carta estelar

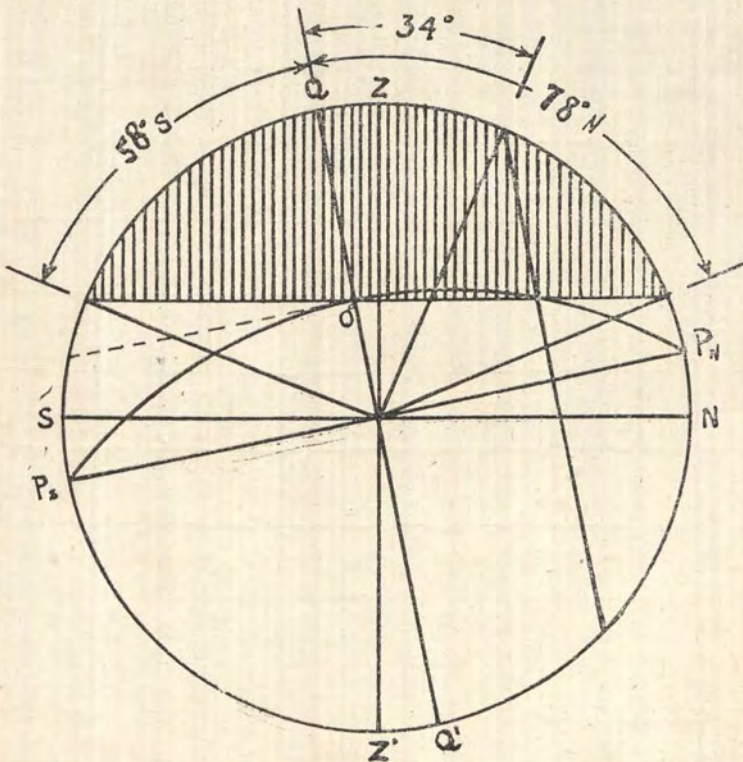


Fig. 4

que comprende la porción afectada por el problema. A continuación, se determinan los horarios astronómicos

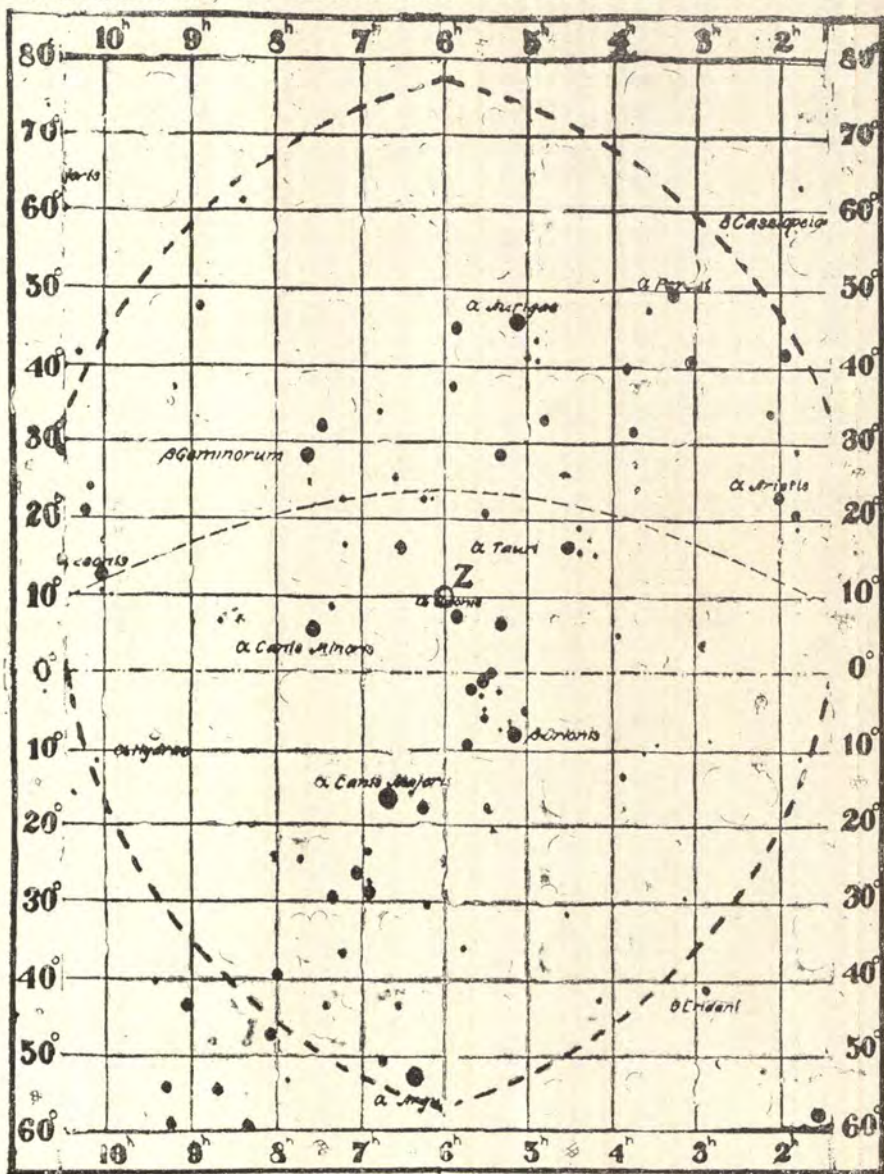


Fig. 5

de las estrellas, en la forma explicada anteriormente y se construye la siguiente tablilla:

ESTRELLA	<i>t</i>	<i>δ</i>	<i>Z_v</i>	<i>Z_v</i>	<i>M_r</i>	OBSERVACION
α Aurigae	chs. 45m W	46° N	N 13° W	347°	209	Extrameridiana.
β Geminorum	1 30 E	28 N	N 46 E	046	268	Recta de dirección
α Tauri	1 20 W	16½° S	N 69 W	291	153	_____
α Canis Minoris	1 30 E	5½° N	N 100 E	100	322	_____
α Orionis	0 10 W	7½° N	N 134 W	226	088	Circummeridiana B. de D.



La vida europea del Vice-Almirante Jorge Martín Guise, fundador de la Marina de Guerra del Perú.

POR EL CAP. DE CORBETA C. I. C. S. FERNANDO ROMERO

EXPLICACION DE ESTE TRABAJO

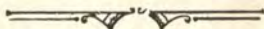
Ha sido costumbre entre nosotros, al estudiar la Guerra de la Independencia del Perú y el papel que en ella desempeñaron los marinos ingleses, pasar por alto los antecedentes profesionales del Vice-Almirante Jorge Martín Guise, fundador de la Marina de Guerra del Perú cuando la creara el genio previsor del Generalísimo Dn. José de San Martín. Apenas si algunos historiadores han dado unos cuantos datos al respecto («entró a la Marina Inglesa a los doce años», «sirvió a las órdenes de Nelson», «combatió en Trafalgar», etc.), todos ellos equivocados pues ni comenzó su vida naval a esa edad, ni estuvo nunca a las órdenes directas de Sir Horacio, ni asistió a la batalla de Trafalgar. Esto se ha debido a una absoluta ignorancia sobre los antecedentes de Guise, a causa de que lo agitado de su vida peruana, y luego su prematura muerte, le impidieron precisar ante la posteridad los hechos gloriosos de su vida europea, al revés de Lord Cochrane, el otro héroe naval sudamericano, quien dejó escritas tanto sus memorias en Chile y Perú cuanto la relación de su vida en los otros teatros de operaciones en que actuó tan decidida y valientemente.

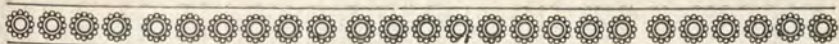
Pensando que ya es tiempo de mostrar íntegramente a las jóvenes generaciones de marinos peruanos la personalidad de Guise, respetable por el hecho de ser el fundador de la Institución, por sus campañas en pró de nuestra independencia y por haber muerto bajo el mismo pabellón que cubrió los despojos del Almirante Grau; preparo una completa biografía del héroe cuyo nombre lleva una de las unidades de nuestra escuadra. Hasta

que pueda publicarla me propongo adelantar algunos datos inéditos.

El capítulo que aparece en este número de la REVISTA DE MARINA pertenece, íntegramente, a la vida europea de Guise. La principal fuente de información de que me he servido han sido los archivos del Almirantazgo Británico, hábilmente hurgados por el Bibliotecario de esa repartición naval, y que, por supuesto, ofrecen absoluta seguridad. Además, ha suministrado datos la Vicaría de Gloucester. Creo que la Marina Peruana ha de agradecer la colaboración que han prestado esas oficinas, gracias a la amable petición del Señor Ministro de Su Majestad Británica en el Perú y al interés con que me ha ayudado el señor Dn. Clemente de Althaus, gran-nieto del héroe. A todos ellos damos las gracias.

En lugar de hacer una escueta relación de la vida de Guise, he procurado en este capítulo encuadrarla dentro del marco de su época, tanto para mayor claridad cuanto por un interés institucional. No debemos olvidar que los principios de guerra, las fallas, los uniformes, los sistemas de vida y hasta las costumbres y comidas de la Marina Peruana cuando recién fué creada, nacieron de la Inglesa, ya que Cochrane, Guise y sus subordinados tuvieron que trasplantar a Sud-América, lógicamente, el ritmo de vida al cual estuvieron sometidos en Europa. De aquí que el detalle sea de alto interés para comprender el nacimiento de nuestra Armada.





“QUO HONESTIOR EO TUTIOR”

Gloucestershire es un condado de lineamiento irregular tendido en la porción sud-occidental de Inglaterra. Las alturas y los ríos lo dividen en tres porciones físicas perfectamente diferenciadas que le dan gran variedad y belleza. Al oriente están las montañas que corren entre las alturas de Cotteswold, llegando a los mil pies de altura en algunos puntos, bisectando el total del área. A la izquierda queda la región de los famosos valles de Gloucester y Berkeley, formados por el gran río Severn que descendiendo pastoralmente en bella entrega a la tierra para formar al final un gran estuario que casi comprende Bristol. Entre el Wye — tributario de aquel río — y éste mismo, por último, se extiende una histórica y bella comarca, el bosque de Dean, la cual, como la mayoría de las florestas inglesas, mantiene su antiquísimo carácter, ese que la hizo deseable para los intrépidos vikingos.

El clima es dulce, abundante la vegetación. Ondulan los trigales sobre las tierras con femenil bamboleo. Las mieses se tienden en grandes extensiones de ese suelo que a ratos es de negra y a veces de roja greda. Discurren ovejas balantes y vacas mugidoras entre los campos de avena y cebada. Y, mientras en los valles las cuadrillas de emblusados rústicos hacen faenas de campo, cantando leyendas y *sagas* antiguas en su dialecto natal; lejos, en las montañas, las necesidades de la industria, incipiente en Inglaterra en el período que vamos a tratar, obliga a otros hombres a extraer el hierro y el carbón del subsuelo.

En medio de esas mieses y esos bosques, como sedimentos que el hombre ha ido dejando entre los campos, se elevan las agujas de las catedrales e iglesias y los viejos castillos medioevales que pregonan el imperio del individualismo europeo. Los hay de todas las épocas, como si fueran hitos que las diversas culturas hubieran querido dejar para marcar su paso. Existen murallones romanos, de la época en que Gloucester era Claudia Castra, latina ciudad. Grandes monolitos tallados dicen de los sajones. Castillos macisos y aplastados hablan de la pujanza y fuerza

de los conquistadores normandos. Efectista, leve, carente de peso a pesar de la piedra, dispara al cielo sus agujas góticas una que otra catedral construída mientras los caballeros andaban de Cruzada en la Tierra Santa. Y no faltan, por último, ruinas tudoras cuyas pretensiones evocan los celos del Cardenal Wolsey contra sus constructores.

En un viejo solar metido entre esos campos y esas ruinas vive una noble familia inglesa. Las crónicas de los antepasados cuentan cómo, en 1262, Nicholas de Gyse casa con una nieta del célebre Huberto de Burg, Conde de Kent y Justiciero, regente durante la minoría de edad de Enrique III, y recibe, por derecho de su esposa, el *manor* y señorío de Elmore. Luego Sir Anselmo es confirmado en el privilegio anterior y adopta las armas de de Burgh con la diferencia de un cantón. A éstos siguen grandes señores que ahora se apellidan Guise (1) y son *she-riffs* y barones y miembros del Parlamento. Hasta que, extinguida la rama directa, caen el título, los honores, los cargos y las armas, en una colateral, cuyo jefe es, en 1783, Sir John Guise, miembro del Parlamento Británico.

John Guise

Mientras Inglaterra sostiene una guerra con España ha nacido, el 12 de marzo de 1780, el cuarto hijo de Sir John y Elizabeth Wright, a quien nombran Jorge Martín. Ahora, en 1793, es un mocito que se harta con la gramática latina y el cálculo que enseña el maestro pelucón y seco del condado. Las conversaciones de los mayores, las noticias de la gaceta londinense y el correr del Severn hacia el océano, todo lo llama al mar. El elemento líquido ofrece amplio campo a cualquier audacia: ha estallado la Revolución Francesa e Inglaterra se prepara al combate. Así, ha quedado convenido entre su padre y él que irá a servir en la Real Marina Británica, para lo cual cuenta con una ayuda poderosa que se llama Captain Berkeley, R. N.

Y mientras espera ansiosamente su turno, estudiando en la biblioteca de la vieja casona donde se alinean los retratos de todos los antepasados, le parece sentir las miradas alentadoras de los arrugados barones de empolvadas pelucas que han honrado el apellido. También él se propone dar lustre a la casa. Y ante los cisnes, el oso, las lozanges unidas en vero y la corona ducal en oro y la

(1) A pronunciar como en castellano.

estrella escocesa agujereada en sable que porta el escudo de los Guise, Jorge Martín repite una y otra vez el lema que ha guiado las acciones de todos los suyos: «Quo honestior eo tutior»: «El más honesto, el más seguro».

2

EUROPA: UN BOSQUE EN LLAMAS

El momento en que Jorge Martín va a entrar en la vida es uno de los más extraños. «Un mundo nuevo y terrible anuncia su alba». La miseria pública ha provocado el estallido francés, prendiendo una tea cuyo fuego se ha propagado. La *declaration des droits de l'homme et du citoyen* ha producido un cisma de ideas y principios morales donde todo europeo tiene que adoptar partido. Como si esto fuera poco, los disturbios provocados en Francia por la aplicación de la constitución civil del clero y las intrigas que ejercen en el exterior los emigrados, que significan la amenaza de una intervención extranjera en la tierra que hasta hace poco ha sido del Rey Luis, producen la declaración de guerra a Austria (20 ab. 1792), punto de partida de una conflagración mundial. El primer toque de clarín es en Valmy, lugar donde las haraposas tropas revolucionarias salvan la Francia invadida y encuentran entusiasmo y valor para tomar la ofensiva.

En Noviembre de 1792 Domouriez, libre de los prusianos, va en busca de los austriacos al territorio belga y el 6 de ese mes sus jóvenes soldados, al paso de la «Marseillaise», atacan y dominan los catorce reductos levantados por el Duque de Saxe-Teschen en Jemappes. Mons, Bruselas, Gante, Amberes, Ostend, etc. caen en sus manos e inmediatamente el Schelde es abierto y declarado libre, contra lo establecido en los tratados de Munster y Westphalia.

La medida anterior, tan acorde con los principios revolucionarios, repercute fuertemente contra Holanda, cuyo comercio se siente amenazado. Entonces el Stadholder pide ayuda a Inglaterra, potencia encargada de garantizar el cierre de aquel río. Esto da el pretexto que Pitt busca hace tiempo. Una escuadra inglesa acude en ayuda de Holanda, el «Childers» es cañoneado en Brest, Francia ordena a su embajador en Londres que se retire

y el 2 de Febrero de 1793 se produce la formal declaratoria de una guerra entre las dos naciones que habría de durar casi un cuarto de siglo.

Inglaterra, desde que comprendió sus destinos, es un imperio insular: anti-Acteo, es el mar el que nutre su organismo de pez voraz. Por eso el cuidado más inmediato del Rey y de Pitt es la preparación de la marina. Ya el 10 de enero el Ayuntamiento de Londres ofrece premios de 40 y 20 chelines a los marineros civiles que se presenten voluntariamente a servir en las naves de Su Majestad. Este, por su parte, y casi al mismo tiempo, promete altas primas de enganche (Le. 5, 2 y 30 s., según el grado de preparación) a quienes acudan a contratarse a la «Enterpised», fondeada frente a La Torre.

Mientras así se alista en el interior, Inglaterra hace alianzas y da dinero en el extranjero para formar la *primera coalición*, dentro la cual quedan Rusia, Austria, Prusia, España, Portugal, Cerdeña y Nápoles. Concertados los términos del acuerdo, las naves de Albión empiezan a moverse trasportando los contingentes que la potencia marítima envía a varios frentes. El duque de York, con 3000 hombres, parte a Holanda, donde dirige personalmente el afortunado sitio de Valenciennes que capitula el 28 de julio, para ocupar luego las plazas del Escaut. Enseguida marcha sobre Dunquerque, de donde es rechazado (8 setiembre). El Contralmirante Gell, por su parte, sale al Mediterráneo en abril comandando una escuadra, a la cual se unen (en mayo) las que dirigen el Vice-Almirante Hotham y el Lord Visconde Hood, quien, contando con veinte naves de línea, propias y algunas españolas, comandadas por Gravina, asume el mando supremo en ese teatro de operaciones empezando activa campaña contra Francia, como resultado de la cual los realistas le entregan el grande y único arsenal de la República en el Mediterráneo: Tolón (27 agosto).

Pero Francia, en un poderoso esfuerzo, reacciona virilmente y empieza a recuperar lo conquistado. Sus tropas cierran a los austriacos el camino de París y la victoria de Wattignies rompe el sitio de Maubeuge (16 Oct. 1793). Lyon es reconquistada. Hoche, en Giesberg (27 Dic.), libra la Alsacia y Landau. Pichegru y Jourdan

avanzan en Bélgica, el último bate a los austriacos en Fleurus (24 junio 1794) y el primero rechaza a los ingleses en Amberes y luego en Holanda, donde los sigue, ocupando este país un poco más tarde (noviembre 1794-enero 1795) para terminar la campaña con una de las más curiosas acciones de guerra que registra la historia: la captura de la flota holandesa, bloqueado por los hielos en el Helder, por unos cuantos escuadrones de húsares.

En el Mediterráneo, por otra parte, las cosas no han ido mejor. El general republicano Carteau, ayudado por un Teniente Coronel de Artillería que empieza a distinguirse (Napoleón Bonaparte) ha obligado a Lord Hood a evacuar Tolón (19 diciembre 1793). España empieza a mostrarse cansada de la guerra y se han producido ya rozamientos desagradables entre el almirante inglés y don Juan de Langara.

Además de los dos teatros de operaciones antes nombrados, la flota inglesa está empeñándose activamente en el Canal desde los comienzos de las hostilidades, bajo las órdenes del viejo y afamado Lord Howe. En este mar se han librado encuentros parciales, como los de la «Nymph» y la «Cleopatre», la «Crescent» y «Reunion», y la acción del 23 de abril de 1794, sostenida por la escuadra de fragatas de Sir John B. Warren. Es el grueso de la escuadra de Lord Howe el que sostiene la primera batalla naval de importancia en esta guerra, conocida en Inglaterra como de «el glorioso 1.º de junio».

El 2 de mayo Lord Howe sale de Portsmouth con la flota, consistente de treinta y dos buques de línea, convoyando próximamente cuatrocientos mercantes destinados a diversos puertos del mundo. Casi al mismo tiempo zarpa de Brest la flota francesa, compuesta de veintisiete unidades, comandada por el Almirante Villaret, «oficial de gran mérito, de la vieja escuela», según Brenton, de quien tomo estos datos. El último ha sido seleccionado por Robespierre quien le ha ordenado, bajo pena de guillotinarlo en caso de desobediencia, que asuma el mando y salga a la mar a proteger un inmenso convoy que debe llegar de Norte América, pues la situación es angustiosa en Francia por falta de víveres. Villaret lleva consigo malos oficiales, improvisados como marinos de guerra pues han pertenecido a la flota mercante. Además, la acción del Almirante está constreñida por las

órdenes de un superior que lleva a bordo: Jean Bon Saint André, representante del pueblo. Esta situación hace que se compense la ventaja que tienen los franceses en lo que respecta a la calidad de las naves, pues las suyas son de formas más finas, más marineras y con artillería mejor montada.

Salidas ambas flotas a la mar, en Inglaterra se espera ansiosamente que se produzca un encuentro que resulta inevitable. Sin embargo, pasan tres semanas y no hay noticias de batalla. Es que se está concentrando la energía que va a impulsar al choque a estas dos fuerzas.

Después de colocar en ruta segura su convoy, Lord Howe regresa y empieza a cruzar a cien leguas al oeste de Ushant, en espera de la flota de aprovisionamiento que aguardan en Francia. Se trata del total de unidades que hacen el tráfico de las Indias Occidentales, mas muchos buques norte-americanos cargados de harina. Mientras tanto el Almirante entrena pacientemente a sus comandantes (faltos de diez años de práctica) a mantener sus buques en formación de batalla durante la noche y con mal tiempo, así como a los oficiales y tripulantes en el manejo de los cañones de mayor tamaño.

El 28 de mayo, soplando fuerte brisa, la flota francesa es descubierta y durante la noche la vanguardia traba combate. Pero el tiempo se pone tan nebuloso y malo que no es posible conseguir nuevo contacto hasta el amanecer del 1º de junio, en que los buques franceses suman treinta y seis y veinte y cinco los ingleses.

Siguiendo la táctica de la época, Lord Howe había trazado sus planes para que cada una de sus naves se batiera aisladamente con otra francesa. En esa forma se realiza la batalla, con éxito para los ingleses, quienes toman cuatro buques enemigos. Pero la victoria no es definitiva a causa, según unos autores, de que Howe no prosigue la caza de la escuadra derrotada. No se podía esperar más de un almirante de setenta años quien, por otra parte, terminó brillantemente con esta batalla su larga y fructífera carrera naval.

El 13 de junio llega a Spithead la victoriosa escuadra conduciendo sus presas. Es recibida con enorme entusiasmo, incluso por la familia real la cual se traslada a la nave insignia, donde el Rey obsequia a Lord Howe una espada con empuñadura de diamantes. No sólo él es

premiado: se producen ascensos, se dan pensiones a los inutilizados y los subalternos reciben obsequios pecuniarios y una participación especial en el dinero de presas.

3

ROYAL NAVY

El mes de mayo de 1794 deja de existir el Barón John Guise y quedan huérfanos sus seis hijos. De éstos William, quien por entonces cuenta diez y nueve años, como primogénito hereda el título y la jefatura de la familia; John, de diez y siete años, sirve en el ejército; y Powell, de quince, se inclina hacia el sacerdocio. En cuanto a Christopher y Fane, sólo tienen trece y once años, respectivamente.

La muerte de Sir John coincide casi con el regreso de la victoriosa escuadra de Lord Howe (junio 13). Formando parte de su plana mayor vuelve a la patria un íntimo amigo de la familia, el Honorable Capitán de Navío George Cranfield Berkeley. La nave que comanda, el H. M. S. «MARLBOROUGH», ha tomado parte prominente en la batalla. Tanto que, del total de treinta y ocho buques — comprendidas las fragatas — aquélla, el «BRUNSWICK» y el «QUEEN» han sido las naves que mayores bajas han sufrido. Su mismo comandante ha sido herido y se traslada a su hogar, en Gloucester, para ser curado. Esto da ocasión a que puedan cumplirse los deseos de Jorge Martín.

Aunque, por entonces, la marina de Jervis se estaba constituyendo, no habían desaparecido del todo corrompidos métodos de las épocas anteriores. Por eso, a pesar de que se quería que todo guardiamarina fuese bien instruido y ejercitado merced a dos años de estadía en la Real Academia de Portsmouth, no resultaba así en realidad. Los jóvenes, por ahorrarse dichos estudios o habiendo sido enviados a la marina por castigo paternal, solían ingresar, gracias a la independencia de que gozaban los comandantes de buques, de otras dos maneras: como aspirantes, voluntarios embarcados, o «como criados del capitán». Fué de la última manera que Horacio Nelson se acercó a la armada, merced a la avaricia de su tío Mauricio Sukling, quien se embolsaba su paga,

según dicen sus biógrafos. Jorge Martín, en cambio, gracias a la influencia de Berkeley, entra en calidad de Voluntario de Primera Clase.

4

EL «MARLBOROUGH»

El primer contacto directo de Jorge Martín con la Real Marina Inglesa es a bordo del «MARLBOROUGH», cuya cubierta pisa el 3 de octubre de 1794. La nave está en Spithead desde hace una quincena y acaba de ser carenada en Plymouth.

Hay que deducir, por los relatos coetaneos, la primera y brutal impresión que debió recibir este joven hijo de familia al acercarse a esta nave de S. M. Para un mocito de catorce años que venía de hacer vida de aldea, necesariamente tuvieron que significar algo extraño y monstruoso las costumbres navales de aquel tiempo.

En los fines del siglo XVII la estada de los buques de guerra en los puertos, sobre todo cuando, como en el caso del «MARLBOROUGH», llegan de campaña y toda la dotación tiene dinero, es caótica e inmundada. En el muelle las embarcaciones reciben toda clase de objetos oficiales y particulares para el buque y sus hombres, lo cual hace que se apretujen en sus cercanías marineros, cargadores, boteros y rufianes que gritan y se injurian y que atropellan con sus bultos cuanto encuentran a su paso.

Cuando el joven aspirante a oficial logra, después de muchas dificultades, instalarse en una embarcación que va a bordo, tiene por compañeros de viaje a todos aquellos seres y, además, a buen surtido número de prostitutas, las cuales se dirigen a la nave, viniendo de hacer compras para sus hombres, como quien va a su casa habitación. Según un reglamento del servicio está autorizada la aceptación de las esposas a bordo de los barcos cuando están en puerto. Pero cada vez que un buque fondea, los hombres escogen «esposas» entre las mujerzuelas de mal vivir que llegan alrededor de la nave y desde ese momento éstas se instalan como en hogar propio, después de que un médico les pasa una inspección sexual. De este modo cada navío de línea cuenta con una dotación suplementaria de doscientas o más pindongas. «Aún hoy

el llamado matutino del bosseman *Muestra la pierna!* recuerda aquellos felices tiempos en que su grito hacía surgir una pierna desnuda de la hamaca, para hacer posible la distinción entre machos y hembras, cuando el toque llamaba a todo el mundo al puente», refiere un escritor inglés del siglo XX. Y un médico que escribió sus memorias en 1824 nos ha dejado este durísimo comentario: «En los buques de S. M. se hallan a diario jóvenes educados en los buenos principios que, a consecuencia de las condiciones en que se encuentran en los barcos en puerto, se ven arrastrados al más excesivo libertinaje. Casos hay en que los jóvenes aspirantes, apenas entran a la marina, inician una vida disipada y viciosa, y de este modo la prosiguen hasta hallarse tan enfermos de cuerpo y alma que todo esfuerzo por salvarlos se hace imposible».

Después de este corto viaje en la embarcación, el flamante voluntario llega a bordo y se presentan ante sus ojos los próximos compañeros de buque. Uno o dos oficiales, de ajustada chaquetilla azul y aplastado tricorno, montan la guardia. Los marineros, uniformados desde 1778 solamente, llevan largos zapatos de puntas cuadradas, camisa listada, chaqueta azul, pantalón blanco o amarillo y peluca cuya punta raída (el célebre «pigtail» que cada año era más largo) cae sobre la espalda. Todo el mundo está ocioso y se divierte a su modo, especialmente cantando viejas baladas sentimentales que son coreadas con el viejo grito marinero: «Hip, hip, hip, hurra!» En el gran sollado bajo, donde cada hombre dispone de diez y seis pulgadas para su coy, se albergan la suciedad, la inmundicia y la basura provocando una atmósfera pesada que el humo de las pipas ayuda a densificar. Y, en todas partes, «mujeres que gritan y disputan, hombres que blasfeman, un mundo aprensado como sardinas en caja entre las combadas hamacas». Pero, sobre todo, eso, los ecos de la balada pregonan que no obstante tal desorden y libertinaje, dentro de las tracas de este pez de madera se encuentra el alma de la vieja y pujante marina que ha hecho posible que Inglaterra se sienta dueño de los océanos:

«Hurra! Hurra! De lo alto de los techos
y de los campanarios, la ciudad
de Londres nos aplaudirá, cuando El Rey Jorge

pase con gran pompa la Real Reja de Saint James y cuente al mundo entero nuestra gloria».

El «MARLBOROUGH» es un hermoso buque de línea, de setenticuatro cañones y seiscientos hombres de dotación, que acaba de crearse heróica personalidad formando parte de la Escuadra de Vanguardia que comandó el 1.º de junio el Almirante Graves, Esq.. Ese día, a las 9 hs. 45 m., abrió su fuego sobre su oponente francés, el «IMPETUEUX», y a los cinco minutos logró colocarse en buena posición a sotavento. Cerca de un cuarto de hora después el francés lo abordó, enredándose en la jarcia de mesana del último, hecho al cual sucedió un intenso y destructivo cañoneo mutuo. Más o menos a las 10 hs. 15 m., el matalote de popa del «IMPETUEUX», el «MUCIUS», para librarse de los ataques del «DEFENSE», avanzó a toda vela y se pegó al «MARLBOROUGH» por la proa y barlovento; en esta forma los tres buques quedaron formando un triángulo cuya base era el inglés. Cuando el «MUCIUS» se colocó en posición, caía el palo mesana de aquél y un cuarto de hora después perdía trinquete y mayor. Sin embargo, continuó un fuego muy animado echando abajo los mástiles bajos y el bauprés del «IMPETUEUX» y algunas de las vergas de juanete del «MUCIUS»; pero el «MONTAGNE», corriendo por la popa del «MARLBOROUGH», abrió sobre él un fuego tan intenso que el comandante, el segundo, un guardiamarina y muchos marineros cayeron muertos y heridos, sufriendo el buque serio daño. No obstante siguió luchando y el «IMPETUEUX» no pudo escapar, mas no así el «MUCIUS» que huyó al ser desatendido por el «MARLBOROUGH».

Tal es la nave en la que George Martín hará su conocimiento con el mar. Cuando pisa su cubierta por primera vez la dirige, como Comandante Interino, el flamante Capitán de Fragata John Monkton, quien asumió la jefatura de la nave el 1.º de junio, al caer herido Berkeley. Este, debido a su ingreso al Parlamento, en el lugar que ha dejado vacante Sir William Guise, último representante de la primera baronía, mantiene nominalmente el comando de la nave durante algún tiempo. Pero el puesto es desempeñado por jefes distinguidos de la Marina Británica, siempre como interinos. Tales los Ca-

pitancs de Navío Henry Nicholls — Capitán de Bandera del Almirante Graves en el «ROYAL SOVEREING», el 1º de junio —, Sir James Saumarez — Comandante del «CRESCENT», vencedor de la fragata francesa «LA REUNION» el mes de octubre de 1793 — y Ross Donelly — quien el 1º de junio, como teniente del Comandante James Montagu, asumió el mando del «MONTAGU» al ser muerto en la acción su jefe inmediato.

El «MARLBOROUGH» se hace pronto a la mar y se une a la Flota del Canal, que comanda Lord Howe, el 13 de octubre, en Torbay. Por entonces esta fuerza está empeñada en apoyar la acción anglo-realista que se desarrolla en el occidente francés. El Gabinete Británico y el Príncipe de Borbón tienen esperanzas de que, desembarcando un ejército, compuesto de ingleses e inmi-grantes, se levanten los chuanes de Morbihan y las ciudades vecinas a la Bahía de Quiberon y que tenga lugar un movimiento simultáneo en la Vendée.

5

EL «JASON»

Conforme la rutina que sigue la Escuadra del Canal, el «MARLBOROUGH» entra el 12 de junio a Plymouth para hacer reparaciones y a los dos días George Martín deja de pertenecer a su dotación, después de nueve meses y tres días de estadía allí: ha sido trasladado a la «JASON», surta por entonces en el puerto, al mando del Capitán de Navío Charles Stirling.

Con la nueva nave cambia el ritmo de vida naval de George Martín. La «JASON» es una fragata y tal clase de unidades desempeña, por entonces, papel diferente al de los navíos de línea del tipo del «MARLBOROUGH», que son barcos pesados, de cien a sesenta y cuatro cañones, varias cubiertas, grandes mástiles y popas doradas y esculpidas. Aquellas naves, por lo contrario, tienen un número muy inferior de puentes y bocas de fuego. Pero en cambio sus magníficos velámenes les permiten tomar mucho viento a fin de alcanzar altas velocidades. De aquí que sean empleadas formando alas ligeras de las escuadras desplegadas en línea de batalla,

o en el desempeño de comisiones que exigen el uso de unidades muy rápidas pero al mismo tiempo regularmente armadas. En esta forma, su rol por entonces tiene cierta similitud con el que actualmente desempeñan los cruceros, especialmente los cruceros de batalla.

Como se comprende, a fines del siglo XVIII las fragatas obligan a los marinos a una vida muy dura y movida. Tienen que afrontar valientemente los malos tiempos para poder desempeñar con rapidez las comisiones que son múltiples. Y esta misma multiplicidad de misiones las obliga a estar casi constantemente en la mar con poca agua, alimento escaso y sin ofrecer a sus tripulantes comodidad de ningún género.

Las escuadras del Canal, por entonces, siguen empeñadas en apoyar a las fuerzas realistas de Francia que intentan ocupar el litoral occidental de esta nación. La «JASON» integra esas escuadras desde el mes de julio. Pero en agosto es llamada a Inglaterra y el 15 de ese mes, en Spithead, recibe a su bordo al Conde de Artois, al Duque de Borbón y gran cantidad de nobles franceses. El 16 va a la Fragata el Príncipe de Gales (después Jorge IV) y el 26 parte a Quiberon, acompañada por los transportes que conducen cuatro mil soldados británicos y gran cantidad de bagaje de guerra, a órdenes del Mariscal de Campo Doyle.

Pero la expedición llega tardíamente y no se ofrece una buena oportunidad de desembarco en el Continente. La dispersión de los vandeanos y el estado desesperado de la causa realista induce al Gobierno Británico, hacia octubre, a retirar sus fuerzas y evacuar Isle d'Yeu. El 20 de noviembre el «JASON» toma, en la isla, a los nobles franceses que transportó en agosto y los conduce a Portsmouth.

El 15 de junio de 1796 George Martín deja de ser Voluntario de Primera Clase para convertirse en Guardiamarina. La «JASON», por su parte, ha sido afectada a la escuadra de fragatas del Comodoro Sir John Warren, fuerza que, al igual que su jefe, ha adquirido gran renombre bélico desde un brillante duelo con las naves francesas sostenido el 23 de abril de 1794, frente a la isla de Guernsey.

Dejar de ser voluntario para convertirse en guardiamarina es un hecho capital en la vida de Jorge Martín.

Pero solamente desde el punto de vista de la paga y el grado militar porque la vida a bordo es tan dura para el uno como para el otro. A través del «Roderick Randon» de Smollet y de los escritores que han hecho la biografía de Nelson, es posible darse cuenta de cómo vive nuestro héroe en la camarata del «JASON», no obstante la importancia que, con el ascenso, ha tomado su persona ante el propio concepto.

