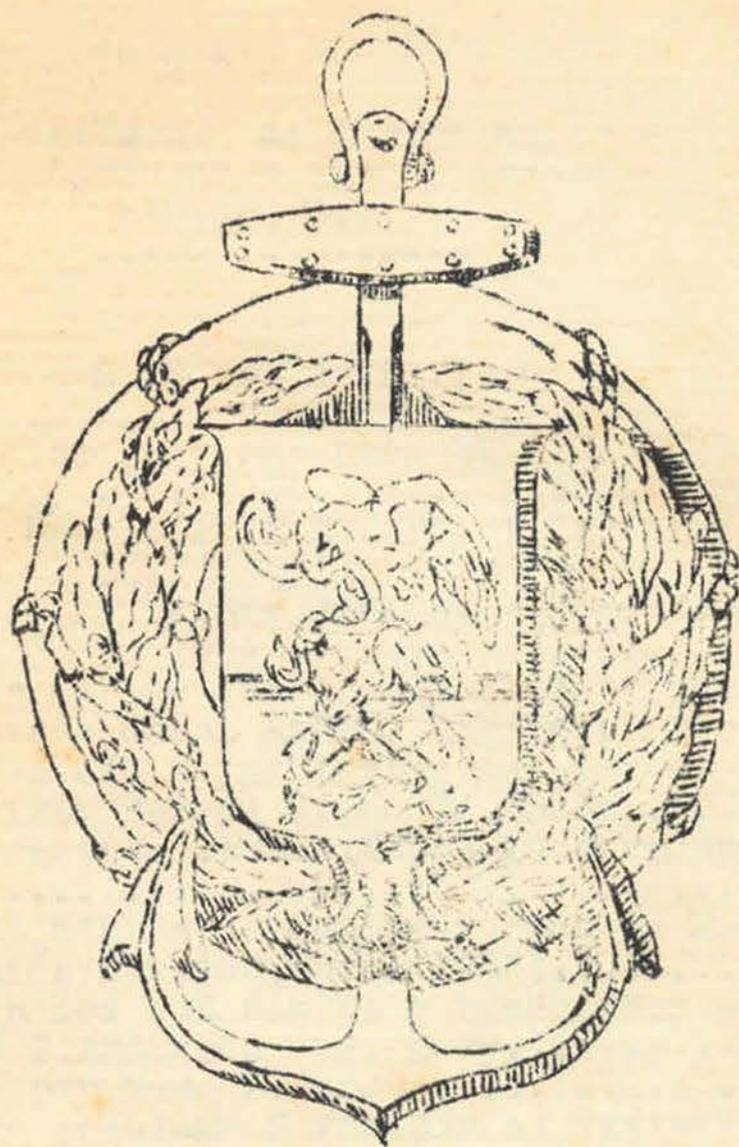


13

Agosto y Septiembre.



BOLETIN de MARINA



BOLETIN DE MARINA.

AGOSTO Y SEPTIEMBRE 1934.

Toda correspondencia relativa a esta publicación deberá dirigirse a

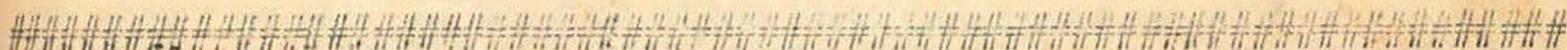
"B O L E T I N "

Departamento de Marina de la -
Secretaría de Guerra y Marina.-
MEXICO, D.F.

S U M A R I O .

Comentarios acerca de Destinos para el personal..... Per P. Ajaz. Pag. 1.
 "La Conquista del Mar", por el Tte. Piloto Aviador Marcel Huerta Jones (pag. 6).
 El Almirante Togo. (De la Rev. Gral. de Marina Española correspondiente a julio 1934)..... Pag. 9.
 El Nuevo propulsor marino "Voith Schneider" por el Tte de Corbeta Maquinista Naval Rafael Rodríguez Pérez..... Pag. 10.
 Mi opinión con respecto a las Insignias, por el Teniente de Corbeta Maquinista Naval Rafael Uribe Escandón..... Pag. 16.
 Motolanchas costeras. (de la Rev. Española correspondiente a junio 1934)..... Pag. 18.
 Las verdaderas enseñanzas de Jutlandia (de la Revista de Marina y Aviación Peruana, abril 1933)..... Pag. 19.
 Tiro indirecto con los cañones de a bordo. (Por el Cap. -- de Fragata Walter S. Anderson U.S. Navy..... Pag. 20.
 Glosando un libro por Numa Z. Morgan..... Pag. 25.
 Algo sobre nuestro problema Naval, por el Teniente de -- Corbeta Maquinista Naval Rafael Rodríguez Pérez..... Pag. 35.
 Más acerca de los nombres para nuestros barcos por P. - Ajaz..... Pag. 37.
 Como organizar el Cuerpo de Maquinistas, por el Tte de - Corbeta Maquinista Naval Carlos Castillo Gonzalez..... Pag. 41.
 La Política Naval Japonesa, criticada por un Almirante Norteamericano..... Pag. 42.
 La Conferencia Naval de Londres se prepara..... Pag. 44.

Nuevamente se suplica a los Compañeros, remitan su valiosa Colaboración.-



Para aquellos que, desde un principio, tuvimos confianza en -- que nuestro Boletín de Marina habria de estimular y de incitar al -- personal de la Armada para que diera libre curso a tantas ideas buenas que, en prolongado olvido, dormian bajo el desaliento y abulia gene-- rales, es un inmenso placer el constatar como van apareciendo en las páginas de esta publicación las bases de una gran variedad de proble-- mas que siempre han agobiado a nuestra Corporación, y que nunca o ca-- si nunca han tenido sino soluciones apremiantes, ocasionales, parcia-- les, y, por ende, incompletas o positivamente erróneas.

Sean, nuestras primeras frases, pues, para felicitar y agra-- decer en nombre de todos a los superiores y compañeros, que, ya sean en estas columnas ya en otro géneros de trabajos, o ya en simples -- charlas de sobremesa, "mientras devoran fresa tras fresa", como dije-- ra el poeta se preocupan de analizar y discutir nuestros problemas -- con el fin de encauzar hacia los caminos de la realización las ideas y los puntos de vista de todo el personal que, hasta hoy, se ha carac-- terizado por una carencia de unidad de criterio y una disparidad de -- opiniones verdaderamente anárquicas.

Séanos permitido tambien esperar, aunque por ello carezcamos irremediabilmente optimista, que esta actividad pensante y meditado-- ra que se ha iniciado, continúe en un crescendo halagador y acaba por rendir óptimos frutos al operar una luminosa regeneración de nuestro espíritu.

Y en el caso particular a que queremos referirnos, vayan -- nuestras felicitaciones a los compañeros Villegas y Múgica quienes, en el número anterior del Boletín, han planteado concretamente un -- problema que es de la más alta trascendencia para todos y que, por lo mismo, vale la pena considerar atentamente para su solución.

Por esta razón, y porque ellos, con modestia que los enalte-- ce, piden una franca opinión acerca de sus ideas, o nuevos puntos de vista que orienten mejor la solución del problema, vamos aquí a se-- cundar su empeño entiendo nuestro parecer sin otra pretensión, como siempre, que provocar nuevas ideas y nuevas consideraciones que ven-- gan a crear todo un ambiente propicio para resolver la cuestión.

Desde luego nada cabe agregar a las razones en que estos -- compañeros fundan su propuesta. La necesidad de un plan que, en lo posible, regularize la carrera de nuestra oficialidad y que, al mis-- mo tiempo que propugne en bien del servicio, la ponga a cubierto de esa caprichosa remoción que siempre hemos padecido es de todos mo-- dos sabida y sentida. La adaptación juiciosa de nuestra actual si-- tuación bastante irregular en muchos aspectos, al mencionado plan -- de modo que lo iniciemos sin grandes cambios o estorbos, es una con-- secuencia de lo anterior.

Pero si todos estamos de acuerdo, como sin duda hemos de es-- tarlo, con tal necesidad, no es difícil aventurar que habrá muchas opiniones acerca de la mejor manera de solventarla. Esto no es nada extraño si se toma en cuenta nuestra especial manera de ser, que -- repugna aceptar sin previas objeciones las ideas de otro y que aún es capaz de discutir sin razón y sin convencimiento ciertas peque--

ñeces en que imaginamos comprometido nuestro pundonor.

Por eso creemos que en este problema, como en cualquier otro que se presente en nuestro medio, mientras más se quiera llevar a los detalles una solución que mayormente se encontrará oponentes que, desde cierta parte en adelante estén en franco desacuerdo con tal solución.

Creemos, en consecuencia, que lo más prudente es lanzar ideas -- generales que, una vez discutidas y aceptadas, o corregidas, sirvan de base a las cuestiones de importancia secundaria.

Tal procedimiento es seguido en todas o en casi todas las actividades del hombre, sencillamente porque es metódico.

Por ejemplo, en el caso de un levantamiento topográfico o geodésico, se mide y orienta una base, se hace un triangulación, y enseguida se obtienen algunos caminamientos, y luego se procede al relleno por el levantamiento de detalles. Igualmente, en el caso de la legislación de un país, se establecen primero las bases generales de la política del gobierno; se ordenan en una Carta Magna o Constitución, y luego se reglamentan sus artículos.

En esta forma cualquier error o falsa apreciación que, una vez establecida la base general, llegará a cometerse, puede ser referido a dicha base para enmendarlo convenientemente.

En nuestro caso, que es particularmente delicado, lo más conveniente según lo antes dicho, será formular una serie de cuestiones -- que, una vez discutidas y resueltas, habrían de servir para basar -- toda la reglamentación respectiva.

Pero antes de formular esas cuestiones, preciso es hacer un estudio de nuestras necesidades para tratar de satisfacerlas en la mayor medida posible. Hagamos a título de ensayo ese estudio:

En primer lugar nuestra Corporación debe atender, para cumplir todas sus obligaciones y asegurar todas sus conveniencias, a dos especies de servicios: 1/o, Interiores. 2/o, Exteriores. Entre los servicios interiores podemos catalogar a: los que se hacen a bordo; los que se hacen en las Comandancias de Zona; los que se hacen en el Departamento de Marina; los de la Escuela Naval; y quizá algún otro.

Entre los exteriores (que los compañeros Múgica y Villegas parecen haber olvidado) podemos clasificar: aquellos que se hacen o se -- harán en el Estado Mayor General, y en estados mayores particulares -- (como los del Presidente de la República y del Secretario de Guerra); los que se hacen o pueden hacerse como profesor de algunas Escuelas -- que no sean la Naval (ejemplo, la Superior de Guerra); los desempeñados por agregados navales en el extranjero: los que se hacen en ciertas dependencias de la Secretaría de Guerra (Inspección, Servicio --- Histórico, etc.); los que pueden hacerse en dependencias de otras Secretarías (de Comunicaciones, de Industria, etc.); las comisiones para estudiar en el extranjero, o en establecimientos civiles Nacionales.

Si tenemos en cuenta que en la Escuela Naval la preparación de los alumnos tiende substancialmente a capacitarlos para su servicio

a bordo, y que lo característico de un Marino, en cualquier aspecto o época de su carrera, es su calidad y su experiencia como tal, preciso es deducir que las primeras y las principales actividades de un Oficial deben ser a bordo de los buques. A esto mismo se llega si -- observamos que los buques necesitan Oficiales jóvenes y de baja graduación en mucho mayor porcentaje que Oficiales de las graduaciones altas; y que los servicios o estudios que no se hacen a bordo, y particularmente aquellos que hemos clasificado como "exteriores", requieren preferentemente a individuos que por su experiencia en la -- mar hayan afirmado debidamente su calidad de Marinos.