En el sollado general de la fragata, entre cabos, velamen, herramientas y demás enseres, hay formado un cuadrado de unos seis pies, mediante unas piezas de lona clavadas a los baos y cuadermas: es la camarata. Tiene al centro una mesa donde los guardiamarinas toman sus alimentos y hacen sus diarios en época normal, pero la cual se convierte en mesa de operaciones del cirujano del buque apenas se produce el combate. La atmósfera es pesada y el espacio estrecho, tanto que precisa desplazarse encorvado lo que, según los escritores de la época, determina que los viejos marinos caminen en esa forma aunque se encuentren en tierra, como si eternamente estuvieran temiendo dar una feroz cabezada contra los baos.

Un farol, cuidado religiosamente por temor a los incendios, da luz durante la noche, mientras los guardiamarinas tienden sus hamacas para tratar de dormir, cosa imposible a veces porque se escucha «un ruido de los más terribles, ocasionado por el juego de las cureñas de los cañones sobre cubierta, los crujidos de las tablas de la cámara, los aullidos del viento por entre los obenques, el confuso rumor de la tripulación — *la cual duerme y toma sus comidas en la cubierta superior* — los pitos del contramaestre y sus ayudantes, las trompetas de los tenientes y el rechinar de las bombas de cadena».

Un ambiente como el descrito no puede producir ángeles. De aquí que el marino inglés del siglo XVIII sea un hombre de tan toscas maneras que es escarnecido por el elemento civil al cual está defendiendo en esos días. Las peleas y brutalidades están a la orden entre los guardiamarinas y el resultado de las continuas y duras bromas es una sesión de boxeo o un duelo sostenido en tierra.

Para estos cuerpos jóvenes y voraces, por razón de edad y de desgaste muscular, comer es, además de una

necesidad, un placer. Pero no solamente les está negado sino que es causa de rozamientos y peleas. La comida es terrible y consiste principalmente de carne de vaca o puerco saladas acompañadas de galleta. Esta «estaba llena de gorgojos y una de las primeras cosas que aprendía un guardiamarina era que había dos géneros de animales. Uno de ellos tenía un sabor amargo y producía sequedad de garganta; en cambio el otro, que propiamente no era un gorgojo, sino un gusano que llevaba el remoquete de *el barquero*, se dejaba tragar con suma facilidad si uno cerraba los ojos y no permitía estropearse el apetito a la vista de su fea cabeza negra». Según cuenta el Contralmirante Raigersfeld en «*The Life of a Sea Officer*» (1830), las ratas cogidas a bordo completan la ración. Dice que se ha establecido un comercio regular de estos animales cuyo precio sube o baja de acuerdo con el estado de las otras provisiones. Hay que advertir que el rancho es pagado a escote, lo que produce extraños arreglos financieros. No es raro el caso de que un guardiamarina tenga que desembarcarse porque sus compañeros lo echan a causa de que no tiene las veinte o treinta esterlinas de su cuota, como sucedió en el «ALBERMALE» cuando Nelson lo comandaba.

Durante todo el año 1796 la «JASON» permanece con la escuadra de Sir John. Esta, teniendo como base la bahía de Quiberon, en Bretaña, practica continuos cruceros que mantienen en alarma la costa francesa y permiten hacer buenas presas, tanto de fragatas cuanto de buques de comercio. Como consecuencia de los triunfos de sus unidades, Sir John Warrent recibe de los armadores del Lloyd, quienes han formado una asociación llamada «*The Patriotic Fund*», un valioso obsequio y obtiene un título, al cual le da derecho sus acciones. «Fué — dice Brenton — hombre de honor, educación, talento e industria; y nunca fué excesivo en amor a su Rey y su Patria. La propiedad de su conducta, sin tomar en cuenta la pureza de sus motivos, fué tratada en la Cámara de los Comunes como otorgándole derechos para que se recompensaran sus méritos... Los armadores del Lloyd no se limitaron a premiar el esfuerzo de los oficiales; las clases mas necesitadas, y no menos meritorias, de todas las armas, fueron recompensadas».

Mientras ocurrían los hechos anteriores la primera coalición había sido roto y sólo Inglaterra quedaba frente a Francia y sus nuevos aliados: Holanda y España, potencias marítimas ambas. Como quiera que la ayuda que buscaba la República con estos pactos era la de las flotas de esas dos naciones, la estrategia naval adaptada por Albión fué impedir la unión de las tres marinas. Para ello Sir John Jervis, con la Flota del Mediterráneo, pasó al Atlántico y estacionó en la costa de Portugal (21 Dic. 1796) merced al apoyo del Príncipe Regente de este país, con la misión de vigilar la escuadra española de Cádiz.

Ante estas circunstancias el Gobierno Inglés decide reforzar a Sir John Jervis y enviar tropas a Portugal. El «JASÓN» forma parte de la escolta del convoy que sale de Inglaterra en febrero de 1797 y llega al Tagus el 3 de marzo del mismo año. Como es sabido, el 14 del mes anterior se había realizado la batalla del Cabo San Vicente en la cual veintisiete buques españoles, al mando de don José de Córdova, habían sido derrotados por diez y siete ingleses comandados por Jervis, con la inteligente y decidida cooperación de Toubridge y Nelson. Al llegar, pues, Jorge Martín al Tagus, conoce al nuevo contralmirante y caballero de la Orden del Baño, llamado a ocupar más tarde el primer puesto en el corazón de sus conciudadanos y en la admiración de todos los marinos: Nelson. Cuando, siete días más tarde, la «JASON» marcha a Spithead conduciendo correspondencia, encuentra un hecho extraño y significativo. Debido a una falta temporal de monedas de plata, el Banco de Inglaterra pone en circulación los grandes doblones españoles que constituyen parte de la presa hecha en el último combate. La cabeza del Rey Jorge ha sido impresa sobre el tronco del monarca español. Y, Guise, con los suyos, dice las orgullosas estrofas de la nueva canción:

«Esta moneda evidencia de Jervis la gloria
y el valor; e impresa sobre su compañera,
esta segunda cabeza, hay que decirlo, expresa
que Inglaterra ha hecho gran impresión en España».

Pero si el viaje a Spithead le da ocasión para celebrar uno de los triunfos de su institución, por desgracia para él lo lleva a presenciar y sufrir el motín de la marinería en ese puerto, en el que la «JASON» queda completamente envuelta, y cuya importancia revela un historiador de la Marina Inglesa con estas frases:

«Si se inquiriera qué asunto ha arriesgado más la seguridad del Imperio Británico durante el reinado del Rey Jorge III, pocos dudarían para decir que, de todos aquéllos que sucedieron en aquel largo e interesante período, fué el motín de la flota el más apropiado para hundirlo pues ocasionó una parálisis política que no solamente afectó el territorio del Reino, sino todo establecimiento o estación extranjera donde se encontraba un buque británico. Las potencias beligerantes, que ya estaban unidas contra nosotros, y las naciones del norte, que habían sido obligadas por la política artera de Francia a formar una segunda neutralidad armada, así como los estados de América; todos se regocijaron de que la llama de la discordia hubiera encendido brusca y públicamente en la Flota Británica. Los *tiranos de los mares*, se dijo con alegría, están dando sus últimas boqueadas. Y se esperó que el primer fruto de nuestro aniquilamiento fuera el libre y desmanchado tráfico del océano. Afortunadamente nuestros enemigos sabían tan poco cómo aprovechar nuestra desastre, como desconocían el verdadero carácter de la Nación Británica y sus marineros, en cuyos ánimos siempre hubo una marcada diferencia entre motín y traición. En lugar de hundirse bajo el temible peligro, el espíritu del Rey y del pueblo se elevaron en esa ocasión y el tridente fué esgrimido todavía, para alcanzar nuevas victorias, en las manos de aquella potencia que, bajo la protección de la Divina Providencia, había sabido cómo empuñarlo con valor y justicia».

Las causas externas del famoso botín fueron varias: el ejemplo de los pueblos francés y americano, la maquinación de los partidos irlandeses y sus sociedades secretas, propaganda francesa, etc. Pero, además de ellas, hubo otras endógenas que la Historia ha señalado. Es hecho conocido, por ejemplo, que a las tripulaciones inglesas se las esquilamaba, que los comandantes, en muchos casos, o eran unas fieras sin noción de humanidad o no tenían energía para sofrenar los impulsos de esas

reuniones de individuos de todos los bajos fondos sociales que formaban la marinería. Por lo demás, existía una evidente injusticia con respecto a las pagas de los hombres de mar: no obstante el gran incremento en los precios de muchos artículos de consumo, no se les había aumentado el sueldo desde los tiempos de Carlos II (1630-1685). También, la ración era escasa y la gente moría de escorbuto en los largos viajes, durante los cuales no podía aumentar por sí misma el alimento oficial.

Los marineros, atemorizados por el Artículo de Guerra que prescribía la forma en que las quejas debían presentarse — forma que se prestaba a futuras represalias — manifestaron repetidamente su descontento mediante anónimos dirigidos a Lord Howe, Comandante en Jefe de la Flota del Canal, o usando el memorial rodado, (o «round-robin»), consistente en una petición o reclamo firmado con los nombres escritos en los radios de un círculo, de tal manera que ninguno aparecía como siendo el primer firmante. Pero Lord Howe se hizo sordo a estas peticiones anónimas y anti-reglamentarias. Quizás la prudencia hubiera aconsejado una investigación. Pero no se practicó. Así la Flota salió a la mar el 3 de marzo y a su regreso halló que nada se había hecho. Entonces los marineros decidieron actuar por sí mismos.

El 15 de abril Lord Bridport, Comandante en Jefe, ordenó izar en la capitania la señal «Nº. 154» que, en el código que por entonces se usaba, quería decir *prepararse para zarpar*. La respuesta fué tres vítores lanzados por las tripulaciones de todos los buques anclados en el puerto, siguiendo a la marinería del «QUEEN CHARLOTTE» que era la que tenía la más relajada disciplina desde los tiempos en que era nave insignia de Lord Howe.

La primera declaración hecha por los protestantes después de esa abierta demostración de rebeldía fué que no levarían las anclas hasta que viesan atendidas sus demandas «a menos que la flota enemiga se hiciera a la mar», en cuyo caso ellos saldrían a combatirla para luego regresar a puerto y reiterar sus demandas.

Ante esta actitud, inesperada para el Almirantazgo y los comandantes, fueron ejercidos todos los medios de persuasión disponibles. Pero en vano. «Las medidas habían sido tomadas con una fría y secreta determinación. Apenas algún buque titubeaba, era colocado al centro

de la flota y vigilado cuidadosamente. Cada unidad nombró dos delegados que se reunieron en la cámara del Almirante, a bordo del «QUEEN CHARLOTTE», de la cual reunión salió un juramento de fidelidad a la causa. Se armaron horcas en las vergas de cada buque y se corrió una amenaza de inmediata ejecución de los traidores. Algunos oficiales, quienes se habían hecho notables por su severidad disciplinaria, fueron desembarcados, aunque pronto se les volvió a llamar a bordo. Pasaron varios días de inútiles ofrecimientos por parte del Almirantazgo y los tripulantes no deponían su actitud. La señal de rebelión se repetía diariamente dos veces: a las 8 hs. y a la puesta los marineros subían a las jarcias y lanzaban tres vítores. Mientras tanto ondeaba en los mástiles la *bandera de desafío*, de color rojo.

Inútiles fueron la intervención de los Almirantes Gardner, Colpoys y Pole, así como la primera de Lord Bridport. Este, al encontrar izada en su buque la bandera de desafío, ordenó arriar su insignia, declarando que nunca la volvería a izar.

El 22 de abril los sublevados se mostraron más tranquilos y escribieron dos cartas: una para los Lores del Almirantazgo y otra a Lord Bridport. En la última le manifestaban que no habían tenido intención de inferirle ofensa personal. Esto produjo la vuelta del Almirante a su buque, que se izara de nuevo su insignia y un entendimiento que motivó el regocijado regreso de los tripulaciones a sus deberes.

Parecía que todo había terminado. Sin embargo, cuando Lord Bridport hizo la señal de prepararse para levar, el 7 de mayo, en todos los buques la tripulación se negó a obedecer. Alegaban que el Gobierno se disponía a romper sus promesas. Los delegados decidieron hacer una *convención* (1) a bordo del «LONDON», que arbolaba la insignia del Vice-Almirante Colpoys, quien decidió oponerse a estas medidas si era posible. Cuando aquéllos llegaron a bordo, el Vice-Almirante les comunicó que si se reunían hacía que la infantería de marina disparara contra ellos. Se produjo una pelea y uno de los delegados hizo fuego contra el Teniente Simoms, hiriéndolo. A poco el Teniente Peter Boner disparó a otro tri-

(1) Nótese, por la palabra, la influencia de la Revolución Francesa.

pulante con una pistola y los marineros lo llevaron a proa para colgarlo de la verga, de lo cual sólo se salvó gracias a la intervención de un hombre que había servido a sus órdenes. Como resultado, el almirante, los oficiales y los infantes de marina fueron reducidos a prisión. El día 11 aquel jefe fué desembarcado y las tripulaciones de los otros buques enviaron a tierra muchos oficiales distinguidos, entre los cuales se hallaba el Capitán de Fragata John Nicholls, del «MARLBOROUGH», antiguo comandante del buque del Guardiamarina Guise. El Vice-Almirante Gardner también fué despachado al puerto. Aunque luego se le rogó volver, él se negó hasta que no se le permitiera ir con los jefes y oficiales desembarcados.

La Flota del Canal permaneció en estado de motín hasta el 14 de mayo, día en que el Conde Howe llegó a Portsmouth con plenos poderes para arreglar el asunto. Llevaba una Acta del Parlamento en la que se acordaban concesiones a los marineros y una proclamación de perdón para todos aquellos que se sometieran inmediatamente. El día 15 todo quedó arreglado y el 16 la Flota salió en busca del enemigo, bajo el mando de Lord Bridport. Parece que los detalles de este asunto aceleraron la muerte de Lord Howe, la cual se produjo poco después.

La «JASON» parte en la fecha predicha y en agosto es enviada a Quiberon a unirse con la escuadra de fragatas del Comodoro Sir John Warren. Regresa a Spithead el 12 de setiembre y Jorge Martín obtiene permiso para ir a su hogar.

Hace cuatro años que está alejado de la vieja casona. Durante este intervalo de tiempo todo ha cambiado, a compás de las transformaciones que se han operado en él. Hace cuatro años que hizo este mismo camino un niño de catorce; hoy lo recorre en sentido opuesto un joven de diez y ocho que ve ya el mundo con mirada de hombre maduro, tan rápida e intensamente lo ha hecho vivir la carrera naval.

Todo en Inglaterra refleja una transformación después de esta guerra que se está haciendo interminable. Hay hambre, desocupación y disturbios internos. «Se tomaban entonces contra los descontentos medidas de represión tan

feroces que parecían de todo punto extrañas a la riente Inglaterra que vió nacer a Nelson». «Las tabernas y otros lugares semejantes eran verdaderos focos de reuniones subversivas en las que se oían los gritos: ¡Abajo la guerra! ¡Abajo el hambre! En el Norte, desgredados obreros de la industria fundaban los *nuevos sindicatos*, que muy pronto serían declarados ilegales, compartiendo la suerte de todas las sociedades reformistas, democráticas y aún filosóficas».

Mientras tanto, al efectuarse el pagamento de la «JASON», el 13 de octubre, antes de la salida del buque a la mar, el Guardiamarina Guise no está a bordo y en el registro de la nave los comisarios marcan su nombre con la letra R — *run*, palabra que se usaba en el servicio naval inglés con el significado de *desertado*.

6

EL «LONDON»

La calificación con que ha sido anotado en el libro de revistas no es exacta. Probablemente se ha tratado de una equivocación o Jorge Martín se ha excedido en el permiso. Esto se prueba por el hecho de que el 10 de febrero de 1798 se le encuentra en la dotación del «LONDON», un buque de línea de noventa y ocho cañones que ahora comanda el Capitán de Navío John Child Purvis, y el cual, a las órdenes del de igual clase E. Griffith, se ha batido valerosamente con la Flota Francesa, frente a L' Orient, el 23 de junio de 1795, formando parte de la escuadra del Almirante Lord Bridport.

El «LONDON» pertenece a la Flota del Canal y desde noviembre ha estado reparándose y aprovisionándose en Spithead. El 12 de marzo sale para Santa Helena, con un convoy de noventa y seis velas, y el 25 del mismo mes ancla en el Tagus. Al terminar su comisión queda incorporado a la Flota del Mediterráneo que comanda Lord Saint Vincent. El lector sabe que estas fuerzas se encuentran bloqueando Cádiz, puerto dentro del cual se halla una fuerte escuadra enemiga. Está tan cerca de tierra que desde la cubierta se ve a las bellas damas españolas pasear por las avenidas y fortificaciones. Tanto que Nelson, quien comanda las fuerzas más pegadas a la

costa, extremando su cortesía, envía a las señoras un mensaje tranquilizador un día en que tiene que hacer una salva en homenaje al cumpleaños de su soberano. Añade el escritor de quien tomo este dato que no todo son salvas y cumplidos. Frecuentemente los bombarderos lanzan lluvias de fuego contra la ciudad, provocando incendios aquí y allá.

Así las cosas, el anciano y reputado almirante se entera de que en Toulon se hacen grandes preparativos para despachar una fortísima expedición cuyo destino se desconoce. Entonces, descuidando cualquier consideración de seguridad personal, deja consigo unos cuantos buques, dentro de los cuales se halla el «LONDON», y prepara un destacamento naval encargado de seguir al enemigo hacia donde vaya. Más hace falta un hombre para tal misión. Lord Saint Vincent y el Almirantazgo seleccionan a Nelson, no obstante los resentimientos y protestas que esto provoca entre los almirantes más caracterizados que el futuro héroe de Aboukir. Cuéntase que — y este es un precedente de la famosa ocasión en que Lord Fisher, durante el presente siglo, expresó que la preferencia, con exclusión de la caracterización, era el principio de la eficiencia — su lacónica respuesta a los quejosos es: «Considero que quien responde por las medidas tomadas tiene el derecho de *escoger sus hombres*». Es así como el ya popular héroe del día de San Valentín, el tuerto y manco almirante, recién repuesto de sus heridas, parte el 3 de mayo hacia el Mediterráneo. En los mástiles de sus naves ondea la esperanza de Guise, sus compañeros y toda Inglaterra. El 1º de agosto da la batalla de Aboukir. Una nueva balada marinera va a nacer en la patria de Jorge Martín:

«Y ahora cantemos gozosos
la gloria del Rey de los Cielos:
nuestro Dios es nuestro salvador,
podemos cantar bajo su protección.
Gran Bretaña es la dueña del mar,
jamás, jamás, seremos esclavos!».

Y, acompasado con el retumbar de los cañones de las naves que parten, el «God save the King» va a tener nueva estrofa:

«Cantemos en coro el gran nombre de Nelson,
el primero en gloria,
cantemos su nombre.
Extendamos su gloria a los confines,
honor de la tierra británica,
él, que hizo resonar en las riberas del Nilo:
Dios salve al Rey».

Mientras el «LONDON» permanece a las órdenes de Lord Saint Vincent, el Guardiamarina Guise vuelve a presenciar escenas parecidas a aquéllas que vió en Spithead el año anterior. También en la Flota del Mediterráneo, en efecto, se producen motines. Felizmente para Inglaterra el encargado de reprimirlos es ahora un anciano de energía férrea llamado a alcanzar el respetuoso recuerdo de la Marina de M. S. Británica.

A los sucesos de Spithead han seguido otros del mismo carácter, pero más bochornosos, en la Flota del Mar del Norte. Apenas la noticia llega a las fuerzas de Lord Saint Vincent comienzan a circular los consabidos anónimos. Pero los marineros de ésta, conociendo el carácter de su jefe, son extremadamente cuidadosos en sus primeros movimientos. Estos empiezan en el «SAINT GEORGE», con motivo de la ejecución de dos marineros pertenecientes a su dotación, quienes han desobedecido el 29º Artículo de Guerra.

Según la reglamentación inglesa las ejecuciones debían realizarse a bordo del buque en el cual el condenado había servido. De acuerdo con ella es ordenada la ceremonia. Pero los tripulantes de la nave, presentan un memorial pidiendo perdón para los culpables. La respuesta del Almirante es que como la sentencia está asentada en sólidos principios de justicia y es de una imperiosa necesidad ejecutarla, debe realizarse. Cuando la tripulación del buque se entera de esta decisión comienza a mostrar claros síntomas de descontento. Pero sus movimientos son tan bien vigilados por el comandante y oficiales, que se sabe a tiempo su plan de tomar el barco, deponer a los oficiales y libertar a los criminales. Se fija como fecha del estallido la noche anterior a la ejecución.

Viendo el Comandante Peared que la tripulación se ha congregado tumultuosamente en la fecha fijada, le expresa estar enterado de sus intenciones y le ordena retirarse. Pero como no obedece, él y su primer teniente toman a dos de los dirigentes y los ponen con grillos. Esta medida decisiva restablece el orden y los dos criminales son colgados del penol del «SAINT GEORGE» a la mañana siguiente. El 9 de julio los dos cabecillas tomados por el Comandante Peared y su Primer Teniente son también ahorcados a bordo de su buque, aunque en ese momento las cañoneras españolas están atacando a los buques ingleses. Y no obstante esta circunstancia, por otra parte, se ordena a todos los buques efectuar el servicio divino mientras los cuerpos penden de la verga.

Aunque esta pronta y exacta medida de severidad produce los más saludables efectos, no es la única que Lord Saint Vincent necesita tomar. Varias ejecuciones se realizan, como la de los amotinados del «DEFENSE». Merced a estas medidas la Flota es disciplinada y su Jefe puede responder de ella ante el Almirantazgo.

Restablecido el servicio normal en la Flota del Mediterráneo, el «LONDON» desempeña variadas comisiones, especialmente a Tetuan. Todos los buques de aquella se relevan en estos viajes destinados a aprovisionar las naves a fin de mantener a las dotaciones con las comodidades que Lord Saint Vincent supo siempre procurarles.

En mayo de 1799 el buque de Jorge Martín procede al Estrecho a efectuar las operaciones de guerra que se desprenden del bloqueo de Cádiz y, como una consecuencia, en julio va a Inglaterra formando parte de la Escuadra de Lord Keith, la cual llegó a Torbay el 16 de agosto y allí se une con las fuerzas de Lord Bridport. Desde este momento pasa a pertenecer a la Flota del Canal. El 2 de octubre se le encuentra reaprovisionándose en Spithead y el 31 en Portsmouth carenándose y reparándose. El 15 de enero de 1800 va nuevamente a Spithead y el 21 de febrero está en Torbay, ya unida a la Escuadra del Canal, tocándole ser empleada en el bloqueo de Brest. Pero como en la primavera de este año un gran cuerpo de fuerzas terrestres, comandadas por el General Pulteney, ha sido destinado a apoyar la esperada insurrección de La Vandée, pasando a la costa francesa en la Escuadra

de Lord Warrent, y la insurrección no se produce; se piensa en la captura de El Ferrol. La «LONDON» llega a Belle Isle en agosto y el 25 de ese mes está en Ferrol con las fuerzas destinadas a la operación combinada. Las tropas son desembarcadas inmediatamente, rechazan partidas españolas y toman las alturas. Pero, de acuerdo con el informe que pasó a la superioridad, el general británico cree que «las dificultades que va a presentar la toma de la ciudad, y los riesgos de fallar, no compensan las ventajas que se podrían obtener». Y reembarca sus tropas inmediatamente.

Fracasada la expedición al Ferrol el «LONDON» regresa a Cawsand el 9 de octubre y el 23 se reúne con la Flota del Canal en Ushant. Durante la ausencia del buque, Lord Saint Vincent ha sucedido a Lord Bridport como Comandante en Jefe. El día de la llegada del «LONDON» el Vice-Almirante Sir Andrew Mitchell iza su insignia a bordo de esta nave.

7

EL «VILLE DE PARIS»

Apenas Napoleón ha dado el golpe de estado del 19 Brumario, y cuando han pasado tres meses de su victoria en Zurich, trata de conseguir la paz con Inglaterra y el Emperador. Pero Albión exige que Luis XVIII, hermano de Luis XVI, sea restablecido en el trono. Ante tal demanda la guerra prosigue para convertirse «en un conflicto económico entre Francia, elefante que pisoteaba implacablemente a la vieja Europa, e Inglaterra, voraz ballena dispuesta a tragarse todo lo que flotara en la superficie de los mares».

El plan bonapartiano es invadir las islas utilizando el *Ejército de Inglaterra* que, a las órdenes de Hedouville, empieza a concentrarse a lo largo de La Mancha. Para estar preparado a repeler tal operación, el Reino tiene que gastar gruesas sumas y múltiples esfuerzos a fin de alistar y mantener grandes flotas en constante servicio en el Canal, el Mar del Norte y la Bahía de Viscaya, «o, como podría decirse con justicia, de Toulon a Copenhague». Nuestro Jorge Martín, quien desde el 28 de octubre de 1800 forma parte de la dotación del «VILLE

DE PARIS», que comanda el Capitán de Navío George Grey y que es la nave insignia de Lord Saint Vincent, sigue las actividades de los barcos inglesas, estacionando en Torbay, mientras la Flota se hace a la mar cuando así lo ordenan los almirantes Sir Henry Harvey o Sir Hyde Parker, quienes secundan el comando de la Flota del Canal. A esta fuerza se une el SAN JOSE (1.º de febrero) en la cual flamea la insignia de Lord Nelson.

De pronto cambian y se complican los acontecimientos. En Inglaterra cae el gobierno de Pitt y Lord Saint Vincent va a Londres (11 febrero) para desempeñar el cargo de Primer Lord del Almirantazgo, siendo sucedido en la Flota por el Almirante Cornwallis cuya insignia enarbola el «VILLE DE PARIS» el 25 del mismo mes. En lo que toca a los acontecimientos exteriores, muy cerca se percibe un nuevo teatro de operaciones navales. A causa del ejercicio de derecho de visita, que Inglaterra, como potencia marítima en lucha con Francia se veía precisada a mantener, una fragata danesa ha abierto fuego contra barcos ingleses, a fines de 1799, siendo confiscada. En el curso del verano del año siguiente se produce una gran tirantez diplomática entre los dos países y Dinamarca se ve precisada a reconocer a Inglaterra el derecho de visita, con lo cual obtiene la devolución de los barcos. Estos hechos van a producir que Prusia, Dinamarca y Suecia se unan en una neutralidad armada, a fin de defender la libertad de los mares, a la cual unión Bonaparte ofrecerá todo el apoyo de Francia.

También en la carrera de Jorge Martín se ha producido durante este período un importante cambio. Al terminar 1800 ha cumplido seis años de servicio a bordo y, de acuerdo con la reglamentación entonces vigente, tiene derecho a ser promovido a la clase de teniente. En la primera semana de febrero de 1801 viaja a Londres y presenta una solicitud a los Lores Comisarios del Almirantazgo pidiendo ser examinado. Citado al famoso edificio desde el cual se ha dirigido hacen centurias gran parte de la política del mundo, recibe, el 3 de febrero, un oficio dirigido a los miembros del Navy Board en el cual el Secretario del Almirantazgo, por orden de los Lores, les indica procedan a examinar la foja de servicios del Guardiamarina Guise, los diarios llevados durante su

vida naval, los certificados expedidos por sus jefes — respecto a su «*sobriedad, diligencia y habilidad profesional*» — y los conocimientos que posee en la teoría y práctica de la navegación.

Provisto de ese documento, Jorge Martín se presenta a Somerset House, donde queda la oficina del Navy Board, y es examinado por cuatro miembros de esa repartición naval. Al día siguiente recibe el Certificado de Aprobación. En él se hace constar que tiene más de veintian años de edad (1), que ha permanecido embarcado seis años y cuatro meses, que ha mostrado diarios hechos a bordo del «JASON», «LONDON» y «VILLE DE PARIS», que presentó certificados de los Comandantes Monkton, Stirling, Purvis, Domett y Grey, que sabe hacer faenas marineras con las velas, sacar un buque de fondeadero, calcular mareas, llevar la estima por navegación plana y mercator, observar sol y estrellas y hallar las variaciones del compás y, en resumen, que está calificado para ascender. Merced a este documento Jorge Martín se transforma, a partir del 6 de marzo de 1801, en el Teniente Guise, R. N.

8

EL «AEOLUS»

Llegar a teniente en la Real Marina Británica durante el tiempo de Guise no significa comenzar a disfrutar de una vida holgada. Por el contrario, quiere decir participar de las mismas incomodidades de un guardiamarina teniendo, además, una seria y continua responsabilidad. Las naves de esa época no proporcionaban, ni a los almirantes, el confort y las condiciones de sana vida de que hoy disponen hasta los grumetes menos caracterizados.

Durante una etapa de guerra continuada, como la que estamos tratando, es necesaria una férrea voluntad

(1)—En esta ocasión Guise se equivocó o engañó al Navy Board. Consta de investigaciones practicadas en la Vicaría de Gloucester que un hermano suyo había nacido el 1.º de enero de 1799, luego Jorge Martín no pudo venir al mundo en mayo de ese año. Por lo demás, su partida de bautismo está asentada al final del año 1780, explicando que ha sido bautizado el 2 de abril. Como era condición indispensable haber cumplido los veintidós años para obtener el grado de teniente, hay que creer que nuestro héroe se aumentó un año de edad en su afán de lograrlo.

para no tirar el uniforme y retirarse a la vida privada en cualquier puerto. Precisa considerar que se está, día tras día y esto durante meses, anclado frente a una costa en bloqueo o navegando en demanda de presas y barcos de guerra. Los frecuentes cuartos de guardia agotan el organismo. Y cuando no se está en servicio, sólo queda por ver el alba, el crepúsculo y la silueta de las naves compañeras de campaña.

El oficial se levanta antes de que salga el sol, desayuna casi inmediatamente, come a las tres, toma té o ponche cuando ya ha oscurecido y a las ocho de la noche se retira a descansar. La banda del buque, o la orquesta de aficionados, casi todos los cuales tocan violín, da retreta a ciertas horas, especialmente las de las comidas, quizás si para tratar de distraer los estómagos de la dotación ya que éstos nunca resultan saciados. Con la frase de Nelson, el personal de la Marina se alimenta «sólo de honores y buey salado». Es que las filtraciones están a la orden del día en los almacenes del gobierno. Una comisión parlamentaria de 1780, por ejemplo, ha informado que en Portsmouth solamente faltan «2788.042 libras de pan, 9.672 sacos de harina, 11.162 pedazos de carne de vaca, 4.649 de cerdo», y otros artículos del racionamiento de las naves.

Como si la mala alimentación, el baño a baldazos de agua salada, y la incesante espera del toque de tambor que llama a toda la dotación a cubierta para combatir el temporal o atacar al contrario («los días eran llenos de tenaz actividad y de incesante vigilancia, con la ansiedad siempre presente en cuanto al próximo movimiento del enemigo, como una pesadilla que hubiera destrozado los nervios de cualquier hombre»); como si todo eso fuera poco, el oficial tiene sobre sí otra dura tarea, que aunque perdurará en todas las épocas y todas las marinas, en la inglesa de principios de 1800 demanda grandes dotes y esfuerzo, dados los hombres que la componen: la vigilancia del personal subalterno embarcado. Aunque con Jervis y sus métodos disciplinarios los temores de motines han disminuído, no desaparecen del todo debido a la heterogeneidad y calidad de la marinería.

Siendo voluntario el servicio naval, dura la vida a bordo y constante el peligro de muerte, pocos son los

que van a los barcos llevados por una verdadera vocación: los más son deudores que escapan de sus acreedores, criminales fugados, rufianes: es decir, todos aquellos que tienen interés en permanecer lejos de jueces y cortes. Estos se enganchan cuando el jefe nombrado al comando de un buque pone «carteles» y echa mano de halagos y promesas. Cuando tal sistema ha fracasado, precisa recurrir a la fuerza. «Majagranzas provistos de garrotes recorrían las calles vomitando espantosamente injurias y blasfemias; tales eran los Enrolamientos del Rey, dirigidos por oficiales de marina repudiados (los famosos *almirantes amarillos*). Estaban investidos del *poder de enrolamiento*, una especie de mandato ambulante, de *Quo Warranto*, con el cual podían preguntar al primer adulto que encontraran a su paso, qué derecho le asistía para andar aún en libertad. Se les veía en constante acecho; de condenados, en las puertas de las cárceles; de marinos mercantes sin trabajo en los docks: de desprecupados ociosos en las tabernas; de aprendices negligentes azotando las calles; y hasta de pobres labradores fatigados a la vuelta del trabajo».

Es así como se forman las dotaciones de los barcos que el Teniente Guise y sus compañeros tienen que dominar por la fuerza de su carácter o la dureza de los métodos disciplinarios. Por lo demás, hay cierta razón para esta dificultad de encontrar voluntarios que tripulen las naves. Las pagas son difíciles y sólo se logran cuando el comandante pasa días enteros rogando en Whitehall. De aquí que la única manera de tener contenta a la marinería es llevándola al combate para que, apresando barcos enemigos, pueda recibir el botín de las presas. A este sentimiento no escapan ni los mismos oficiales. Nelson, por ejemplo, dice estas frases a su esposa en carta de 1795: «Por mucho que sienta estar lejos de tí es preciso ver más allá del presente; dos o tres meses pueden transformarnos de pobres en ricos».

Con el nuevo grado el Teniente Guise ha sido trasladado de unidad: el 19 de marzo de 1801 se incorpora a la dotación del «AEOLUS» — de treinta y dos cañones — que está poniendo en servicio activo el Capitán de

Fragata John William Spranger, en Deptford, con la colaboración del que más tarde va a ser Almirante Hugh Pigott, K. C. B., quien por entonces es Primer Teniente de esa unidad. El buque sale del puerto el 10 de abril, toma su armamento en Greenhithe y fondea en el Nore el 3 de mayo.

Mientras tanto el asunto del norte ha seguido su curso. El 12 de marzo ha partido a Dinamarca la escuadra que comanda el sexagenario Vice-Almirante Hyde Parker. Nelson va con él. (Al salir ha recibido una carta firmada por Tom Tugbear (1) que dice: «He oído decir que vais a capturar a todos los suecos, daneses y rusos y pido a Vuestra Grandeza tenga la bondad de traer a Inglaterra al Zar Pablo I y confiármelo a mí, pues soy un pobre hombre y necesito un animal feroz para exhibirlo, lo que me permitirá mantener a una mujer y seis hijos». «Lord Nelson hará lo posible para satisfacer la petición del señor Tugbear», escribe el almirante de su puño y letra). Y así es en efecto, pues gracias a él se produce el ataque a Copenhague donde se da el curioso caso de que la flota inglesa, casi derrotada, obtenga una capitulación ventajosa que sólo se debe a Nelson (2 abril).

Realizada la acción el Vice-Almirante Parker es llamado a Inglaterra y Nelson, ahora jefe de las fuerzas sigue al sur fondeando en la Bahía de Kiøge. En este lugar se le une, el 17 de junio, el barco en que sirve el Teniente Guise. Con él permanece casi todo el tiempo en que el héroe está en el Báltico. Como éste, regresa a Inglaterra en julio y a fines de este mes entra a dique en Sheernes, después de lo cual se une a la Escuadra del Mar del Norte que comanda el Almirante Dickson. Sirviendo en esta fuerza son firmados los *preliminares de Londres* (1.º octubre 1801) que preceden la Paz de Amiens mediante la cual cesa la guerra entre Francia e Inglaterra.

Firmado el armisticio, el «AEOLUS» va de nuevo a Spithead a prepararse para salir a un lejano y futuro campo de operaciones: las Antillas. El 31 de diciembre de 1801 parte con un convoy y llega a Port Royal — Jamaica — el 18 de febrero de 1802, quedando adscrito a la Escuadra de Jamaica cuya misión es vigilar el pro-

(1)—Tom Tug es la expresión inglesa equivalente a "marinero de agua dulce". Tom Tugbear vendría a ser "oso marino de agua dulce", con un poco de buena voluntad.

greso de las operaciones que realizan las fuerzas francesas en Santo Domingo. Por entonces Bonaparte ha enviado una escuadra custodiando el convoy que trasporta las tropas destinadas a combatir al famoso estratega de color Toussaint Louverture, expedición que está mandada por su cuñado. Ha comenzado una era terrible de incendios, destrucciones y matanzas, tanto por parte de «El Primero de los Negros» como por la de los franceses, mandados luego por Rochambeau. La misión que Guise y los sayos deben cumplir allí es muy sencilla: favorecer a los insurgentes en cuanto sea posible. Así lo hacen, dando toda clase de facilidades a los corsarios ingleses y americanos, descendientes de aquellos bucaneros del siglo anterior que usaban en sus mástiles un pabellón representando la serpiente cascabel sobre campo de oro con la divisa «¡No vayais a pisarme!, y quienes realizan activo contrabando de armas con las huestes de Toussaint, Dessalines y Christopher.

El trabajo es fácil para los marinos de guerra de Inglaterra. Pero en cambio, qué funesto para la salud el paraje! Soles de fuego, vaho húmedo, ponzoña y lluvia. Tales son los elementos que, en confabulación con mosquitos y zancudos, hacen la vida intolerable para estos hombres de clima frígido acostumbrados a los aires marinos del Atlántico. Las fuerzas orgánicas se acaban y cada día se teme caer con la fiebre amarilla que está destrozando las huestes francesas enviadas por el Primer Cónsul. Sin embargo, hay que seguir con la nave, en una u otra estación británica o desempeñando las comisiones del servicio.

El 1.º de julio de 1802 el «AEOLUS» tiene nuevo Comandante: Andrew Fitzherbert Evans. También es cambiado el Primer Teniente y llega en su lugar Samuel Bassan. El 10 de ese mismo mes, como consuelo y recuerdo de la Metrópoli, es leída a bordo del buque la resolución en que ambas Cámaras Legislativas agradecen a la Marina Británica los servicios que ha prestado durante la guerra, que acaba de terminar.

El año 1802 se cierra mal para nuestro héroe. El 2 de noviembre sale del «AEOLUS», en Port Royal, un bote pequeño, con la orden de permanecer en tierra hasta la puesta. Poco antes de ésta llega al muelle el Teniente

Guise, quien ha estado en el puerto, y se embarca en un bote del «TRENT» para volver a bordo. Antes ordena al guardiamarina que manda el bote del «AEOLUS» que siga al suyo al «TRENT» pues cree ser el único oficial del buque que se halla en tierra, puesto que el cirujano, quien también ha salido del «AEOLUS», está comiendo en el «TRENT». El guardiamarina le hace notar las órdenes que tiene. Pero Guise le responde: No importa. Sígame al «TRENT». Yo hablaré con Mr. Bassan al volver al buque».

Permanecen unos veinte minutos en la última unidad y, a la puesta, se dirigen a la propia. Al llegar, el Primer Teniente dícele a Guise que ha desobedecido las órdenes tomando el bote, a pesar de habérselas hecho conocer el guardiamarina. Según Bassan, Guise contesta en esa oportunidad que desconocía tales órdenes, hecho que no se puede esclarecer. Lo que sí resulta evidente es que nuestro teniente tenía las manos en los bolsillos al hablar con Bassan y que en cierto momento le dió la espalda. El Primer Teniente, enfurecido, lo amenaza:

—«Ha desobedecido Ud. mis órdenes y lo llevaré ante una corte marcial.

—«Puede hacerlo si gusta», responde Guise.

—«Siempre que yo me dirijo a un oficial caracterizado — añade Bassan — lo saludo».

—«Lo mismo hago yo — contesta el otro — cuando él lo ha hecho antes. (Era la costumbre en la Marina Inglesa).

Como consecuencia de este incidente el Teniente Guise va ante una Corte marcial, reunida en su buque y presidida por el Comandante, la cual encuentra que los cargos contra él están parcialmente probados; «En consideración de las circunstancias» — establece la sentencia — «la Corte sólo lo condena a ser rebajado de su situación de Segundo Teniente del H. M. S. «AEOLUS» y colocado a la cola de la actual lista de tenientes».

Como consecuencia de la sentencia Jorge Martín es puesto a media paga y se le da la antigüedad en su clase del 6 de noviembre de 1802. Entonces, indignado seguramente por la dureza de la pena impuesta por una falta cometida sin intención, deja el servicio y vuelve a Inglaterra, donde llega el 16 de febrero de 1803.

EL «MERCURY»

Este joven teniente que apenas cuenta veintitrés años está en pleno vigor intelectual y físico. Sin embargo, salido de la casa paterna a los catorce de edad y metido desde entonces a bordo de naves de guerra ¿qué conocimientos puede tener que le permitan comenzar otra vida? Sabe coger los astros para que lo lleven al lugar que quiere. Conoce mucho de velamen, mareas y corrientes. La práctica le ha enseñado a poner las balas en rojo, usar el fuego líquido, las cajas de clavos para cargar los cañones y las hamacas para que sirvan de depósitos de munición cuando precisa aprovisionar las piezas. El estudio de la reciente obra de Táctica de Mr. John Clerk le ha hecho conocer cómo es posible romper la línea enemiga, mientras que las campañas nelsonianas han impreso en su memoria que precisa hacer fuego sobre el casco enemigo y proceder en el ataque con la celeridad de un halcón. Todo esto vale nada en un mundo distinto al que él conoce.

Dos meses pasa en tierra. Dos meses de hastío y tristeza. Hay que darse cuenta de la salvaje belleza que encerraban las escenas de las batallas de la época para comprender cómo un hombre llegaba a enamorarse de ellas hasta el punto de no poder abandonarlas. Jorge Martín Guise las ve en su recuerdo. La tripulación de una nave donde él es digno oficial toma su *grog* antes de entrar a combate. Extiéndese arena mojada sobre la cubierta para evitar el incendio y con el mismo fin se preparan mangas y barriles de agua, mientras los carpinteros quitan los mamparos de madera de las cámaras y camarotes. Ahora han izado las señales del código. Unos hombres, sus marineros, de cabezas amarradas con pañuelo, fuerte tórax al descubierto y renegridos de pólvora, cargan los broncíneos cañones, ponen y prenden la mecha y luego los refrescan con agua verde y fría del océano, todo ello con un ritmo acelerado. Su barco, «rodeado de nubes de azufre surcadas por fuego», dispara rabiosamente contra una nave española de criflama aurirrojo o una francesa de bandera tricolor. Caen los más-

tiles y las vergas. Las balas perforan las velas convirtiéndolas en girones. Los muertos se apilan en el sollado esperando ser arrojados al mar. En el mismo lugar gimen los heridos sobre las mesas que usan los guardiamarinas para comer, mientras el cirujano, tintos los brazos en sangre, aserra huesos y separa miembros. Mientras tanto voces enronquecidas y jadeantes cantan la vieja canción:

«Nuestras naves son de corazón de encina,
nuestros hombres son de corazón de encina.
Combatiremos y venceremos.
mil y mil veces».....

La paz firmada en Amiens no lleva trazas de durar. Hay dos nuevas causas de apartamiento entre Inglaterra y Francia: la política aduanera proteccionista de Napoleón — que perjudica la industria inglesa, ya la más activa del mundo — y la resistencia de Albión para abandonar la isla de Malta que, según el acuerdo que puso fin a la guerra, debe entregar.

Desde el comienzo del año 1803 se nota claramente que las operaciones bélicas van a comenzar pronto. Por eso Inglaterra alista sus naves. Y por eso, también, Guise sale de la vida monótona de pacífico ciudadano para reingresar, el 1º de abril, conforme sus deseos, al servicio naval. Ahora le toca servir en el «MERCURY», fragata de veintiocho cañones que están armando en Deptford, a las órdenes del Capitán de Navío Hon. Pleydell Bouverie.

El 17 de mayo la guerra es declarada. El plan bonapartiano produce terrible desazón en Inglaterra: concentra en las vecindades del Paso de Calais un ejército de 150.000 hombres y construye 2000 chatas destinadas a trasladar a las islas ese ejército. Es decir, persiste en su antiguo proyecto de invasión.

Ante el pánico que estos preparativos infunden en Inglaterra, el Gobierno requisaba todos los vasos flotantes capaces de soportar un cañón y los arma en guerra. La es-

cuadra se limita al principio a vigilar las costas propias. Pero luego es enviada a hostilizar al enemigo. La «MERCURY» hace su servicio en las islas del Canal, bajo las órdenes del Contralmirante Sir James Saunarez, antiguo comandante de Guise en el «MARLBOROUGH».

Todo el año 1803, y parte de 1804, pasa en esta situación. Nelson sostiene el bloqueo de Toulón, donde está Villeneuve con su flota; otro almirante vigila Cádiz, donde se encuentra Gravina con la Armada Española; y Cornwallis mantiene a Ganteaume encerrado en Brest. El «MERCURY» sólo desempeña una comisión, en diciembre de 1804: sale de Spithead a cargo de un convoy para Gibraltar y se une a la escuadra del Vice-Almirante Sir John Orde.

Pero al comienzo de 1805 el gigantesco plan de Napoleón es puesto en práctica. Villeneuve, escapando a la vigilancia de Nelson, aparece el 9 de abril frente a Cádiz y Gravina, con sus fuerzas, se le une. Entonces el «MERCURY», a todo trapo, corre a las Antillas a comunicar la salida de la escuadra combinada. Llega a Bridge Town (Barbados) el 3 de mayo, sigue a Jamaica (9 mayo) y regresa a Inglaterra con correspondencia, alcanzando Spithead el 1º de julio. Sabido es que el 22 de ese mes se realiza el indeciso combate de cabo Finisterre, que luego Villeneuve lleva la escuadra aliada a Ferrol primero, a Cádiz después y que, cuando decide levantar a cualquier precio el bloqueo de Brest, cae vencido por Nelson en Trafalgar (21 Octubre 1805), donde éste rinde su vida a la patria.

«Una vez más el escogido instrumento del bien ha escrito sobre el mar, ha fijado en las olas los derechos de la patria; pero los ha sellado con su sangre. ¡Qué tristeza para la patria pagar tan alto precio! ¡Oh, glorias de Trafalgar tan caramente pagadas!».

Guise no está en Inglaterra mientras se realizan estos acontecimientos. El 21 de agosto de ese año, ahora bajo el mando del Capitán de Fragata Charles Pelly, la «MERCURY» zarpa para Newfoundland con un convoy llegando a Quebec el 9 de noviembre. A fines de diciembre sale de San Juan con otro convoy para Oporto y de allí navega al Tagus de donde regresa a Inglaterra (Spithead)

el 22 de febrero de 1806. El 21 de mayo vuelve otra vez a Newfoundland, y, de regreso, cumple el mismo itinerario que en el viaje anterior, llegando a Spithead el 21 de octubre del mismo año.

10

EL «MULLET» Y EL «LEOPARD»

Cuando Guise llega a Inglaterra en el «MERCURY» ya esta nación ha conseguido formar la cuarta coalición contra Francia. Como consecuencia, Bonaparte declara el *bloqueo continental* (21 noviembre 1806) deseoso de cerrar a sus enemigos los mercados europeos donde venden los productos de sus colonias y de sus manufacturas, a fin de provocarle una crisis financiera que ocasione, a su vez, la crisis social que los obligue a capitular. Las operaciones de guerra que se producen a causa del nuevo cariz de la guerra hacen que el viejo e importante amigo de nuestro héroe, el Vice-Almirante Berkeley, tenga que asumir un rol naval activo. Nombrado Comandante en Jefe de la Estación de Norte América, pide a Guise como Oficial de Banderas, a lo que accede el Almirantazgo con fecha 11 de noviembre 1806.

En espera de la oportunidad de trasladarse a Bermuda, Guise va a visitar a los suyos, quienes ahora están en Withington House, cerca de Frogmill (Gloucestershire). El 13 de marzo de 1807 es nombrado al «MULLET», para darle oportunidad de ganar el íntegro de su sueldo, y poco después se traslada en el «MERCURY» a Bermuda.

Al llegar a América el Teniente Guise desempeña las por entonces muy importantes funciones de Oficial de Señales de la nave insignia de Berkeley: el «LEOPARD». Debe tenerse presente, al respecto, que por entonces el de las señales es un arte bastante nuevo. Sólo en 1793 Lord Howe ha desarrollado el primer código tabular que, representando un número — del 0 al 9 — con una bandera, da ciento ochenta y tres palabras en el libro. «England expects that every man», por ejemplo, se pone como sigue: «253-269-863-261-471».

El 23 de junio, navegando esta nave frente a los cayos de Virginia, encuentra a la fragata americana

«CHASAPEAKE» e intenta registrarla. Surge una disputa respecto al derecho que tienen los ingleses para practicar este acto. El «LEOPARD» le dispara una andanada y los americanos arrian su bandera. Entences el Vice-Almirante extrae de la fragata unos marineros que supone británicos y la deja continuar viaje. Estados Unidos protesta de este atropello y ordena salir de sus aguas territoriales todas las naves británicas (1), produciéndose así las hostilidades preliminares entre estas dos naciones que concluirían por ir a la guerra en 1812.

Como consecuencia del asunto de «CHASAPEAKE» el Vice-Almirante Berkeley es llamado a Inglaterra y Guise, con la cambiante vida del marino, queda aún por algún tiempo soportando el espantoso frío canadiense, no obstante el cual los oficiales tienen que estar a pleno viento en los cuartos y los gavieros deben trepar por las jarcias que están cubiertas de nieve.

11

EL «VENUS», PRIMER COMANDO

El retiro de Berkeley produce la salida del «LEOPARD» del Teniente Guise. Desde el 7 de abril hasta el 25 de setiembre de 1808 nuestro héroe, como supernumerario, queda a media paga. Pero en la última fecha es designado Comandante del «VENUS», una presa danesa que está en Spithead y con legítimo orgullo y satisfacción iza por primera vez su gallardete rojo de comando.

12

EL «BARFLEUR» Y EL «GANGES»

El 7 de diciembre de 1808, cuando el Vice-Almirante Berkeley está de Comandante en Jefe en el Tagus y la familia real portuguesa ha abandonado Lisboa con rumbo a Río Janeiro (29 Noviembre), el Teniente Guise es nombrado al «BARFLEUR» y se dirige a Portugal. En febrero del año siguiente el Vice-Almirante los traslada

(1)—Tomeris, Tomo 3º. pág. 799.

al «GANGES», su nave insignia, y el mes de junio sale a Inglaterra llevando despachos diplomáticos.

13

DE NUEVO EN LAS ANTILLAS

Pero la *quinta coalición* acaba de formarse en Europa e Inglaterra sigue hostilizando a su enemiga en todos los mares. Al Teniente Guise le toca ahora actuar, de nuevo, en las Antillas. En setiembre de 1809 el Almirantazgo le ordena tomar pasaje en el «PERLIN» y dirigirse a la estación de Leeward Islands que comanda el Vice-Almirante Sir Alexandre Cochrane, tío del otro futuro héroe naval inglés en Sud-América. Es curioso que desde este momento se presente un cierto paralelismo entre ambas vidas. Como es sabido, ha sido Sir Alexandre quien inició a Lord Thomas en la vida del mar. Y, como otra extraña coincidencia se ofrece el hecho de que el último está realizando este año operaciones del mismo carácter de aquéllas que Guise va a desempeñar.

Llegado a las Antillas, Jorge Martín sirve en diversas comisiones y durante un largo período de tiempo está de comandante de un bergantín. Poco después toma parte en el ataque y captura de Guadalupe.

Esta antigua colonia española, después francesa, ha estado ocupada varias veces por las fuerzas inglesas habiendo sido luego devuelta a Francia. Pero dentro del plan general de ataque que se ha trazado Albión figura su captura. De allí que se prepare una campaña de esas en que tanto han actuado los ingleses durante su existencia y para las cuales se encuentran tan preparados: una operación combinada. Es decir, el ataque hecho por fuerzas del ejército apoyadas por naves de guerra e infantería de marina, casi siempre realizado a medianoche y sorpresivamente y para las cuales precisa llevar al puerto o plaza por tomar todo un tren de escalas de sitio, cañones pesados, etc.

El 27 de enero de 1810 tiene lugar la expedición, al mando del Vice-Almirante Cochrane y el General de Brigada Sir George Berkwith. En esta ocasión Guise ha dejado el comando del bergantín y no es sino un teniente supernumerario del «SCEPTRE». Pero cuando se trata de

tomar dos fragatas francesas situadas al amparo de los fuertes, él actúa con tal decisión que merece el honor de ser citado por acción distinguida. A poco la isla cae en poder de las tropas inglesas y entonces la fuerza expedicionaria ataca y toma las islas de San Martín, San Eustasio y Saba, pertenecientes a Holanda, completándose así la reducción de todas las colonias enemigas situadas en las Antillas.

En noviembre de 1811 Guise obtiene un nuevo comando: el bergantín «LIBERTY», con el cual practica operaciones de guerra. Nombrado luego Comandante del «SWAGGERER», tiene que ser sometido a una inspección médica en Carlisle, Barbados. El informe declara que «a causa de la larga residencia en climas tropicales está muy debilitado y padece de reumatismo»; así mismo opina porque sea trasladado a un lugar de temperatura más baja, a fin de que pueda restablecerse. En vista de tal certificado es desalojado y, el 1º de julio de 1814, a bordo del «CLEOPATRE», vuelve a Inglaterra, siendo internado a Barth, lugar donde los oficiales heridos y a medio sueldo se reponen de sus dolencias. Allí, entre aquella ciudad de suave clima formada de casas con terraza de piedra y grandes avenidas, pasa casi un año, pobre y enfermo. Mientras tanto su hermano Berkeley William ha ingresado al Parlamento como representante de Gloucester.

14

EL «DEVASTATION»

Repuesto Guise de su enfermedad presenta un memorial al Almirantazgo (29 julio 1814) solicitando su promoción a Capitán de Fragata. En dicho documento hace constar que tiene sirviendo a la marina diez y nueve años, cinco de los cuales pasados en el mortífero clima de las Antillas, donde contrajo tres veces las fiebres tropicales; que ha sido citado por acción distinguida como lo comprueban los certificados otorgados por el General Hodgson y Sir Francis Lofoney; y que ha tenido comando de buques durante cuatro años. Al informar sobre sus servicios, el Almirantazgo expresa que desde su estadía en la Estación de las Islas Seerward está en aptitud de

desempeñarse en la clase que solicita y lo promueve a ella el 29 de marzo de 1815. Antes (1.º febrero) ha sido nombrado Comandante del bombardero «DEVASTATION». Pero como la batalla de Waterloo pone fin a la guerra, el «DEVASTATION» es desarmado y Guise tiene que arriar su gallardete. Al poner este hecho en conocimiento del Almirantazgo solicita nuevo comando, petición que reitera en junio de 1817.

Pero Europa, cansada de un cuarto de siglo de continua lucha, no quiere saber de guerra y en Inglaterra hay cientos de oficiales de marina que están cesantes y a quienes el Gobierno no puede satisfacer. «La competencia para obtener los cargos que existían era muy aguda y los funcionarios del Almirantazgo no sabían cómo atender a tantas peticiones de oficiales jóvenes y activos y de veteranos bien conservados que merecían algo mejor que ser arrinconados con media paga hasta que volvieran a ser necesarios sus servicios. Sus semblantes de caoba y sus andares de a bordo parecían cosas fuera de lugar entre los petimetres de Londres, en Saint James Park».

En vista de la dificultad para conseguir comando, Guise, como hizo Nelson durante la paz, y Cochrane, y casi todos los marinos, decide ir a conocer el país contra el cual viene luchando tantos años. Pide permiso para viajar y se traslada a París y Marsella, de donde regresa en enero de 1818 volviendo a pedir permiso para ausentarse a Francia y Suiza por doce meses. Con este viaje termina la vida europea del Commander George Martín Guise, Royal Navy. Pronto va a convertirse en ciudadano de la libertad sud-americana y a rendir su vida en defensa de los derechos del Perú.



Sulzer

MOTORES MARINOS DE DOS TIEMPOS

sin compresor y con cámara de aire de barrido
Tipos especiales para la navegación de cabotaje

*Son los motores de petróleo crudo más sencillos
y más económicos de la actualidad*



*Consulte Usted nuestra lista de referencias. Nuestros talleres
se encargan de montar las máquinas y entregarlas en servicio. Tenemos
a disposición personal técnico de montadores e ingenieros de la fábrica*

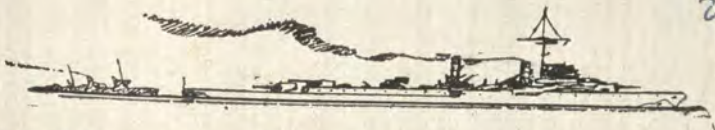
"EL VULCANO" C. A. L. -

UNICOS REPRESENTANTES DE

SULZER HERMANOS

SOCIEDAD ANÓNIMA

WINTERTHUR (SUIZA)



El bienestar de nuestra Armada

POR EL CAP. DE CORBETA HORACIO VIO VALDIVIESO

(De la «Revista General de Marina», Chile)

Oficialmente contamos desde el año 1928, con el importante organismo «Bienestar Social» incorporado a nuestra reglamentación interna.

En estos diez años transcurridos, hemos podido apreciar el enorme beneficio experimentado para la moral y tranquilidad de los miembros de la Institución; pero creo aún no se tiene un conocimiento bien cimentado de lo que bienestar significa y, con este objetivo, me permito exponer ante mis compañeros algunos conceptos al respecto.

Ojalá que estas modestas reflexiones sirviesen para llevar al ánimo de todos la convicción de que el Bienestar, en una institución, y más aún en una institución militar, especialmente en la Armada — donde los individuos permanecen largo tiempo alejados de sus hogares — es una función social de suma importancia, ya que tiende, primeramente, a considerar al individuo en su intimidad de persona humana con obligaciones de familia.

Hoy no podría concebirse la grandeza ni la eficiencia de una Armada, si solamente fuese un conjunto de hombres técnicamente preparados y conscientes de sus deberes, pero cuyas vidas íntimas o preocupaciones familiares estuviesen sujetas a dificultades y angustias, hasta las cuales no pudiese llegar la amplia protección de la Institución.

Obtener que estos problemas humanos, que latén bajo la vida militar del marino, tenga, dentro de la Institución, una solución satisfactoria: he ahí la raíz, fundamento y finalidad del Bienestar, para el individuo y para su familia.

Por otra parte, la calidad de personal que ahora necesita una Armada para desarrollar la técnica moderna,

obliga a una estrecha comprensión entre los individuos que tripulan un buque de guerra. Es necesario aceptar que se necesita una gran compenetración espiritual que ligue en un mismo sentimiento común al Comandante y a su gente de mar, para que un buque realice su verdadero papel en la paz y en la guerra.

Hay que tratar de que el hombre de mar sienta gratitud por la Institución que lo protega y ayude, poniéndole a cubierto de quebrantos económicos y de angustias hogareñas.

En nuestro país se ha dado últimamente gran auge al bienestar, organizado como departamento o sección de las diferentes industrias e instituciones; así hemos podido apreciar Compañías, como la Minera de Lota y Schwager, donde poseen más de veinte años de experiencia en esta materia, que cuentan con personal especial y elementos formidables que hacen llevar a los empleados y obreros una vida envidiable para el resto de las poblaciones. Nuestro Ejército ha organizado también recientemente el Departamento de Bienestar, con asiento en Santiago.

En otros países, como Estados Unidos de Norte América y la República Argentina, se ha dado gran impulso al bienestar; pues, sus buques de guerra cuentan con gran confort y las bases navales son lugares donde se proporciona al personal de Oficiales y gente de mar, desde alojamiento hasta alimentación barata y sana, incluyendo, naturalmente, sitios de recreación física y espiritual.

Nosotros hemos captado estas formas de proporcionar beneficios y es así como en los buques y reparticiones terrestres existe una Comisión de Bienestar presidida por el 2º. Comandante, que reúne mensualmente a sus miembros, entre los cuales están representados los oficiales, sub-oficiales y gente de mar, para tratar y resolver aquellos problemas que afectan a todo el personal que representan. La parte económica se financia con una pequeña cuota fijada por una orden interna general de la Armada, que fija todos los detalles de esa organización.

En los Apostaderos y como Sección del Estado Mayor, funciona el Bienestar Social, entre los cuales podemos expresar que el de Valparaíso y Magallanes, por no contar con poblaciones encerradas en recintos militares,

su labor está circunscrita y no tan ampliada como Talcahuano, donde, desde hace cinco años, ha tenido que mantenerse un organismo, casi separado del rodaje del Estado Mayor, para atender el enorme trabajo que demanda. En los otros Apostaderos, el propio Jefe del Estado Mayor tiene, como agregado, el puesto de Jefe de Bienestar.

En Talcahuano podemos distinguir dos aspectos del Bienestar, el local, o sea la organización necesaria para el mantenimiento correcto de la población que vive en el Recinto Militar, y el que tiene alcance moral y de bienestar para todo el personal de la Institución.

En el primero podríamos colocar los Servicios de Movilización, Municipales, Brigadas de Bomberos, Oficina de Propiedades, Oficinas de Alistamiento, Personal de Obreros y Control de Materiales, Oficina del Trabajo y Control de Pasos, Contaduría y Secretaría.

La Movilización comprende un servicio especial para facilitar el tránsito de las personas que pueblan el recinto militar; posee cinco autobuses Brockway adquiridos en 1928, un camión Brockway de 1928, un autobús Internacional, modelo 1937 y un autobús Krupp Diesel, modelo 1938, con carrocería microbús; el valor del pasaje es de S/. 0,20, después de las 24 horas S/. 0,40, los autobuses se cobran a S/. 0,15 y los niños que miden menos de 1,40 metros pagan S/. 0,10.

Se ha instalado un servicio diario a Concepción para llevar y traer los niños de instrucción secundaria y se cuenta con servicio nocturno a Concepción, los días jueves, sábados y domingos. Los pasajeros movilizados en 1936 fueron de 1.178.942 y en 1937 de 1.980.753 de personas.

El Servicio Municipal del Apostadero tiene a su cargo la mantención del asco de la población: calles, plazas y jardines, extracción de basuras de las casas y reparto de carbón a domicilio, provisión de agua y luz, y está organizado similarmente a la Municipalidad de cualquier ciudad.

La Brigada de Bomberos está formada por personal civil de la Armada y posee una bomba marca Mercedes Benz, un gallo para mangueras, un carro escala, una bomba a vapor y una auxiliar Gaff. Posee un espléndido local propio, donde acuden sus cuarenta voluntarios y

veinte cooperadores. En el año 1936 atendió 11 incendios en Talcahuano y acudió a muchos ejercicios; en 1937 atendió 10 incendios y actuó en la competencia bomberil de Talcahuano, ganando el trofeo.

La Oficina de Propiedades controla 300 casas, que son repartidas entre el personal de oficinas, empleados, gente de mar y obreros, según las necesidades de la Marina; cuenta con una espléndida fuente de soda instalada en un edificio apropiado, una casa de baños con 14 baños de ducha, cuatro de tina, estufa de desinfección, servicio de peluquería y con atención de agua fría y caliente; el término medio diario de bañistas ha sido de 192; posee también propiedades, un buen casino para gente de mar y obreros, con billares, mesas de ping-pong, loterías, damas y una completa biblioteca tecnológica para obreros manuales, libros históricos, recreativos y de cultura general; un horno crematorio para basuras, que incinera seis metros cúbicos diarios, el cual está dando espléndidos resultados; un gimnasio cerrado con toda clase de elementos; los edificios de las Escuelas Primarias, del Teatro, de la Cooperativa, refugio de góndolas, etc., completan la atención que presta la Sección Propiedades a sus edificaciones y al mantenimiento de ellas.

La Oficina de Alistamiento del Personal de Obreros y Control del Material tiene por objeto llevar la estadística del personal, como igualmente de los materiales que ingresan al pañol del Bienestar, previa propuesta.

El Control de Pases y del Trabajo se efectúa por una oficina que está instalada a la entrada del recinto y que controla las distintas clases de pases, para transitar por la población, recintos navales y zonas fortificadas. También se conceden pases para las consultas médicas y dentales de los familiares de nuestro personal, y pases para vendedores ambulantes, salidas o entradas de menajes de casa, etc.

Los obreros o personas que necesitan trabajar en el Apostadero se inscriben en esta Oficina y cuando hay vacantes se les llama para tomarles examen.

La Contaduría y Secretaría efectúan su trabajo con la independencia de una repartición especial y son las que captan el trabajo de las diferentes secciones.

La parte más importante para el bienestar general de la Institución es la que ahora trataremos de relatar.

Ella está compuesta por la Oficina de Bienestar Social, Servicios Sociales, Asociación de Educación Física del Apostadero, Servicio Religioso, Servicio de Instrucción y Escuelas Primarias, Servicios Culturales y Espectáculos, Obras Sociales y Banco de Bienestar.

La Oficina de Bienestar Social es atendida directamente por el Jefe y Secretario, correspondiendo a esta sección la atención de lo relacionado con los seguros de vida y ahorros, resolviendo en este caso todos los detalles de posesión efectiva y otras tramitaciones judiciales. En 1936 se pagaron 42 pólizas y 30 en 1937; los funerales son atendidos también aquí, para lo cual se cuenta con un Mausoleo de Marina en el Cementerio de Talcahuano; las tramitaciones de solicitudes del personal en servicio, en retiro y de sus familias, relacionadas con cobro de haberes insolutos, retiro, montepío, gratificaciones, abonos de años de servicios, devolución de imposiciones, desahucios, etc., son aquí resueltas; en las tramitaciones judiciales se ayuda al personal por medio de un abogado y de la Visitadora Social.

La Oficina Jurídica del Bienestar está atendida por un abogado. Son sus principales funciones: la atención de consultas legales o judiciales de parte del personal de la Armada: militar, civil o a jornal; organización legal de la familia; obtención de pruebas suficientes de estado civil; consultas sobre aplicación de las leyes sociales; denuncias sobre infracciones a dichas leyes; consultas sobre tramitaciones y disposiciones para adquisición de bienes raíces por el personal de la Armada, por intermedio de la Caja de Ahorros de EE. PP. y de Retiro; defensa ante los Tribunales de Justicia del personal procesado o inculcado en causas criminales, querellante o querellado, y al que fuese demandado en causa civil, etc.

La estadística del último año arrojó el siguiente movimiento para esta oficina: consultas 1.330; convenios extrajudiciales solucionados en la oficina del abogado 116; tramitaciones de jurisdicción voluntaria en el Juzgado de Letras 75; defensa en los Juzgados de Letras de Concepción y de Talcahuano 33; estudio de títulos y otras gestiones 11.

A la Visitadora Social le correspondió visitas a los hogares de miembros del personal de la Armada, residentes dentro del recinto militar y en Talcahuano, la

intervención y solución de desavenencias conyugales, de los abandonos de familia, de las dificultades internas en los hogares de miembros del personal, la inspección de la constitución legal de la familia y su constitución formal, la constatación de los casos en que hubo necesidad de atención médica y dental. Como labor extraordinaria inició el censo de la población del Apostadero.

Sus actividades numéricas en el último año fueron las siguientes: asignaciones acordadas 175; matrimonios legalizados 5; inscripciones en el Registro Civil (sin y con autorización judicial) 40; visitas domiciliarias a hogares del personal en Talcahuano y Concepción 100; vigilancias en tratamientos médicos 18; visitas a hospitales, juzgados y otros 71. La Visitadora tuvo además la misión de colaborar a los servicios de instrucción y escuelas primarias del Apostadero.

La Educación Física del Apostadero tiene gran importancia, porque desempeña dos funciones, una social y otra económica. Es la primera organización metódica y lógica del deporte y atletismo entre el personal naval y los niños que viven en el recinto militar.

Es la segunda, la financiación de los espectáculos deportivos, a fin de que, a la par que rinden el beneficio físico que cabe esperar, sirvan como fuente de ingreso para sostener e incrementar los servicios de Bienestar.

De acuerdo con estos principios, las entradas netas obtenidas ingresan a Caja de la Tesorería de la Asociación, una vez cancelados los gastos de propaganda, boletos y gastos afines, distribuyéndolas a cuota para atender y socorrer lo siguiente: el 50% para la adquisición de premios, el 25% para adquirir útiles de entrenamiento para la Asociación o para clubs y un 25% para colonias escolares, exploradores navales, desayuno escolar, ropero y dispensario escolar.

En el año 1937 se realizaron pruebas efectivas de football, basketball, atletismo, box, tiro al blanco, regatas, tennis, esgrima y golf, cuyos detalles fueron publicados en un libreto que se repartió en noviembre de ese año, en la fiesta anual de repartición de premios; en ella tomaron parte más de dos mil atletas, que fueron los concursantes de todo el período. Se tuvo especial cuidado de no convertir la educación física en torneo de campeones, sino en tratar de fomentar el deporte en el máximo

de personal posible, a fin de efectuar una verdadera labor social.

El servicio religioso fué atendido por la Vicaría Castrense del Apostadero y pudo realizar en 1937, 216 conferencias morales, sociales, patrióticas y de higiene, 146 bautismos, 85 matrimonios, 29 funerales, 557 asuntos jurídicos, tramitaciones, inscripciones, 249 visitas a enfermos en hospitales, clínicas y a domicilio, 4 misas de campaña y 36 sacramentos a moribundos.

Existiendo muchos niños en el recinto, se hace indispensable la difusión de la enseñanza entre ellos, para lo cual se cuenta con una Escuela de niños, una para niñas, un kindergarten y una Escuela Mixta en la isla Quiriquina; todas ellas tienen planes de estudio que están de acuerdo con el Reglamento General de estudios de Escuelas Primarias.

Asisten a ellas 180 niñitos y 173 niñitas.

El Apostadero cuenta con un excelente teatro, en el cual se tiene buen cine sonoro, que ha sido incrementado con una moderna máquina Klangfilm, recién adquirida en Alemania.

En 1937 se realizaron 306 espectáculos con una asistencia de 33.867 personas.

También existe un salón de Conferencias de Extensión Cultural, donde se realizaron en 1937, semanalmente, interesantes conferencias a las que aportaron su concurso distinguidos oficiales de la Armada y del Ejército y conocidos literatos y hombres de ciencias, como Luis David Cruz Ocampo, Augusto D'Halmar, Enrique Molina, Emilio Rodríguez Mendoza, Alejandro Lipzchutz, Carlos Oliver Schneider, Miguel Gallardo, Leopoldo Muzzioli y Juan Marín.

Las obras sociales benefician directamente a los hijos de nuestra gente de mar: el ropero escolar en 1937 invirtió en ropa, calzado, etc., para repartirlo en aquellos niños más necesitados S|. 3.616.49; la colonia escolar permitió la salida al vecino pueblo de Bulnes a 100 niñitos y 100 niñitas, que tuvieron un mes de veraneo; nada les faltó en ese pueblo: buena alimentación, medicina, distracciones sanas; se invirtieron S|. 12.000.00. El desayuno escolar fue servido diariamente a los niños de las escuelas, fortificando así su organismo para la labor diaria que debían realizar; el dispensario escolar atendió médica-

mente a todos los alumnos, proporcionándoles, tónicos y medicinas por un valor de S|. 6.363.18; por último, se mantuvo la Brigada de exploradores navales «Arturo Prat», formada por 100 scouts, a quienes Bienestar les proporcionó sus equipos completos y tres viajes a pueblos lejanos, con ocasión de concentraciones scoutivas.