La consecuencia es que todo Oficial debe, desde que salga de la Escuela, ir al servicio de los buques hasta que en ellos cumpla un -- determinado tiempo, y hasta que haya adquirido una cierta jerarquía. Lo único que podría intercalarse en dicho tiempo es el curso de Aplicación que, en el fondo, no es sino un coadyuvante a la experiencia y perfeccionamiento del Oficial de Marina. Podría fijarse este tiempo, por ejemplo, en seis años, y la categoría mínima en la de Teniente de Fragata.

Pueden exceptuarse de esta regla general ciertos Oficiales que por su vocación y capacidad especiales, sean dedicados a ciertos servicios como Ingenieros de la Marina, Aviadores, etc., y cuya larga -- experiencia como marinos no es condición sine qua non para su técnica particular, ya que después no habrán de tener mando en los buques. -- En todas las otras especialidades, no es posible hacer excepciones.

Por fuera de los servicios a bordo, los otros que hemos enume-- rado son de tal modo diversos, que no es posible pretender que sean -- desempeñados por todo el personal; máxime que para algunos de ellos serán menester ciertas cualidades muy personales.

Esto se refiere particularmente a aquellos clasificados como -- "exteriores", puesto que el mando en los buques y aún el de Zonas Navales y los servicios en éstas o en el Departamento sí son, en principio, accesibles a todo el personal. Pero aún aceptando ésto último, natural es que ciertas comisiones sean conferidas a personas cuya -- energía, preparación, o personalidad general, ofrezcan el mayor número de garantías.

La consecuencia de ésto es que, además de la primera condición fijada para todo Oficial, debe exigirse también que todo el personal (con la sola excepción de los antes previstos para servicios especiales: ingenieros, aviadores, etc.) cumpla ciertos desempeños: Mando en los buques, servicios en el Departamento, tomar algún curso de información, etc.; desempeños limitados también por cierta jerarquía y --- cierto tiempo de embarque.

Por fuera de ésto, todas las otras comisiones deberán ser otorgadas a los individuos que, porque posean ciertas aptitudes o justifiquen sus merecimientos en un examen previo, sean dignos de desempeñar las. Pero de todos modos, deberán éstos individuos sujetarse a ciertas condiciones de tiempo y de grado, así como a cierto límite máximo en la comisión correspondiente. Esto es necesarísimo porque si a un Oficial se le aleja indefinidamente de su medio propio, acabará por perder sus aptitudes para otros servicios característicos de su profesión sin mas ventaja que hacerlo especialista en los asuntos a que está --

dedicado.

Propongamos, para ejemplificar ésto con algo, que un profesor de cualquier plantel no desempeñe tal comisión por mas de cuatro años, y que un agregado naval sea, por lo menos, Teniente de Navío con ocho años de servicio como Oficial.

Creemos que una reglamentación hecha según las bases anteriores sería muy flexible y fácil de adaptar a nuestra ley de cuadros que, salvo algunos ensayos, no ha podido ser estudiada convenientemente por razones de todos conocidas.

Pasando a otras cosas, opinamos con Villegas y Mújica acerca de la remoción metódica del Personal, sobre todo durante sus primeros servicios a bordo, en ambas costas y en los diversos tramos de ellas. Conocer nuestras costas en lo esencial, y conocer otros mares u otras países es subalterno. En cuanto a la cuestión de quienes deben ser Comandantes de los buques del tipo "programa que se construye en España" es bastante discutible. Una opinión muy extendida es que los Guardacostas sean mandados por Tenientes de Navío ya Tenientes de Fragata; y que los Cañoneros y Transportes lo sean por Capitanes de Fragata y de Corbeta, y que accidentalmente los primeros (Guardacostas) sean mandados por Tenientes de Corbeta de bastante antigüedad y experiencia, y los segundos (Cañoneros y Transportes) por Tenientes de Navío de idénticas condiciones. De todos modos, es asunto que merece una consulta a nuestra opinión pública, o el estudio cuidadoso de una Comisión. Otro tanto puede decirse acerca de que los Oficiales vayan a bordo recorriendo los diversos cargos, cosa que, si muy útil para la competencia general del individuo, es, en cierto modo, opuesto a la especialización. Creemos que, como propone un Oficial español para la Armada de su país, ese rol debe establecerse ya que el manejo y atenciones del material no exigen precisamente una especialización, puesto que ésta siempre cabe, en lo referente al profundo conocimiento de una materia, para determinados individuos. En nuestro caso el problema es mucho mas sencillo por la simplicidad del material y la carencia de escuelas de especialización arregladas a nuestros servicios.

Por último, volviendo al plan ideado por los Oficiales Villegas y Mújica, diremos que, considerado aisladamente, nos parece lógico y -- justo, pero que padece los defectos analizados en el curso de esta exposición; es decir, que sus autores han descendido a los detalles antes de proponer sus ideas generales y que han olvidado toda la amplia gama de actividades "exteriores" que deben caracterizar a nuestra Corporación, y cuyo descuido ha sido quizá una de las causas principales del aislamiento en que hemos vivido (tanto respecto a las instituciones del país cuanto a la vida exterior del mismo) y del abandono a -- que habíamos llegado. Cruel destino el nuestro que, porque no aspirábamos sino a la vida modesta de las violetas, nos habíadesdejado en la parasitaria de los hongos.

Escritas las anteriores páginas, llega a nuestras manos lo publicado en el último cuaderno del Boletín, por el compañero O. F., acerca del mismo asunto.

O. F. dedica algunas frases a la cuestión de los ascensos en nuestra Corporación y luego establece los puntos esenciales de una solución que basa en el número de puestos que es necesario llenar y para --

los cuales distribuye al personal disponible fijando hasta el número de días que deben desempeñarlos.

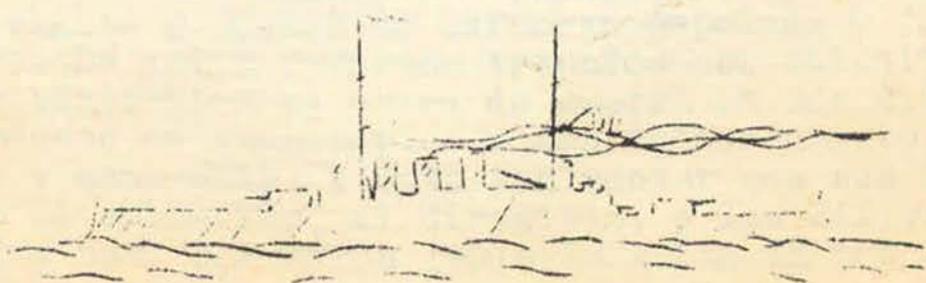
Lamentamos que la falta de espacio no nos permita comentar debidamente sus opiniones, pero no omitiremos hacer a él extensiva nuestra cordial, aunque modesta, felicitación, por el entusiasmo y la excelente buena voluntad con que contribuye.

Por lo demás, su solución padece, a nuestro juicio, del mismo defecto que achacamos a la de Villegas y Mújica, pues, aparte de que descuida los servicios que aquí llamamos "exteriores", desciende a pormenores que, al no haberse sentado una base general, corren el riesgo de quedarse en el vacío.

Acercas de su tesis, ya hemos oído comentarios que la critican e impugnan: por varias razones y entre ellas:

- 1/0.- Porque él no cree necesario que el personal sea removido periódicamente para que navegue por todas nuestras costas.
- 2/0.- Porque exige para todas las comisiones una gerarquía fija y determinada y, como consecuencia, adjudica el Magisterio de la Escuela Naval a los Tenientes de Navío sin considerar que, por fuera de ciertas limitaciones, no muy reducidas, que sí deben existir, lo esencial para este caso no es ser Teniente de Navío sino poder ser Profesor.
- 3/0.- Porque propone resolver el problema de tener suficientes puestos, por la adquisición progresiva de material, cuando deba hacerse, como en todo mundo, por la regulación de la producción de Oficiales. Es decir (y hacemos también nuestra tal opinión) que el material siga adquiriéndose para satisfacer las necesidades de la Defensa Nacional, y no para tener puestos que dar al personal que existe.

Por último, y para ilustrar o enriquecer lo dicho por O. F. acerca de los ascensos, nos permitimos recordar a nuestros lectores que en el número 7 del Boletín fué transcrito un magnífico artículo (que apareció en la Revista General de Marina Española) del Comandante Don Arturo Génova, titulado "Butrapelía sobre el ascenso por antigüedad", y al cual nos atrevimos a preseder de un comentario, que por cierto, salió en dicho número anónimo y acéfalo. F I N .



"LA CONQUISTA DEL MAR".

Por el Teniente de Corbeta Piloto Aviador
MARCIAL HUERTA JONES.

La lucha sostenida por el hombre en su afán de apoderarse del mar, comprende toda una historia continuada de aventuras, trabajo, ingenio, valor y ciencia que no tiene paralelo con ninguna otra de las grandes empresas humanas desde el advenimiento de nuestra raza sobre el planeta.

Ninguna otra de las fuerzas naturales conocidas asalta al hombre con mayores ventajas que la tempestad en la mar y no hay otra tampoco que para ser afrontado requiera mayor dosis de tenacidad y bravura; es por ello que el ser humano teme tan natural y profundamente al elemento agua. En efecto, mientras permanecemos en tierra firme, aun cuando nos veamos constantemente a merced de innumerables y diversos peligros en paz y en guerra, nos acompaña un sentimiento de seguridad en nuestros actos que proviene de encontrarnos sustentados por un elemento nunca hostil que nos pertenece y al cual sentimos también pertenecer. Pero una vez en el agua y lejos de la orilla, bien a nado entre las olas o a bordo de una embarcación flotante, el temor se apodera fácilmente del cerebro, abarcando la escala progresiva de semejante estado de ánimo hasta llegar al terror pánico si la furia del viento se ha desencadenado y, sobre todo, si no se está familiarizado con el aspecto grandioso y omnipotente hasta lo sublime del huracán.

Hay que reflexionar en que si semejante temor subsiste todavía hoy, cuando millones de hombres han pasado sobre todos los mares por miles de años y cuando los barcos son tan fuertes que soportan casi siempre invictos los embates del tifón y del temporal deshecho, los primeros requirieron indudablemente a un arrojo y decisión imponderables para emprender semejante aventura. No es pues atrevido preconizar sin el menor temor, que LA CONQUISTA DEL MAR HA SIDO EL MAYOR DE LOS TRIUNFOS HUMANOS.

Pero si el valor, elemento primordial en esta lucha hubiera estado solo, muy poco se hubiera logrado; mientras que con el concurso del ingenio que gradual y seguramente ha ido perfeccionando paso a paso las embarcaciones, elementos de defensa y ataque en este caso, contamos en nuestros días con gigantescos dispositivos mecánicos, hermosos e imponentes que cruzan los Océanos, con seguridad matemática lo mismo en calma que en mal tiempo.

El barco de propulsión por medio de máquinas de vapor que es y será por mucho tiempo el mas generalmente usado, lo mismo que el de motores de explosión o el de turbinas eléctricas, representa el mas alto exponente de los conocimientos científicos aplicados a la ingeniería durante siglos y siglos de esfuerzo empeñado y ferviente para dominar a Natura. De estos diversos triunfos así obtenidos, se destaca con perfiles admirables el barco de guerra en sus diversos tipos. Ningun otro producto de ingeniería es tan delicadamente construido ni tan perfecto y manejable; y esto sin contar con sus derivados y auxiliares como el submarino, el dirigible, y las diferentes clases de aviones usados como ELEMENTOS INDISPENSABLES en todas las marinas modernas.

Desgraciadamente, la mar se encuentra tan alejada de la vida de una inmensa mayoría de nuestros hombres que su mera existencia es casi ignorada por muchos, sobre todo por las grandes masas de la población cuyo embotamiento intelectual fue crónico hasta la revolución y cuya cultura posteriormente se viene desarrollando a saltos, a pausas, en forma parcial y con las naturales lagunas que vadejando un resurgimiento que necesita todavía destruir muchas taras, reconstruir mucho de lo derruido y edificar nuevos y mejores baluartes a lo largo del sendero de progreso y mejoramiento que México merece seguir. Es también de tomarse en cuenta además, que para la mayoría, la lucha por la existencia es tan cruenta, que roba a la mente la necesaria libertad para percatar y comprender este asunto cuya valorización requiere ser conocido en detalle. Es pues fácil explicarse que nuestros ciudadanos, aun algunos que debieran tener un criterio más amplio, no se den cuenta de la enorme importancia que para toda nación tienen y, muy especialmente para la nuestra con sus vastísimos litorales, las industrias y comercio marítimos, con la fuerza naval suficiente para protegerlos.

El Almirante Mahan publicó en 1890 un admirable libro en el que revela, de una manera incontrovertible, la "INFLUENCIA DEL PODER NAVAL EN LA HISTORIA" y la importancia que debe conceder a la marina toda nación y todo el género humano.

Pero razonando rudimentariamente y sin necesidad de profundizar en estudios de ninguna otra clase, fácil es darse cuenta del beneficio que se obtiene siendo fuerte en la mar, simplemente fijando los ojos en que la mayor porción de tierra firme es poseída por las naciones cuyo poder naval es más grande, Inglaterra, Francia, los Estados Unidos del Norte y antes de la Guerra, Alemania y Rusia. No hay más que fijarse a la vez en las proporciones de mar y tierra que cubren la superficie del globo, para atender después a que la nación más diligente, sabia y valiente para emprender la conquista de la primera es siempre la que controla la mayor parte del comercio internacional y que los humos de sus barcos mercantes o de guerra pregonan por las bocas de sus chimeneas su predominio sobre las tres cuartas partes del mundo.

El mar no tiene dueño, está libre para ser usado por toda la humanidad; el derecho de posesión solo cuenta para cada nación a tres millas de su costa, de ahí que no pueda ser monopolizado; y las naciones que como México tienen facilidades de abrigo en sus costas procuran el adelanto de sus industrias y de su comercio marítimo.

No hubo nunca una ley absoluta y suprema sobre el mar y no la hay todavía. No existe región de mar abierto que cuente con una fuerza de policía suficiente para proteger las vidas y propiedades de quienes por ahí se ven obligados a pasar como sucede en las ciudades. La Liga de las Naciones tiene el proyecto de organizar una fuerza naval internacional con obligaciones mutuas para llenar esa necesidad; pero la Liga de las Naciones es un fracaso y me atrevo a asegurar que en esto como en todo no conseguirá mucho. Nadie quiere desarmarse, ni siquiera hay quien prometa hacerlo en el futuro.

El hombre está todavía muy atrasado para poner en práctica por convicción las santas doctrinas del respeto mutuo que si es verdad que empiezan a ser ampliamente conocidas y reverenciadas en ----

teoría, sons constantemente burladas y escarnecidas por los hechos - en la vida práctica de cada individuo y en las relaciones de nación a nación. De ahí la necesidad de una marina de guerra para nuestra patria; una marina que en tiempo de paz proteja nuestro comercio y derechos y defienda la libertad y el decoro de la nación cuando sea necesario.

Mientras subsista la ley del fuerte es patriótico procurar la fuerza, la mayor fuerza posible dentro de la medida de nuestras posibilidades, ¡para dejar algún día de ser el ridículo pez chico cuyo destino es bien conocido!

El Japón, una nación pobre y no ha mucho incorporada a la llamada civilización moderna, está dando muestras, con razón o sin ella, de lo que para él significa ser el mandatario del mar en su propia región del mundo.

Hemos declarado que somos pacifistas, actitud que si bien es plausible no me parece muy gallarda dadas las circunstancias, pero aun así cabe recordar la frase célebre de Bacon que dijo: "El que manda en el mar, tiene la libertad de tomar a su placer mucha o muy poca parte en la guerra".

De la verdad irrefutable que encierra esta sentencia están formadas las gloriosas historias de Fenicia, Grecia, Roma, Venecia y Gran Bretaña que han sabido usar libremente de semejante ventaja.

Fin.

No creemos impertinente señalar en estas líneas del Boletín - algunos pensamientos relacionados con las ideas generales que deben tenerse presente cuando de escribir composiciones, o artículos rápidos se trata. En esa virtud, permítasenos recordar brevemente algunas que pudieramos calificar de reglas en estos particulares.

Un pensador en una conferencia asentó: En la composición escrita ~~saber concluir es tan importante~~ como saber empezar. Ambas cosas -- puede considerarse que tienen un aspecto común, porque las dos, en rigor, cristalizan la cuestión en sus puntos mas esenciales. La diferencia estriba que mientras en el exordio el escritor anuncia -- y ofrece lo que va a tratar así como lo que se propone demostrar, -- en la peroración recoge en pocas frases las síntesis de su tesis -- ofreciéndola como consecuencia de su argumentación.

Asentemos los puntos siguientes-Primero: quien escribe debe leer con todo cuidado y repetidas veces el texto que enuncia el tema so metido a desarrollo. Segundo: Debe posesionarse lo mejor que pueda de la idea principal del asunto y no perderla de vista en el curso de su labor.-Tercero: Formar un ligero plan ordenando las ideas y eslabonándolas con la mejor lógica posible.-Cuarto: Su estudio debe encabezarlo con un preámbulo cortísimo pero claro en que exponga la excensia de la cuestión y lo que se pretende demostrar.-Quinto: Desarrolle su tema diviendolo en partes armónicas entre sí pero de acuerdo con los diferentes aspectos que ofrece.-Sexto: Concluir recordando el objeto de la disertación con una recapitulación sumaria.

EL ALMIRANTE TOGO.

El 30 de mayo, a las seis y media de la mañana, se extinguió la vida terrenal del eximio Almirante Togo. Ha querido el Destino - que su muerte coincidiese exactamente con el XXIX aniversario de su entrada triunfal en Sasebo, tres días después de la batalla naval de Tsushima. Su figura pasará a la posteridad como uno de los más grandes y ejemplares Almirantes de la Historia. El acontecimiento cumbre de su vida, la victoria sobre la flota rusa el 27 de mayo de 1905, fué quizás la más definitiva, la más completa de todas. Venció entonces, como el 10 de agosto de 1904, y pudo sostener el bloqueo de Puerto Arturo más que por la superioridad de sus medios, que nunca fué muy grande--y en alguna ocasión tal vez inexistente--, a la excelente organización y disciplina de su escuadra y a la identificación, a la compenetración de los Almirantes subordinados con el sentir de su Almirante Jefe.

Sus planes, obedientes siempre a la más sana doctrinas estratégicas, fueron ejecutados con fría serenidad, sin que en ellos influyesen ni las espectaculares incursiones de los cruceros de --- Wladivostock, ni el clamor popular, que, como tantas otras veces, -- pedía protección localizada de los puertos japoneses más expuestos.

Heichachiro Togo nació en Kagoshima en 1875, de noble familia. Niño todavía ingresó en la Escuela Naval de Heigakurjo; a los quince años de edad fué a completar su formación profesional a Inglaterra, donde permaneció siete años, parte de los cuales sirviendo como Oficial-alumno en el Worcester. Durante la guerra chino-japonesa (1894) mandaba el crucero Naniwa, donde se distinguió tan notablemente, que al firmarse la paz fué ascendido a Contraalmirante. Teniendo entonces 38 años. Nueve después, a los cuarenta y siete, había tomado el mando de la flota japonesa, que condujo con insuperable acierto la Guerra contra Rusia. Si su paciente y enérgica actuación hubiera sido inútil al heroísmo de las fuerzas de Oyama y Nogí. El acuerdo de Togo con el Generalísimo Oyama fué siempre absoluto. Y respecto a sus facultades como Almirante en el mando en Jefe, es difícil encontrar otro ejemplo igualmente edificante. Consiguio adentrarse en el espíritu de sus subordinados en forma que cada uno sólo obraba -- como el dictado de Togo en la gran batalla naval de Tsushima tenía bajo su mando cinco insignias subordinadas de División y quince de flotilla. Unos veintiocho buques mayores y sesenta torpederos. En -- aquella jornada, que duró catorce horas, hubo una concentración de estas fuerzas, una batalla general y una persecución. En total, hizo nueve señales, y durante el combate propiamente dicho, solo tres, -- que fueron ejecutados con toda precisión.

Todos los Almirantes subordinados maniobraron durante catorce horas "como iniciativa propia, anticipandose ala expresión de los deseos del Almirante".

Pudo haber éste sucumbido en pleno combate y este hubiera -- continuado exactamente lo mismo.

(De la Revista General de Marina Española correspondiente al mes de julio de 1934)

Por el Tte de Corbeta RAFAEL RODRIGUEZ PEREZ.

En el propulsor Voith-Schneider (patentes alemanas números -- 453823, 493539, 488564, 500340 y otras) el cual estriba en un invento del Ingeniero Austriaco Ernesto Schneider, se emplea en lugar de las conocidas hélices un rotor que, situado en la popa y animado de un -- movimiento de rotación al rededor de un eje vertical (Fig. # 1), lleva cuatro aletas que penetran en el agua, segun puede verse por la (Fig. # 2). Estas aletas producen el avance. Son los únicos elementos que -- entran en contacto con el agua, pues los demás órganos, o sean los que sujetan las aletas y las impulsan y transmiten las fuerzas de avance al barco, se encuentran completamente en el interior del casco. De este modo se suprimen primeramente las pérdidas adicionales hidráulicas de los cubos de las hélices, de los soportes de ejes, etc.

Como el propulsor sirve, no solo para la propulsión, sino también para la dirección, pueden suprimirse los codastes y el timón, reduciendo la resistencia de velocidad del casco a la parte inevitable por su desplazamiento.

La forma de las aletas corresponde a la que tienen las medias superficies de sustentación de los aviones. Los mismos giran con la -- cabeza redondeada hacia adelante siempre y durante el movimiento de -- circulación hay que regularlas de tal modo, que adoptan la posición -- más favorable con respecto de la corriente del agua. Esto, sin embargo, puede conseguirse únicamente cuando cada una de las aletas ejecute movimientos oscilatorios simultáneos,

Las aletas se adoptan correctamente en sentido hidráulico a la corriente en todos los puntos de su revolución, siempre que se encuentren en dirección de la velocidad relativa. Este requisito se llena mediante un sistema cinemático que hace que cada aleta se mueva de -- tal manera relativamente al rotor durante una revolución, que una -- vertical levantada en ella pase constantemente por uno y el mismo -- punto (Fig. # 3).

Este punto llamado brevemente en lo sucesivo "punto de gobierno" es común a todas las aletas y está fijo en el barco, transversalmente con respecto del centro del timón al marchar adelante.

El propulsor Voith-Schneider accionado por una máquina motora produce, pues, una vena que en estado de inercia se encuentra perpendicularmente al sentido de excentricidad del punto de gobierno N.