El Banco de Bienestar tiene por objeto el servicio de préstamos y de mutualidad a nuestro personal, en donde se le da el máximo de facilidades para los apuros inmediatos y una cuota mortuoria a la familia, en caso de deceso de un socio.

De todo lo anterior podemos ver que el Bienestar en nuestra Institución está a la altura de las mejores organizaciones de esta índole en nuestro país, y que la Armada le ha dado la importancia que realmente merece. Creo que el entusiasmo y cariño por lo nuestro hará que muchos oficiales puedan aportar, a través de esta revista, nuevos datos para el progreso creciente de este organismo; a mi vez, me permito sugerir que, para el desarrollo mayor de los beneficios de Bienestar, debía en los Apostaderos considerarse la Sección Bienestar como independiente del Estado Mayor, dándole rango de unidad terrestre naval, dependiente directamente del Comandante en Jefe, tal como está actualmente la Sección Obras Hidráulicas y Arquitectura, con lo cual se ganaría en eficiencia y se daría más impulso a esta importante sección de los Apostaderos.





EL ACORAZADO

Su evolución y su rol actual en el plan de las fuerzas navales

POR EL LIEUT. COMM. MELVIN F. TALBOT (S. C.)
U. S. NAVY

Bien conocido es el hecho de que las armas de combate están variando constantemente como resultado de la evolución de la técnica de construcción y de la ciencia. No obstante, mayor dificultad se experimenta para comprender con claridad, que la fé del combatiente en sus armas, se encuentra influenciada por los factores técnicos que han primado en su construcción. La técnica nos vende medios de combate en gran escala. Nosotros tenemos la tendencia a pensar bien o mal acerca de ellos teniendo en cuenta solo la opinión del que hizo la venta. Esta tendencia a aceptar el criterio del vendedor se ha puesto de manifiesto de manera especial con el acorazado. En los años que precedieron a la guerra, y que llegó al colmo de su evolución, el pensamiento naval lo glorificó unánimemente, hasta el punto de proclamar la exclusión de cualquier otro tipo de buque. Su limitación en la Conferencia de Washington, reanimó de nuevo a sus críticos. Durante unos cuantos años se le consideró, aún por los oficiales más antiguos de habilidad incuestionable, como una unidad destinada al «huesero» de los buques olvidados, donde debía unirse al antiguo trireme y a la desmantelada fragata, mientras que el aeroplano y el torpedero ascendían al pináculo. Y ahora, que se ha puesto fin a los tratados de limitación, ingresamos a una nueva era de construcción de acorazados. Otra vez es el acorazado, la unidad que promete tener mayor aceptación en el campo de nuestra ideas y sus partidarios confían en que alcanzará el dominio de los mares.

Es por esto que nos parece indicado, en este momento, revisar su historia y tratar de encontrar en su evolución terreno firme sobre el cual fundamentar nues-

tra apreciación acerca de su verdadero rol actual en el plan de la guerra naval.

A diferencia de los tipos de flotilla y fuerzas ligeras, el acorazado ha permanecido invariable. Ha sido la única unidad que se ha mantenido caracterizada por sí sola. En todo tiempo ha sido el buque capaz de representar la mayor potencia combativa en el mar. Lo conocemos como un medio de transporte de grandes cañones al campo de batalla, simplemente porque el cañón es el arma más destructora que se conoce en la armería de nuestros tiempos. No podemos predecir el acorazado del futuro a menos que pudiéramos pronosticar las armas del futuro. Pero, con absoluta confianza podemos hacer la siguiente declaración. En tanto que el cañón sea capaz de producir mayor destrucción sobre el enemigo que cualquier otra nueva arma, que se pueda llevar al campo de batalla naval, el acorazado subsistirá, en primer término, como el vehículo de artillería más potente.

Hay un criterio muy diverso para tratar el asunto de los tipos navales. Con frecuencia somos engañados por las denominaciones y las frases hechas. El mismo nombre de «battle ship» (buque de combate o acorazado) es equívoco. Es una contracción del antiguo término «line of battle ship», esto es el buque «apropiado para formar en línea durante el combate» para distinguirlo de los buques mercantes armados que eran demasiado débiles para tomar parte en la acción principal. Pero, aún el término «line of battle ship» tiende a hacer equivocar su interpretación, pareciendo significar que se trata de largas columnas de buques de gran desplazamiento que antiguamente navegaban a vela o vapor para enfrentar una formación análoga del enemigo, buscando la acción en línea paralelas.

Lo que tenemos en la actualidad ya no es una línea de batalla sino, más bien, un grupo de fortalezas flotantes que constituye el núcleo compacto de un conjunto de unidades que están emplazadas por modo de actuar con gran amplitud de maniobra. Nada se puede comprender con claridad y mucho menos las armas de combate, salvo que se les considere en una perspectiva apropiada. Nuestro material actual no representa sino una fase de una continua evolución.

Consideremos, entonces, brevemente, los dos grandes

períodos que caracterizan el desarrollo de los buques de combate: los siglos XVI y XIX.

Cierto día del año 1588, una muchedumbre excitada se agolpaba en los elevados promontorios de la costa meridional de Inglaterra. Unas cuantas millas mar afuera una fuerza de buques españoles avanzaban lentamente a través del Canal de la Mancha. La línea de batalla de la Armada Invencible la formaban grandes galeones, buques de elevada obra muerta, elevados castillos de combate que descansaban sobre cascos, que a lo mejor eran muy poco marineros. Sobre su flanco, del lado de tierra, avanzaban cuatro galeras de madera impulsadas por cientos de remeros.

La Armada española era más bien un conjunto de trasportes de tropas que una fuerza de combate. La misión de las fuerzas de infantería de desembarco que conducía era trabar combate tan pronto como las cubiertas estuvieran abarloadas y retenidas por los garfios de abordaje. Felizmente, para Inglaterra, jamás se les presentó la oportunidad de usar sus armas. Mas de la mitad de esa gente pereció ahogada pocas semanas después, arrancadas de los restos de esos enormes buques que eran el orgullo de sus tripulaciones. El futuro debía pertenecer a los nuevos tipos de buques de línea ingleses que principiaban a independizarse del límite impuesto por los garfios de abordaje.

Como todo buque de combate adecuado estos «grandes navíos» de la nueva armada de la Reina Isabel presentaban los últimos progresos tanto en construcción naval como en artillería. Eran buques dotados de gran capacidad de maniobra, marineros, que superaban en velocidad a los españoles y, en consecuencia, capaces de imponerles la distancia de combate. En sus bandas albergaban el instrumento de guerra más destructivo conocida por entonces, el cañón naval tan potente y por lo menos si no tan numeroso como aquellos que llevaba el «Victory» de Nelson. Los constructores del tiempo de la reina Isabel habían creado el «dreadnought», de esos días, buque de combate de grandes cañones. Cuando, al tercer día, las galeras bogaban en calma con órdenes de abordar el «Ark Royal», se produjo el encuentro de la historia naval antigua y moderna. Aquellas galeras hubieran resultado familiares para Julio

César, y Farragut no habría notado mucha diferencia entre el «Ark Royal» y los buques que utilizó en sus bloqucos de la Unión. Expiraba así la era del remo y de los sables; se iniciaba la era de las velas y de la banda artillada.

Pronto quedó aceptado el buque de línea y la aprobación de su diseño produjo cierta rigidez en las reglas tácticas.

La «línea de batalla» vino a ser así la formación única para la lucha de acorazados.

«Cada buque debe seguir la estela de su matalote de proa (escribe James, Duque de York, en su famosa obra *Fighting Instructions*) y hacer todo lo que pueda contra el enemigo».

Y en sus últimas instrucciones:

«La cabeza, centro y cola de la fuerza propia deben colocarse para corresponder con la cabeza, centro y cola de la enemiga, y en esa condición entablar combate».

Todo lo cual resultó limitado por un supuesto muy importante; «si el enemigo presenta combate».

En las campañas holandesas del siglo XVII el enemigo «presentó combate» y con singular bravura se batieron los holandeses en largos y sangrientos combates aunque sin obtener resultados decisivos. El acorazado combatió con una intrepidez jamás igualada ni antes ni después, aunque sin conseguir resultados tácticos definidos que siquiera pudieran compensar a medias los fines de la campaña. La razón de esto parece encontrarse en el hecho de que la potencia ofensiva de los buques de combate del siglo XVII no había crecido en relación con el incremento de sus características defensivas. Los cañones cada vez más pesados, no habían seguido el acrecentamiento estructural de los cascos. A falta de buenos cañones, los constructores aumentaron el número de piezas que se destinaban a cada buque. La técnica de la construcción naval estaba, sin embargo, imposibilitada materialmente para aumentar la eslora del buque de combate. Como resultado del aumento considerable de peso pronto se convirtieron en navíos de tres puentes de madera poco maniobrables, y poco mariseros, cuyas altas bordas recordaban a los antiguos galeones españoles que este

tipo de buques había reemplazado. Como sucede tan frecuentemente en la evolución de las unidades de combate; el artillero había arrastrado al hombre de mar mas allá de los límites seguros de la experiencia. Es también curioso anotar que, en la correspondencia de los almirantes de los comienzos del siglo XVIII, se encuentran repetidas solicitudes para que se enviaran al Mediterráneo tipos inferiores para reemplazar a los nuevos navíos de tres puentes. Era que el nuevo tipo no significaba victorias tácticas. Consultando también las anticuadas instrucciones del Duque de York, se constata que el ravío de tres puentes era un instrumento de combate inapropiado. En la mañana del indeciso Combate de Málaga en 1704, el Almirante Sir Clowdely Shovel, escribe con trizteza:

«Cada vez que una flota recibe castigo, la otra también lo recibe . . . no veo victoria de ninguna clase y tratándose de fuerzas numéricamente análogas».

A falta de un talento especial para el combate, sólo el número podía acreditar con éxito las tácticas defensivas francesas. A diferencia de los holandeses, los franceses no presentaban combate. Trataban más bien de hostigar a sus adversarios, enfrentándolos cuando los tenían apreados. Destrozaban su arboladura disparando desde grandes ángulos de tiro antes de que el enemigo pudiera colocarse paralelamente.

Diversas flotas británicas quedaron imposibilitadas de conseguir sobre ellos una victoria decisiva. El hecho es que, durante las épocas subsiguientes de ideología táctica, la opinión naval, reclama insistentemente la cuestión de un número de unidades cada vez mayor. Pero, en el curso de grandes períodos de la historia, parece que el número de unidades combatientes ha sido regido por una extraña ley de igualdad. En el siglo XVII no se registra ningún encuentro importante, en que determinada flota haya tenido una superioridad numérica manifiesta. Con todo, fué necesario casi un siglo para enseñar a los almirantes de los buques de vela que «así como el artista es más grande que sus materiales, el soldado es más grande que sus armas». Fué casi un siglo después de la Batalla de Málaga que Nelson con una inferioridad numérica notoria, con-

siguió algo como una destrucción completa del enemigo en Trafalgar.

Los principios del siglo XVIII presenciaron las primeras fallas de la táctica de los buques de combate a vela. El descorazonado ataque de Mathews en Toulon, con su secuela de cortes marciales políticas, fué el preludio de lo que más tarde debía suceder a Byng en Minorca, que culminó con su muerte ante el pelotón de fusilamiento. Almirante de escritorio noveno en el Escalafón, serio partidario de papeluchería y reglamentos, Sir John Byng pagó con la vida su ineptitud para conseguir la victoria, colocando esa finalidad por encima de cualquier rígida adhesión al espíritu de tácticas que indudablemente habían caído en desuso.

En la primavera de 1758, en las azuladas aguas de Minorca, doce buques de guerra franceses permanecían a la ronzá. Del lado de barlovento doce buques de la misma clase trataban de acercarse. Fieles a su doctrina que colocaba el objetivo estratégico de la campaña por encima del simple triunfo táctico, los Franceses principian a disparar desde gran distancia contra las arboladuras de los buques ingleses, deteniéndolos bruscamente. Un buque inglés ha sido demantelado. La cola de su formación queda completamente en desorden. Los Franceses dan media vuelta y abandonan el campo de la acción para continuar su misión, empresa que no es otra que la protección de su ejército en el sitio del castillo de San Felipe y cinco meses después, era fusilado el pobre Byng, un mártir, no tanto de las «persecuciones políticas» como reza su epitafio, sino de las reglas de combate que estaban tan muertas como la mano que las escribiera 70 años antes. No fué un almirante sino un teórico civil el que estaba llamado a vivificar la ideología táctica. En Edimburgo, por el tiempo de la Revolución Americana, vivía un mercader excéntrico que acostumbraba llevar en sus bolsillos pequeños modelos de buques. «Cualquier mesa de comer, «escribía» puede convertirse en un campo de batalla». Una reunión con Mr. Clerk de Eldin — que así se llamaba el excéntrico — debía ser algo así como una pesadilla para aquellos que no estuvieran interesados en los combates navales. Uno

puede imaginarlo, alegando con los ojos relucientes, que había encontrado la manera de hacer que esos terribles franceses presentaran combate y combatieran como lo hacen los verdaderos marinos. «Abandonen la batalla en líneas paralelas», gritaba dando puñadas en la mesa. «Ataquen de frente y rompan el centro». Los almirantes conservadores estaban horrorizados. ¡Qué sabía este paisano intruso acerca de esos problemas! El no podía enseñarles nada. Sin embargo, Rodney puso en práctica los principios de Clerk en los Santos, Duncan en Camperdown y Nelson en Trafalgar. En estos tres combates, Inglaterra consiguió una victoria decisiva. La historia de la guerra naval está repleta de datos curiosos. Pero el más curioso de todos, es el que se refiere a este paisano y sus pequeños modelos, que escribió un libro sobre táctica que el gran Nelson guardaba bajo su almohada. Su nombre merece ocupar un sitio preminente entre los héroes de esa última y dorada etapa de los acorazados a la vela.

En la primavera de 1815, en el Arsenal de Nueva York, se botó al agua una curiosa embarcación de doble casco. Un casco contenía un «recipiente para preparar vapor», el otro, poderosas máquinas que movían una rueda de paletas situada en la línea de crujía. Su constructor, Roberto Fulton, otro paisano radical, lleno de confianza en sí mismo, había muerto dos meses antes, de su lanzamiento. La guerra de 1812 había terminado. Jamás debía emplearse esta nueva unidad que fué el primer acorazado de vapor.

De hecho esta unidad involucraba lo que puede denominarse el primer elemento de la revolución naval del siglo XIX. El segundo elemento emergió de las tormentosas aguas de la Crimea. Los nuevos cañones proyectiles del Coronel Paixhan daban cuenta fácilmente de los cascos más resistentes de los más orgullosos buques de madera. «Líbrense del proyectil» era el grito terrorífico de capitanes y constructores. En Francia se lanzaba el «La Gloire», buque de madera forrado en acero. En Inglaterra el H. M. S. «Royal Oak», prestigioso nombre de gloriosa memoria, fué arreglado para acondicionarle una coraza de fierro. «Punch» publicaba una estampa «Vulcano forjando

el Escudo de Marte». La técnica aceleraba cada vez más el paso de la construcción naval. Se había iniciado la lucha entre el cañón y la coraza.

En las afueras del Cabo Charles, durante un día borrascoso en el segundo año de la Guerra Civil el «Monitor», navega casi inundado, en la extremidad del cabo de remolque. Por un ápice no se hundió. Fué un momento sumamente difícil y se consiguió meterlo al puerto. Sus críticos decían «es una caja de queso encima de una balsa». Con todo, esta unidad, puso de manifiesto en forma sensacional, un nuevo elemento que caracteriza la evolución del acorazado: la torre en la línea de crujía. No obstante, el «Monitor» era un buque bueno sólo para actuar en aguas tranquilas. Los constructores europeos favorecían aún los buques de fierro a vela, de alto bordo y capaces de enfrentar los elementos. Todavía se continuaban construyendo buques de velas cuabras cuya maniobra interfería el tiro desde la línea de crujía. Desesperado, el Capitán Coles, artillero naval y gran entusiasta de las torres, apeló a la prensa y logró forzar el criterio conservador del Almirantazgo Británico. Los constructores montaron muy a disgusto, sus nuevas «cúpulas de cañón», en una fragata, la H. M. S. «Captain», levantando mástiles trípodés para eliminar la interferencia del tiro y reduciendo la altura de su jarcia de maniobra hasta una cubierta especial construída en la parte superior de la torre. Este buque se dió vuelta de campana en un temporal, pereciendo el Capitán Coles. Pero su sueño debía subsistir. En las dos décadas siguientes, las velas y los cañones de banda desaparecieron. El vapor y las torres habían triunfado.

En la primavera de 1807, el Almirante «Jackie» Fisher se presentaba orgulloso ante el Rey Eduardo VII en el puente del H. M. S. «Dreadnought». Acababa de nacer el acorazado moderno, el buque de cañones de gran calibre, cuya construcción comprendía el hecho aceptado de que antes que nada, era el vehículo de artillería más pesada. En contraste con los pre-dreadnoughts, que montaban un armamento mixto, el «Dreadnought» era un buque que tenía dos baterías. Comprendía el mayor número posible de cañones del máximo calibre que estaban reforzados por una batería

secundaria lo suficientemente potente para repeler el ataque con torpedos de los buques de superficie.

Inglaterra y Alemania ingresan ahora en lo que puede llamarse la «carrera político-económica del acorazado» de los años que precedieron a la guerra Mundial. El acorazado había captado en forma definitiva la admiración del público. Pronto se convirtió en un símbolo de fuerza en el mar. Ocupó la atención popular, casi hasta hacer abstracción de los demás tipos de buques. Se le describió como el instrumento que representaba la seguridad nacional. El hombre de la calle aprendió a glorificarlo con ciertos gritos de guerra como «Dos en uno», «varios queremos y no esperamos».

En el inquieto cerebro del incansable Fisher bullía, mientras tanto, un nuevo tipo, el crucero de batalla, un crucero grande y veloz, pero ligeramente armado, que llevase con gran velocidad los cañones de un acorazado. Debía ser un «super-crucero», «un «tra-gra-leguas marino» capaz de perseguir a cualquier incursionista que tratara de amenazar las extendidas rutas comerciales del Imperio Británico. Fué construído ex-profeso para una campaña de la clase de la que tuvo lugar en las Islas Falkland. Y, el triunfo que obtuvo en esa campaña fué sensacional, dramático y total.

Pero la idea de la línea de batalla estaba tan íntimamente adentrada en el pensamiento naval que el crucero de batalla muy pronto cesó de considerarse como un buque de gran radio de acción. Pronto se le incorporó al núcleo de combate, en calidad de «ala volante» de la misma línea de batalla. El Gran Almirante von Tirpitz siguió a Fisher en diseño y en teorías tácticas. Como resultado, las fuerzas de cruceros de batallas inglesas y alemanas crecieron paralelamente. Y se enfrentaron en un combate individual que fué el preludeo del contacto de las fuerzas principales en Jutlandia.

Los años de 1907 a 1914 atestiguaron una violenta competencia no sólo de cantidad siempre creciente de acorazados sino también de potencia individual. Año tras año, se construían cañones mas grandes, protección más pesada, máquinas más potentes y cas-

cos más grandes. En el mismo centro, simulando la fuerza animadora de esta loca carrera armamentista, se hallaba Jackie Fisher «inquieto, inquebrantable y sin remordimiento» como el mismo se jactaba, dirigiendo, infaliblemente y, profetizando una escuela «más moderna y amplia» del criterio naval.

Detengámonos un instante a escudriñar el ánimo de aquellas personas serias que estudiaban la parte económica: los costos. Para hacer que el «Queen Elizabeth» desarrollara 25 nudos era necesario cambiar su instalación de carbón a petróleo. Sin titubeos, Fisher optó por el petróleo, aunque eso significaba dejar de lado en los mismo albores de la guerra una fuente de propio aprovisionamiento de combustible tan importante como fueron los bosques reales para los buques de madera del siglo XVIII. Para que fuera posible resguardar sus propias importaciones de combustible, la fuerza con instalaciones a petróleo tenía que enfrentar mayores tareas estratégicas. Este aumento de tareas, implicaba un aumento numérico de la flota. Se creaba así un círculo vicioso que fué eliminado en forma curiosa reforzando la Gran Flota con una división de acorazados que quemaban carbón. En los años de la pre-guerra, la técnica primaba en el criterio naval. La técnica marcaba el paso en la carrera de construcción. La técnica barría con la moderación y arrastraba al hombre hacia fines imprevistos. Fué así como la técnica naval misma vino a ser un factor de cooperación en la lucha político-económica por la dominación de Europa que culminó con el derramamiento de sangre en la frontera belga, en Agosto de 1914. El hombre había sido atrapado por el inquebrantable engranaje de sus propias maquinarias.

¿Y qué ganó con esto? ¿Cual fué la finalidad de esa batalla de arsenales de la pre-guerra? Algo parecido a un estado de inactividad naval, grandes flotas, tan grandes que los gobernantes titubeaban para adquirirlas y los almirantes para comprometerlas en una acción. Los acorazados se convirtieron en grandes exponentes de la fuerza marítima, que se mantenían alejados de todo peligro hasta el día en que Scheer condujo la Flota de Alta Mar alemana a Jutlandia para reivindicar la marina ante la nación y para

obligar a los gobernantes a aceptar la reiniciación de la campaña submarina. Seguramente que es notorio el contraste entre estos hechos, y los días en que Blake perseguía a los holandeses con todos los acorazados británicos disponibles y en que Nelson entraba en acción con una misma señal ondeando siempre en el mástil de su buque—insignia. «Trabar combate con el enemigo. lo más cerca posible».

Las dilatadas líneas de batalla de la Gran Guerra estaban destinadas a desaparecer en la demovilización general que siguió al tratado de Versalles; 1922 fué una fecha muy significativa en ese casi olvidado período «de gran arrepentimiento» que fué el epílogo de la guerra. Los gobernantes y aún el hombre de la calle no sabían qué hacer con esas enormes flotas construídas y por construir, que sin duda eran consecuencia del caos de la guerra que acababa de terminar ¿Podía haber algo más lógico que reducir esas flotas proporcionalmente, dejando inalterable la cifra proporcional para cada potencia naval?

Así fué hecho. Con un golpe de pluma, la Conferencia de Washington, redujo las listas de acorazados, ateniéndose a las cifras en que las potencias navales estimaban su seguridad. En las flotas principales se dejó 18 unidades, y sólo 10 en la flota del Japón.

El Tratado de Washington fué un hecho tan importante en la historia naval como la derrota de la Invencible Armada por el cañón en las banderas; tan importante como la publicación de la Táctica Naval de Clerk; tan importante como la introducción del cañón y la coraza en la medianía del siglo XIX. Marcó el fin de una era, la época de la competencia naval, para poseer el mayor número de unidades y las más potentes. En 1922, los hombres se vieron obligados a abandonar de improviso un fácil medio de preparación para la guerra, esto es, la creación de material naval y a considerar un método más difícil, el estudio del empleo del material ya creado. ¿Qué es lo que sabemos acerca del uso de las flotas en la actualidad y de los acorazados que aún continúan siendo sus elementos más importantes? Muy difícil es generalizar.

La táctica, o sea el uso de los buques en la acción, depende en gran manera de la estrategia, esto es, la

indole de la campaña de la que esos combates son meros incidentes. Así, por ejemplo, una viva acometida de veloces cruceros italianos armados con cañones de 8'', apoyados desde muy lejos por acorazados, contra un convoy francés del Mediterráneo es una operación muy distinta de el lento y pesado avance de la Flota Americana, de San Pedro a Manila. De hecho, en todos nuestros estudios hay cierta dosis de afectación. Aunque nos ocupemos de los aspectos estratégicos de una campaña hipotética, debemos presuponer la política que regirá esa campaña. Y ninguna conjetura, podemos añadir, está tan llena de apariencia política, como la que supone a la flota británica proyectando incursiones hostiles en aguas del Hemisferio occidental. Pero supongamos, y esta suposición tiene mucho de cierto, que una flota americana se encuentra navegando en las inmediaciones de una fuerza enemiga que tiene aproximadamente el mismo poder. Supongamos también que ambas flotas desean empeñar una batalla decisiva. Imaginemos que se ha presentado la misma situación que, en el siglo XVIII, deseaba fervientemente la oficialidad de los buques británicos cuando al beber pronunciaban el viejo brindis: «un enemigo con deseo de combatir y bastante campo de maniobra». La visibilidad es buena. Hay suficiente día por delante para un combate. Las fuerzas situadas en la avanzada informan haberse producido escaramuzas aisladas. Las fuerzas ligeras avanzan para producir el contacto. Los aviones abandonan las cubiertas de sus portaaviones. Se comienza a llevar a cabo un confuso encuentro en el aire y entre los cruceros.

En esos momentos se recibe en el buque insignia la señal «Acorazados enemigos». Para el Comandante en Jefe esa señal tiene un solo significado. Es su día, el día para el cual ha sido construido su flota, el día para el que se ha entrenado, el día de su justificación final, el día de la acción naval.

Los acorazados enemigos están ya a la vista. Si nuestros propios acorazados no los enfrentan, ellos pueden y deben querer destruir a toda fuerza ligera que se aventure a su alcance. Debe obligárseles a que combatan con unidades semejantes.

¿Pero cómo? Por medio del despliegue, esto es

colocando nuestros acorazados aproximadamente en columna, navegando a un rumbo paralelo al enemigo y haciéndole sentir todo el peso ofensivo de nuestros cañones de gran calibre.

¿Qué es lo que ha dictado el rumbo adoptado? Quizás el despliegue efectuado por el enemigo o tal vez nuestro propio deseo de situarnos en tal forma de cortar su línea de retirada, consideración que determinó el despliegue ordenado por Jellicoe en Jutlandia. Quizás, también, ordenemos el despliegue que nos permita ganar la ventaja del viento y la luz solar; tal vez tomemos en consideración la idea de llevar la acción misma hacia la zona donde se encuentran en acecho nuestros propios submarinos.

Es indudable que una combinación de todos estos factores, nos dictará la determinación que regirá todas nuestras maniobras en el campo de batalla. El momento mismo en que se tenga que hacer la selección será de un dramatismo intenso para el hombre que deba decidir. Su determinación final será un palpito, un acto de conciencia. Será el juicio rápido del ojo entrenado y del cerebro sutil. Será la resolución atrevida del almirante que siente que la victoria se puede obtener navegando a determinado rumbo. Será la especie de selección que hace el corredor de bolsa avezado, en el confuso mercado de valores cuando se juega una fortuna, cuando se oye el clamor de cien voces y de cien cotizaciones y así, y con todo, él debe adoptar una sola decisión y jugarla hasta la última carta.

Ya se ha elegido el despliegue. Los acorazados acaban de formar no tanto haciendo una columna regular, siguiendo cada uno la estela de su matalote de proa, sino en pequeñas columnas de divisiones, lo suficientemente espaciadas para evitar interferencias. Ahora marchan a toda velocidad. Los piques de los proyectiles principian a elevar columnas de espuma, a lo largo de la formación. El jefe de los acorazados ha empeñado la acción ¿Cómo puede hacer que lo que se inicia en un duelo artillero equilibrado se convierta en una victoria decisiva? ¿Cómo puede producir mayores daños que los que su fuerza recibe?

Imponiendo su alcance, si todavía puede hacerlo. Pero aumentar o disminuir la distancia para conseguir

el alcance apropiado, presupone un margen de velocidad considerable. Tratándose de formaciones que corren prácticamente a la misma velocidad sólo un golpe de fortuna puede hacer, que se encuentre capacitado para conseguir su alcance. Una salva en blanco tal vez, o quizá el impacto de un torpedo sobre una hélice. El que saca más provecho de las contingencias es el que se llevará la victoria.

Se obtendrá una ventaja considerable maniobrando de manera que el enemigo quede del lado iluminado por el Sol. Pero aquí hemos supuesto también que nuestros acorazados han conseguido esa ventajosa posición.

Hubo una época en que el mayor volúmen de fuego se imponía en el campo de batalla. Si uno revisa las acciones de las fragatas en el año 1812, encontrará que la victoria correspondió a aquellos que, maniobrando mejor concentraban el fuego de sus bandas sobre el enemigo presentado de proa o de popa, barrían sus cubiertas, destrozando su arboladura y los dejaban inertes, ante un volúmen de fuego que estaban incapacitados para devolver.

En la serie de combates que ocurrieron con posterioridad a Trafalgar, impera también esta doctrina. «Fué una maniobra individual de cada buque (escribe Baudry en *The Naval Battle*) que colocó a los ingleses a tiro de pistola de las popas de sus enemigos. Fué una maniobra que permitió efectuar abrumadoras salvas cuyo eco trágico repercutió en la prensa francesa y resonó para los ingleses como un toque de campana a rebato, motivando el alegre dicho: «los enfilaron y los barrieron».

En nuestros días no se conoce en la táctica de combate de los acorazados un golpe de gracia tan contundente como fué la salva de enfilada. La destrucción del buque cuando estaba presentado de proa o de popa, pertenece al pasado por la sencilla razón que, en la actualidad, los alcances se miden por miles, no por cientos de yardas.

Tampoco podemos estar esperanzados en adelante, sino como un medio de obtener una ventaja temporal, en aquella maniobra de «barrer la T» que dió la victoria a Togo en Tsushima. En la actualidad

las formaciones de combate son más cortas que lo eran en 1905. En cambio, los alcances son mucho más grandes. Tampoco podemos confiarnos por más tiempo, en la aparente ventaja que Jellicoe obtuvo con su despliegue cruzando la proa de los alemanes en Jutlandia. Scheer nos enseñó «la contramarcha», media vuelta de los buques simultáneamente. El acorazado no está en adelante ligado a la formación. Hemos abandonado ya la era de combatir en columna. Y hemos ingresado a la era de las fuerzas de batalla que tienen gran amplitud de maniobra. En este conjunto táctico moderno y más vasto, el pequeño grupo de los acorazados, se ha convertido en una especie de grupo móvil de cañones de gran calibre.

La distribución de nuestro volumen de fuego y el ángulo bajo el cual determinamos recibir el del enemigo son factores tácticos que podemos explotar a voluntad.

Si tenemos superioridad numérica, eludiremos el combate individual. Y aún cuando el número de acorazados de que dispongamos sea igual al del enemigo, podemos si así es nuestro deseo, concentrar el volumen de fuego de dos de nuestros buques contra uno solo del enemigo.

Nuestra concentración ficticia será hecha por supuesto a expensas de una concentración opuesta de los buques enemigos que dejamos libres de castigo. ¿Que se gana con esto? La ventaja de provocar el daño, de buscar una ruptura de la formación enemiga; la ventaja del boxeador que arriesga recibir un golpe que tendrá por resultado bajar la guardia del adversario.

Pues, en el momento que el acorazado, al igual que el peso pesado principia a aflojar, es cuando su enemigo puede aprovechar mejor su ventaja hasta conseguir ponerlo fuera de combate.

Si, mientras que sacamos partido del poder ofensivo de nuestros cañones, dirigiendo salvas que hieran perpendicularmente las corazas del enemigo, podemos absorber su castigo, pronto obtendremos la apetecida brecha que nos conducirá a la victoria. ¿Cómo se consigue esto? Haciendo menos rígida la formación de los acorazados. En esto radica, quizás, el paso más avanzado de la táctica de los acorazados, conseguido desde

la guerra. Tal vez esta sea la solución moderna del antiguo problema, consistente en saber cómo emplear el principal instrumento de combate naval, no en una acción equilibrada y estéril, sino para obtener una victoria aplastante y decisiva. La gran línea de combate de Jellicoe se despidió de los alemanes en Jutlandia en forma parecida a la de Byng de los franceses en Minorca. En ambos casos, la rigidez táctica del momento impidió que una flota verdaderamente superior sacase provecho de su superioridad. En Jutlandia, reviven las vacilaciones del siglo XVIII, haciendo presa mortal de los costosos buques que eran verdaderos exponentes de la técnica moderna. Tal vez si dando más soltura a la formación dentro de los límites de un apoyo mutuo, así como Clerk lo aconsejó y Nelson lo puso en práctica en Trafalgar, podremos encontrar de nuevo la característica nelsoniana. Quizás el éxito puede estribar de nuevo en el abandono de la impecable columna y su remplazo por un grupo ondulante de fortalezas acorazadas que formarían el bastión amurallado del círculo de 12' del Trafalgar del mañana.

Tal la historia del acorazado, desde los días de la galera impulsada a remos, pasando por las fallas y triunfos de la vela, hasta las formaciones de combate de la última guerra, representando cada paso de su evolución el mismo esfuerzo de la civilización industrial moderna. Durante siglos, los buques y las armas han sido tan fuertes o tan débiles como los oficiales que las utilizaban.

Encontrándonos como estamos, en el umbral de una era de renovada competencia en la construcción de acorazados, será conveniente recordar que no hay fundamentos en el pasado para mostrarnos que una victoria fácil haya sido obtenida, sea por el número, o por la fuerza individual de cada buque. Para que el futuro no traiga simplemente la intensificación de entusiasmo técnico puro, que creó las formaciones de combate del año 1914, sin dar una idea definida de su empleo, recordemos que, la época dorada de la historia naval no fué la época de las grandes flotas, sino más bien, la época de los más grandes jefes. Nelson se contentaba con «el espléndido tipo..... de 74 cañones». Combatiente a la vez que hombre de mar,

él emplea sus buques en la misma forma que un industrial atrevido emplea su capital, mientras que el avaro lo atesora. Napoleón, genio de la acción terrestre, neófito en el mar, creyó que la solución era aumentar el número y su armamento. «contemplando los asuntos navales a través del prisma desviador de la aritmética pura.» Falló porque no hubo nadie que pudiera manejar la flota que él había creado.

Sin duda alguna, se debe dar al jefe un instrumento adecuado para su misión; pero que sea adecuado, no significa, en modo alguno, aquella imposible preponderancia con que sueñan los técnicos. La guerra en su sentido más elevado, es arte, nó ciencia. El oficial de marina debe emplear las herramientas que crea la ciencia. De todas estas, la más poderosa y la más conocida es el acorazado. Sin embargo, esta misma unidad demostrará que es una arma muy pobre a menos que se le emplee con el talento de un artista.



DIRECCION CABLEGRAFICA



LO ESENCIAL
MARINA
AVIACION

NINGUN PEDIDO ES MUY PEQUEÑO.
NINGUN PEDIDO ES MUY GRANDE.

Inter-Continental Trade Co.

OFICINA DE LIMA

Representantes autorizados de fábricas
americanas para pedidos directos.

EDIFICIO WIESE 516 - TELEFONO 32205
CASILLA 2657



Memorias Navales del Almirante Roger Keyes

CAPITULO VI

LORD FISHER EN EL ALMIRANTAZGO

Visita a la Patrulla de Dover.—Cooperación con el Ejército en la Costa de Bélgica.—Visita a las Flotillas de Submarinos.—Renuncia del Principe Louis de Battenberg.—Lord Fisher es nombrado Primer Lord Naval.
Pérdida del «D-5».—Correspondencia con Lord Fisher.