El trayecto ON nos determina la amplitud del movimiento oscilatorio de las aletas y nos da la medida del avance en cada revolución de la rueda, es decir, que es equivalente al paso de una hélice.

Haciendo girar el punto de gobierno al rededor del centro de -- la rueda O puede dirigirse la vena en cualquier sentido del plano horizontal, tal como puede verse en las tres figuras (4,5,6). Si montamos pues, el propulsor en uno de los extremos del barco, en la popa, -- por ejemplo, suplimos al mismo tiempo con esto al timón, como lo indican las figuras (7,8,9,) quedando con ello un desempeño más perfecto y regular.

Girando la vena se ejercen sobre el barco fuerzas transversales de magnitud igual a las de empuje del propulsor a plena carga -- de la máquina motriz.

La dirección no depende ya de la existencia de cierta velocidad de marcha, pues el barco puede virar mas bien en el mismo sitio en que se encuentra, y esto, con una verdadera rapidéz extraordinaria. La amplitud de oscilación de las aletas y, por consiguiente, el "paso" del propulsor, puede ser graduada tambien durante el servicio y sin interrupción de continuidad desde avante hasta atrás. De aquí resulta la posibilidad de hacer que los elementos de impulso y la máquina motora sigan marchando siempre en el mismo sentido de rotación y con igual número de revoluciones (Figs.10.11.12).

Tenemos que tambien obtendremos la ventaja de poder emplear -- cualquier máquina motora aunque no sea reversible, pues esto ha sido verdaderamente comprobado en el servicio práctico, pudiéndose abreviar a voluntad la operación del cambio de marcha, puesto que no -- hay masas que tengan que ser retardadas ni vueltas a acelerar. La -- graduabilidad del "paso" permite ceder pequeñas y diminutas insignificantes potencias al agua sin necesidad de tener que reducir el número de revoluciones de la máquina motora (maniobras en los puertos y demás) todas las maniobras del barco pueden efectuarse en solo individuo en el puente manipulando sencillamente dos manijas destinadas al gobierno del propulsor. La intervención del maquinista o ya sea, del oficial especialista en máquinas que se encuentre a -- bordo, resulta entonces innecesaria para las maniobras del buque. Por esta misma causa puede hacerse caso omiso del axiómetro.

El rendimiento hidráulico del propulsor determinado en virtud de los resultados obtenidos en los ensayos realizados en el "INSTITUTO DE ENSAYOS TECNICOS NAVALES" de Viena, es bastante elevado y puede adoptar valores de hasta 80% según la carga, la velocidad y el "paso" (Tratándose aquí de ensayos efectuados con el propulsor que -- nos ocupa). El propulsor Voith*Schneider, gracias a su paso graduable, no tiene una sola curva de rendimiento, sino un haz entera de curvas.

En el servicio de remolque puede adaptarse, por tanto, a la marcha sola y tambien marchar con remolque o con sistema de ablay y ajustarse para el estado más favorable en cualquier caso particular.

Este rendimiento hidráulico junto con la distinción mencionada al principio de la propia resistencia del barco da por resultado -- una reducción de la potencia del motor con respecto de ella para el impulso mediante hélice.

La diferencia comprobada ya en barcos construidos, a favor del propulsor Voith-Schneider, es mayor en propulsores expuestos a carga elevada, o sea, V.gr. en remolcadores de calado limitado, mientras que en barcos de marcha rápida es menor, porque las condiciones -- del servicio con helices son ya de por si favorables en este caso.

Una ventaja de especial importancia del nuevo propulsor para la navegación fluvial es que la vena rectangular producida por el -- propulsor Voith-Schneider se adapta al contorno de la popa dado --

por el ancho y calado del buque. Posible es, por consiguiente, producir venas de amplias superficies sin salir, como en la propulsión por ruedas laterales, de la manga del casco y sin necesidad de que las hélices, como en los barcos impulsados por estas, den sobre la línea de flotación en el túnel o bajo la quilla.

UTILIZACION DEL NUEVO PROPULSOR EN LOS BARCOS EN EL LAGO --- CONSTANZA.

A continuación se describirá la disposición constructiva del principio a mano de los barcos "Kemten", "Augsburg", "Ravensburg" y "Baden" encargados por la dirección de los Ferrocarriles Alemanes para el Lago Constanza y provistos de propulsores Voit-Schneider.

El "Kemten" y el "Augsburg" fueron construidos por la Deggen--dorf; los barcos a motor "Ravensburg" y el "Baden" proceden del astillero Bodan, Kressbronn, Lago de Constanza. El Kemten, el "Augsburg" y el "Ravensburg" miden 47 metros de eslora por 9 de manga y desplazan 230 toneladas a una calado máximo de 1,55 mtrs. Tienen capacidad para 400 pasajeros de dos clases y desarrollan una velocidad normal de 24 kilómetros por hora. La economía de peso a consecuencia del empleo del propulsor Voith-Schneider es de $7\frac{1}{2}\%$ con respecto de los barcos de doble hélice, con lo cual se obtiene una reducción de la resistencia del barco de 6%. La resistencia total de los barcos Voith-Schneider era de un 15% inferior, de manera que 9% corresponden a la disminución de la resistencia mediante la supresión de piezas salientes.

Para la impulsión de los dos propulsores sirven en los barcos "Kemten" y "Augsburg" dos motores no reversibles, de ocho cilindros y cuatro tiempos, de la Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN), que a 900 R.P.M. desarrollan cada uno una potencia máxima de 25 kilovatios por hora (Las máquinas motoras de los buques "Ravensburg" y "Baden" son motores procedentes de la fábrica Manheimer Motorenwerke) Cada motor actúa a través de un eje de 90 mm de diámetro y 18 mm de largo sobre la contramarcha del propulsor, enseñando la (fig # 13). Dicha contramarcha consta de un engranaje de ruedas rectas y otro de ruedas cónicas. Todas las ruedas tienen dientes oblicuos y coronas dentadas de acero especial. A un número de revoluciones de 900 por minuto del árbol intermedio acoplado al motor dá al árbol de la contra --marcha 340 revoluciones por minuto y 170 el árbol vertical del propulsor. Este último árbol descansa en cojinetes de collar en sentido radial y en una rangua o buje en dirección vertical. Los tres soportes se comunican por medio de una construcción de caballete entre --sí y con el engranaje de las ruedas dentadas, según podrá observarse é inferirse en los planos que se dieron al Departamento.

En el extremo inferior del árbol se encuentra, unido con el árbol mediante bridas, el cuerpo de ruedas de acero fundido K, (en los planos del corte longitudinal de la disposición genera. Proyección horizontal y corte horizontal a la altura del eje de la contra --marcha b), los cuales están con las mismas literales; este lleva cuatro soportes extraíbles por arriba, destinados a las aletas. Estas son de acero inoxidable y tienen superficies perfectamente pulidas. La caña giratoria de las aletas descansa en dos soportes y constituye --con la hoja de las mismas una sola pieza forjada. Las aletas están dispuestas de modo que cada una de ellas puede ser desmontada por --

arriba en poco tiempo junto con su soporte respectivo y revisada debidamente sin necesidad de tener que meter el buque a dique.

Los extremos superiores de las cañas están unidos a un anillo de gobierno circulatorio o por medio de barras de dirección rectificadas cilíndricamente, las piezas móviles, lo mismo que las superficies de rodadura de las barras de dirección, tienen lubricación de circulación mediante aceite a presión. El eje del propulsor está perforado para permitir el paso del aceite de engrase hacia la rueda. El anillo de gobierno puede ser corrido en su plano, es decir, perpendicularmente con respecto del eje del propulsor, en todas las direcciones posibles, hallándose acoplado al cuerpo de la rueda por medio de la varilla, girando siempre sincrónicamente con la rueda. Si el anillo gira céntricamente con respecto del eje de la rueda las aletas permanecen en reposo, en posición tangencial con respecto de la rueda. Entonces el barco se para mientras la máquina funciona.

Si el anillo gira alrededor de un centro excéntrico, las aletas a causa de la acción de las barras de dirección deben ejecutar las oscilaciones necesarias, relativas a la rueda, para producir la vena del propulsor. A cada desplazamiento del anillo de gobierno corresponde otro en el mismo sentido, del punto de gobierno N mencionado en el principio. La magnitud y la dirección del empuje dependen, por tanto, de la posición en que se encuentre en el mismo momento el centro del anillo de gobierno.

Las fuerzas de empuje y el par motor del propulsor son transmitidos al casco del barco en los tres puntos g.h.i. El desplazamiento de los centros de anillos, efectuado bajo el influjo de dos componentes, es debido a tres servomotores de aceite a presión q.r.s, que a su vez son influenciados, mediante la intercalación de una tele-transmisión hidráulica, por los órganos situados en el puente de mando. En este hay dos elementos de gobierno que corresponden a las dos citadas componentes una de las cuales produce la dirección y la otra el cambio de avance del barco. Mediante un volante de mano que gira alrededor de un eje casi vertical es gobernado el buque de tal manera, que ejecuta un movimiento de giro común que el volante se mueva hacia babor o estribor, independientemente de si el barco avanza, retrocede o se para.

El barco puede virar, por consiguiente, alrededor de sí mismo. Junto al volante se encuentra la palanca de marcha graduable en sentido longitudinal del buque. Con esta palanca pueden ser ajustados ambos anillos de gobierno a través de los servomotores q, y s, y por consiguiente también las aletas del propulsor, haciéndolo de suerte que el barco, girando los propulsores en el mismo sentido puede avanzar o retroceder, o bien marchar con distintas velocidades sin cambiar el número de revoluciones. Además de estos dos elementos de gobierno principales, se ha dispuesto, teniendo en cuenta las condiciones particulares, una palanca que, moviéndose en un plano transversal del barco, permite regular los propulsores de modo que el buque se desplace perpendicularmente con respecto de su eje longitudinal y paralelamente a sí mismo. El nuevo propulsor no solo economiza el timón, sino que a la vez comunica al barco una extraordinaria capacidad de viraje y la facilidad de poder parar al momento necesario y casi exacto. En los viajes de re-

opción, por ejemplo, el camino recorrido por el buque antes de -- pararse definitivamente fué de 35 m. la mitad precisamente de lo -- que necesitan en caso muy favorable los buques de hélice.

Para realizar una vuelta de 360 grados, durante el paro del barco se necesita un minuto y 45 segundos. Ante muchos invitados se -- efectuaron el 28 de mayo del año pasado algunos ensayos con el barco a motor "Ravensburg"; hablando de ello la Revista "Die Reichsbahn" diciendo poco mas o menos lo siguiente en el tomo 7, número 31 página 732; acerca de las experiencias con el propulsor Voit-Schneider:

"Da al barco una excelente y sorprendente capacidad de viraje y -- con ella la tan deseada propiedad de maniobrar fácilmente en un lago como el de Constanza, cuyos puertos son de dimensiones bien limitadas.

Todas las maniobras pueden ser ejecutadas por el timonel del buque en muy poco tiempo y sin la intervención del maquinista; esto -- aumenta la seguridad de funcionamiento, en particular en las maniobras efectuadas en los puertos. Si uno de estos motores o propulsores deja de funcionar durante la marcha, el otro sigue funcionando -- con su propulsor; es cierto que la velocidad se reduce un poco, pero el barco conserva intacta su capacidad de maniobrar. Las condiciones son por lo menos tan favorables como en el barco de dos hélices y -- mucho mas que en los de ruedas, que en caso de avería de la rueda o de la máquina pierde la capacidad de maniobrar y se ve atendido al -- auxilio de otros barcos".