En los últimos días del mes de Octubre, se me ordenó visitar todas las flotillas de patrullaje para conferenciar con todos los Almirantes e informarlos de las actividades de los submarinos, especialmente, de las medidas a adoptar en el supuesto de un raid de los buques enemigos o de intento de invasión. El 23 de Octubre fuí a Dover para encontrar al Contralmirante Hood, (Jefe de la nueva patrulla de Dover) pero este jefe había salido para Bélgica, por lo que tuve necesidad de utilizar un destroyer para dirigirme al puerto donde él se hallaba. El Contralmirante Hood tenía izada su insignia en el «Cruzer», que era un destroyer de la clase «Tribal», que en ese instante efectuaba el bombardeo del ala derecha del Ejército Alemán, así como toda su fuerza naval, compuesta por dos monitores de muy reducido calado, comprados al Brazil, mientras se construían, el «Brilliant» y el «Sirius», dos viejos cruceros de segunda clase, dos buques-avisos de tipo anticuado, un torpedero de río (¡construido durante la Guerra de Crimea!) y algunos viejos destroyers ingleses y franceses. Todos estos buques disparaban sus proyectiles contra las trincheras alemanas, por encima de las dunas de arena. Los alemanes tenían un globo-salchicha cautivo, y los aliados un globo esférico, para la observación del tiro recíproco. El combate era muy activo (o parecía así en aquellos días) pudiéndose observar perfectamente el estallido de nuestros proyectiles shrapnells sobre las

trincheras enemigas. El tiro de los alemanes no era tan intenso como el nuestro y de relativa eficacia. El Contralmirante Hood, enarbolando su insignia en el buque almirante, se encontraba, por supuesto, en la primera línea, dirigiendo el combate; ese jefe me dijo que creía que era quizá absurdo disparar miles de proyectiles sobre ningún blanco definido, de acuerdo con las informaciones propias, — pero los mensajes radiotelegráficos recibidos de una estación transmisora naval, que funcionaba en un camión y las señales de Newport, repitiendo mensajes telefónicos del globo cautivo, pleróricos de satisfacción y de alabanza, hacían suponer que se estaba disparando con eficacia.

Todo lo que ví fué muy interesante y me hizo recordar un incidente que ocurrió diez años antes, cuando era Capitán de Fragata y desempeñaba un puesto en el Servicio de Informaciones de la Marina. Por esa época, (1903-1904) estaba encargado de la sección que tenía que tratar las cuestiones referentes a la Guerra Ruso Japonesa, e informé del empleo hecho por los Rusos y Japoneses, de buques anticuados en condiciones similares, en las proximidades de Puerto Arturo, por lo que el Príncipe Louis de Battenberg, Director del Servicio de Informaciones Navales, teniendo en cuenta esta información y con gran criterio, examinó la posibilidad de utilizar nuestros buques de guerra anticuados, cuando fuera necesario, en una misión semejante. El Primer Lord Naval opinó, que tal situación no se presentaría jamás en cualquier guerra del futuro, en la que tuviera que intervenir Inglaterra.

Después de visitar Dover, fuí a Chaltam para proponer al Comandante en Jefe, que estaba en Nore, el cambio de recorrido de algunos buques de la patrulla local y después fuí a Newcastle para conferenciar con el Almirante Jefe de Patrullas, que enarbolaba su insignia en el «St. George», e inspeccionar los submarinos cuya base era el buque-madre «Alecto». Mientras estuve en Newcastle, visité un buque-madre de submarinos, que se estaba terminando para la Marina Rusa, cuando se inició la guerra. Como ese buque no podía ir al Mar Negro ni al Báltico, recomendé al Almirantazgo su compra, para que sirviera como

buque-madre de los nuevos submarinos, que entrarían en servicio rápidamente. Esta sugerencia fué aprobada y el nuevo buque-depósito, poco tiempo después, fué a Harwich, donde ya estaba el «Maidstone», siendo de gran utilidad para la flotilla de submarinos de Alta Mar, hasta el final de la guerra. A continuación me dirigí a Leith, para inspeccionar los submarinos que actuaban en el Firth of Forth y después regresé a Londres, llegando a esa ciudad el 28 de Octubre. Al día siguiente supe la renuncia del Príncipe Louis de Battenberg.

El Príncipe Louis era un verdadero «hombre de mar» y un competente Comandante en Jefe, tan bueno como el mejor que pudiera haber habido en la Marina Inglesa; tenía el don de hacer resaltar las buenas cualidades de los Comandantes subordinados aprovechando de todas las oportunidades para ejercitarlos en el Comando de sus divisiones, durante los ejercicios y maniobras, lo cual era de gran importancia para aquellos jefes que anhelaban llegar a los más altos puestos de la Flota.

Conservo un recuerdo impercedero de gratitud, por el estímulo y atenciones que recibí de este Jefe, cuando fuí Comandante subordinado de uno de los buques de su Escuadra.

La dimisión del Príncipe Louis, con fecha 28 de Octubre, es un asunto arduo para escribir al respecto. En la «Historia Oficial de la Guerra (1) se escribe lo siguiente:

«Teniendo en cuenta la creciente campaña de la «Prensa contra los Alemanes y sus descendientes, el «Príncipe Louis de Battenberg creyó que era su «deber renunciar el puesto de Primer Lord Naval».

Lo anterior no es el epitafio adecuado que merecía este excelente Almirante, que había hecho tanto por la Marina, responsabilizándose con el Primer Lord, en todo lo referente a la movilización y disposiciones de la Flota, en víspera de la Guerra.

Winston Churchill, en su obra «World Crisis, 1911-1914», es más justo, pues, después de tratar de la cruel persecución que él sufrió, en la forma más vil, de los escritores anónimos, escribe lo siguiente:

(1)—«Operaciones Navales', Vol. 1, pág. 246.

«Yo no fuí, por supuesto, sorprendido, cuando al finalizar el mes de Octubre, el Príncipe Louis de Battenberg me pidió ser relevado del puesto que desempeñaba en el Almirantazgo. La encomiable dignidad con que hizo ese sacrificio y aceptó su separación de la Armada, como injusto pago de los brillantes y leales servicios que había prestado a la Nación Inglesa, fué digna de un Jefe de Marina y de un Príncipe».

A continuación repito unas líneas de una carta que me escribió el Príncipe Louis en esa ocasión.

«Estoy profundamente agradecido por su exquisita atención y delicadeza, en este instante, el más amargo de mi vida».

«La confianza de mis compañeros de armas tiene para mí un valor inestimable».

Cuando se anunció que Lord Fisher reemplazaría al Príncipe Louis, todo el personal de la Marina esperó los grandes cambios que se producirían inevitablemente, pues Lord Fisher era un buen amigo de aquellos oficiales que se habían desempeñado con eficiencia bajo su Comando directo y como algunos de ellos habían sido quizá postergados, era llegado el instante de su nombramiento a los puestos importantes de la Armada.

Aquellos que se habían atrevido a diferir de opinión con él, debían, por supuesto, ser eliminados o desplazados. Lord Fisher no hacía secreto de sus antipatías, e inició, sin vacilaciones y con alarde, el cumplimiento de su plan de venganzas implacables, del cual no salvaría ninguno de los sindicados. Así, fué muy severo, por motivos que ignoro, con el Almirante Sturdee, siendo esa enemistad muy antigua. También, Lord Fisher tenía alguna razón para no estar satisfecho conmigo, después de haber tenido la temeridad de expresarle mi punto de vista respecto a los submarinos (1). De modo que, tanto yo como Sturdee debíamos ser eliminados a la brevedad. Pero el programa de Lord Fisher fué anulado por la oposición del Primer Lord, quien no estaba dispuesto a dejarle libertad para llevar a cabo su venganza y eliminar a sus víctimas de cualquier modo, hasta que se encontrara algún puesto apropiado para ellos.

Felizmente para Sturdee, en esos días se necesitaba

(1) —Ver páginas anteriores - Cap. II

un Comandante en Jefe para los dos Cruceros de Batalla que habían sido preparados apresuradamente para perseguir a la Escuadra de Cruceros de Von Spee; cinco semanas después de zarpar esos buques, el Almirante Sturdee alcanzaba un espléndido triunfo en la batalla de las Islas Falkland, quedando inscrito su nombre con gloria en los anales de nuestra Historia Naval.

Lord Fisher, resolvió mi caso con la energía y rapidez que lo caracterizaba, pues inmediatamente que se hizo cargo del puesto, ordenó a cierto oficial que desempeñaba el Comando de un Crucero en el Mar del Norte, que se presentara en el Almirantazgo, sin esperar el relevo, no guardando secreto de que ese oficial debía reemplazarme tan pronto como yo pudiera ser cambiado de puesto y mientras tanto fué designado como uno de los ayudantes de Lord Fisher. Dos días después, recibí una citación para ir a Harwich, con mi ayudante técnico Addinson, para concurrir a una reunión, presidida por Lord Fisher, con asistencia de todos los principales Almirantes de la Armada.

Lord Fisher abrió la sesión exponiendo sus designios respecto a las futuras construcciones submarinas y dando frente al Superintendente de Contratos dijo, que deseaba suprimir los trámites dilatorios y la lentitud en los procedimientos utilizados, y que necesitaba urgentemente submarinos y no contratos; que los submarinos se podían construir y terminar en ocho meses y que si eso era imposible, se haría el *hara-kiri*. Mi ayudante técnico Addinson, que estaba sentado cerca de donde yo estaba, replicó, en voz baja, pero que creo oyó Lord Fisher: «¡Ahora ya sabemos cuanto tiempo tiene de vida!» Yo me sonreí, demostrando seguramente incredulidad, pues lo expuesto parecía absurdo; anteriormente, no se había podido conseguir que los submarinos fueran terminados antes de los dos años y medio, por los astilleros de Vickers y Chatam Dockyard. Lord Fisher me fulminó con la mirada y dijo: «Si alguno trata de frustrar mis planes y no está de acuerdo conmigo, sería conveniente que se hiciera también el *hara-kiri*».

En aquella época yo era algo belicoso y esa noche (3 Noviembre) dirigí una comunicación al Primer Lord, que comenzaba así:

«Primer Lord Naval. En vista de vuestras obser-»

«vacaciones de esta mañana respecto a la importancia»
«vital de proveer el mayor número de submarinos en»
«el menor tiempo posible, sin reparar en los gastos y»
«eliminando los trámites dilatorios, propongo que como»
«primera medida se debe tratar de acelerar la cons-»
«trucción de los submarinos ya en gradas».

A continuación exponía la forma de conseguir los resultados propuestos e incluía una relación de los buques en construcción, con las fechas de entrega según contrato, de acuerdo con los procedimientos en vigencia. Además, remití una lista de todos los submarinos que habían sido incorporados durante los cuatro últimos años, que yo había desempeñado la Jefatura de este Servicio, cuyo número alcanzaba solo a 21, a pesar de todos nuestros esfuerzos para acabar con el monopolio y otras restricciones; también iba anexo un folleto que había hecho imprimir para mi sucesor y para el nuevo Tercer Lord Naval, cuando se trató de mi nombramiento al «Tiger», que quedó sin efecto.

El oficio enviado al Primer Lord Naval era una reiteración y amplificación de la respuesta que le diera a Lord Fisher, cuando me preguntó, no hacía cuatro meses, «porque no teníamos más submarinos». Yo sabía que él había criticado mi actuación en la Jefatura del Servicio de Submarinos y deseaba demostrarle que no estaba arrepentido de lo que había hecho, sino por el contrario muy satisfecho, y listo para regresar a mis cañones o donde me nombraran, pero con todos los honores. Lo anterior, puede parecer algo falto de tacto, pero estábamos desgraciadamente en tiempo de guerra y según mi opinión, esa era la única forma de hacerme oír, aunque podría ahora estar avergonzado de haber pretendido cancelar así mi cuenta con Lord Fisher. Por supuesto, que no obstante que el Primer Lord había hecho los preparativos para mi cambio de puesto, no podía interferir conmigo en lo relativo al movimiento de los buques bajo mi comando, por lo que regresé a Harwich a esperar los acontecimientos.

Mientras tanto, en el transcurso de la semana fui informado por el Secretario del Primer Lord y por dos amigos íntimos de él, que también eran míos, de lo que había sucedido respecto a mi futuro en esos días. A uno de éstos, Lord Fisher había declarado lo siguiente: «Si

«ese joven (Churchill) que escribe todo con tinta roja (1) «erce que puede hacer lo que quiere en el Servicio de» «Submarinos, está muy equivocado, pues yo apelaré al» «Gabinete, y a otro amigo mío le dijo: «¡Por que no de-» «jan navegar y combatir a Keyes en la misma forma que» «lo hace Tyrwhitt!». Lo anterior era muy significativo para mi. Ya he mencionado, que mediante una orden escrita del Almirantazgo, se me prohibió terminantemente salir mar afuera en un *destroyer*, denegándose, también mi pedido de un *Cruceiro*. Es cierto, que yo olvidé esa orden dos o tres veces, pero ella estaba escrita y había que cumplirla; pero desde ese instante consideré anulada la orden y me sentí libre, preparándome para aprovechar de la primera oportunidad y gozar de la frescura del aire de mar en la Bahía de Heligoland. El espíritu se reconforta e inspira, respirando el aire puro de alta mar, sobre todo después de haber vivido en el ambiente especial y deprimente del Almirantazgo, en el cual parece que se aprecia únicamente los peligros y las dificultades de cualquiera empresa, en lugar de los resultados finales por alcanzar.

El 3 de Noviembre, algunos buques de guerra de superficie del enemigo, efectuaron el primer raid a nuestras costas y un cañonero y dos *destroyers* anticuados escaparon milagrosamente de ser destruidos, en las proximidades de Gorleston. Los submarinos «D-3», «D-5» y «E-10» que se encontraban en Gorleston, para ir los dos primeros a la Bahía de Heligoland y el último al *Kattegat*, zarparon inmediatamente que se conoció la presencia del enemigo, pero, desgraciadamente, el «D-5» chocó con una de nuestras propias minas y se hundió, muriendo casi toda la dotación.

Sino fuera bastante conocido, vacilaría para mencionar lo que sucedió con nuestras minas submarinas, cuando recién se iniciaron las hostilidades, muchas de las cuales fueron fondeadas, con demasiado *feu de joco* o rompieron el cable de fondo y flotaron en la superficie del Mar del Norte, después de cada temporal o garrecaban en los movimientos de las grandes mareas hasta que se fondeaban en menor profundidad. Lo único satisfactorio a ese respecto, que se constató varias veces,

(1)-Churchill utilizaba unicamente la tinta roja, mientras que Lord Fisher empleaba la tinta verde.

fué que el dispositivo de explosión de las minas no funcionaba felizmente para nosotros, a pesar del choque del buque con la mina. Pero el «D-5» no tuvo suerte y esa vez la mina hizo explosión. El Comandante de este buque, Tnte. Comd. G. Herbert, que era uno de los mejores submarinistas informó que cuando el buque navegaba en superficie a la máxima velocidad posible, en dirección hacia donde se oía el ruido de los disparos de cañón, fué cho-cado en la banda de estribor a popa, por una mina, que hizo explosión, hundiéndose el submarino con toda rapi-dez, en menos de un minuto y quedando con vida el Comandante Herbert, cinco o seis hombres de la dota-ción que se encontraban en la cubierta y unos cuantos tripulantes más que lograron escapar del buque antes del naufragio. Debido al estado del mar, únicamente se salvaron aquellos que pudieron mantenerse a flote en esas condiciones, siendo Herbert uno de ellos, hasta que los recojió un buque pesquero.

Fué de gran trascendencia la violenta y amplia transformación que llevó a cabo Lord Fisher, en el Ser-vicio de Administración de la Marina, en el Almiran-tazgo y en casi toda la Armada. El retiro de este Jefe, cuatro años antes, había sido recibido por lo general, con muestras de satisfacción, pero ahora yo no podía conser-var esa idea, cuando estábamos empeñados en una en-carnizada y cruel guerra en la que su destacada perso-nalidad e ilimitada energía, dedicada a la producción de *material*, unida a la visión, decisión y espíritu de empresa de Winston Churchill — único responsable del reingreso de este Jefe — podrían ser de infinito valor para la con-ducción de la guerra.

Mientras esperaba en Harwich conocer el futuro sobre mi destino, escribí en mi diario, el 4 de Noviem-bre, lo que sigue:

«Presiento que la reincorporación de Lord Fisher»
«será beneficiosa para la Nación y que ahora recién se»
«hará la guerra como es debido, siendo eso lo único que»
«interesa y de lo que yo debo preocuparme cualquiera»
«que sea mi futuro destino».

A los siete días, aproximadamente, de duda respecto a mi futuro, recibí la siguiente comunicación de Lord Fisher, que me fué entregada por un emisario:

«Querido Keys. Ayer he finiquitado los detalles»

«para apresurar la terminación de los 20 nuevos sub-»
 «marinos cuya construcción ha sido ordenada y tanto»
 «yo como el Primer Lord estamos de acuerdo, en uti-»
 «lizar el buque-madre «Hall» para nuestros submarinos.»
 «El Primer Lord ya lo ha bautizado, pero no recuerdo»
 «cual es el nuevo nombre; también desca inspeccionar»
 «los submarinos que se construyen actualmente, para lo»
 «cual sírvase relevar a Addinson de esa labor. El «Hall»
 «será recibido en Graven. Es todo lo que tenía que co-»
 «municarle. Las órdenes serán entregadas por Graham»
 «Greene».

Le escribo apresuradamente. Suyo.

Fisher.

8|11|14

«¡No tengo absolutamente ningún prejuicio respecto»
 «a Ud.!, pues si así hubiera sido ya lo habría sabido;»
 «así como sucede con otras cuestiones todavía no he»
 «comprendido perfectamente ¿cual es la razón porque»
 «nuestros submarinos no atacan al enemigo con mayor»
 «frecuencia que lo que hacen los submarinos enemigos?»
 «Pero ya tengo cerca de mí uno que me informa conve-»
 «nientemente como Jefe del Estado Mayor (1), de mo-»
 «do que estoy enterándome rápidamente de todo lo que»
 «me interesa. Luego, *ahora actuaremos con más seguridad*».

Mi respuesta fué la siguiente:

«Querido Lord Fisher. Muchas gracias por los tér-»
 «minos de su comunicación. Estoy muy satisfecho de»
 «saber que no tiene Ud. ningún prejuicio respecto a»
 «mi persona, porque no me hago ilusiones en caso con-»
 «trario. Debe confesarle que yo creí que su presencia»
 «al frente de la Marina podía significar mi cambio de»
 «puesto, pero lo mismo que sucede a otros que pueden»
 «haber tenido discrepancias personales, yo ahora estoy»
 «contento, porque comprendo, que ello significa *que*»
 «*actuaremos juntos con más seguridad*, haciendo la guerra»
 «como se debe, que es la única cuestión que interesa;»
 «además, si yo soy trasladado a otro puesto ya no po-»
 «dría actuar sino como un espectador, sin esperanza de»
 «tener la oportunidad de probar mi suerte frente al ene-»
 «migo y demostrar que Ud. hizo bien al ascenderme hace»
 «nueve años».

(1)—El Contralmirante H. Oliver había reemplazado al Vicealmirante Sir D. Sturdee.

Yo deseaba que él constatará, de que yo no había estado conforme con mi cambio de puesto y de que no tenía ningún temor y era capaz de servir bajo su comando directo.

Unos cuantos días después, encontré a Lord Fisher en un pasadizo del Almirantazgo y sonriendo se acercó hacia donde yo estaba, me cojió por las solapas del *dollman* y con tono de voz muy amistoso me dijo: «He recibido su simpática comunicación» y a continuación agregó, que debía verlo siempre que yo viniera al Almirantazgo e informarlo convenientemente de todo.

Yo creo que debido a otras influencias de las que conservo siempre el mejor recuerdo, fué posible que yo pudiera actuar junto con Lord Fisher, quien tenía maravillosas condiciones de organizador, a tal punto que no es exagerado afirmar que ha sido uno de los mas grandes productores de *material*, en la historia del Imperio. Lord Fisher no tuvo necesidad de hacerse el *hara-kiri*, pues todo funcionó de acuerdo con sus deseos y órdenes, bajo el influjo de su potente personalidad. Una vez aprobado el programa de acción de Lord Fisher, fue llevado a cabo inmediatamente sin importarle nada ni nadie, hasta que se produjo el antagonismo con Churchill.





Los dos secretos del "Normandíe" Su casco y sus hélices

(Traducido de "Réalités Françaises")

Parece que ya se ha dicho todo acerca del «Normandíe»: su lujo y el gusto de sus instalaciones, sus disposiciones de seguridad han sido objeto de innumerables artículos.

Se ha hablado igualmente de sus excepcionales cualidades náuticas pero haciendo simplemente alusión a la originalidad del diseño de su casco y de sus hélices.

A este respecto, sólo los técnicos han podido encontrar hasta aquí los detalles en las revistas especializadas, pero no es imposible hacer en esas exposiciones, explicaciones sencillas que den una idea de lo que son los dos grandes secretos del «Normandíe».

La aplicación de una fórmula revolucionaria para el casco.—Si el «Normandíe» desarrolla una velocidad superior a la de los otros trasatlánticos actualmente a flote, este progreso es debido no al sacrificio de varios miles de toneladas más de petróleo quemadas en sus calderas, sino sobre todo a una mejora técnica de la cual ha sido dotada el buque y que resulta de la reducción de su resistencia a la marcha.

Si a una gran velocidad debe estar unida una gran capacidad de transporte, y si los pasajeros deben gozar de la mayor comodidad imaginable, se concibe que el «Normandíe», que transporta 2200 pasajeros y 1340 hombres de tripulación, deba necesariamente tener grandes dimensiones.

Ahora bien, la gran complejidad del problema de la elección de las dimensiones de un buque, reside en que cada uno de los elementos que constituyen el desplazamiento es función de los otros, y en que toda modificación del uno influye inmediatamente sobre todos los demás.

Lo esencial en el proyecto de un buque es obtener la velocidad deseada con una potencia motriz lo más reducida posible, de manera de poder utilizar comercialmente el resto del peso disponible y poder trasportar este peso de carga al flote mínimo.

Se puede obtener un mismo desplazamiento con dimensiones lineales muy diferentes, y lo importante está en encontrar las mejores relaciones entre estas dimensiones: eslora, manga y calado, para que la resistencia a la marcha sea un mínimo. (Antiguamente se creía que se podía obtener más fácilmente esta reducción, afinando el casco lo más posible, es decir, adoptando la mayor eslora con una manga pequeña).

Una vez fijadas de ese modo las dimensiones, es preciso ver si la resistencia a la marcha no sobrepasa la cifra prevista y determinar definitivamente la potencia necesaria que hay que adoptar para el aparato motor, de manera que el peso que quede disponible permita embarcar a éste.

En 1929, cuando se comenzó el estudio de los proyectos del nuevo paquebot «Super Ile de France» uno de los mejores métodos para la determinación de las formas de carena era el de Taylor, que ha servido desde luego para determinar el primer plano de formas.

Las pruebas del primer modelo así establecido fueron hechas en 1929 en el estanque de carenas en París y se constató que la resistencia del remolque a la velocidad de 30 nudos, se elevaba a 6 k.g 74 por tonelada de desplazamiento.

El método Penhoet obtiene una primera ventaja.— Hasta el año 1930, los astilleros de Penhoet habían seguido haciendo numerosas pruebas operando con modelos contruidos según trazos hechos por infinidad de métodos. Se pudo reducir la resistencia de remolque a 6.kg. 03 por tonelada de desplazamiento, obteniendo así una ventaja de 10,5 % con respecto a las formas «Taylor».

Pero las pruebas del modelo deducido por el método Taylor permitieron constatar que cuando dicho modelo marchaba a gran velocidad, levantaba en la proa una ola enorme que corría por el costado de la proa y que alcanzaba una gran distancia por los dos lados del casco. Esta ola levantada en aguas tranquilas por un buque en marcha a gran velocidad, es inevitable; pero lo impor-

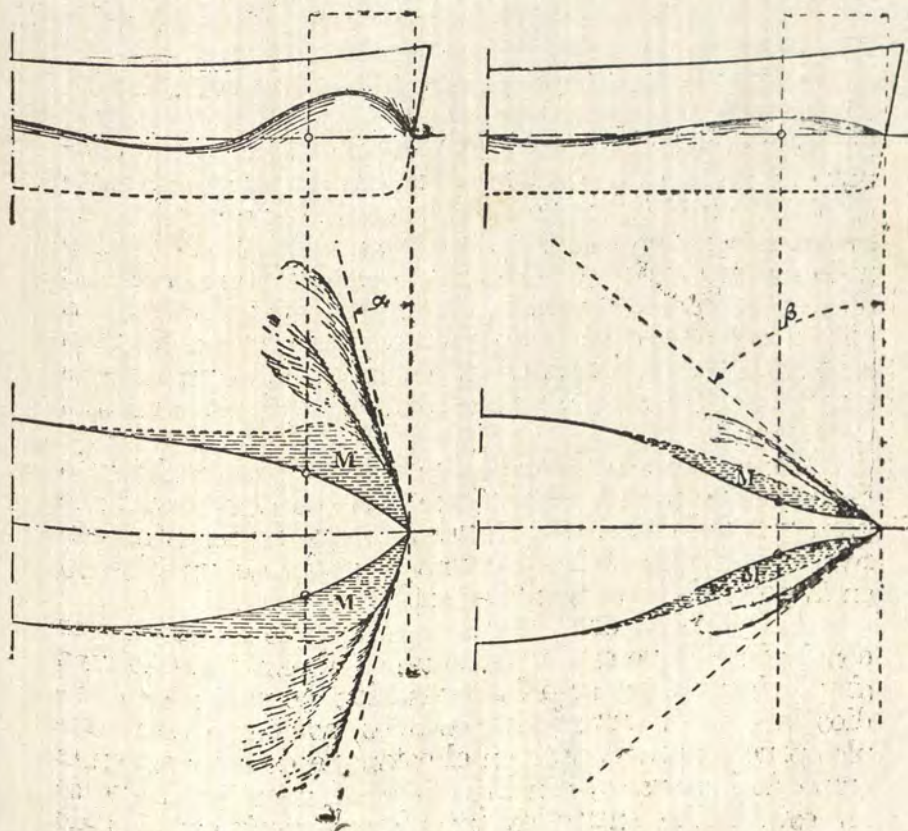
tante es la amplitud de esta ola que atestigua una mayor o menor cantidad de energía perdida; y como la única fuente de energía que anima al buque es su aparato motor, se llega finalmente a la conclusión de que es la potencia de este motor la que es absorbida en gran parte por las inevitables olas satélites.

La forma de «Y».—Ahora bien, la importancia de estas olas podía ser considerablemente disminuída y la pérdida de energía se resultaba reducida, por consiguiente, adoptando una forma de carena trazada según el método Yourkevitch, caracterizado por líneas de agua netamente huecas en proa en sitio determinado.

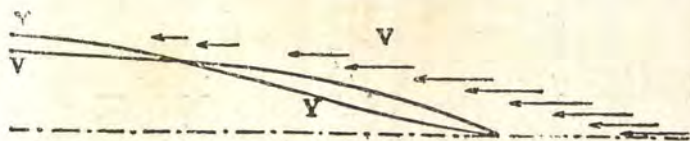
En lugar del vaciado habitual de las cuadernas de proa en forma de «V», las paredes de este trazado en

«Perfil en V»

Perfil en «Y»



forma de «Y» son sensiblemente verticales a la flotación. A la altura de la cubierta superior, las cuadernas toman una desviación suficientemente grande para botar las olas de lado y darles una dirección tal que ya no puedan venir a inundar las cubiertas en proa. En cambio, cerca de la quilla los pies de las cuadernas están dilatados en forma de bulbo para compensar el desplazamiento reducido en la flotación y para asegurar así una flotabilidad suficiente a proa. Este bulbo desaparece gradualmente para tomar en seguida la forma de «U» de las cuadernas situadas más hacia popa: mientras que la concavidad de la flotación absorbe de cierto modo la ola de proa, el



Resistencia del agua para las formas «V» e «Y».

bulbo guía por el contrario la corriente de agua para llenar el seno de esta ola. En definitiva, la prueba del modelo «Y» en el estanque ha demostrado que el perfil de la ola se encuentra considerablemente achatado y estirado en su largo: como el ángulo de divergencia de las olas en proa está considerablemente disminuído, las olas vienen a bordear el casco para desaparecer en seguida rápidamente. La forma de la ola ha tomado un aspecto muy diferente del que presentaba con las formas usuales de carena.

Con el modelo «Y» se ha podido bajar la resistencia de remolque a 5 kg, 70 por tonelada de desplazamiento para una velocidad de 30 nudos, lo que representa, con respecto al método Taylor una ventaja de un 15,5 % en la potencia y de 1,5 nudos en la velocidad.

La ejecución de la fórmula.—Hay que reconocer por consiguiente, que este trazado no es el resultado de una simple inspiración sino la coronación de pacientes estudios laboriosos durante largos años, así como de múltiples pruebas practicadas en el estanque de carenas, en el curso de las cuales, con la colaboración estrecha que se ha establecido entre los ingenieros experimentados de

Penhoet, estas formas han sufrido una evolución progresiva para llegar a la óptima definitiva. Lo esencial de este método es que él constituye la primera solución racional que determina la forma de carena en función de la velocidad que ella va a tener.

Se ha establecido de ese modo, que ahuecando la flotación por el través del centro de presión de la masa de agua lanzada por el buque para abrirse paso, la resistencia a la marcha queda infaliblemente reducida. Cuanto más grande sea la velocidad, tanto más hacia popa habrá que llevar esta concavidad. De allí, que la forma que para el «Normandie» es la mejor, no lo será para otro buque que navegue a una velocidad diferente.

El mecanismo de la acción de las formas ahuecadas hacia proa es bastante claro: para avanzar, el buque deber cortar el agua con su proa y separarla en seguida del costado para abrirse paso. Es por consiguiente, en proa donde se produce el primer choque de la carena contra el agua inmóvil, y es allí donde son más fuertes las reacciones hidrodinámicas. Si el ángulo de la flotación con el plano diametral del buque es pequeño allí, la masa de agua resbalará a lo largo de la pared sin dar lugar a una gran componente de resistencia en el sentido del movimiento. Este punto ha sido siempre bien comprendido y explicado, de allí la tendencia habitual a dar a la proa de los buques rápidos la forma de una hoja de cuchillo, pero se creía que lo esencial era la de no obligar en seguida a la ola a abrirse ampliamente a los costados para dar paso al buque, he ahí por qué la manga de los buques debía ser lo más pequeña que lo permitiera la estabilidad. Ahora bien, se ha demostrado que es posible obligar a las corrientes líquidas a contornear el casco aún cuando éste sea muy ancho al medio sin provocar un aumento de resistencia, con tal que la separación de la ola se haga gradualmente, es decir que la flotación se encuentre encorvada a lo largo en forma de «S». Una vez que las partículas inmóviles de agua se han movido por el choque de la proa, como la fuerza viva de este choque está amortiguada gradualmente sobre las paredes vecinas, las presiones dinámicas sobre el casco disminuyen a medida que se apartan de la proa. No hay pues entonces ningún peligro de que los flancos con una inclinación mayor vengan al encuentro de las partículas

líquidas que ya tienen una fuerza viva gastada, porque el valor absoluto de las componentes de la resistencia en el sentido del movimiento se encuentra muy reducido.

Causa por la que fracasaron las tentativas anteriores.— En resumen, la suma de las presiones dinámicas que actúan sobre la flotación recta del trazado normal de inclinación uniformemente suave es mayor que la suma de las presiones dinámicas que actúan sobre la flotación ahuecada del trazado en forma de «Y» de inclinación muy pequeña en un principio y más grande en seguida. Pero esta condición no se verifica sino para una forma bien determinada de la flotación ahuecada; si el punto de inflexión no está bien escogido, sucede lo contrario; la suma de la resistencia aumenta. Esto explica el fracaso de todas las tentativas anteriores en el empleo de líneas de agua cóncavas trazadas *arbitrariamente*.

Lo que hemos dicho sobre las flotaciones ahuecadas se aplica de la misma manera al empleo del bulbo en el «Normandie». El bulbo no contribuye siempre a la finalidad que es la disminución de la resistencia, porque todo depende de la manera en que se utiliza. En realidad el bulbo es la consecuencia lógica del ahuecamiento de la flotación: el desplazamiento perdido en la flotación está recuperado en parte por el bulbo, y la diferencia está compensada por el aumento de la manga.

Es natural que las líneas tan nuevas como las del «Normandie» y las ideas tan contrarias a la tradición, que han precedido a su concepción, no hayan podido ser recibidas sin la más minuciosa y laboriosa verificación.

La Compañía General Trasatlántica y los astilleros de Penhoet, no solamente no retrocedieron ante lo desconocido de estas sugerencias tan nuevas y atrevidas, sino que por el contrario, asumieron la responsabilidad de la dirección de todas las verificaciones y de las innumerables pruebas que fué necesario ejecutar para resolver los problemas completamente nuevos que se presentaban en la construcción del «Normandie».

Hélices completamente nuevas.—Mientras que el diseño del casco era inspirado por una fórmula ya conocida cuya aplicación solo faltaba llevarla a efecto, la hélices del «Normandie» fueron concebidas especialmente para este buque.

Durante la construcción del paquebot, hubo en los

servicios técnicos de la Compañía General Trasatlántica y en los Astilleros y talleres de Saint-Nazaire Penhoet partidarios de las hélices de tres aspas y partidarios de las de cuatro aspas; después de numerosos ensayos se optó finalmente por las de tres aspas. Estas hélices fueron puestas en su sitio antes de la entrada en servicio, en 1395, y tenían su generatriz recta perpendicular al eje y la línea mediana de las paletas era recta; fueron estudiadas por M. Brard.

Las hélices de 1936 después de las hélices de 1935.—

Para suprimir ciertas vibraciones Mérot du Barré estableció un nuevo diseño que fué probado en seguida y que lo adoptaron; estas hélices tenían cuatro palas. A fin de reducir las vibraciones, el autor de los planos había hecho que las superficies activas fuesen vueltas lo más posible hacia atrás a una región más alejada de las alas y por consiguiente menos turbada por su pasaje. Por otra parte, para amortiguar el choque producido por la entrada de la paleta en la zona de fuerte estela, se había adoptado una forma progresiva de «hoja de sable» para la entrada de dichas paletas. Puesto que, como se ha dicho anteriormente, la línea mediana de las paletas en las primeras hélices (1935) era una recta, esta línea se convirtió en una espiral curvada en el sentido de la rotación y la generatriz estaba inclinada 15° hacia atrás sobre el eje de la hélice. Estas nuevas hélices colocadas en Abril de 1936 dieron excelentes resultados y redujeron considerablemente las vibraciones actuando mejor desde el punto de vista de la cavitación. La cavitación es un fenómeno mecánico cuyo ejemplo simple está dado por un bastón que se mueve rápidamente dentro del agua: el braceaje del agua creado en la estela del bastón es una «cavidad». De igual manera, cuando una hélice gira se forma en la cara posterior de la paleta una región que no es llenada completamente por el agua, y este fenómeno coincide con una pérdida en el rendimiento de la hélice. Después de esta «bolsa» la corriente de agua viene a golpear la paleta de la hélice y constituye lo que se llama comúnmente un «martillo de agua» y de ello resultan las erosiones en la superficie de las paletas.

Estas hélices «1936», que dieron tan buenos resultados desde el punto de vista de la supresión de las trepidaciones del buque, (resultado esencial buscado en esa

época) habían sido previstas para girar lentamente: mientras que las hélices «1935» giraban entre 220 y 225 revoluciones por minuto para una potencia del orden de 160.000 H. P.; las hélices «1936» tenían para esta potencia una velocidad de 195 revoluciones y este andar no podía ser sobrepasado, lo que limitó a 30 nudos aproximadamente la velocidad del buque.