La instalación de propulsión de los barcos mencionados anteriormente proceden de la casa J.M.Voith, St. Polten y Heidenheim a.d. Brenz, habiendo sido llevadas a la práctica en la fábrica de St. Polten.

Espero que habiendo estudiado el principio de los propulsores de hélice con afecto de los contrapropulsores, ya resumido en un artículo en la Revista del Ejército y Marina, finalicen con un poco de -- cuidado con sus fundamentos de arquitectura naval y mecánica la conveniencia y rendimiento en todos sentidos del Propulsor Marino --- "Voith-Schneider"

Fin.

JOVEN MARINO:

Piensa a menudo en los siguientes consejos --por demás útiles para todos-- pero mayormente benéficos para tí, pues tu juventud te -- hace carente de experiencia.

Escucha pues. Antes de que regreses a tu barco o bien a tus -- labores de oficina, no cometas imprudencias, evita las parrandas, -- huye de las mujeres fáciles, alejate del prostíbulo. Distráete y diviértete en forma noble y útil, concentrando tu pensamiento en este propósito: Conservar tu cuerpo sano y vigoroso, porque tu le perteneces a tu patria a tu hermosa profesión y a tu querida familia.

Ten presente a toda hora que tus peores enemigos son:

El alcohol, las enfermedades venéreas y la tuberculosis.

***** Dr. R. Guzman

Rotor de uno de los propulsores "Voith-Schneider con cuatro aletas graduables

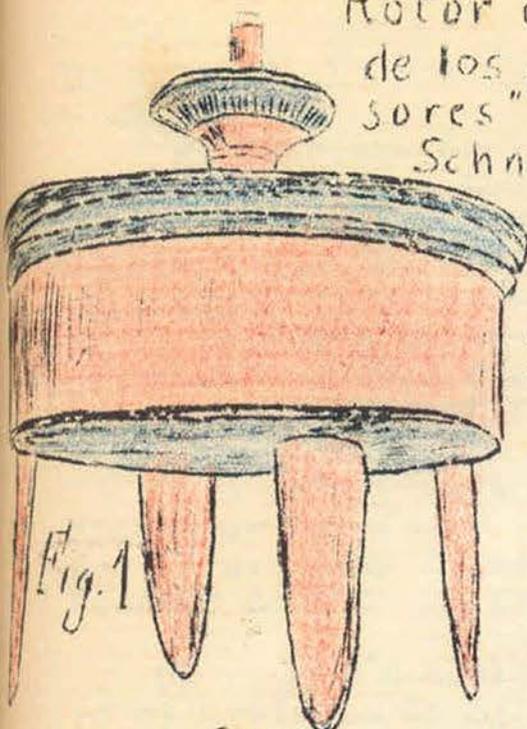


Fig. 1

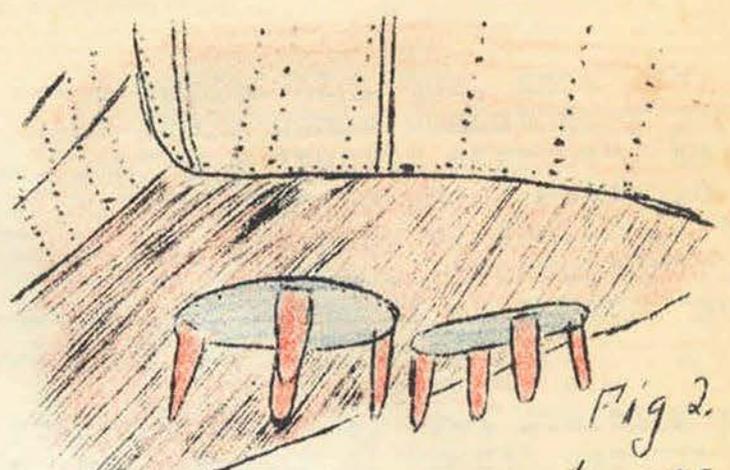


Fig. 2

Dispsición de los propulsores Voith-Schneider en la popa del barco motor "Kempten" perteneciente a los Ferrocarriles Alemanes.

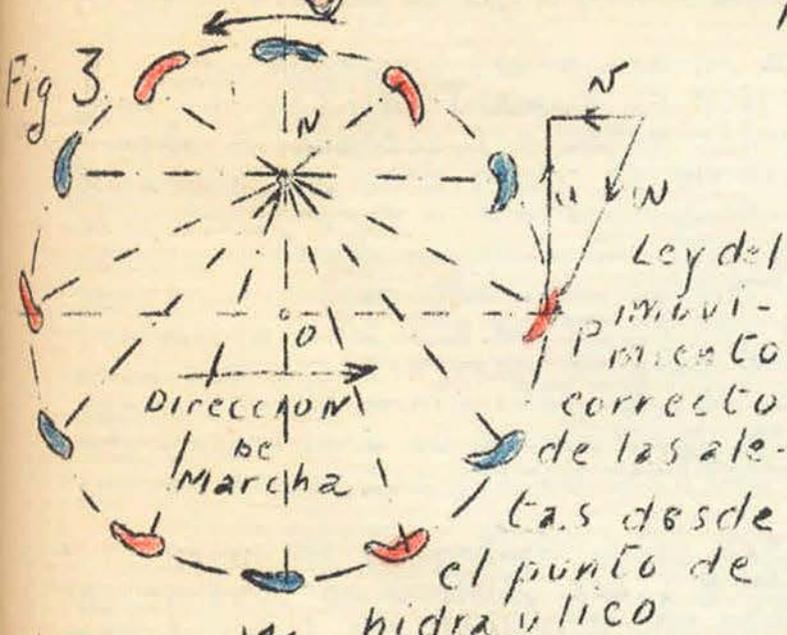


Fig. 3

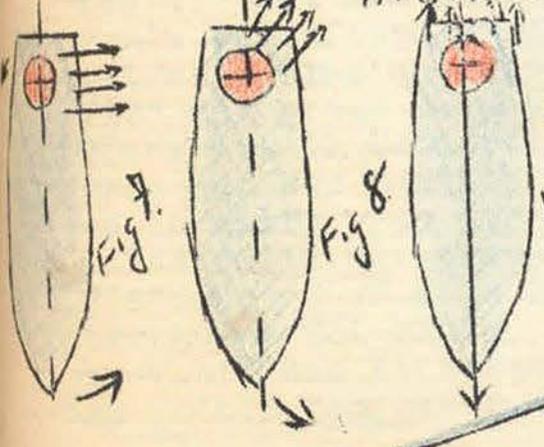


Fig. 7

Fig. 8

Fig. 9

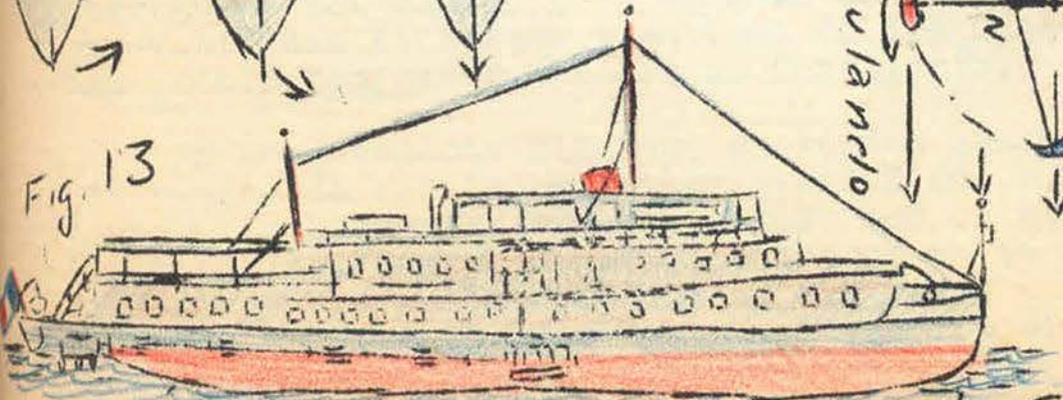


Fig. 13

Conexion del motor con el propulsor.

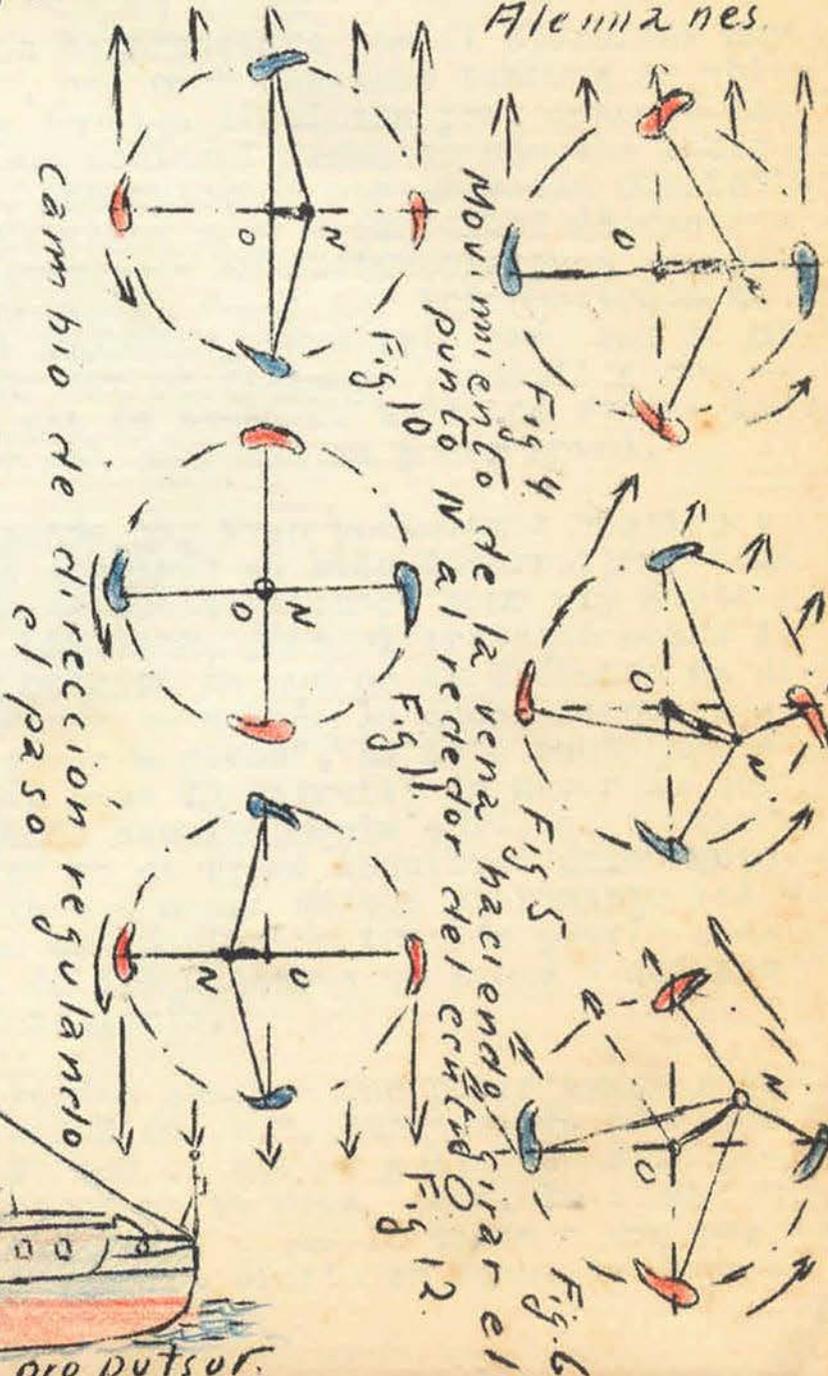


Fig. 4

Fig. 5

Fig. 6

Fig. 7

Fig. 8

Fig. 9

Fig. 10

Fig. 11

Fig. 12

MI OPINION CON RESPECTO A LAS INSIGNIAS.

R.Uribe E.

ME REFIERO AL ARTICULO DE AJAZ:

El problema de las insignias es en verdad algo que, unos más, -- otros menos, pero todos, al menos, casi todos hemos comentado y procurado resolver aunque sea solo "de pico" y a "puerta cerrada". En cuanto a que "Boletín" sepa que los puntos tratados en el artículo en cuestión y al modo de pensar del Compañero Ajaz sean el sentir de todo el personal de la Armada, me parece que es un poco aventurado el afirmarlo, y creo que solo sería verdad esta frase si se hubiera puesto que "son el sentir de todo el personal que así siente".

Digo esto porque como yo no sintiera como Ajaz, creí que bien pudiera ser que fuese yo la excepción, al comentar el asunto con algunos de mis compañeros en el "Bravo" noté que tampoco ellos son del "sentir de todo el personal".

Un poco más adelante explicaré en que diferimos, ahora me referiré al artículo de Ajaz punto por punto.

¿Que nuestras insignias no son comprendidas por el Ejército? muy bien, de ello no tenemos la culpa, así como nosotros tenemos la obligación de conocer las suyas ellos también la tienen para conocer las nuestras, en este punto el problema sería el mismo usando las insignias "modernas" o las "antiguas"; una solución perogruesca consistiría en adoptar exactamente las que ellos usan o que ellos usaran las nuestras, claro que esto es absolutamente impracticable pues nuestras insignias como las de todas las marinas, deben ser interpretadas no solo por propios sino también por extraños, para ello creo que la mejor solución sería adoptar, de una vez para siempre, aquellas que -- más extendidas se encuentren, ya que de hecho se trata de Ständer izar las en todos los países marítimos sea cual sea su poder naval.

Sigue el Compañero Ajaz, diciendo que bien pudieramos vestirnos de charro, de overol, etc., y así continúa su bien desarrollado tema (en lo cual sin jactancia de ninguna clase "siento" como el) hasta donde se refiere a los escudos o emblemas, pues al tratarse sobre la estrella dice que: la dificultad estriba en que en el Ejército es divisa del grado de mayor y eternamente ha habido la queja de que los Oficiales de Cubierta son tomados por Mayores", en este punto no -- creo que sea posible tal confusión pues la estrella de Mayor se usa en la gorra y en los hombros, yendo completamente sola, en cambio -- la estrella del Cuerpo General, vá en el brazo izquierdo únicamente y además no vá sola sino que en la bocananga se ven claramente las -- insignias del grado, para el caso esa confusión también podría -- prevenir con el escudo o emblema de los Maestros de Armas a quienes se podría confundir con los de Caballería.

"Y honradamente digamos, en verdad creemos que pueda existir esta confusión con la estrella" ¿verdad que no?. Ahora si lo que Ajaz quiere es buscar un argumento para que el ojo de gallo sea solo patrimonio del Cuerpo General, entonces no he dicho nada. En cambio al referirse al águila dice que no hay lugar a que lo tomen a uno por -- General de Brigada pues "esto tal vez fue cierto en aquellas épocas

en que el Ejército Revolucionario acababa de constituirse y, por lo mismo había poco conocimiento de estos menesteres". Entonces es posible que se pueda confundir la estrella que el Cuerpo General lleva en el brazo muy cerca de los galones con la estrella de Mayor, y no así el águila del escudo que se lleva en la gorra con la que los Generales usan en el mismo lugar.

Ya que hemos aceptado, como efectivamente es, que nuestro Ejército actual está formado por personal suficientemente preparado, no hay lugar a temer confusiones pues el reglamento de uniformes y el uso continuo les haría conocer perfectamente nuestras insignias así como nosotros conocemos las suyas.

Sigo de acuerdo con el compañero Ajaz hasta donde empieza a tratar sobre los "hijos" y los "no hijos" de la Escuela Naval. A este respecto creo que así como en el Ejército existe un distintivo o emblema para los cuerpos facultativos (el ángulo o escuadra) así también en la Armada debe existir, y creo que lo más conveniente sería la tan discutida "coca" u ojo de gallo. En efecto, yo soy de esos -- Oficiales Maquinistas que quizá sufriendo delirio de persecución. En cuanto a consideraciones no perdonan la menor diferencia, sin que -- esto sea en absoluto motivo de ninguno envidia ni rivalidad. Una -- prueba de que no soy yo el único que así piensa la tenemos en que -- durante la Monarquía en España la coca era patrimonio exclusivo de los Oficiales del Cuerpo General (compuesto en su mayoría de aristócratas y "gente bien" según he sido informado por algunos Oficiales de la Armada Española) al establecerse la República, para que no hubiera ninguna diferencia se optó por quitar la "vueltecita", además, preguntadle a los Oficiales de Máquinas y veréis como el noveno por ciento o quizá más. También opinan que es necesario dejar el ojo de gallo como distintivo de técnica, no ve en ello ninguna retulencia ni vanidosa fatuidad. Lo único que se persigue es distinguir a los oficiales que procedentes de una escuela han hecho una carrera. Además, en caso de que se suprimiera la coca para el cuerpo de máquinas, se daría el caso de que un guardiamarina y un primer maestro de máquinas usarían las mismas insignias, y aún cuando los dos tienen el grado equivalente al de subteniente en el Ejército, el primero está conceptuado por la Ordenanza como "el último de los Oficiales", no así el segundo que es Sub-oficial, otro motivo para no suprimirlo es que el Ejército y otras muchas personas ya están enteradas de que la coca significa "Salido de la Escuela Naval", y si -- vieran que unos la usan y otros no, habría lugar a explicaciones y confusiones pues es imposible de que le conozcan a uno su precedencia técnica tan solo por la cara o por el nombre.

En cuanto a los vivos no creo que haya ninguna dificultad en usarlos, pues si se deja el ojo de gallo para los facultativos e -- salidos de la Escuela el problema se reduciría a que en los uniformes en que se usen paletas, éstas lleven las insignias del grado y -- el vivo del cuerpo, los demás cuerpos únicamente el grado y el escudo distintivo. En esto no encuentro vanidad sino derecho. Así pues, -- en mi modesta opinión creo, ya que me parecen bastante atinadas las conclusiones de Ajaz, que lo más propio sería:

dejar el ojo de gallo como parte integrante de la divisa pero únicamente para los cuerpos facultativos.

Adoptar las insignias antiguas por ser las más comprensibles y

las mas extendidas en el mundo, esto es, aquellas en las cuales el guardiamarina usaba un galón angosto, el Teniente de Corbeta uno ancho, el de fragata uno angosto y uno ancho, el de navío dos anchos, el Capitán de Corbeta dos anchos con uno angosto entre ellos, el de fragata tres anchos y el de navío cuatro anchos; para los Comodoros y Contraalmirantes bien podrían quedarse tal como están.

Asimismo, copiando las palabras de Ajaz: Para terminar diré: respecto a la tantas veces citada distinción entre los "salidos" y los "no salidos" de la Escuela, etc., que me parece no solo necesario, sino conciliadora y justa, y que el hecho de proponer nuevamente el que la coca sea solamente para el cuerpo general, dará lugar a que revivan las contrariedades y disgustos que por esta misma causa ocurrieron hace pocos años. En esto si creo ver, y así opinan tambien algunos compañeros de Bravo, "esos viejos resabios de un fatuo espíritu de casta, pasado ya de moda".

Fin.

Motolanchas costeras. (De la Revista General de Marina Española del mes de junio 1934).

El desarrollo de un tipo francés mejorado de vedettes torpilleurs similares a las primeras motolanchas costeras de la Armada británica traza un rasgo notable en los programas del año pasado. Gran Bretaña no continuó la construcción de este tipo cuando cesaron las hostilidades, y las seis últimas lanchas se dieron de baja en 1930. Tenían 11 tn., 16.75 metros, con máquinas de 750 c.v., velocidades de 38 a 40 nudos, e iban armadas con cuatro pequeños cañones -- dos cargas de profundidad y dos torpedos. Las únicas potencias importantes que han continuado construyendo embarcaciones de esta clase son Francia e Italia. Los éxitos espectaculares llevados a cabo por los italianos en el Adriático, particularmente con el forzamiento de las defensas de Durazzo, Trieste y Pola, justificaron la perpetuación de esta clase de buque, y en Francia son muchos los oficiales que claman con entusiasmo por esta arma.

En ese país se ha construido, aproximadamente, desde la guerra una veintena de motolanchas. El último tipo construido en Meulan, en la ribera del Sena, cerca de París, fué probado en junio de 1933; -- desplaza 21 toneladas, con máquinas de 2.000 c.v.; la velocidad proyectada es de 47 nudos; el armamento comprende dos torpedos, y la dotación es de cinco hombres. Está propuesto multiplicar la clase con el objeto de tener flotillas útiles para cooperar en la defensa de las Bases navales, especialmente en el Canal.

Algunas embarcaciones francesas son copia del proyecto de los señores Thornycroft, que tan buen éxito obtuvieron durante la guerra. Desde 1918 esta firma inglesa ha suministrado motolanchas costeras a las Marinas de Francia, Japón, Estados Unidos, Siam, Suecia, Holanda, Yugoslavia, Finlandia y Grecia. Para defensa de costas, especialmente operando en combinación con la aviación, estas embarcaciones serán muy solicitadas. Se les atribuye capacidad para inutilizar a cualquier otro tipo de buque de guerra y facultad de sustraerse al bombardeo aéreo gracias a su velocidad y rapidez en las evoluciones.

LAS VERDADERAS ENSEÑANZAS DE JUTLANDIA.

(De la Revista de Marina y Aviación Peruana de --
Marzo y Abril 1933).-

Según el publicista naval Gautreau, las discusiones suscitadas en Inglaterra con motivo del proyecto de construcción de un crucero de 22.000 toneladas, así como los rumores referentes al propósito del Almirantazgo inglés de adoptar (imitando la política alemana) el cañón de 280 milímetros, han causado gran sensación en los círculos navales franceses, ya que el llevarse a cabo semejantes proyectos significaría un cambio completo de criterio en las autoridades navales inglesas, expresado en los buques de tipo ofensivo como el Nelson y el Hood, y también reprobar la política naval seguida por Francia con la construcción del crucero Dunkerque.

Según Gautreau, no hay magia especial en el calibre de 280 mm.; su éxito en Jutlandia fué simplemente el resultado de una mejor construcción unida a un proyectil y a una dirección de tiro excelentes. Si el Almirantazgo alemán adoptó el cañón de 280 milímetros para el tipo Deutschland fué únicamente por no ser aconsejable otro calibre superior, dado el insuficiente desplazamiento de esta clase de buques, y también por razones diplomáticas; el último acorazado alemán construido durante la guerra llevaba cañones de 380 milímetros, y no era un secreto para nadie que Krupp tenía dispuestos cañones de 340, 356 y 400 milímetros. Tampoco puede dudarse que una nación como Alemania, que tiene pedida la paridad de armamentos, tanto terrestres como navales, no sólo con Francia, sino también con Inglaterra, en caso de un conflicto presentaría en la lucha muchos más elementos de combate que los que pueden aportar los tipo Deutschland.