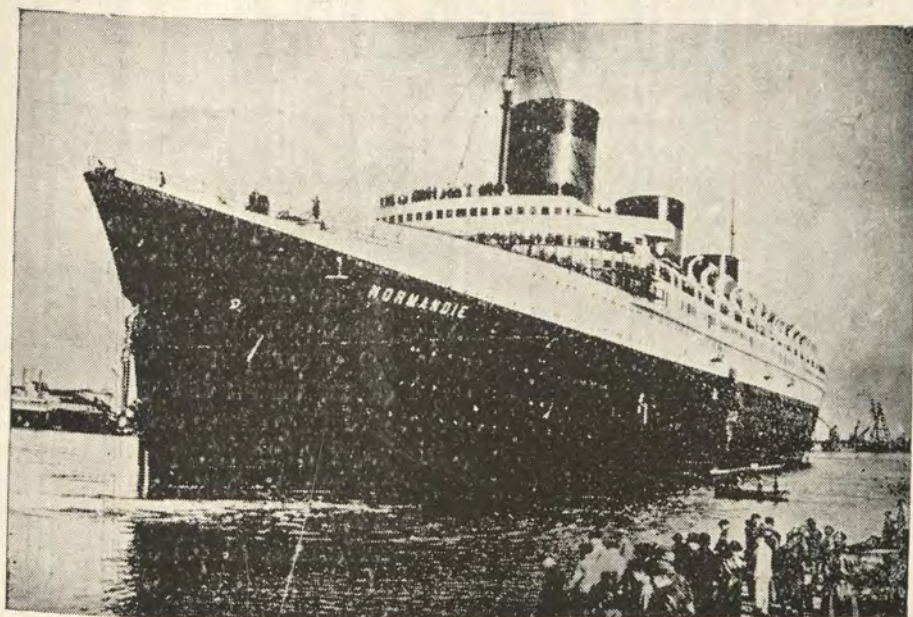
Los resultados obtenidos por el «Queen Mary» indujeron a la Compañía Trasatlántica a estudiar el medio de hacer dar al aparato motor del «Normandie» toda su potencia. M. Brard había terminado mientras tanto otros trabajos para obtener la reducción de la cavitación, uno de los cuales le había dado muy buenos resultados, según las pruebas hechas en el estanque. Pero como la Compañía Trasatlántica estimó que este diseño no respondía por completo al importante problema de la supresión de las vibraciones, se decidió a estudiar un nuevo diseño debido a la colaboración de Brard y de Mérot du Barrié.

Las nuevas hélices «1937» tienen casi el mismo diámetro y el mismo paso que las hélices «1935», pero tienen cuatro palas en lugar de tres, y la línea mediana así como la generatriz están constituidas de la misma manera que las de las hélices de «1936».

Se batió el Record.—Al mismo tiempo que se colocaban estas nuevas hélices se instalaron tuberías suplementarias de llegada de vapor a las turbinas, de manera de permitir a estos aparatos desarrollar una mayor potencia. En efecto, durante el viaje record del 18 al 22 de Marzo de 1937 se pasó los 180.000 H. P. con una marcha de 231 revoluciones por minuto, y no solamente se volvió a obtener la velocidad del principio (32 nudos) sino que se suprimió completamente las ligeras vibraciones que subsistían todavía en algunas regiones del barco.

Actualmente uno se puede preguntar si se podría todavía mejorar los notables resultados obtenidos por el trasatlántico «Normandie». Durante el viaje record hubo una caldera apagada, lo que representa una posibilidad de aumento en la potencia. Desde luego con las calderas multitubulares o de tubos de agua, existe siempre un margen de potencia porque estos aparatos se prestan notablemente a sobrecargas. Las calderas y las hélices permitirían pues al «Normandie» hacerlo todavía mejor y se puede esperar que de un día a otro, el paquebot mejore su magnífica actuación de Marzo de 1937.

EL TRASATLANTICO MAS GRANDE DEL MUNDO
USA EL ACEITE MAS FINO DEL MUNDO



Trasatlántico [francés "Normandie"]

ACEITES LUBRICANTES

Mobiloil

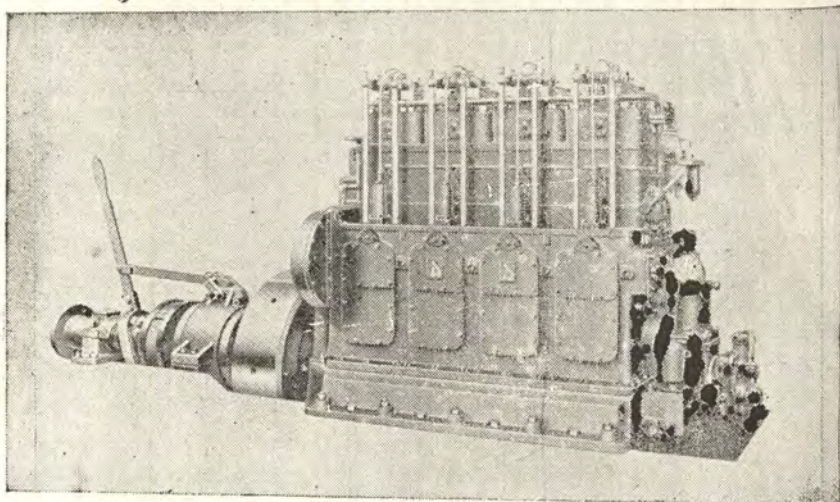
International Machinery Company

HIGUERA 290

TELEFONO 36549

L I M A

MOTORES MARINOS DIESEL - DWK HASTA 8000 HP.



Directamente reversibles
ó
con cambio de marcha

Deutsche Werke Kiel A. G., Kiel

Sucesores de los antiguos

ASTILLEROS IMPERIALES ALEMANES

Constructores de: BUQUES DE GUERRA (Acorazado "Deutschland"
con casco soldado, submarinos etc.)
BUQUES MERCANTES (especialidad en buques
tanques con motores Diesel - DWK)
MAQUINARIA AUXILIAR PARA BUQUES
BOMBAS DE TODAS CLASES (a vapor y eléctricas)
MOTORES DIESEL ESTACIONARIOS
LOCOMOTORAS CON MOTOR DIESEL etc. etc.

HERBERT TELGE

Casilla 1390

LIMA

Teléfono 34689

Representante exclusivo



INFORMACION GENERAL

Conferencia para la reducción y limitación de los armamentos

(DEL BOLETIN DE LA SOCIEDAD DE NACIONES - ABRIL 1938)

Tratado Naval de Londres, del 25 de Marzo de 1936, y acuerdos Navales anglo-germano y anglo-soviético de Londres, del 17 de Julio de 1937.—El Secretario General la Sociedad de las Naciones había comunicado oportunamente a los miembros de la Conferencia para la reducción y limitación de los armamentos, los textos del tratado naval de Londres de 25 de marzo de 1936 y del acuerdo naval anglo-soviético del 17 de julio de 1937.

El 5 de abril del año actual, el Gobierno del Reino Unido remitió al Secretario General copia de las notas que había dirigido el 31 de marzo último: a) a las Potencias signatarias del tratado naval de Londres, de 1936, y b) a los Gobiernos alemán y soviético; por las cuales les comunicaba su propósito de hacer uso de su derecho de liberarse de las limitaciones y restricciones estipuladas en el tratado naval de Londres de 1936 y en los acuerdos navales anglo-alemán y anglo-soviético firmados en Londres el 17 de julio de 1937, en lo concerniente a los límites máximos de los buques de línea de la categoría A.

Añadían esas notas que la medida exacta de esa derogación dependerá del resultado de las consultas previstas en el tratado y en los acuerdos. Los motivos de la derogación, declara el Gobierno británico, se fundan en los informes que ha recibido y de los que resulta que el Japón está procediendo a la construcción, o ha autorizado la construcción, de buques de línea de un tonelaje no conforme con las limitaciones y restricciones estipuladas en el tratado y los acuerdos. Habiéndose negado el Gobierno japonés, como respuesta a una gestión oficial, a dar seguridades de que esos informes eran fundados, el Gobierno del Reino Unido no tenía otra alternativa que considerarlos exactos materialmente.

En lo concerniente a la nota comunicada a las Potencias signatarias del tratado naval de Londres de 1936, el Gobierno del Reino Unido ha declarado que había recibido en la misma fecha una nota del Gobierno de los Estados Unidos de Norteamérica concebida en términos análogos.

Acuerdos internacionales.—Registro de tratados.—Entre los tratados y acuerdos internacionales registrados por la Secretaría de la Sociedad de las Naciones durante el mes de abril, conviene mencionar:

—Un acuerdo entre la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Alemania relativo a la limitación de los armamentos navales y al intercambio de informaciones sobre las construcciones navales, con Declaración y Protocolo de firma, firmados en Londres el 17 de julio de 1937 y registrados a petición del Gobierno británico;

—Un acuerdo entre la Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de las Repúblicas Soviéticas Socialistas, relativo a la limitación de los armamentos navales y al intercambio de informaciones sobre las construcciones navales, con Protocolo de firma, firmados en Londres el 17 de julio de 1937 y canje de notas sobre el texto ruso del acuerdo (Londres, 12 y 19 de noviembre de 1937), registrados a petición del Gobierno británico.

Constitución actual de las principales Marinas Sud-Americanas

ARGENTINA

Acorazados.

Rivadavia	27.720 toneladas
Moreno.....	27.720. »

Guarda Costas.

Belgrano.....	6.100 toneladas
Pucyrredón.....	6.100 »

Cruceros.

Almirante Brown	6.800 toneladas
25 de Mayo.....	8.600 »
La Argentina.....	6.000 »

Destroyers.

Cordova.....)	5.244 toneladas
La Plata.....)	
Catamarca	
Yujuy.....)	

Cervantes.....))
 Juan de Garay.....) 3.044 »

Mendoza.....))
 Tucumán.....) 5.598 »
 La Rioja.....)

Buenos Aires.....))
 Entre Ríos.....))
 Corrientes.....))
 San Juan) 9.800 toneladas
 San Luis.....))
 Misiones.....))
 Santa Cruz.....)

Submarinos.

Santa Fé.....))
 Salta) 2.877 »
 Santiago de Estero....)

Cañoneras.

Paraná.....))
 Rosario.....))
 Libertad) 2.108 »
 Independencia.....)

Rastreadores.

Bathurst.....))
 Fournier))
 Jorge.....))
 Murature.....))
 King.....) 16.200 »
 Pinco.....))
 Segui.....))
 Thomé.....))
 Colondrina.....)

Avisos.

Bouchard.....)	
Drumond.....)	
Granville.....)	
Spiro.....)	3.850 toneladas
Robinson.....)	
Seaver.....)	
Parker.....)	

Buque escuela.

Sarmiento.....)	2.320	»
-----------------	-------	---

Buques hidrógrafos.

Alferes Mackinley.....)	783	»
Comodoro Rivadavia.....)	1.940	»
Bahía Blanca.....)		

Remolcadores.

Ona.....)		
Querandi.....)		
Azopardo.....)	1.119	»
Toba.....)		
Mataco.....)		

Tonelaje total..... 149.028 toneladas.

Transportes.

Chaco, Pampa, Ministro Escurrea y Patagonia.

BRASIL

Acorazados.

Miras Geracs.....)	19.200 toneladas	
San Paulo.....)	19.200	»

Cruceros.

Bahía.....)	6.300	»
Río Grande do Sul.....)		

Destroyers.

Matto Grosso.....)		
Pianhy.....)		
Río Grande do Norte.....)		
Parahyba.....)	5.414	»
Alagoas.....)		
Santa Catharina.....)		
Sergipe.....)		
Maranhao.....)		
Greenhald.....)		
Marcilio Dias.....)	4.500»	
Mariz Barros.....)		
En construcción en Ing- laterra, seis del tipo H. Británicos de 1.350 tôneldas c|u.....)	8.100	»

Submarinos.

Humaytá.....)	1.450 toneladas
Tupy.....)	
Tamoyo.....)	2.200
Tymbira.....)	»

Cañoneras.

Pernambuco.....)	
Oyapock.....)	2.161 toneladas
Río Branco.....)	
Pernahyba.....)	

Buques hidrógrafos.

José Bonifacio.....)	
Vital Oliveira.....)	1.800

Petroleros.

Mario Alves.....)		
Lahmeyer.....)	620	»
M. Couto.....)		

Remolcadores.

Daurindo Pitta.....)		
A. Mendonca.....)		
Perdigao.....)	7.834	»
M. Freire.....)		

Buque Escuela.

Almirante Saldanha.....	3.325	»
<hr/>		
Tonelaje total.....	76.504 toneladas.	

CHILE

Acorazados.

Almirante La Torre.....	28.650 toneladas	
Capitán Prat.....	6.900	»

Cruceros.

Blanco Encalada.....	4.430	»
Almirante O'Higgins.....	8.500	»
Chacabuco.....	4.500	»
En construcción.		
2 de 8.000 tons. c/u. ...	16.000	»

Destroyers.

Almirante Lynch.....)	3.460	»
Almirante Candell.....)		
Serrano.....)		
Orella.....)		
Riquelme.....)		
Hyatt.....)	8.580	»
Videla.....)		
Aldea.....)		

Submarinos.

Gualcolda.....)		
Tegualda.....)		
Rucumilla.....)	2.610	»
Guale.....)		
Quidora.....)		
Tresia.....)		
O'Brien.....)		
Thompson.....)	6.060	toneladas
Almirante Simpson.....)		

Patrulleras.

Condor.....)		
Aquila.....)		
Yelcho.....)		
Leucoton.....)	2.625	»
Elicura.....)		
Orompello.....)		
Micalvi.....)		

Buque escuela.

Baquedano.....)	2.500	»
-----------------	-------	---

Petroleros.

Rancagua.....)	15.430	»
Maipo.....)		

Remolcadores.

Sibbald.....)		
Sobenes.....)		
Cabrales.....)		
Colocolo.....)	4.900	»
Jancquero.....)		
Calvarino.....)		

Tonelaje total..... 115.195 toneladas.

Número de buques y tonelaje de las principales potencias al 1°. de Enero de 1938

Clasificación según el Art. 1 del Tratado Naval de Londres 1936

CLASIFICACION	INGRATERRA		E. E. U. U.		JAPON		FRANCIA		ITALIA		U. R. S. S.		ALEMANIA	
	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje	Buques	Tonelaje
Buques de línea														
Categoría A.....	20	649.750	16	519.300	12	410.070	9	233.945	5	160.354	5	139.750	10	191.600
Categoría B.....	3	20.800							5	5.010				
Buques portaviones														
Categoría A.....	11	229.350	6	135.000	6	96.370	1	22.146			3	37.000	2	38.500
Categoría B.....	2	11.700			5	58.050	1	10.000						
Buques ligeros de superficie														
Categoría A.....	15	143.970	18	171.800	12	107.800	7	70.000	8	72.232	1	8.000	3	30.000
Categoría B.....	63	405.556	19	160.500	31	180.655	13	92.102	14	80.918	16	124.050	10	69.400
Categoría C.....	204	272.669	216	277.900	154	174.741	85	141.318	151	147.864	64	80.130	68	67.506
Submarinos	71	71.994	97	96.689	68	80.284	89	84.442	110	84.520	199	110.964	61	25.531
	389	1.805.789	372	1.361.189	288	1.107.970	205	653.953	294	557.898	288	499.894	154	422.537

El desplazamiento de los buques de línea de la categoría A está comprendida entre 17.500 a 35.000 toneladas y el calibre de sus cañones entre 251 a 406 m/m. Los de la categoría B como máximo tiene 8.000 toneladas y el mismo calibre de cañones.

Los portaviones de la categoría A se diferencian de los de la B en que los primeros tienen puente de vuelo y los segundos no; ambos un calibre máximo en sus cañones de 155 m/m.

Los buques ligeros de superficie, de la categoría A tienen como máximo 10.000 toneladas y un calibre de cañones también máximo de 203 m/m. Los de la B, el mismo tonelaje máximo con un calibre de cañones hasta de 155 m/m. Los de la categoría C pueden llegar hasta 3.000 toneladas con calibre máximo de cañones de 130 m/m.

Las construcciones iniciadas durante el año 1937 y fuera del freno de tratados son las siguientes:

Inglaterra.....	86 unidades	499.960 toneladas	Rusia.....	106 unidades	260.100 toneladas
Japón.....	65	299.026	Italia.....	67	146.768
Estados Unidos....	64	274.680	Francia.....	35	142.475
Alemania.....	71	273.898			

Esta última potencia, a principios del presente año, publicó una nota en la cual consta que tiene en construcción dos porta-aviones de 18.000 toneladas cada uno y otros buques con un total de 57.500 toneladas.

Educación Física en Alemania

(DE "TIRO Y GIMNASIA")

TRABAJO PRESENTADO POR EL DR. HEINZ SPRANGER AL PRIMER CONGRESO MEDICO DE KINESIOLOGIA, REALIZADO EN BUENOS AIRES, EL 10 Y 11 DE DICIEMBRE DE 1937.

En Alemania, la educación física empieza por lo general en la escuela. El anhelo de algunos médicos de iniciar los ejercicios con los recién nacidos y con los pequeñuelos, tendría solamente sentido desde el punto de vista médico, en los casos en que se trate de anomalías que necesitan corrección. Por fortuna, la naturaleza ha dado a las criaturas bastante vitalidad en sus movimientos naturales, suficientes para el crecimiento en esta edad. Dentro del plan de la educación física en la escuela, nuestro objeto es: gimnasia diaria y natación obligatoria en aquellas escuelas donde sea posible, siempre garantizando una educación física unificada según los principios corrientes, válidos para los primeros cuatro años escolares, o sea para la escuela primaria. Este reglamento único se pondrá en vigor en todo el Reich. Así, cada discípulo, al final de la primera enseñanza debe comprobar por un examen, al menos, cierta competencia en algunos ejercicios, sea en carreras, saltos, etc.

A la enseñanza en la escuela se añade la educación de la juventud hitlerista para ambos sexos, que empieza a los 10 años. La ley de la juventud hitlerista del 1º de diciembre de 1936, dice que todos los jóvenes alemanes, además de la educación de la familia y en la escuela, deben someterse a una educación suplementaria, física, espiritual y moral para el servicio y en beneficio del pueblo y de la comunidad. Una oficina propia de deporte de la juventud hitlerista durante horas obligatorias dentro del servicio regular, cuida de la educación física fundamental de los muchachos y muchachas alemanes. Además de estas lecciones obligatorias se dan facilidades a los jóvenes para que puedan tomar parte voluntariamente en el deporte de las asociaciones deportivas, sea en un club náutico, en un club de foot-ball, etc., adquiriendo de este modo una superioridad deportiva. De esta forma se crea un tras-paso natural del joven alemán de la juventud hitlerista — en cuyas filas se queda hasta los 18 años — a las asociaciones deportivas a las que es más aficionado. Así queda asegurada la conscripción orgánica de socios, para los clubs deportivos, de gimnasia, natación, incluso para el cuerpo aeronáutico y las escuelas de aviación a vela.

Cumplidos los 19 años, el joven alemán tiene que afiliarse por medio año al servicio de trabajo que para los muchachos es obligatorio y para las muchachas facultativo. Semestralmente 200.000 jóvenes sirven a la Patria con la pala, símbolo de la conquista pacífica de la tierra, roturando los parajes incultivados del país. En el servicio obligatorio del trabajo del Reich, niño mimado del pueblo alemán, tanto el hijo de un ministro como el hijo de un labrador o un obrero, trabajan juntos, cultivando la tierra en que han nacido, con pala y hacha, al mismo tiempo que se entrenan sistemáticamente, sobre todo en gimnasia y natación, para continuar la educación física.

Terminado el servicio de trabajo, el joven entra en filas por dos años: tropa, aviación o armada. Naturalmente, la educación física forma parte integral de la instrucción militar, existiendo para la tropa y la aviación asociaciones deportivas, dando ocasión a los aficionados de efectuar toda clase de deportes.

Resulta, pues, que el joven alemán, después de esta larga educación física en la escuela, en la juventud hitlerista, en el servicio de trabajo y militar, nunca olvidará y dejará de seguir fiel a las costumbres deportivas tan estimadas porque ofrecen múltiples diversiones y un ambiente de franca camaradería. Los numerosos clubs deportivos — 47.000 están asociados al “Deutscher Reichsbund für Leibesübungen” — así como las organizaciones del partido nacional-socialista dan al joven facilidades y ocasión para su deporte favorito.

Dirige el “Reichsbund für Leibesübungen” el jefe del deporte nacional. En la “Casa del deporte alemán” en el “Reichssportfeld” de Berlín, bajo las órdenes de la jefatura del deporte del imperio se han instalado las oficinas técnicas de las distintas ramas del deporte, cada una capitaneada por un experto.

Las oficinas técnicas son las siguientes: gimnasia, juegos veraniegos, foot-ball, rugby, críquet, atletismo, baseball, natación, atletismo pesado, boxeo, esgrima, hockey, tennis, remos, deportes en la nieve y esquíes, patín de ruedas.

Todo el territorio alemán, a los fines de la organización está dividido en 16 regiones del “Reichsbund für Leibesübungen” y estas en 188 distritos. A la cabeza de cada región y de cada distrito figura un jefe, cuyo cargo es honorífico. Los jefes disponen de colaboradores tanto de carácter deportivo técnico, consejeros técnicos para las distintas ramas deportivas, como de carácter general, prensa, jurisdicción, cultura femenina, cuidados de juventud, etc. En los distintos distritos del “Reichsbund” están reunidos los clubs particulares de deporte y de gimnasia, etc., en calidad de afiliaciones comunales. A los socios de estos clubs se les entrega un carnet de identificación en carácter de miembro de esta poderosa organización del “Reichsbund für Leibesübungen”, el cual hasta la fecha cuenta con 4 ½ millones de socios, adquiriendo éstos de este modo un seguro contra accidentes, rebaja de precios en los ferrocarriles nacionales y otras ventajas.

Algunos deportes, sometidos por su carácter, a condiciones especiales, locales o técnicas, no están sujetos a esta organización rigurosa (oficina técnica del Reich, capitaneado de regiones y distritos), pero a su vez los distintos clubs están reunidos en asociaciones afiliadas inmediatamente al “Reichsbund für Leibesübungen”. A esta categoría pertenecen: el deporte de vela, yate a motor, alpinismo y turismo, bicicleta, juegos de bolos, tiro, golf, box, trineo, tennis de mesa o ping-pong, billar, etc.

Todos los deportistas pueden someterse a un examen de competencia y recibirán por su mérito una condecoración de la Reichsbund für Leibesübungen”, llamada “Dutsches Reichsportabzeichen”. En este examen se exige cierta aptitud en cinco clases distintas de deporte, que son:

- 1) Natación: 300 metros en un plazo mínimo de 9 minutos.
- 2) Saltar: Salto largo de 4.75 mts. sin trampolín.
- 3) Carreras: 100 metros en un plazo mínimo de 13 segundos y 4 décimos.
- 4) Ejercicio de fuerza y habilidad; Tirar una piedra de 15 kilos con la mano derecha e izquierda a una distancia mínima de 9 metros, contadas las dos tiradas.
- 5) Prueba de resistencia: Carrera de 10.000 metros en un plazo mínimo de 50 minutos.

Estas condiciones rigen para hombres de más de 18 años; para mujeres y jóvenes de menos de 18 años se dan facilidades correspondientes. Los que pasan el examen entre los 18 y 30 años de edad reciben la condecoración de bronce, los de 32 a los 40 años la de plata y los mayores de 40 años de oro. Miles de alemanes llevan con orgullo esta condecoración, que desde el punto de vista médico comprueba el buen estado del corazón, de los pulmones y del organismo en general.

Terminado el servicio en la juventud hitlerista, de trabajo y militar, numerosos jóvenes alemanes entran no solamente en uno de los clubs deportivos, sino también como socios en una de las distintas afiliaciones del partido, naturalmente no por motivos de deporte, sino por entusiasmo del servicio a la comunidad. Claro está que en ellas se interesa ante todo por la educación física, a cuyo efecto se ha creado para el ejercicio corporal, una organización especial dentro de la formación.

Así en la "S. A." existen unidades de juego, en "S. S." unidades de deporte. El "Frente de Trabajo" en su organización, dando además facilidades de toda clase a sus partidarios para aprender y efectuar en cursos especiales todos los deportes. No se debe olvidar aquí el deporte más noble de todos, para la educación física de la juventud alemana; la aviación a vela. Todos los aficionados a este deporte están asociados en el cuerpo aeronáutico nacional-socialista, llamado antes: "Deutscher Luftsportverband".

Los "records" mundiales de la aviación a vela sin motor de los jóvenes pilotos alemanes son:

6 mil metros de altura sobre la partida (Steinick);

40 horas 55 minutos de duración de vuelo (Jachtmann), y

504 kilómetros, de vuelo de distancia sobre tierra (Oeltzschner).

Ellos constituyen la mejor ilustración de la capacidad de los jóvenes deportista, producto de una educación singular y disciplinada del cuerpo, del espíritu y del carácter.

Para garantizar la unidad de la dirección deportiva en todas las secciones como en las asociaciones unidas en el "Reichsbund für Leibesübungen", el jefe del deporte nacional ha hecho un arreglo entre esta asociación y los demás grupos importantes que tienen bastante influencia sobre la educación corporal de la juventud alemana, tal como el ejército, el servicio de trabajo y el partido nacional-socialista incluso sus afiliaciones, por fin y ante todo con la juventud hitlerista.

De este modo se logró en Alemania la unificación de las reglas establecidas por la ley, y la unificación de la enseñanza de los pro-

fesores de deporte y con eso de la totalidad de la juventud deportista.

El jefe del deporte nacional no sólo es el jefe del "Reichsbund für Leibesübungen", sino que le está sometida también la sección del Ministerio de Gobernación, en la que se tratan todas las cuestiones nacionales del deporte, en especial las disposiciones administrativas referentes al mismo, fuera del colegio.

Los problemas del deporte en las escuelas, en los colegios (gimnasia diaria, natación obligatoria, enseñanza por los profesores de las escuelas), son tratados en primer lugar por el Ministerio de Educación, Ciencia y Cultura. La colaboración de ambos ministerios asegura la unificación de las disposiciones administrativas.

La Academia Nacional de Educación Física, instalada en el "Reichsportfeld de Berlín" garantiza la enseñanza sistemática de los profesores de gimnasia y de deporte. La Academia está bajo la inspección de los ministerios de Gobernación y de Ciencia, Educación y Cultura.

En tres distintos cursos de la Academia de Educación Física de Berlín se prepara a los profesores para las universidades, las escuelas, los colegios, los clubs deportivos y para las agrupaciones del partido, a saber:

1.—Enseñanza suplementaria para profesores de escuelas, colegios y universidades en clases semestrales. El estudio de profesores de gimnasia está regido en Alemania por el reglamento del deporte para las escuelas, los colegios y las universidades por el ministerio de Ciencias, Cultura y Educación. En las distintas universidades alemanas están instalados los institutos correspondientes. En estos cursos semestrales de la Academia de Educación Física reciben los profesores la enseñanza suplementaria.

2.—Cursos anuales para profesores libres de gimnasia y deporte.

3.—Cursos de plazo corto de 15 días para los jefes honoríficos de los clubs deportivos, (para la "Lerwater" del "Reichsbund für Leibesübungen") y los lugartenientes de las agrupaciones del partido. De este modo el club deportivo más insignificante puede mandar a Berlín a uno de sus más calificados representantes para recibir la enseñanza de profesor de deporte. Resulta, pues, que la instrucción deportiva se efectúa sobre la mismas bases tanto en el pueblo más pequeño como en la Central de Berlín. Igualmente la participación en estos cursos de los profesores honoríficos de deporte de las agrupaciones del partido, garantiza las mismas reglas fundamentales de la Academia Nacional en la educación deportiva de estas organizaciones.

La Academia Nacional dispone en el campo nacional deportivo (Reichssportfeld) de una sección especial de médicos: "La Casa Médica". Esta fué durante los Juegos Olímpicos la central del servicio sanitario olímpico. Lo característico de esta casa es la grandiosa instalación clínica que asegura a las cuestiones médicas en los cursos de la Academia, la posición correspondiente a los intereses del médico en el deporte. Electrocardiógrafos, instalación de rayos X, laboratorio, etc., permiten un serio fundamento científico de los discípulos de la Academia Nacional, que después de

terminar su carrera, serán en adelante los profesores de deporte en todos los grupos del pueblo alemán. La casa médica con un servicio permanente ejerce una vigilancia continua de los discípulos de la Academia de Educación Física, y presta también primeros auxilios. La Casa está dirigida por un médico cirujano. Este profesor tiene a su disposición los sanatorios para los accidentados y daños deportivos y profesionales en Hohenlychen, cerca de Berlín, bajo la dirección del consejero de estado. En Hohenlychen entran heridos, accidentados por el deporte de todo el país. A estos pacientes, muchas veces de gravedad, se les trata por un método especial educativo en combinación con la cura clínica con el fin de llevarles y adaptarles otra vez a su vida profesional y si es posible al deporte. El profesor Dr. Gebhardt ha explicado su método especial de tratamiento educativo en un trabajo científico.

Por lo demás, el control médico del deporte está garantizado de diferentes maneras. Médicos alemanes de reputación como el jefe nacional de médicos, el Dr. Wagner y el médico consejero Dr. Conti, opinan que no se debe instruir solamente a médicos del deporte especialistas, sino que también todos los médicos alemanes que han tenido la misma educación deportiva que cualquier otro, que han sido o son todavía deportistas, deben ser capaces de aconsejar debidamente a los deportistas confiados a su cuidado.

La asociación de médicos del deporte ha quedado disuelta. Las cuestiones deportivas son tratadas, si hace falta una observación crítica, por los encargados deportivos de las cámaras médicas. Los intereses médico-deportivos son atendidos desde el 1.º de marzo de 1937 por la cámara médica nacional de Munich.

Está asegurada en todo concepto la fiscalización médico-sanitaria de los deportistas, a saber:

En los colegios, en las escuelas, en el servicio de trabajo y en el ejército, cuidan de los intereses médicos, los médicos oficiales correspondientes. Las diversas agrupaciones del partido, incluso la juventud hitlerista, disponen de una infinidad de médicos honoríficos. Casi todos los clubs deportivos y de gimnasia tienen médicos asociados que gratuitamente controla el estado sanitario.

Resumiendo las características del deporte alemán, resulta:

1.—La educación corporal en Alemania consiste en primer lugar en una instrucción fundamental, unitaria y armónica de todos los niños y niñas. En las escuelas y en los colegios se garantiza esta educación por reglas nacionales unificadas, con el fin de la instalación de lecciones diarias de gimnasia y de enseñanza obligatoria de natación (si las circunstancias locales lo permiten). Fuera de las escuelas y de los colegios se garantiza esta educación fundamental por las reglas del "Reichsbund für Leibesübungen" y por la instrucción recibida en la Academia Nacional de Educación Física. Además, se someten a una enseñanza calificada en los diversos clubs deportivos los aficionados a deportes especiales, a menudo con el objeto de rivalizar en concursos y de alcanzar "records".

En la instrucción y en los concursos deportivos se da preferencia a los resultados en conjunto, dejando aparte los intereses particulares.

2.—La posición del jefe del deporte nacional garantiza la educación corporal de la juventud alemana según reglas unificadas: por su influencia directa sobre el poder legislativo en su carácter de encargado de la sección de deportes en el Ministerio de Deportes;

por su influencia directa sobre la actividad de todos los clubs y asociaciones deportivas (47.000) en calidad de jefe del "Reichsbund für Leibesübungen", en la "Casa del Deporte Alemán", en el "Reichsportfeld" de Berlín. Esta influencia se extiende a todos los intereses deportivos del ejército, del servicio de trabajo, así como de la juventud hitlerista, y de las formaciones del partido a base de convenios entre el "Reichsbund für Leibesübungen" y las citadas organizaciones;

por su influencia directa sobre la instrucción de los profesores de gimnasia y deporte en su carácter de presidente de la Academia Nacional de Educación Física de Berlín.

3.—El "Reichsbund für Leibesübungen" en la central de Berlín está dividido en secciones especiales de los distintos deportes, es decir: para el territorio nacional en 16 regiones y éstas en 188 distritos a los que son sometidas las diversas asociaciones locales. Cada socio de un club es también socio del "Reichsbund für Leibesübungen". Determinados deportes están reunidos (en lugar de secciones especiales) en asociaciones, adjuntas a la jefatura nacional del "Reichsbund". Los 47.000 clubs asociados al "Reichsbund" reúnen unos 4 $\frac{1}{2}$ millones de socios.

El "Reichsbund" concede una condecoración especial, el "Reichssportabzeichen" alemán, que cada uno puede obtener por un concurso deportivo.

4.—La Academia Nacional de Educación Física en Berlín es una autoridad nacional; bajo la presidencia del jefe del deporte nacional y bajo la influencia de los ministerios de Gobernación y de Ciencia, Cultura y Educación. La Academia organiza tres cursos de instrucción: uno semestral para la instrucción suplementaria de los profesores de gimnasia de escuelas y colegios; otro anual para la instrucción de los profesores honoríficos de gimnasia y de deporte de los distintos clubs y agrupaciones del partido.

La Academia dispone de una sección médica, la "Casa Médica", en el "Reichssportfeld" de Berlín.

5.—Existen para los heridos de deporte en Hohenlychen, cerca de Berlín, un sanatorio especial para accidentes y daños profesionales y de deporte.

6.—La fiscalización médica del deporte está asegurada en Alemania por médicos honorarios en cuanto se trata de clubs deportivos y de gimnasia y agrupaciones del partido; por médicos oficiales de escuelas y colegios, del servicio de trabajo, y médicos sanitarios del ejército para los deportistas de los grupos correspondientes.



NOTAS PROFESIONALES

ALEMANIA

Viaje de instrucción.—Después de un crucero de instrucción de guardiamarinas que ha durado medio año, han regresado el «Edm-dem», el «Schlesien» y el «Schleswig-Holstein».

Nuevas construcciones.—Actualmente se construyen: 2 acorazados de 35.000 tons. (uno de los cuales fué comenzado en 1935 y el otro en 1936); 2 cruceros de 26.500 tons. (uno de los cuales está listo para rendir sus pruebas); 3 cruceros de 10.000 tons. y 2 portaviones con capacidad para 30 aviones cada uno; 6 destroyers de 1.850 tns.; 2 destroyers de 1.650 tons. y 15 submarinos, que desplazan 750 tons. en superficie y 1.000 tons. en inmersión. El cumplimiento de este programa, significa que el desplazamiento total de la flota llegaría a ser de 360.000 tons., tonelaje en que se incluye sólo las unidades que han sido construídas después de la Guerra Mundial.

ARGENTINA

Nuevas construcciones.—*Cruceros.*—El crucero «La Argentina» de 6000 toneladas, que servirá de buque Escuela. Este buque actualmente está en construcción y se espera que esté completamente terminado en el mes de Setiembre del presente año. Para la construcción de éste moderno buque, que se efectúa en astilleros británicos, el gobierno votó una partida especial de seis millones de pesos oro.

Destroyers.—Se ha terminado la construcción, también en astilleros ingleses, de siete destroyers de tipo uniforme. Oportunamente el gobierno destinó la suma de setenticinco millones de pesos oro para la adquisición de estas unidades.

Características:

Desplazamiento.....	1.500 toneladas.
Esloza	98 «
Manga.....	10 «
Puntal.....	2.80 «
H. P.....	34.000
Velocidad.....	35 nudos.
Armamento.....	4 cañones de 120 m|m. 5 equipos cuádruples de ametralladoras de 12.7. 4 ametralladoras de 7.65. 8 tubos lanzatorpedos.

Todas estas unidades muy pronto serán incorporadas a la flota. El "Corriente", "Buenos Aires" y "Entre Ríos" han sido construídos en los astilleros de Vickers Armstrongs en Barrow Furness. El "San Juan" y el "San Luis" en los astilleros de John Brown en Glasgow. Las otras dos unidades de este tipo "Misiones" y "Santa Cruz" en los astilleros de Cammel Laird.

Buques para el Servicio Hidrográfico.—Estos dos buques han recibido los nombres de "Bahía Blanca" y "Comodoro Rivadavia".

Rastreadores de minas.—En la Base Naval de Río Santiago se han construído cinco rastreadores de minas.

Buque tanque.—El 10 de Marzo último, fué botado al agua, en Hamburgo, un petrolero que ha recibido el nombre de "San Jorge".

Trasporte.—En los astilleros de la Base Naval de Río Santiago se está construyendo un nuevo trasporte: las características son:

Eslora	64.3 metros.
Manga.....	9.60 «
Calado.....	3.50 «
Desplazamiento.....	1.250 toneladas.
H. P.....	1.200 (2 motores Diesel).
Velocidad.....	12 nudos.
Radio de acción.....	3.000 millas.
Capacidad de trasporte.....	450 metros cúbicos.

Personal Superior.—El Ministro de Marina de EE. UU. ha tomado en consideración la solicitud del gobierno Argentino para que un número de oficiales de la Marina Argentina obtenga permiso para seguir un curso práctico de entrenamiento en la marina Norteamericana.

Escuela Naval y Ministerio de Marina.—Actualmente se está construyendo los nuevos edificios para la Escuela Naval y Ministerio de Marina.

La Escuela Naval constará de:

Pabellón para jefes y oficiales.

« de estudios.

« de cadetes.

« para deportes de jefes y oficiales.

« de talleres para cadetes.

« para deportes de cadetes.

Edificio para personal subalterno.

Pabellón para servicios generales.

Casa para el Comandante Director.

Polígono de Tiro.

Dársenas.

El pabellón para deportes de cadetes tendrá todos los adelantos modernos como son:

Un gimnasio cerrado.

Una sala de esgrima.

Dos canchas de "squash racket".

- Dos rings de boxeo.
- Dos piletas de natación.
- Un gimnasio al aire libre.
- Dos canchas de foot ball.
- Ocho canchas de Tennis.
- Seis de Basket-ball.
- Una pista elíptica para atletismo con sus respectivas tribunas.

BRASIL

Nuevas construcciones.—Destroyers.—En el arsenal de Isla de Cobras se está construyendo tres destroyers, con material americano; llevarán los nombres de “Marcelino Diaz”, “Greenhalgh” y “Mariz e Barros”. La cantidad votada por el gobierno para la adquisición de dicho material asciende a la suma de cinco millones de dólares.

Las características de estos destroyers son las siguientes:

Eslora	108.8 metros.
Manga.....	10.6 «
Calado.....	3.0 «
Desplazamiento.....	1500 toneladas.
H. P.....	43.000.
Velocidad.....	36 nudos.
Radio de acción.....	6.000 millas.

Armamento.

- 5 cañones de 127 m|m.
- 4 ametralladoras AA.
- 4 grupos triples de tubos lanzatorpedos de 533 m|m.

En Inglaterra en los astilleros de Vickers Armstrong, John Thornicroft y Samuel White y C^o., se están construyendo seis nuevos destroyers.

Las características son:

Eslora.....	98.5 metros.
Manga.....	10.0 «
Puntal.....	2.6 «
Desplazamiento.....	1.350 toneladas.
H. P.....	34.000.
Velocidad.....	35.5 millas.

Armamento.

- 4 cañones T. R. de 120 m|m.
- 7 cañones de menor calibre.
- 2 grupos cuádruples de tubos lanzatorpedos de 533 m|m.

Submarinos.—En Italia han sido construídos tres modernísimos submarinos cuyos nombres son: "Tupy", "Tamoyo" y "Tymbira". Estos buques ya han sido incorporados a la flota.

Rastreadores de minas.—En los nuevos astilleros de Río de Janeiro se están construyendo dos rastreadores de minas "Canaña" y "Carica".

Monitores.—En los astilleros de Río de Janeiro se han construído dos nuevos monitores destinados al servicio del río Paraguay. El "Parnahyba" ya ha sido incorporado al servicio.

Nueva Escuela Naval.—Ha sido entregado al Ministerio de Marina el nuevo edificio de la Escuela Naval.

Consta de lo siguiente:

Edificio para Administración, Dirección y Subdirección.

« « aulas de cadetes.

« « camarotes de aspirantes, biblioteca.

« « la guarnición de la Escuela, enfermería, etc.

« « el departamento de electricidad con tres motores Diesel, a continuación el taller de mecánicas y y de carpintería.

« « gimnasio y Cinema.

Un campo de deportes con su respectiva pista para el atletismo, cajones para saltos, círculos para lanzamiento de jabalina, peso y martillo, etc. Al centro un campo para foot-ball.

Un piscina para natación con todos los adelantos modernos.

COLOMBIA

Nuevas construcciones.—Se informa haberse iniciado las gestiones para la construcción de dos nuevos y modernos destroyers tipo "Caldas".

CHILE

Nuevas construcciones.—Se está construyendo dos cruceros modernos en astilleros italianos; estos buques serán abonados en cobre y nitrato de soda.

Escampavías.—Se botarán diez millones de pesos para construir escampavías de 1.000 toneladas, en astilleros nacionales posiblemente en los de Valdivia.

Becas en la escuela de submarinos.—En la actualidad hay cuatro oficiales mexicanos que siguen un curso en la Escuelas de submarinos.

DINAMARCA

El presupuesto de defensa para el período 1938-1939 asciende a 67.8 millones de krons, de los cuales la marina recibirá 28.8 millones y el ejército 39 millones. El Contralmirante Trapp dirigió las maniobras del Escuadrón de Instrucción en Setiembre último. Dicha fuerza estuvo compuesta por el buque de defensa de costas "Niels Juel" que era el buque-insignia, una flotilla de submarinos, el minador "Larsen", el minador "Kviatús", el barreminas "Sto-

ren" y varios aviones de la marina. Se proyecta utilizar el "Niels Juel" como buque-escuela.

ECUADOR

Nuevas construcciones.—Guardacostas.—Este país se muestra interesado en la adquisición de dos barcos guardacostas y ha iniciado gestiones en ese sentido en astilleros americanos.

ESTADOS UNIDOS

*¿El incremento armamentista ordenado por el Presidente de los Estados Unidos, constituye una variación sustancial de la perspectiva estratégica del país?—*Se comprende y se aclara la importancia del poder naval, cuando se considera que las condiciones estratégicas en el Pacífico, han experimentado una transformación notable. Menos lógicas parecen ser las razones aducidas para expansionar al ejército. Nuestro vecino más grande, el Canadá, está separado del territorio americano por una línea limítrofe que corre de Este a Oeste, sia que en ninguno de sus lados se haya pensado disponer medios ofensivos o de defensa.

El sitio más vulnerable de los Estados Unidos se encuentra entre Norte y Sudamérica — en el Canal de Panamá. Las fuerzas de desembarco no podrían hacer otra cosa que repeler cualquier tentativa de invasión de Centro o Sudamérica, en ese territorio. El Presidente ha declarado que la costa del Atlántico y la del Pacífico deben ser defendidas en forma adecuada, y esta labor pertenece en forma inequívoca al ejército territorial.

Nadie contempla seriamente la posibilidad de que se pueda llevar a cabo un ataque al litoral Atlántico de los EE. UU. La defensa del lado del Pacífico se encuentra situada en islas, entre las Aleutinas hasta las Sandwich. La cuestión de defender los EE. UU. de una posible agresión dá origen a ciertos problemas estratégicos de suma importancia. Uno de ellos supone que se pueda presentar una ruptura de hostilidades entre las fuerzas navales de los EE. UU. y una combinación de estados latino-americanos. La suposición implica que esos estados estarían apoyados, por lo menos moralmente, por una o más potencias europeas cuya influencia se hubiera acentuado en Sudamérica. Desde luego, se supone que el ejército de dichos estados, no está compuesto por grupos de guerreros pintorescos y mal adiestrados, sino por cuerpos de línea, perfectamente preparados según las mejores tradiciones marciales europeas.

De otro lado, la posición de Alaska que se encuentra comprendida en el campo de acción de las exploraciones e investigaciones que se realizan bajo los auspicios de Rusia, crea también otro interesante problema estratégico, en el que se destacan las Islas Aleutinas como barrera natural entre el Pacífico y el Artico donde se extiende cada vez más a prisa la influencia soviética.

Defensas del Pacífico.—Los ciudadanos que gustan de ver reforzadas las defensas nacionales, cuyo incremento debemos agradecer en parte a los líderes militares japoneses, recibirán con gusto

la noticia de que se va a instalar una nueva base permanente de aviación en la antigua estación de radio y aprovisionamiento de carbón situada cerca de Sitka en Alaska. Se proyecta instalar otra base en la Isla Kodiak, 500 millas al Oeste de Sitka, cerca de la extremidad occidental de las Islas Aleutinas. El departamento de Marina ha adquirido ya un terreno en Woman's Bay, que es conveniente tanto para instalar un campo de aterrizaje, como para suministrar facilidades para los hidroaviones. También se sabe que pronto se considerarán otros proyectos relativos a bases.

Esta actividad del Departamento de Marina indica, a nuestro entender, que se llevará a término un conceptuoso plan para la instalación y mejoramiento de las bases aéreas del Pacífico. La Marina no tiene culpa de que nuestra situación defensiva en el Pacífico no sea satisfactoria. Durante una década, hemos estado experimentando con las defensas ilusorias que aseguraban los tratados, pero los últimos sucesos nos han desilusionado y los tratados han ido a parar al cesto como resultado de la agresión de una potencia que ellos habían supuesto eliminar. Aún los más pacifistas, alarmados por los sucesos ocurridos en China, no se oponen por más tiempo al acrecentamiento de nuestro poder naval, y el Presidente al solicitar la expansión ha dado un paso muy justificado en ese sentido.

Tratándose de la defensa del continente, las islas Aleutinas revisten una importancia que no es por modo alguno inferior a la que tienen las Islas Hawaii, por encontrarse también en el flanco de operaciones del Pacífico. Por lo tanto debe proveérsele con bases importantes tanto para buques como para aviones, y con fortificaciones adecuadas y facilidades para una fuerza naval y área poderosa.

Al mismo tiempo, Pearl Harbor, debe ser convertido en una base aérea principal e inexpugnable. Pero también debemos fortificar bien Pago Pago, en la isla americana de Tutuila, en el Grupo de Samoa, el único puerto bueno capaz de abrigar los buques más grandes y que está rodeado de un terreno llano donde se pueden construir los edificios necesarios para establecer una base naval y aérea de importancia. No cabe duda, que la Marina tienen en consideración la instalación de otras bases que deben estar incluidas en su programa correspondiente. La evolución de la aviación ha traído en consecuencia que se ponga de manifiesto un nuevo aspecto de la importancia de las islas, no sólo como medio de reaprovisionamiento de la aviación civil, sino también para fines navales. Este campo de la actividad humana está progresando rápidamente y no se debe dejar pasar mucho tiempo para hacer que nuestras posibilidades comerciales y navales del Pacífico se vean resueltas.

Nuestra propensión a excluir la posibilidad de una guerra por la sencilla razón de que la odiamos, se ve debilitada, en la actualidad, por el espectáculo de otros países en armas o bajo el gobierno de política beligerantes.

Ya es tiempo de que emprendamos una vigorosa y previsora campaña para hacer que las defensas de los Estados Unidos estén en condiciones de asegurarnos contra cualquier agresión. Nuestro

modo de ser nacional es pacífico, pero en tanto que aspiremos recibir los benéficos resultados de esta política, debemos prepararnos para resistir en todo tiempo una posible agresión.

ESTONIA

Se ha iniciado la construcción de un buen programa naval que comprende 4 torpederos de 400 tons. de desplazamiento en los astilleros de Tallín y 3 submarinos de pequeño tonelaje en Finlandia.

FRANCIA

Construcción de destroyers ligeros.—Mientras que construyen destroyers de 1.300 a 3.000 tons., ciertas potencias navales y especialmente Francia, Alemania, Inglaterra, Japón e Italia, han puesto en servicio algunos torpederos de cerca de 600 toneladas, destinados a desempeñar las tareas de patrulla, convoy, y ataque cerca de la costa, misiones para los cuales sería inútil emplear unidades más grandes.

Hay doce buques franceses de éste tipo, que han recibido el nombre de "convoyers". Sus quillas fueron colocadas en 1933, siendo la mayor parte de ellos puestos en servicio en 1937. Desplazan 610 tons., tienen una eslora de 265', 24' de manga y 9' de calado. Su maquinaria propulsora consiste en dos turbinas Rateau o Parsons, capaz de desarrollar una potencia de 22.000 H. P. que les ha permitido, en pruebas, recibir una velocidad de 34 nudos. Empleando la turbina de crucero, se puede obtener una velocidad de 18 nudos. Su armamento, que en cierto modo parece haber sido sacrificado para obtener una velocidad mayor, consta de un grupo doble de tubos lanza-torpedos de 22", 2 cañones de 4", uno en proa y el otro en popa, 2 cañones de 1".5 y 4 ametralladoras antiaéreas. El programa naval francés para 1937 contempla otros 4 torpederos, cuya construcción debe iniciarse en 1938. Estos buques desplazarán 1000 tons. lo que les permitirá llevar un armamento más potente y desarrollar una velocidad superior.

Los destroyers suecos del tipo Göteborg, puestos en servicio en 1936-37 desplazan 1.030 tons.; tienen una potencia propulsora de 32.000 H. P. y una velocidad de 39 a 40 nudos. Su armamento consiste en 3 cañones de 5", 4 cañones antiaéreos de 1" y 6 tubos lanzatorpedos de 21". Los doce torpederos alemanes lanzados en 1936, desplazan 600 tons. (Washington), tienen una eslora de 267', manga de 28' y 6' de calado. No se conoce su potencia y velocidad. A diferencia de la costumbre francesa, su armamento consiste especialmente de 1 cañón de 4", 1 de 1".5 antiaéreo y 6 tubos lanzatorpedos de 20".

Italia cuenta con 32 torpederos, de los cuales 20 se encuentran actualmente en servicio. Desplazan entre 638 y 679 tons. Su maquinaria propulsora consiste en un sistema de turbinas Tosi (19.000 H. P.) que les permiten desarrollar 34 nudos. Su armamento está compuesto por 3 cañones de 4", 8 ametralladoras pesadas antiaéreas y 4 tubos lanza torpedos de 1', una pareja en montaje doble

y dos independientes. Estos buques están arreglados para el fondeo de minas.

Japón cuenta con 20 torpederos. Desplazan de 527 tons. para arriba; su velocidad es de 26 a 28 nudos; 3 cañones de 5", una ametralladora y 2 tubos lanza torpedos de 21".

Organización de las fuerzas francesas.—La organización de las fuerzas navales francesas para el año que viene es como se indica a continuación:

La Escuadra del Norte estará compuesto por 3 acorazados, 3 cruceros protegidos; 1 crucero minador; 7 superdestroyers, 12 destroyers, 20 submarinos; 1 portaaviones. Para la defensa costera se mantendrá en reserva 1 acorazado; 2 superdestroyers y 7 destroyers. La Escuadra del Mediterráneo estará compuesta por 4 cruceros de 10.000 tons., 3 cruceros de 7.700 tons., 11 superdestroyers, 13 destroyers y 15 submarinos. La fuerza de reserva de ésta escuadra será: 2 acorazados; 1 minador; 3 cruceros y 8 superdestroyers.

Presupuestos navales.—El presupuesto para 1938 asciende a 2.100 millones de francos; en esta suma no se incluyen los gastos de la aviación. Comprende las siguientes construcciones: 2 portaaviones de 20.000 tons.; 1 crucero de 8.000 tons. similar a "La Galissonniere"; 3 destroyers de 1.850 tons.; 3 destroyers de 1.000 tons.; 1 submarino de 1.000 tons. de desplazamiento en superficie y 2.100 en inmersión, y 4 submarinos de 650 a 850 tons.

En total 60.000 tons.

Nuevas construcciones.—Durante el año de 1937 se inició la construcción de los cruceros: "Marseillaise", "Gloire", "Montcalm", "Georges Leygues" y "Jesu de Vienne"; de los torpederos "La Pomone", "La Flore", "La Melponeme", "L'Iphigenie", "Bombarde", y "La Poursuivante" y de los submarinos: "Sfase", "Agosta", "Le Conquerant", "Perle", "Le Tonnant", "Beveziers" y "Junon". La continuación de los trabajos de construcción de estas nuevas unidades ha sido objeto de grandes discusiones en el Parlamento, a causa de las dificultades que se encuentran a cada paso como consecuencia de las huelgas y los disturbios comunistas.

En los astilleros de Nantes se ha recibido la orden de iniciar la construcción de cuatro submarinos. "La Favorite", "L'Africaine", "La Creole" y "La Bayadere". Estos buques tendrán un desplazamiento de 800 tons en superficie y 1.200 en inmersión.

Pruebas de un nuevo super Crucero francés.—El nuevo supercrucero francés "Strassbourg", de 26.500 toneladas, ha excedido la velocidad calculada durante sus primeras pruebas, según se informó en el Ministerio de Marina.

Ha demostrado ser más veloz que el barco gemelo "Dunkerque", que fué terminado hace varios meses. Ambos fueron construidos para desarrollar una velocidad de 29-½ nudos por hora. Los funcionarios navales se han negado a revelar la velocidad exacta

desarrollada por el "Strasbourg", manifestando únicamente que ha sido superior a 30 nudos.

El nuevo crucero será sometido a nuevas y diversas pruebas por otros seis meses e ingresará al servicio a fines del año en curso.

Escuadrilla de instrucción.—El vice-almirante Darlan, jefe del Estado Mayor de la armada, anunció que se ha introducido una innovación en el sistema de entrenamiento naval francés, al crearse una escuadrilla de instrucción que reemplazará a las unidades individuales que hasta ahora tenían a su cargo este servicio.

Esta escuadrilla estará formada por tres viejos cruceros de 10.000 toneladas, el "Arville", "Duquesne" y "Suffren", por varios destroyers, por los acorazados de antes de la guerra mundial "Courbe" y "Paris", por los buques-escuelas "Ocean" y "Concorcet" y por barcos auxiliares.

Reparaciones.—Los submarinos tipo "Requin" de 1.000 tons. que entraron en servicio en 1926 y 1927 fueron enviados hace dos años a diversos astilleros navales de la Loire para hacerles importantes trabajos de modernización.

El "Narval" y el "Marsouin" fueron rehechos de ese modo en los astilleros de Dubigeón en Nantes. El "Phoque" y el "Souffleur" fueron a los astilleros de la Loire de Saint Nazaire, y el "Morse" y el "Caimán" a los de Penhoët. Los cuatro últimos completamente reparados ya han vuelto a su base de Bizerta para ocupar su puesto entre las unidades de la 4ª. Región Marítima.

GRAN BRETAÑA

Los acorazados de bolsillo.—Varios periódicos ingleses se han ocupado de la noticia de que el Japón planea construir 4 acorazados de bolsillo, de los cuales 2 ya se encuentran en gradas. Atendiendo al criterio que prima en la política de construcción naval japonesa, se supone que esos buques estarían mejor armados que cualquiera de sus similares en desplazamiento, pertenecientes a otras potencias. Se rumorea que las características son: un desplazamiento entre 15.000 y 16.000 tons.; batería principal de 6 a 8 cañones de 12", batería antiarea poderosa; y una velocidad de 32 nudos, por lo menos.

Aunque no se tiene la certeza de que estos datos sean exactos, se puede afirmar que son muy probables toda vez que el Japón no se haya ligado a tratados de limitación; y de otro lado por el profundo secreto que se relaciona con los asuntos navales japoneses. La practicabilidad de este proyecto se puede demostrar haciendo un paralelo con el H. M. S. "Dreadnought" que lleva 10 cañones de 12" y desplaza 17.000 tons. Sacrificando un poco la protección se podría satisfacer la diferencia de 1.000 tons. De otro lado, el progreso alcanzado por la maquinaria propulsora, haría factible una velocidad tan elevada. Estos buques pueden destruir a los cruceros enemigos con tanta mayor facilidad toda vez que dichos cruceros no pueden escapar haciendo uso de un margen de velocidad favorable con respecto a sus oponentes. Durante la Guerra Mundial, Inglaterra aprendió que los destroyers no eran suficientes

para proteger su comercio de la amenaza de los cruceros ¿qué sucederá el día que ni los cruceros sean suficientes para proteger en forma adecuada los convoys de buques mercantes?

La supresión del torpedos en los buques capitales.—El corresponsal naval del Daily Telegraph se refiere a la introducción de cambios radicales en el armamento de los nuevos acorazados que se encuentran en construcción, entre los cuales se cita la supresión de torpedos.

La mayoría de los oficiales de marina estiman que para las categorías superiores a la de cruceros, el torpedo es una arma embarazosa e inútil.

Los primeros acorazados ingleses en que se va a abolir el armamento de torpedos, son los cinco buques del tipo King George V que se encuentran actualmente en construcción. También se suprimirá los tubos lanza-torpedos a los buques antiguos, cuando se emprenda su modernización.

El corresponsal, sin embargo, hace resaltar el hecho de que aún se considera al torpedo como una arma poderosa para las unidades más pequeñas. Y al efecto, hace presente que los antiguos destroyers de la pre-guerra llevaban 4 tubos y que, en cambio, los últimos destroyers ingleses llevan 10; y los destroyers americanos más recientes llevan hasta 16.

Nuevo tipo de torpedera.—Acaba de ponerse en servicio un nuevo tipo de lancha-torpedera cuyas características son como sigue:

Desplazamiento.....	30 tons.
Velocidad	50 nudos.
Dotación.....	10 hombres.
Armamento.....	2 tubos L. T. de 21". Ametralladoras antiaéreas.
Potencia propulsora.....	3000 H. P.

Sobre los aviones de los buques de combate.—Actualmente hay un criterio diverso para juzgar la tendencia de aumentar el número de aviones que llevan los buques de guerra. Mientras que por un lado se reconoce la utilidad notoria del avión, por otro, la cuestión de su alojamiento a bordo crea un problema de muy difícil solución.

En efecto, se trata de disponer un espacio suficiente para los aviones, catapultas, mecanismos de izar. Si se colocan los aviones en las cubiertas altas, representan un blanco conspicuo para el enemigo, y de otro lado, sus tanques de combustible, siempre repletos, pueden aumentar el riesgo durante la acción. Naturalmente que este peligro será eliminado lanzando los aviones antes de que principie la acción.

Por otra parte, esas instalaciones, demandan mayor número de personal especialista en su manejo. Es indudable que la perfección del helicóptero sería muy favorable para la marina, porque como se trata de una máquina que despegga y aterriza en un espacio muy restringido, eliminaría la engorrosa catapulta.

GRECIA

Accidente desgraciado en un destroyers.—La explosión de una mina, en el torpedero "Jerax" por falta de cuidado en el manejo, dió por resultado la muerte de 6 marineros y 8 heridos. Los daños materiales son cuantiosos y se necesitará llevar a cabo grandes reparaciones.

Nuevas adquisiciones.—Los astilleros Krupp han iniciado la construcción de 2 submarinos de 250 a 300 toneladas. Estos buques serán armados con una ametralladora pesada y 2 tubos lanzatorpedos. En la actualidad se está gestionando la construcción de otros dos submarinos de 750 tons. y se ha iniciado ya la construcción de 2 destroyers en Inglaterra.

ITALIA

El Mediterráneo y el Petróleo mundial.—Si los economistas del futuro quisieran dar un nombre a nuestra era — escribe Paluel Marmont en el número de Setiembre de "Efoque" — no podrían bautizarlo con otro que "la era del petróleo. Se trata de un factor determinando en el progreso de la ciencia y del estado general de comodidad de la especie humana; determinantes, también, en la evolución técnica y social de las cosas. Durante los últimos 50 años, el consumo de petróleo ha ido aumentando gradualmente y en la actualidad, es tan vasto que es imposible precisar con exactitud.

El consumo del año pasado puede estimarse aproximadamente en 215 millones de toneladas. Excepción hecha de los EE. UU, los países que consumen más cantidad de combustible, son los que no lo producen en gran escala. De aquí que la mayor parte de los mares y océanos estén cruzados por las derrotas de gran número de buques petroleros que llevan el combustible de los puertos exportadores a los puertos importadores. Los mayores consumidores de combustible son EE. UU., Europa y el Extremo Oriente.

En Europa los puertos de recepción son Roven, Marsella y el Havre en Francia, Hamburgo en Alemania; Antiocep en Bélgica; Rotterdam en los Países Bajos, es también fuerte de acceso para la Europa Central; Trieste y Génova en Italia. Los principales puertos de exportación son: Nueva York, Filadelfia, Boston, y San Francisco en EE. UU.; Tampico y Tuxpam en Méjico, San Lorenzo y Curacao en Venezuela; Batavia y Surabaya en las Indias Holandesas; Adaban en Persia; Batum y Baku en Rusia; Constanza en Rumanía; y Haifa y Trípoli en la costa de Siria. Europa que consume la mitad del aprovisionamiento total, se provee por tres rutas — el Atlántico, la Europa Oriental y el Oriente. Gran parte de su tráfico pasa por el Mediterráneo, por ejemplo el petróleo ruso que va a Inglaterra, Alemania y España pasa por el Báltico o por el Mediterráneo; el petróleo de las Indias Orientales Holandesas y la Europa Oriental viaja a Inglaterra por el Mediterráneo; Rumanía envía su petróleo por el Mar Negro, los Dardanelos y el Mediterráneo. Italia, que no posee yacimientos de petróleo y carbón, se provee de Estados Unidos y Venezuela por el

Estrecho de Gibraltar o de Persia vía Canal de Suez y el resto de Rumanía y Rusia. Francia que importa 6 millones de toneladas por año de diferentes fuentes de aprovisionamiento, se provee en la siguiente forma: el tráfico del Atlántico se divide en dos rutas, una que va a los puertos franceses del norte y la otra a los del Mediterráneo; y otra que viene del Extremo Oriente y el Mar Negro, que se deriva por el Mar Rojo y el Mediterráneo a los puertos de Marsella, Sete y Toulón, así como también a los puertos del Norte de Africa y a las refinerías de Frontipnan, Berre, Lavera; Provena y Merkwiller en Alsacia.

Todo esto indica con claridad que el punto de reunión de todas en el gran tráfico petrolero de Europa es el Mediterráneo. Esta conclusión es bien seria. En la actualidad en que solo es necesario considerar esta cuestión desde el punto de vista de una situación de paz, es doblemente importante preveer qué resultados tendrá en tiempo de guerra, cuando se presente la necesidad de grandes fuerzas mecanizadas; cuando la aviación requiera gran suministro de gasolina; las flotas devoran simplemente el combustible, para comprender que la vida y seguridad de las naciones depende exclusivamente de la libertad de los mares y en particular del Mediterráneo. El problema del petróleo es un problema naval, por la sencilla razón de que las fuerzas navales dependen del abastecimiento de combustible. Este hecho adquiere una significación mayor, cuando se considera que Alemania, uno de los países más grandes de Europa, ocupa una situación muy particular. En efecto, al mismo tiempo que posee buenas fuentes de aprovisionamiento de combustible en Rhinlandia, Tieringia y Hanover, ha estado tratando, durante muchos años de asegurar su propio abastecimiento tanto de las fuentes naturales, como desarrollando a un máximo la producción de combustible sintético.

Programas navales.—El Sub-Secretario de Marina, Almirante Cavagnari, hablando en la Cámara declaró que en 1941, cuando se finalice el programa naval del 7 de Enero del presente año, Italia poseerá 700.000 toneladas de unidades de guerra que se repartirán en la siguiente forma:

Acorazados.....	240.000
Cruceros.....	160.000
Unidades menores.....	190.000
Submarinos.....	100.000

En ese año el buque italiano más viejo en servicio tendrá 12 años. Añade que es posible que estas cifras, sean aumentadas.

Manifiesta que durante el presente año, se está construyendo y poniendo en servicio más de 260.000 toneladas de nuevas unidades. En lo que respecta a submarinos, los astilleros italianos han adquirido tal experiencia que pueden llegar a construirlos con "notable rapidez". El submarino representa para Italia uno de los contrapesos a las fuerzas navales mas poderosas de otros países.

Nuevas construcciones.—Se proyecta un nuevo tipo de lancha-torpedera de 20 tons. de desplazamiento. Estas unidades mantendrán, aún en mal tiempo, 47.6 nudos por hora.

Se han lanzado al agua el destroyer "Pallade" de 800 tons.; el submarino "Aciangni" y el sumarino minador "Zora".

Comentarios sobre el programa naval.—El programa naval para 1938 incluye la construcción de los 2 acorazados de 35.000 tons. "Roma" e "Impero"; 12 grandes destroyers, y un número considerable de unidades menores, entre los cuales se halla un número apreciable de submarinos.

Ciertas apreciaciones que no tienen carácter oficial hacen ver que, para 1941, la flota italiana contará con las siguientes unidades:

4 acorazados de 35.000 tons., 4 acorazados modernizados de 24.000 tons., 7 cruceros de 10.000 tons., 12 cruceros de 5.000 tons., 12 grandes destroyers de no menos de 2.000 tons.; 44 destroyers, 32 torpederos y 200 submarinos de diversos tipos. Estas cifras dan una idea precisa de lo que esta flota podría hacer si se trata de amenazar las rutas comerciales de Inglaterra en el Extremo Oriente o de interferir el control inglés en el Mar Mediterráneo.

JAPON

Planes de guerra naval.—Según el corresponsal naval (oficial retirado) del periódico *Lenox Sunday*, Japón está construyendo una "especie de acorazado de bolsillo". Muy conveniente para emprender la guerra contra el comercio en alta mar. Añade que estos buques desplazarán entre 15.000 y 16.000 tons.; estarán armados con cañones de 12" y tendrán una velocidad de 30 nudos. No podemos precisar hasta qué punto será este comentario digno de crédito, o si se trata de uno de los muchos rumores que tratan de encumbrar la construcción naval japonesa.

La actitud del gobierno del Japón, que se niega a suministrar cualquier información relativa a sus planes de construcción naval, hacen muy difícil confirmar o negar tal comentario.

Pero, si suponemos, con todo que este corresponsal haya basado su información en una fuente segura, el verdadero interés de la noticia radica no tanto en el nuevo tipo de buques sino en la política de guerra naval que va a representar uno de los principales fines de la guerra, la captura y destrucción del comercio, que dá por resultado inmediato la fractura del aprovisionamiento enemigo. Es por esta razón, que el objetivo primordial de la fuerza naval británica es mantener libres las rutas comerciales.

Los japoneses desde luego, estarían continuando la tradición de las antiguas potencias navales, de hacer planes de guerra contra el comercio marítimo de cualquier probable potencia enemiga. Pero la lejanía de su país que constituye su característica defensiva estratégica mas poderosa, le niega de otro lado, capacidad para poder infligir daños irreparables en el movimiento marítimo comercial de cualquier gran potencia naval.

El "acorazado de bolsillo", planeado como incursionista, con una velocidad superior a 30 nudos, tendrá un radio de acción relativamente limitado a menos que su maquinaria propulsora fueran motores de combustión interna, lo que es muy poco probable si se atiende a otras razones técnicas. Siempre se ha aceptado como algo hecho que el Estado Mayor General japonés concebía las actividades de su propia flota restringidas en una área muy pequeña, y que la estrategia naval japonesa se basa en el principio de es-

perar que el enemigo venga a combatir a esa área. Con todo, parece que no existen razones estratégicas de peso para que el Japón extienda el campo de sus acciones navales, más allá de los imprescindibles límites del Pacífico occidental, aunque esto no quiere decir, que no pueda tratar de efectuar incursiones en una zona más grande. Pero, de todos modos, al Este de una línea que pasa por Singapur, y al Norte de una línea que pasa por Sídney y Nueva Gales del Sur, el volumen normal del comercio británico es un porcentaje tan reducido con respecto al total de su comercio que se estima que aunque sufiera la destrucción más completa, ésta no significaría una situación desastrosa para el Imperio Británico.

Presupuesto 1938-39.—En Enero último el Parlamento nipón se reunió para votar el presupuesto y los créditos especiales necesarios para las operaciones militares en China, y los diversos proyectos de ley dictados por las circunstancias. Tal como se encuentra el presupuesto, y aunque se vean obligados a recurrir a un empréstito, para balancearlo, éste llama la atención por su modestia relativa, dadas las circunstancias actuales. El balance se estableció en efecto, en 2.867.796.000 yens, que es inferior en 100 millones de yens al del año anterior. Pero no hay que olvidar, y esto es muy importante, que en Setiembre último a raíz del conflicto ruso-japonés, el Parlamento aumentó los gastos de guerra.

Se estima que los nuevos créditos pedidos con este objeto en Enero, eran de cuatro mil millones de yens. Y agregando los créditos de guerra votados en Agosto y Setiembre, se llega a la suma de seiscientos mil quinientos millones de yens. (7.991.750.000 soles) Los créditos que corresponden a la Marina para el ejercicio de 1938-39 se elevan a 293.382.000 yens para los gastos ordinarios y 383.976.000 yens para los gastos extraordinarios o sea un total de 677.358.000 yens. Estas cantidades corresponden al 23,6 % del presupuesto total, lo que representa una ligera disminución con respecto al año anterior.

Nuevas construcciones.—De los seis últimos cruceros del primer programa de reemplazo de 1930, los cuatro siguientes entraron en servicio en Noviembre de 1937: "Mogami", "Mikuma", "Suzuya" y "Kumano"; se encuentran terminándose el "Tone" y el "Chikuma".

Los 8 torpederos de 600 toneladas inscritos en el segundo programa de reemplazo de 1933 no habían sido principados a construir a fines de 1937 y es probable que su construcción sea abandonada y que su partida en el presupuesto tenga otra asignación.

Porta-aviones.—El porta-aviones "Hiryu" del tipo "Soryu" que fué lanzado el 16 de Noviembre del año pasado estará listo el presente año. Recordemos que los barcos de este tipo tienen 10.050 toneladas con una eslora de cubierta de vuelo de 210 metros y una velocidad de 30 nudos. Su artillería de defensa comprende 12 cañones antiaéreos de 127 milímetros y 24 ametralladoras. Su capacidad aeronáutica es de 40 aparatos.

Con el "Hiryu", "Soryu" y "Koryu" recientemente construídos la flota japonesa tendrá siete portaviones cuya capacidad aeronáutica es la siguiente:

"Kaga"	26.900 tons.	.....	60 aviones.
"Akagi"	26.900 «	.....	48 «
"Hosho"	7.470 «	.....	20 «
"Ryujo"	7.600 «	.....	30 «
"Soryu"	10.050 «	.....	40 «
"Hiryu"	10.050 «	.....	40 «
"Koryu"	—	.....	.....

Además el Japón dispone de dos barcos porta-hidroaviones en servicio, el "Kamoi" (10 hidroaviones) y el "Notoro" (10 hidroaviones); y otros tres en construcción: "Midzuka", "Chiyoda", y "Chitose". Estos porta-aviones, como todos los demás japoneses, están muy recargados en lo alto, de manera que es probable que su estabilidad de plataforma, cuya importancia es evidente en esta clase de buques, sea reforzada con el embarque de giróscopos estabilizadores. Recordemos que para el que giróscopo sea eficaz, debe representar aproximadamente el 3 por ciento del desplazamiento del buque.