Con razón o sin ella, en París se supone que el proyecto británico del crucero de combate de 22.000 toneladas y cañones de 280 mm. puede considerarse más bien como un intento para obtener una política de economía y de reducción de armamentos que como criterio de los directores navales de aquel país, los cuales seguramente no han olvidado el papel desempeñado por los tipo Invincible en Jutlandia y su triste fin.

Por otra parte, un crucero de combate de 22.000 toneladas (Washington) significaría en los tiempos de la pre-guerra un buque de 27.000, de tamaño aproximadamente igual al de los Derfflinger y Lutzow. Ahora bien; conviene tener presente que, si los alemanes fueran hoy a construir un Lutzow, sentirían el apremio y la necesidad (como consecuencia de los actuales progresos) de aumentar en unas 4.000 toneladas su desplazamiento, a fin de hacerlo más resistente a las armas modernas, como son las bombas, torpedos, minas y guerra química, las cuales hoy día se multiplican de tal modo que constituyen para los buques un conjunto de riesgos mucho más grandes que los producidos por las armas balísticas.

La idea de construir este tipo de buque por la Marina más fuerte del mundo no puede considerarse sino desde el punto de vista sentimental como para dar un ejemplo de moderación a las demás naciones, puesto que un crucero de combate moderno de 22.000 toneladas, con cañones de 280 milímetros, no sería nunca un refuerzo de consideración en una Marina que pone en línea de combate a buques como el Nelson y Royned, con cañones de 400 milímetros, con los Hood, Renew y Repulse,

que llevan piezas de 380 milímetros.

Por último --termina Gautreau--, solamente aquellos que desconocen la historia naval y militar de los alemanes, su carácter y su visión de la guerra, puede suponer que a Alemania le estorben escrúpulos sentimentales en la lucha por la eficiencia y el predominio sobre el futuro adversario. Ninguna Potencia como Alemania ha ido tan lejos en el estudio y preparación del poder artillero.

Fin.

TIRO INDIRECTO CON LOS CAÑONES DE A BORDO.

Por el C. Cap.de Fragata WALTER S.ANDERSON U.S.Navy.

El término tiro indirecto se emplea aquí en el sentido de significar el tiro de los cañones sin que sea visible el blanco desde a bordo.

Los artilleros del ejército están naturalmente muy familiarizados con el tiro indirecto cuyos principios no son nuevos. En realidad los artilleros en tierra, posiblemente usan más el tiro indirecto que el directo. Sin embargo en la marina tenemos muy poco o nada que hacer con el tiro indirecto y a primera vista puede parecer que no tiene absolutamente empleo para nosotros. Hay ocasiones, apesar de todo, en que los principios del tiro indirecto pueden aplicarse útilmente a los cañones navales.

Algunos oficiales de artillería pueden arguir que estamos usando ahora el tiro indirecto cuando empleamos el sistema del director de tiro (director fire) en elevación y el sistema "follow the pinter" en dirección porque es posible disparar nuestros cañones de esta manera sin que el apuntador vea el blanco.

Ciertamente que esto podría considerarse como tiro indirecto pero para realizar el tiro con esos sistemas se necesita al menos un observador en el buque, que vea el blanco y por consiguiente, esto no es tiro indirecto en el sentido que se quiere dar a esta expresión en este artículo.

Como nunca he visto ninguna referencia al posible empleo de tiro indirecto a bordo de ningún buque en ninguna de nuestras obras de consulta ni en artículos sobre artillería, ni siquiera he oído comentarios al respecto, me parece que estas notas pueden resultar útiles.

En 1914 yo era Segundo Comandante del "Des Moines", fondeado en aquel entonces en el río Panuco, en Tampico, México. En aquella fecha ocurrió el llamado "incidente de Tampico". Los mejicanos habían arrestado a un oficial y a la tripulación de un bote del U.S.S. Dolphin. Se habían pedido explicaciones y la verdadera situación indicaba una gran probabilidad de operaciones activas. Que ésto era cierto se comprobó en seguida por la ocupación de Veracruz.

Se trazó desde luego un plan para proteger la propiedad y las vidas americanas en Tampico y las medidas incluían tomar la ciudad -

de Tampico si para aquel fin fuese necesario, Era muy probable que en tal caso hubiera que hacer un intenso fuego de artillería sobre los alrededores de Tampico. Como la ciudad se interponía entre el buque y una gran parte de la zona que quedaba al norte y al este de la ciudad pareció al principio que los cañones que teníamos empujados a bordo serían inútiles para este fin.

Sin embargo, se me ocurrió que podríamos aplicar los principios del tiro indirecto y lo habíamos dispuesto así, por si fuera necesario. Nuestro plan era muy sencillo. Era de fácil aplicación en las condiciones en que nos hallábamos porque el buque mantenía su proa al mismo rumbo durante varias horas y no rolaba. Nuestro plan podía sin embargo aplicarse aun en el caso de que el buque rolase un poco.

Se propuso cuadrangular una carta dando una designación definida a cada cuadrado.

Un observador, esto es, un "spotter" junto con un señalero iba a colocarse en una posición elevada donde tuviese una vista dominante de los alrededores del país.

El "spotter" dispondría de una carta cuadrangular y una carta igual había a bordo del buque. Todos nuestros cañones tenían en sus sectores de ronza la conocida chapa de bronce indicadora del ángulo de ronza en grados a contar desde la proa. Cuando se recibía desde la estación de observación la señal indicando la zona o localidad a batir, el oficial de derrota debería tomar la marcación correspondiente a contar desde la proa del buque, lo que nos daría el punto de ronza o azimut del blanco. Reconocemos que esto es poco exacto pero más adelante indicaremos de qué manera hemos llegado a obtener mayor exactitud.

El Oficial de derrota debía también hallar la distancia en yardas desde el buque hasta la zona a batirse lo que nos daría la distancia. Para cualquier posición dada del buque una tabla de distancia, desde éste a los centros de los distintos cuadrados, podría calcularse de antemano.

Supongamos que tenemos los cañones ronizados hacia la localidad a batir a la que llamaremos blanco y que conocemos la distancia. En la forma común, se calcula la corrección balística que debe aplicarse a la distancia dada y también para obtener la deflexión inicial.

Recordemos que las alzas no se han movido todavía; están en distancia cero y 50 deflexión, esto, es, ninguna deflexión.

En el caso del tiro en tierra que hace el ejército con los cañones, apuntados en dirección como convenga, la elevación para el tiro indirecto se obtendría usando los cuadrantes de artillería o un alza basada en los principios de un cuadrante de artillería. En el caso de nuestros buques más pequeños, sin embargo, suponemos que no tienen a bordo cuadrantes de artillería. Hay sin embargo, niveles de carpintero que pueden usarse.

Tomemos primero el caso más sencillo. Se apunta el cañón en dirección. Se le nivela, esto puede hacerse con la ayuda de un nivel de carpintero, o para fines prácticos, puede hacerse probablemente,

con bastante exactitud sin la ayuda del nivel, como se verá --- después. Ahora necesitamos un falso blanco o punto de puntería de referencia. Con las alzas graduadas en 0 distancia deflexión 50, -- veamos si los retículos, están por casualidad sobre un objeto, en la costa y una posición fácilmente identificable y que pueda volver a avisarse, cuando el alza haya sido movida, estaremos entonces en el mejor de los casos y ante el problema mas sencillo. Esto parece una condición irrealizable, pero cuando un cañonero o un crucero pequeño se encuentra en un río con árboles o edificios en las márgenes aquello no es una suposición del todo improbable, como ha demostrado la prueba en Tampico.

Supongamos que el alza está dirigida sobre un punto definido de puntería. Ahora, graduemos las alzas dándoles la elevación correspondiente a la distancia corregida por corrección balística.

Démosles también la deflexión inicial en la escala de la deflexión. Naturalmente estas correcciones habrán deprimido el alza y la habrán movido también lateralmente. Ahora elevemos el cañón y roncémoslo como convenga para llevar el cruce de los hilos del retículo sobre el punto de puntería con lo que el cañón quedará debidamente apuntado para batir el blanco pre-establecido.

Supongamos que no haya ningún nivel de carpintero para nivelar el cañón y que deseamos nivelarlo con la mayor exactitud posible. -- Con el cañón ronzado como decíamos antes, y aproximadamente nivelado se deberá mirar a través del alza elevando o deprimiendo un poco el cañón hasta que los retículos estén sobre un punto de puntería o falso blanco en la costa, que se suponga está a la misma altura que el eje transversal del alza.

Desde luego esto hecho a ojo de buen cubero, es susceptible de error, pero este error probable no tiene tanto efecto como el que podría suponerse, pues un error vertical o en elevación de un pie a una distancia de 600 yardas, introducirá un error de menos de 2' de arco en la elevación del cañón. A 4.000 yardas esto introducirá un error, en distancia, de 50 yardas o menos.

Supongamos ahora que al mirar a través del alza no encontremos ningún punto de puntería o falso blanco suficientemente sobresaliente para que convenga. En este caso, sería una solución enviar hombres a la costa con un jalón o bandera, para establecer ese falso blanco.

Se puede entonces dirigir a estos hombres por medio de señales hechas desde a bordo hasta colocarlos en la posición deseada.

A la posible objeción de que estos hombres estén estacionados casi en la dirección del tiro, la respuesta debería ser que si los millones de hombres de Europa no tuvieron inconveniente en permanecer en la línea de fuego mientras se hacía una "barrage" por encima de sus cabezas, no hay razón para que los marinos no puedan hacer otro tanto. Estando elevado el cañón el proyectil pasará muy por encima de sus cabezas. A propósito de esto conviene hacer notar que el oficial director de tiro debe asegurarse por una consulta previa a las tablas de tiro que la trayectoria pase libre sobre los montes, edificios u otros obstáculos, interpuestos en el plano de tiro.

Es muy poco probable que las colinas o los edificios puedan presentarse como obstáculos para el tiro si la distancia a que se tira es grande.

Supongamos que no se encuentra punto de puntería o falso blanco alguno y que tampoco puedan mandarse hombres a tierra para establecer ese falso blanco. El caso entonces sería tan sencillo en principio como el anterior pero un poco más difícil en su aplicación. Supongamos el cañón ronzado hacia el blanco, nivelado el cañón, el alza puesta en 0 distancia y 50 deflexión. No movamos el cañón pero sí las alzas cuanto sea necesario y no más que lo necesario para apuntarlas sobre un falso blanco elegido y determinado. Anotemos después la distancia y la deflexión leídas en el alza. Estas son las correcciones que deben aplicarse a la distancia y deflexión cuando el cañón va a hacer fuego.

Llamemos a estas "correcciones del falso blanco". Si la corrección de "falso blanco" en distancia es insignificante, para fines prácticos, puede ser simplemente aplicada en yardas como una corrección aditiva o subtractiva al alza inicial en distancia.

Teóricamente hay un ligero error en esto, pero si la corrección es pequeña el error es despreciable. Si la corrección es distancia, por falso blanco es considerable, cosa muy improbable, entonces, la obtención del alza correcta en distancia, para poder apuntar el cañón, es en tal caso un poco más complicada. El procedimiento es como sigue: Entrar en las tablas de tiro con el alza correcta en distancia, como distancia y sacar el ángulo de elevación correspondiente a dicha distancia.

Entrar en la tabla de tiro con la corrección en distancia por "falso blanco, como distancia y sacar el ángulo de elevación correspondiente".