RUSIA

El convenio efectuado con Inglaterra, en julio 1937, ha permitido que Rusia tenga mayores posibilidades en su política naval. En efecto, actualmente se construye la segunda parte del "plan de 5 años" de reconstrucción de la marina. La flota del mar Báltico está estacionada en Kronstak.

SUECIA

Nueva mina aérea.—El ingeniero sueco Kjerstrono ha inventado un nuevo tipo de mina aérea.

Estas minas actúan suspendidas por globos cautivos cuya posición y altura puede controlarse desde el terreno. Están equipadas con dispositivos de disparo que se ponen en funcionamiento por medio de ondas de radio de alta frecuencia. Las minas deben llevar cualquiera de los siguientes ingredientes: un explosivo poderoso; un gas venenoso; humo; o polvo metálico. De todos ellos, se prefiere el último, en razón de que cubre una porción más amplia del territorio y garantiza la ruina del motor de avión que se pusiera en contacto con el polvo. Parece que se va a emplear también proyectiles llenos de polvo metálico en los cañones antiaéreos.

VENEZUELA

Cruceros.—El gobierno está gestionando con el de Italia, la entrega de una cierta cantidad de cruceros a cambio de abastecimiento de petróleo crudo.

Cañoneros.—El día 12 de Marzo fueron entregados en Spezia a la misión Naval Venezolana, los dos cañoneros adquiridos en Italia, "General Urdaneta" y "General Sobrete".

Submarinos.—En el mes de Junio en Spezia (astilleros Odero, Terzi y Orlando) se iniciarán la construcción de tres modernos submarinos de 700 toneladas de desplazamiento.



LAS TELAS NACIONALES

“DURAMAS”

DE LAS FABRICAS

VITARTE VICTORIA
(Fundada el año 1871) (Fundada el año 1898)

INCA
(Fundada el año 1905)

Constituyen el surtido mejor y más variado de las elaboradas en el país.

Por eso son preferidas de Tumbes a Tacna y del Pacífico al Amazonas.

Exija Ud. la marca DURAMAS que es marca de garantía, en los siguientes productos de las tres fábricas:

TOCUYOS:—llanos, asargados y listados de todo precio y calidad.

LONETAS:—crudas, blanqueadas y de color.

BRAMANTES:—blancos y crudos de diferentes anchos y calidades.

VICHYS: a cuadros, a listas y de color entero.

DRILES Y CASINETES:—blancos y de color, a listas y de fantasía.

DENIMS:—de varias calidades.

GENEROS BLANCOS:—de las antiguas y conocidas marcas SOL, INCA, ESCUDO y otras.

FRANELAS:—blancas y de color.

TELAS DE COLOR:—la original Tela Playa, crepés, batistas, popelinas, choletas, gabardinas, olanes, piqué, linillos y géneros de fantasía.

PERCALAS NEGRAS:—llanas y asargadas de las acreditadas marcas GALLO, GATO, GUITARRISTA, PIÑA y otras.

TELAS CON SEDA:—llanas y de fantasía.

DAMASCOS:—para manteles y servilletas.

COTINES:—de variados colores.

TOALLAS:—blancas, afelpadas y de color de varias calidades.

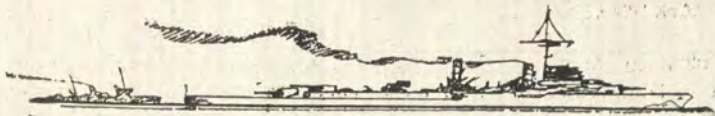
PABILO:—en ovillos de 460 y 115 gramos.

HILAZA:—blanca y de color.

CAMISetas:—blancas y de color en varias calidades y tamaños.

Todos estos artículos los encontrará Ud. en los principales establecimientos del país.

AGENTES GENERALES PARA LA VENTA AL POR MAYOR
W. R. Grace & Co. - LIMA



CRONICA NACIONAL

EL 2 DE MAYO

La marina conmemora una vez más, el aniversario del glorioso combate que tuvo lugar el 2 de Mayo de 1866 en el Callao entre las fuerzas españolas del Almirante Mendez Núñez y las fortificaciones que el genio previsor de Dn. José Gálvez, Ministro de Guerra y Marina había instalado para la defensa del Callao. La REVISTA DE MARINA rinde un homenaje de admiración al recuerdo del ilustre Gálvez que combatió y encontró gloriosa muerte en el torreón de "La Merced" y de tantos otros valientes que, como Mariátegui, Inclán, Cavieses, Palacio y Pardo de Zela, supieron mantener incólume el prestigio de nuestra querida patria.

EL "DIA DEL EJERCITO"

El día 7 de junio, "Día del Ejército" y aniversario de la épica hazaña del inmortal Coronel Bolognesi y de tantos otros que nimbaron de gloria el legendario Morro de Arica, las fuerzas del Ejército en imponente desfile fueron inspeccionadas por el Sr. General de División Presidente de la República, Don Oscar R. Benavides.

La REVISTA DE MARINA, portavoz autorizada de los legítimos deseos de la Armada, se asocia al recuerdo de los héroes que en Arica supieron inmolar sus vidas para llenar de honra y prestigio no sólo una institución sino una nación ante el mundo entero.

RECEPCION DEL EXMO. Sr. MINISTRO DE FRANCIA EN EL CENTRO NAVAL

Con motivo del viaje del Exmo. Sr. Ministro de Francia en el Perú, Roger Saulnier de Saint Joan, la Directiva de nuestro primer centro social le ofreció un cocktail de despedida. El Presidente del Centro Naval, Contralmirante Olivera, pronunció un expresivo discurso en el que hizo destacar la brillante labor de acercamiento que se venía realizando entre el Perú y Francia.

El Sr. Ministro de Francia dió respuesta manifestando el sentimiento que le embargaba al ser recibido en el Centro Naval, prestigiado por la presencia de los jefes y oficiales de la gloriosa marina de guerra de Perú, que en el curso de su historia ha dado tan magníficos ejemplos, siendo el representante de ellos el héroe por excelencia: Miguel Grau.

RECEPCION A LA MISION NAVAL AMERICANA

El 7 de Mayo se efectuó en los salones del Centro Naval del Perú la recepción ofrecida por los Jefes y Oficiales de Marina a los miembros de la Misión Naval Americana, fiesta que fué ofrecida por el Contralmirante Olivera, agradeciendo esta manifestación el Comandante Canaga.

NUEVA JUNTA DIRECTIVA DEL CENTRO NAVAL

El Comité Directivo que regirá las actividades del Centro Naval durante el período 1938-1939, es el siguiente:

- Presidente.—Contralmirante J. M. Olivera.
 Vice-Presidente.—Capitán de Fragata Mariano H. Melgar.
 Secretario.—Capitán de Corbeta Alfredo Sousa.
 Pro-Secretario.—Teniente 1º. Carlos Monge.
 Tesorero.—Capitán de Fragata Ernesto Rodríguez.
 Pro-Tesorero.—Capitán de Corbeta Alejandro M. Bastante.
 Bibliotecario.—Capitán de Fragata Pedro Mazuré.
 Pro-Bibliotecario.—Capitán de Corbeta Fernando Romero.

VOCALES

- Capitán de Fragata Víctor M. Ontaneda.
 Capitán de Fragata Ingº. Víctor A. Espinoza.
 Capitán de Corbeta Alfonso Balaguer.
 Capitán de Corbeta Alberto Sánchez Carrión.
 Capitán de Corbeta San. Ascención Venero G.
 Teniente 1º. Pedro Gálvez.

JUNTA REVISORA DE CUENTAS

- Capitán de Fragata.—Heriberto Maguina.
 Capitán de Fragata.—Grimaldo Bravo Arenas.
 Capitán de Corbeta.—Pedro de la Torre Ugarte.



SOCIEDAD MUTUALISTA MILITAR DEL PERU

MOVIMIENTO DE CAJA EN ABRIL DE 1938

ENTRADAS

Saldo en marzo 31 de 1938:

En Banco Italiano. Cta. Cte.....	S|.	30,219.86	
En Banco Popular. Cta. Cte.....	<	84,022.63	
En Banco Popular. Retenc. Jud.....	<	500.00	
En Banco Popular. Depósito.....	<	100,000.00	
En Banco Italiano.	<	100,000.00	
En Banco Internacional.	<	100,000.00	
En Banco Alemán.	<	50,000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	<	16,000.00	S|.
			480,742.49

*Fondos de Gastos.**Cuotas Mensuales.*

Pagadas en el mes..... < 32,790.00

Cambios.

Dif. en rem. de Londres en Febrero.	S|.	61.30	
< < < < Marzo	<	70.00	<
			131.30

Intereses Cobrados.

Cupón Bco. Popular. N° 3964	S|.	276.00	
< < Alemán < 2625	<	138.00	
< < Internac. < 0161	<	162.75	
< < Popular. < 3922	<	161.00	
< < Italiano < 37912	<	161.00	
< < < 38953	<	161.00	
< < Alemán < 2615	<	138.00	
< < Italiano < 38195	<	805.00	<
			2,002.75

Adelanto de Sueldos.

Reintegrado en el mes..... < 180.00

S|.

515,846.54

SALIDAS

Fondos de Gastos.

Cobranza y timbres de remesas....	S|.	23.14	
Cargo de Bcos. por renov. Depóst°.	<	27.79	
Sueldos de Empleados.....	<	530.00	
Imprenta y menudos.....	<	35.00	
"El Comercio"—Avisos.....	<	53.24	S|.
			669.17

Operaciones Pendientes.

Pagado retención herederos Alférez A. Salazar..... < 100.00

Siniestros Pagados.

a hered. Cmdte R. Badham.....	S|.	10.000.00	
< < Cap. N. Salazar V.—Saldo.	<	1.000.00	
< < Cap. Alfredo Roldán.....	<	10.000.00	<
< < Cmdte. Felipe Mejía.....	<	10.000.00	< 31.000.00

Saldo en abril 30 de 1938:

En Banco Italiano. Cta. Cte.....	S|.	36.269.84	
En Banco Popular. Cta. Cte.....	<	81.307.53	
En Banco Popular. Retenc. Jud....	<	500.00	
En Banco Popular. Depósito....	<	110.000.00	
En Banco Italiano. < ..	<	100.000.00	
En Banco Internacional. < ..	<	100.000.00	
En Banco Alemán. < ..	<	40.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	<	16.000.00	< 484.077.37

S|. 515.846.54

Conforme—Tesorero.	Contador.
Cap. de Navío—ENRIQUE LABARTHE.	RDO. R. LA ROSA.
Conforme—Vocal de Contabilidad.	
Coronel—TEOFILO IGLESIAS.	
Vº. Bº.—Presidente.	
Cap. de Navío—ALEJANDRO G. VINCES.	

MOVIMIENTO DE CAJA EN MAYO DE 1938
ENTRADAS

Saldo en abril 30 de 1938:

En Banco Italiano. Cta. Cte.....	S|.	36.269.84	
En Banco Popular. Cta. Cte.....	<	81.307.53	
En Banco Popular. Retenc. Jud....	<	500.00	
En Banco Popular. Depósito....	<	110.000.00	
En Banco Italiano. < ..	<	100.000.00	
En Banco Internacional. < ..	<	100.000.00	
En Banco Alemán. < ..	<	40.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	<	16.000.00	S|. 484.077.37

*Fondos de Gastos.**Cuotas Mensuales.*

Pagadas en el mes.....	<	22.825.00
------------------------	---	-----------

Intereses Cobrados.

de Depósito 225 — Banco Popular..	S|.	805.00	
de Depósito 257 — Banco Intern....	<	805.00	
de Cupón Banco Popular.....	<	276.00	
de Cupón Banco Italiano.....	<	414.00	< 2.300.00

Cambios.

Diferencia en remesa de Londres en Abril.....	<	70.43
---	---	-------

Adelanto de Sueldos.

Reintegrado en el mes.....	<	20.00
----------------------------	---	-------

[S|. 509.292.80

SALIDAS

Fondos de Gastos:			
Cobranza y timbres de remesas....	S|.	19.27	
Timbres renovación Depósitos.....	<	27.80	
Sueldos de Empleados.....	<	530.00	
Cuotas devueltas al Teniente Francisco Ugarriza.....	<	105.00	
Imprenta y menudos	<	35.00	S|.
			717.07

Siniestros Pagados.

a herederos de:

Comandante J. L. Ragúz, a cta.....	S|.	5.000.00	
Capitán Eduardo Chávez V.....	<	10.000.00	<
			15.000.00

Saldo en mayo 31 de 1938:

En Banco Italiano. Cta. Cte.....	S|.	40.379.86	
En Banco Popular. Cta. Cte.....	<	86.695.87	
En Banco Popular. Retenc. Jud...	<	500.00	
En Banco Popular. Depósito....	<	110.000.00	
En Banco Italiano. < ..	<	100.000.00	
En Banco Internacional. < ..	<	100.000.00	
En Banco Alemán. < ..	<	40.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	<	16.000.00	<
			493.575.73
			S|.
			509.292.80

Conforme-Tesorero.

Cap. de Navío-E. LABARTHE.

Contador.

RDO. R. LA ROSA.

Conforme-Vocal de Contabilidad.

Tte. Coronel-EDUARDO CASTRO RIOS.

V. B°.-Presidente

Cap. de Navío-ALEJANDRO G. VINCES.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

NACIONALES

Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros del Perú.—Marzo y Abril.

The New West Coast Leader.—Abril y Mayo.

Revista Militar del Perú.—Marzo y Abril.

Revista «Turismo».—Marzo.

Revista Policial del Perú.—Marzo.

Boletín del Clase.—Marzo y Abril.

Revista de la Universidad Católica del Perú.—Enero.

La Revista del Foro.—Enero a Marzo.

EXTRANJERAS

ARGENTINA

- Revista Militar.—Abril.
 Tiro y Gimnasia.—Febrero y Marzo.
 Boletín del Centro Naval.—Marzo-Abril.
 Avia.—Febrero.
 Marina.—Marzo.

ALEMANIA

- Ejército, Marina y Aviación.—Febrero.

BELGICA

- Revue de la Ligue Maritime Belge.—Marzo.

BRASIL

- Revista de Commercio e Navegacao.—Marzo.
 Revista Maritima Brasileira.—Febrero.
 Liga Maritima Brasileira.—Marzo.

CHILE

- Revista de Infantería.—Febrero.
 Revista de Marina.—Marzo-Abril.
 Nautilus.—Marzo y Abril.

EE. UU. DE VENEZUELA

- Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica.—Feb. y Marzo.

EE. UU. DE NORTEAMERICA

- Boletín de la Unión Panamericana.—Marzo y Abril.
 United States Naval Institute Proceedings.—Mar., Abr. y May.

FRANCIA

- Revue de la Ligue Maritime.—Febrero.

HONDURAS

- Revista de Policía.—Febrero y Marzo.

ITALIA

- L'Italia Marinara.—Marzo.
 Rivista de Artiglieria e Genio.—Marzo.
 Rivista Náutica Italia Navale.—Febrero.
 Rivista Aeronáutica.—Marzo.
 Rivista Marittima.—Abril.

MEJICO

- Revista del Ejército.—Noviembre.
 Revista Naval Militar.—Noviembre.
 El Soldado.—Noviembre.

PORTUGAL

- Anais do Club Militar.—Enero-Febrero.
 Revista de Artilharia.—Febrero.

SUIZA

- Boletín Mensual de la Sociedad de las Naciones.—Febrero.

URUGUAY

- Revista Marítima.—Marzo y Abril.

A NUESTROS LECTORES, JEFES Y OFICIALES DE MARINA

La Dirección de la "Revista de Marina" tiene el agrado de comunicar a los señores jefes y oficiales de nuestra marina que, desde el presente número, se publicará en forma de anexo un "DICCIONARIO NAVAL" y otros artículos de interés profesional como vía de divulgación.

Al confeccionar el diccionario se ha tomado como base la obra "Diccionario Marítimo Español", cedido galantemente por el Capitán de Fragata Dn. Leonidas Rivadeneira, a quien le agradecemos sinceramente.

Se ha introducido algunas palabras de acuerdo con nuestra costa y el progreso de las marinas en general y no se ha omitido ninguno de los términos antiguos, tan necesarios para el estudio de la historia naval.

Deseamos que la referida publicación sea útil a todo nuestro personal.

CARLOS HAMANN

Pasaje Piura N 14 Teléfono 30631 Lima.

REPRESENTANTE DE:

PITTSBURGH PLATE GLASS COMPANY, Pittsburgh Pa. :

Cristales, Espejos & Vidrios de todas clases.

PITTSBURGH PLATE GLASS COMPANY, Paint & Varnish Division, Newark, N. J. :

Pinturas navales y para ferrocarriles, pinturas preparadas para edificios, barnices y esmaltes para todos los usos. Lacas para autos y camiones, lacas arquitecturales.

PITTSBURGH PLATE GLASS COMPANY, Rennous-Kleinle Division, Baltimore, Md. :

Brochas y pinceles marca «Herradura». Cepillos de alambre y brochas rotativas de alambre para industrias.

ALUMINIUM UNION LIMITED, Montreal, P. Q., Canada. :

Aluminio en planchas y manufacturado en diversas formas, Pintura de Aluminio; Molduras de Aluminio, etc.

P. & F. CORBIN, New Britain, Conn. :

Cerraduras, Ferretería y Herrajes para construcciones.

CORBIN GABINET LOCK COMPANY, New York, N. Y. :

Candados para todo uso y Cerraduras para muebles y maletas.

EBERHARD FABER PENCIL CO. Brooklyn, N. Y. & Neumarkt (ALEMANIA)

Lápices negro y colores, Lápices tinta, Lapiceros y Plumas fuentes, Borradores de jebe, Bandas elásticas y Tampones para sellos, etc.

DETROIT STEEL PRODUCTS COMPANY, Chicago. :

Muelles para automóviles y camiones.

UNION ASBESTOS & RUBBER COMPANY, Chicago. :

Fajas para frenos. etc.

W. J. KINGSLAND & CO. INC., New York, N. Y. :

Mercadería en general.

ESCUELA NAVAL DEL PERU

Latitud 12°-04'-34''S — Longitud 77°-10'-50''W — Altura 5 m.

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

MAYO 1938



Fecha	Dirección y Fuerza del viento			Clase y cantidad de nubes			Visibilidad hacia el mar en metros			Presión Barométrica en milímetros			Temperatura del aire a la sombra			Termómetro mojado			Temperatura del mar			Máxima y mínima a la sombra		Viento en 24 h. en km.	Evaporación en 24 h. en mm.	Lluvia en 24 h. en m. m.
	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18					
1	140=1	160=2	150=1	Es.=4	Ci.=4	Es.=3	20000	24000	16000	758.2	757.5	757.3	17.0	17.9	17.8	16.5	16.8	16.8	16.0	18.3	15.8	18.0	15.0	185	3.0	0
2	Calma	180=2	140=1	Es.=10	Es. Cu. 9	Es.=7	10000	20000	16000	758.3	757.8	757.0	16.5	17.8	17.1	16.0	16.9	16.5	15.0	18.2	15.2	18.0	15.2	225	1.7	0
3	210=1	300=2	Calma	Es.=10	Ci.=9	Ci. Es. 2	12000	22000	17000	757.4	757.5	757.3	16.0	16.8	17.0	15.8	16.0	16.0	17.0	17.0	17.0	18.0	14.2	200	2.0	0
4	Calma	310=2	300=1	Es.=10	Ci. Cu. 9	Es.=6	12000	25000	10000	758.5	758.0	757.0	16.0	17.5	17.0	16.0	16.2	16.0	16.1	17.1	18.0	17.8	14.8	85	1.0	0
5	300=2	300=1	160=1	Es.=9	Es. Cu. 4	Es.=3	12000	22000	16000	758.0	756.0	756.0	16.1	17.0	17.0	16.0	16.2	16.3	16.5	17.5	17.8	18.0	14.2	145	1.3	0
6	Calma	190=2	160=2	Es.=3	Es. Cu. 2	Es.=10	13000	24000	13000	757.0	757.0	756.3	16.0	18.3	17.3	15.9	17.0	16.8	17.2	18.0	18.1	18.0	14.5	105	2.1	0
7	180=1	160=2	160=2	Es.=10	Cu.=2	Es.=10	5000	22000	14000	757.0	757.0	757.0	15.8	16.9	17.3	15.8	16.6	16.8	17.2	18.0	18.0	17.8	14.8	195	2.5	0
8	320=2	280=2	140=1	Es.=10	Ci. Es. 4	Es.=10	18000	23000	10000	757.5	757.0	756.2	16.5	16.8	16.7	15.5	16.1	16.1	17.0	18.0	17.4	19.0	14.5	190	2.0	0
9	300=2	Calma	130=1	Es.=10	Es. Cu. 10	Es. Cu. 10	12000	20000	20000	756.3	756.5	756.0	16.0	17.0	16.4	15.8	16.3	16.0	17.0	17.8	18.4	18.0	14.2	145	1.4	0
10	110=1	160=2	150=2	Es. Cu. 6	Es. Cu. 4	Ci. Es. 8	18000	25000	15000	757.5	756.5	756.0	17.0	18.2	17.8	16.4	17.1	17.2	17.4	17.2	18.1	18.5	14.1	105	2.7	0
11	150=1	Calma	180=1	Es. Cu. 10	Alt. Cu. 4	Ci. Es. 7	17000	22000	18000	757.0	757.0	757.0	16.5	17.8	17.5	16.3	16.8	16.5	15.9	17.2	16.3	18.0	14.0	215	2.6	0
12	130=1	200=2	145=2	Es.=10	Es.=7	Es. Cu. 8	15000	20000	12000	757.7	757.0	757.0	15.9	17.1	17.6	16.0	16.9	16.6	16.1	17.1	15.8	19.0	14.9	180	2.0	0
13	160=1	185=2	190=2	Ci. Es. 7	Ci. Cu. 7	Es. Cu. 4	15000	18000	17000	758.0	758.0	757.4	16.0	17.6	17.7	15.7	15.8	17.0	15.0	16.8	16.0	18.0	15.2	105	2.0	0
14	160=1	200=1	140=2	Cu.=4	Ci. Cu. 2	Ci. Es. 4	15000	25000	14000	758.8	758.5	758.0	17.0	18.5	17.5	16.7	17.2	17.0	15.5	19.0	15.2	18.0	15.0	245	1.8	0
15	200=1	280=2	180=2	Es.=10	Ci. Es. 2	Ci. Cu. 8	18000	22000	16000	758.0	757.8	758.0	17.0	18.0	17.5	16.5	17.0	16.8	14.8	19.0	15.3	18.0	16.0	245	1.6	0
16	200=1	280=2	180=2	Es.=10	Ci.=1	Es.=5	16000	24000	15000	758.0	758.5	758.0	16.7	17.5	17.2	15.9	16.5	16.8	14.8	18.3	16.3	18.7	15.5	255	1.5	0
17	280=1	300=1	170=1	Es.=10	Cu.=1	Es. Cu. 7	13000	22000	18000	759.0	759.0	758.0	16.1	17.5	17.0	15.9	16.2	15.8	16.1	17.5	19.0	19.5	15.0	110	1.0	0
18	Calma	190=1	140=1	Es.=10	Es. Cu. 7	Ci.=4	18000	15000	24000	759.0	759.0	758.5	16.2	17.2	17.0	15.8	16.2	16.3	16.0	16.2	16.4	17.2	15.2	130	1.7	0
19	160=1	200=1	200=1	Es.=10	Es.=10	Ci. Es. 2	10000	22000	20000	758.0	758.5	758.0	17.2	16.8	16.6	16.0	16.0	15.9	16.0	17.0	17.0	16.5	14.2	185	1.9	0
20	Calma	300=2	180=2	Es.=10	Ci.=1	Es.=6	15000	22000	15000	758.8	759.0	758.0	15.9	16.4	16.8	15.5	15.8	15.8	16.0	17.5	16.5	17.0	14.8	165	1.9	0
21	190=1	200=2	190=2	Es.=10	Ci.=6	Ci.=3	13000	24000	22000	758.0	758.5	758.5	16.0	16.8	16.5	15.9	16.1	15.9	16.1	17.5	17.0	15.0	14.5	165	1.8	0
22	300=1	198=2	180=2	Es.=9	Es.=8	Es.=10	15000	20000	10000	758.8	758.0	758.0	15.5	16.1	15.5	15.2	15.5	15.1	17.0	17.0	16.5	17.0	14.0	200	1.2	0
23	140=1	190=1	140=1	Es.=10	Es. Cu. 10	Es.=10	14000	16000	17000	758.8	759.0	758.0	14.7	15.5	16.0	15.0	15.5	15.1	16.3	17.0	15.9	15.8	13.5	115	2.0	0
24	130=1	140=1	150=2	Es.=10	Es.=10	Es.=8	14000	15000	10000	758.0	757.5	757.0	15.0	16.8	16.0	15.2	15.7	15.1	16.0	18.3	16.2	17.0	13.8	215	1.7	0
25	300=2	360=2	330=2	Es.=10	Ci. Es. 8	Es. Cu. 2	8000	20000	18000	758.5	759.0	758.5	15.0	16.6	15.4	15.0	15.4	15.0	16.1	16.1	17.0	18.0	14.0	180	1.4	0
26	Calma	190=2	110=2	Es.=10	Ci. Es. 6	Ci. Es. 5	18000	20000	16000	759.0	758.0	758.0	15.0	16.0	16.1	14.7	15.0	15.1	16.0	16.3	15.2	18.0	13.2	130	1.0	0
27	115=2	180=2	140=2	Es.=6	Ci.=1	Es. Cu. 10	18000	24000	19000	758.2	758.0	757.0	15.5	16.2	16.0	15.3	15.5	15.5	15.8	17.5	16.2	16.5	13.0	165	1.5	0
28	Calma	180=2	150=2	Es.=10	Es.=10	Es.=10	10000	12000	10000	758.5	758.0	757.6	14.9	16.1	15.9	15.0	15.2	15.1	16.0	16.2	15.0	16.0	14.0	150	1.2	0
29	250=1	180=1	170=1	Es.=10	Ci. Es. 9	Es.=10	10000	17000	15000	758.0	757.0	756.5	15.0	15.3	15.2	14.2	15.0	14.8	15.5	16.0	15.5	16.5	15.0	155	1.0	0
30	170=1	270=1	160=1	Es.=10	Es. Cu. 8	Es.=10	15000	22000	18000	757.5	757.5	757.0	14.6	15.8	15.5	14.0	15.0	14.6	15.0	15.5	15.0	16.2	13.0	90	1.2	0
31	150=1	160=1	150=1	Es.=10	Ci. Es. 6	Es.=10	15000	30000	16000	759.0	759.0	758.0	14.8	16.4	16.0	14.9	15.2	15.0	14.3	16.7	14.8	17.9	13.0	195	1.1	0

El Jefe del Departamento de Navegación

Capitán de Fragata

Jorge Arbulú G.

ESCUELA NAVAL DEL PERU

Latitud 12°-04'-34''S — Longitud 77°-10'-50''W — Altura 5 m.

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

JUNIO 1938

Fecha	Dirección y Fuerza del viento			Clase y cantidad de nubes			Visibilidad hacia el mar en metros			Presión Barométrica en milímetros			Temperatura del aire a la sombra			Termómetro mojado			Temperatura del mar			Máxima y mínima a la sombra		Viento en 24 h. en km.	Evaporación en 24 h. en mm.	Lluvia en 24 h. en m m.
	Hs.	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18				
1	150=1	180=1	160=1	Es.=10	Es. Cu. 7	Es.=7	30000	12000	14000	759.0	759.0	757.6	15.7	16.5	16.3	14.8	15.0	15.5	14.4	17.0	16.0	16.5	13.2	120	1.4	0
2	300=1	280=1	190=1	Es.=10	Es.=10	Es.=6	12000	7500	10000	758.0	758.0	758.0	14.3	15.9	14.9	14.3	15.5	14.7	14.8	15.2	16.0	15.0	13.5	100	1.0	0
3	340=1	200=2	150=1	Es.=10	Ci. Es. 7	Es.=10	12000	13000	12000	758.5	758.0	757.5	14.7	15.5	15.2	14.7	14.2	14.8	15.2	15.5	15.0	15.6	13.5	105	1.0	0
4	160=1	170=1	150=1	Es.=10	Es.=8	Es. Cu. 10	10000	23000	15000	757.0	756.0	757.0	15.0	15.7	14.8	14.5	14.6	14.0	14.9	15.6	15.7	16.0	14.0	150	1.0	0
5	340=1	Calma	180=1	Es.=10	Ci. Es. 6	Es.=10	12000	30000	15000	758.0	758.0	757.0	14.0	15.8	15.0	14.0	15.0	14.8	15.6	16.0	15.0	17.5	12.8	75	1.0	0
6	250=1	240=1	150=1	Es.=10	Es. Cu. 9	Ci. Es. 10	10000	28000	14000	759.6	758.5	758.0	14.6	16.7	15.0	14.4	15.5	14.5	15.5	16.5	16.0	16.9	12.2	155	1.0	0
7	130=1	130=1	150=2	Es.=10	Es. Cu. 9	Es.=8	9000	26000	16000	759.5	757.9	758.0	14.5	16.4	15.1	14.8	15.2	15.0	16.0	16.0	15.0	16.0	12.5	165	1.2	0
8	140=1	180=2	150=1	Es.=8	Es.=10	Ci. Cu. 2	10000	20000	17000	757.5	757.0	756.8	15.4	16.5	15.8	15.4	15.5	15.0	16.2	16.0	16.5	18.0	14.0	250	1.5	0
9	170=1	160=1	150=1	Es.=9	Es. Cu. 4	Es.=10	15000	28000	10000	757.8	758.3	758.0	15.3	17.5	16.5	14.7	15.9	15.4	15.8	17.0	16.0	18.0	14.0	105	1.8	0
10	160=1	140=1	140=1	Es.=10	Es.=10	Es.=10	9000	22000	15000	757.5	759.0	758.0	15.0	17.8	15.3	14.9	16.7	15.0	16.2	16.3	16.2	15.0	14.0	195	1.5	0
11	130=2	140=2	140=1	Ci. Cu. 7	Es.=10	Es. Cu. 8	20000	18000	16000	758.0	759.0	757.3	15.3	15.9	15.6	15.0	15.0	15.1	15.0	17.0	16.2	18.0	13.8	150	1.0	0
12	130=1	150=1	140=1	Es.=10	Es.=10	Es.=10	9000	15000	14000	758.0	757.5	757.0	15.4	17.5	16.0	15.3	15.5	15.0	15.5	15.4	15.0	18.0	13.5	90	1.2	0
13	200=1	180=1	140=1	Es.=10	Ci. Es. 10	Es.=10	19000	24000	16000	758.0	758.0	758.0	15.5	16.5	16.3	14.8	15.0	15.0	14.6	15.2	15.0	16.0	13.5	250	1.4	0
14	140=1	130=2	160=2	Es.=10	Es.=10	Es. Cu. 8	18000	22000	17000	758.8	758.0	757.0	14.8	16.8	15.5	14.5	15.2	14.8	15.2	16.0	15.7	16.2	13.0	200	1.6	0
15	350=1	300=2	170=2	Es. Cu. 10	Ci. Es. 4	Es. Cu. 10	10000	20000	19000	759.0	758.0	757.0	14.3	16.0	16.2	14.8	15.5	15.4	15.0	16.0	16.2	19.0	13.2	215	1.5	0
16	120=1	230=2	160=2	Es.=10	Es. Cu. 9	Ci. Es. 10	15000	22000	19000	758.8	758.0	758.0	15.8	17.0	16.0	15.0	15.2	15.2	15.8	16.7	16.3	19.5	13.5	120	1.5	0
17	220=1	200=1	140=1	Es. Cu. 10	Alt. Cu. 8	Es.=10	10000	28000	18000	759.0	759.0	758.5	15.9	17.0	16.3	15.0	15.8	15.0	16.0	16.2	15.5	19.0	14.5	85	1.5	0
18	150=1	200=1	140=1	Es.=10	Ci. Cu. 8	Es.=10	16000	22000	25000	758.8	758.0	758.8	16.0	16.4	16.5	15.7	15.5	15.4	16.0	16.1	18.7	15.0	110	1.5	0	
19	150=2	140=1	160=2	Es.=9	Es. Cu. 9	Es.=10	22000	23000	22000	759.0	759.0	758.5	15.5	17.6	16.5	15.0	15.2	15.9	17.0	16.5	16.9	16.8	14.9	260	1.6	0
20	170=1	150=1	180=1	Es.=10	Ci. Es. 10	Es.=5	14000	24000	28000	759.0	759.0	759.0	15.3	16.8	16.5	15.7	16.0	16.0	16.2	16.5	16.5	15.0	220	1.6	1.5	
21	120=1	170=2	130=1	Es.=10	Ci. Es. 10	Es.=10	10000	30000	19000	759.0	758.8	757.8	14.4	15.9	15.7	15.0	15.0	14.4	14.1	14.8	16.2	15.6	13.0	160	1.4	2.5
22	190=1	300=1	220=1	Es.=10	Es. Cu. 7	Es.=7	18000	30000	25000	759.0	760.2	759.5	15.5	15.9	15.1	14.5	15.0	14.9	14.8	14.8	14.6	16.0	13.0	175	1.7	Trazas
23	200=1	250=1	160=1	Es.=10	Es. Cu. 10	Es.=10	12000	25000	19000	759.5	759.2	758.8	14.8	15.7	15.6	14.8	15.0	15.0	15.3	16.1	15.7	16.0	13.0	200	1.9	0
24	170=1	180=1	160=1	Es.=10	Es.=10	Es.=10	15000	18000	25000	759.0	759.9	759.0	15.0	15.8	15.3	14.5	15.2	15.0	15.5	15.3	16.3	17.5	13.5	190	1.0	Trazas
25	200=1	180=1	160=2	Es. Cu. 10	Es.=10	Es.=10	22000	19000	15000	759.0	758.5	758.0	14.7	16.3	15.5	14.7	15.6	15.0	16.0	16.7	15.9	16.3	13.5	240	1.8	0
26	Calma	180=1	Calma	Es.=10	Ci. Es. 10	Es.=10	17000	20000	18000	758.4	759.0	757.0	15.4	16.5	15.0	15.1	15.5	14.8	15.2	16.3	15.5	17.2	14.0	85	1.5	0
27	Calma	290=1	290=1	Es.=10	Es. Cu. 9	Es.=10	12000	22000	18000	758.0	758.5	758.0	14.5	15.4	15.0	14.3	15.0	14.7	15.2	16.4	15.3	16.5	13.0	75	1.4	0
28	200=1	280=1	200=1	Es.=10	Es. Cu. 8	Es.=8	14000	30000	17000	759.0	759.5	758.5	15.2	16.6	15.7	14.8	15.2	15.2	15.0	16.6	15.5	17.0	13.0	120	1.7	0
29	Calma	150=1	140=2	Es.=8	Es. Cu. 10	Es.=10	15000	18000	12000	760.0	756.0	757.0	14.0	15.5	15.0	14.8	15.0	14.7	16.0	15.4	15.0	16.8	12.8	250	1.5	0
30	200=1	300=1	280=1	Es. Cu. 10	Es.=10	Es.=10	9000	20000	10000	758.8	759.0	759.0	14.7	15.5	14.0	14.5	14.2	14.3	14.6	15.8	16.0	15.0	12.6	120	1.7	0

El Jefe del Departamento de Navegación

Capitán de Fragata

Jorge Arbulú G.