Combinar los dos ángulos de elevación así obtenidos y con la suma algebraica de ellos, como ángulo de elevación, entrar en las tablas de tiro y sacar la distancia.

Graduar el alza para esta distancia y el cañón está listo en cuanto a elevación para batir el blanco.

Corregir luego la deflexión inicial, por la deflexión del "falso blanco" y obtendremos la deflexión correcta para graduar el alza. Mover después el cañón hasta que el alza apunte al falso blanco. Hecho esto, el cañón quedará correctamente apuntado para batir el blanco designado.

Aunque todo esto fuera exacto, siempre se producirá en el blanco una cierta distribución lateral de los impactos, distribución esta que sería igual a la separación lateral a que están emplazados los distintos cañones que hacen fuego.

En el ejército se acostumbra a dar diversas deflexiones a los cañones de una batería con el objeto de obtener una cierta distribución lateral.

Si se deseara reducir la distribución lateral de impactos, es fá-

cil calcular y aplicar a los cañones, las correcciones necesarias a las deflexiones para hacer que todos los de la batería convergan o divergan en una determinada cantidad.

Una unidad de la escala de deflexión, un milésimo, alterará el impacto en $\frac{1}{1000}$ de la distancia.

De la misma manera, si por cualquier razón fuera necesario hacer converger todos los cañones de una batería, sobre un punto, habrá que aplicar a cada uno de los cañones, independientemente, correcciones de deflexión para hacer que ellos disparen paralelamente o convergan al blanco.

En estos casos, habrá que tomar uno de los cañones como referencia o "cañón patrón".

De antemano se calcularán tablas en las que figurarán las deflexiones a dar a cada uno de los otros cañones para conseguir una -- convergencia de impactos o una cierta distribución lateral.

Como dijimos antes, los cañones fueron apuntados en dirección -- en una forma muy rudimentaria a causa de las facilidades de que disponíamos entonces a bordo del "Des Moines" y por consiguiente existía la posibilidad de cometer un error de $1/4$ de grado o más.

Es natural que aquellos buques que tengan instalado el director de fuego para sus cañones de mediano calibre, pueden aplicar los -- mismos principios indicados en este artículo, con métodos mucho más simples y exactos.

Sin embargo, nosotros continuaremos ocupándonos aquí, de buques cuya artillería y equipo de dirección del tiro sean como los del -- "Des Moines".

Debido a la forma poco aproximada en que los cañones pueden -- apuntarse en dirección, existe la probabilidad de que la dispersión lateral resulta excesiva y de difícil eliminación si varios cañones rompen el fuego al mismo tiempo.

Probablemente será conveniente romper el fuego con el cañón patrón solamente. Se podrá entonces hacer correcciones en distancia y deflexión, en base a la información que sobre dicho tiro provee el "spotter" y los cañones se apuntarán de acuerdo con estas correcciones.

Se hará fuego entonces con otros cañones adicionales al mismo -- tiempo, corrigiendo la dispersión lateral con correcciones a la -- deflexión de manera a hacer converger los dos primeros cañones -- antes de permitir que el tercero haga fuego.

El tercer cañón podrá después hacer fuego, se harán las correcciones de convergencia y otros cañones abrirán su fuego y así sucesivamente.

Fin.

Por Numa Z. Morgan.

Desde hace algún tiempo habíamos tenido la oportunidad de leer más bien dicho saborear el interesante libro que con el modesto título de "Aportación para un ensayo histórico de la Marina de Guerra Mexicana" escribió, recientemente, el Teniente de Corbeta Arturo López de Nava.

No ha sido para nosotros una sorpresa, considerar en esta labor los méritos que ostenta, toda vez que conocemos de referencias al autor, cuyo relieve intelectual no pasará inadvertido a quien lea lo que él escriba o a quien-al tratarlo pueda aquilatar sus amplios conocimientos-. De ahí que nosotros siguiendo una norma de conducta estrictamente imparcial, en lo que cabe nos atrevamos a mal pergeñar un sí es nó es de juicio crítico, haciendo un rápido comentario de la obrita supradicha.

Principia el autor por presentar una dedicatoria de pocas líneas agradeciendo a las personas que le ayudaron en alguna forma a la confección de su trabajo, continúa con una introducción de cinco páginas en la cual lo sintetiza, entrando en seguida de lleno, a su estudio que lo informan 59 páginas nutridas.

La simple iniciación del índice- dividido en seis capítulos - es suficiente para formar un concepto favorable del interés que refulge la obrita. El índice desarrolla el proceso cronológico de la materia, principiando por la cultura náutica precolonial, los factores del poder naval, situación geográfica, configuración física, densidad de población, carácter del pueblo, modalidades de la colonia. Capítulo especial dedica a la Independencia y origen de nuestra Marina Militar. La rendición del Castillo de Ulúa ocupa así mismo un capítulo. Muy interesante es el capítulo que se ocupa de el Congreso de Panamá y la Marina en la Confederación Americana; y de no menos interés es el que trata de México y la Independencia de Cuba y decadencia de la Marina Militar Mexicana; cerrando con el capítulo dedicado a la organización de nuestra marina original.

La persona que lea esta obrita máximo si es marino mexicano, - obtendrá buen provecho de ella; y, aún debe advertirse que el elegante léxico que campea en todas y cada una de sus páginas, aunado a la sencillez de estilo, sorteando en lo dable el caso tecnicismo, aguijonea la atención tan gratamente, que cualesquier profano en achaques de marinería, insensiblemente comprende lo que el autor escribe, saturandose de esas seducción gratísima que del espíritu se posee cuando una lectura nos absorbe por su esquisitez.

Hojear de una ojeada este libro, franco es confesarlo sería un desacato. Necesario es concederle, en gracia a su mérito, detenida lectura; algo más, reflexiva meditación y crítica ya que este esfuerzo del Teniente López de Nava triunfa con la bien seleccionada bibliografía, con sus prudentes criterios filosóficos, con sus serios y sensatos juicios críticos, con su lenguaje afiligranado y comprensivo; y, con ese algo inexplicable que debe tener todo buen escritor "de asimilar lo útil a lo agradable" que dijera Horacio el

romano; poseyendo esa difícil facilidad de eslabonar pasajes con comitantes a opiniones de autores que del mismo hecho histórico se ocuparon- a las veces contradictorios o incongruentes- dejando el ánimo del lector satisfecho, ora por la clara visión y comprensión con que el autor hace sus descripciones, sea por el análisis concienzudo de los acontecimientos con diáfano criterio definidos, --llegando a la verdad o aproximándose a ella.

Tan familiares le son al autor de este tomo, Juan B. Enseñat y Alamán como Rabasa, Lerdo de Tejada y Clavijero como Zavala y García Granados,. No escatima adentrarse a los detalles que estos autores le ofrecen siempre que le aporten alguna luz que conduzca a la verdad. Por eso le vemos frecuentemente citar la colección de las cartas de O'Leary, cuando no pasajes que desglosa del Archivo de la historia Diplomática Mexicana de la Secretaría de Relaciones Exteriores o bien de El Correo de la Federación, la Face Diplomática de la Guerra de Independencia, por Puga y Acal, ora Chávez Orozco "En un esfuerzo de México por la Independencia de Cuba" etc.,. Y es que el autor de esta Aportación, realiza el pensamiento de asegurarse por medio de la documentación fehaciente, que sus juicios estampados lleven el control y respaldo de autoridades de relieve.

Tarea por demás laudable es dedicarse a historiar algo que como la marina militar de nuestra patria, es poco o nada conocida aun de aquellos que se dedican a la noble profesión marítima militar.

Estos estudios arropados con galas color rosa revisten el hermoso carácter de un interés que nos estimula. Ya se sabe que nuestros contemporáneos quieren instruirse en los acontecimientos que ocurrieron a nuestros ancestros. Y es por que vive en el alma de los pueblos el ansia de saber, el afán del delcote, el anhelo de aprender, y ¿que mejor maestro que las efemérides y anales históricas? No son fuente inagotable de enseñanzas, no se pueden comparar al manantial eterno de enseñanzas que encierra la odisea humana?

El hombre siente esa necesidad de conocer lo verdadero, lo bello, lo bueno. Y esto lo conoce entre otros caminos positivos al través de sus episodios hogareños. Labor espinosa, la del historiador, que debe meditar acerca de lo que consulta y de lo que le -- pintan las afemérides y escritos de quienes testigos o conocedores de épocas pretéritas, por haberlas vivido, pueden, posiblemente -- desviar el colorido de los acontecimientos. Así, por tal manera, -- la bibliografía nos puede mostrar el carácter de aquellos a quienes consultamos, ora fotografiándonos su servilismo o franqueza e independencia, ya sea su temperamento, ardiente o frío, bien su -- amor por la verdad etc. No es lo mismo nutrirse con extractos y -- compilaciones, quizá copiadas de otros, que embeberse en fuentes autorizadas y fuera de toda sospecha que nos abren paso franco -- hacia vías de verdad y de puridad ataviadas.

Ampliando estos conceptos, pueden extenderse asimismo, a los -- poetas, artistas, filósofos, tanto como a los historiadores, pues

todos ellos en conjunto, son el paradigma fiel de la época en que --
respiraron el ambiente.

En otro orden de ideas, quien historio pensar debe, que casi --
siempre las figuras alegóricas, los héroes mitológicos no son otra --
cosa que personajes históricos que efectivamente vivieron en antiguas
sociedades en las noches de un pasado tal vez remoto, y que sus con-
temporáneos idealizaron ante el sentimiento de sus simpatías.

Empero, no debe por ello, descorazonarse el historiador y fuera --
erróneo que éste plegara sus alas en su vuelo, hasta asegurarse de --
que sus investigaciones son una verdad tangible. Ya lo dijo el prín-
cipe de la poesía alemana, Goethe, en frase que se me antoja suici-
da: "Para saber algo, sería necesario saberlo todo".

Obtenga el historiador el mayor jugo y médula posibles de sus --
investigaciones y descubrimientos por conducto de sus fuentes de con-
sulta, poniendo su conciencia en el fiel de la balanza, haciéndose --
el propósito firme de ser imparcial, justo y severo; pero pensando
que su tarea sirva más de estímulo a los venideros que lo harán con-
acopios nuevos para desentrañar lo que posiblemente hoy fué equivo-
do. Esto será el timbre de mayor gloria para cualquier cronista de
historia.

Con todo, debe meditar quien en nuestros días sobre la antigüe-
dad escribe, que para juzgar a los personajes pretéritos, nunca debe
hacerlo con las modalidades del día, porque equivocaría, de fijo, --
a sus hombres y con ellos a los sucesos ocurridos.

Ese claro obscuro de enlazar los pasajes, filosofando su encade-
namiento, difícil tarea es, historiar no es únicamente filosofar so-
bre los acontecimientos de la humanidad. Fuerza es que esto se en-
cuadre dentro de un marco de moralidades y de virtudes, y se atavie
con las galas diáfanas y cristalinas de una belleza nívea. Algo --
así, que identifique el fondo y la forma a través del pensamiento
depurado.

No debe pasar inadvertido a todo aquel que de historiar algo --
trate, la necesidad de ser poseedor de ese secreto público de intro-
ducirse cauteloso o en el pasado con la fantasía maleable, para --
adaptarse a la época, y con delicadísimo tacto a fin de que se le --
escape lo menos posible de las verdades que su imaginación capte --
más con cierto desconfiado discernimiento, discernimiento severo al
par que imparcial; introducirse con cautela, repetimos, en medio de
aquel maremagnum de citas, opiniones y tradiciones, mas o menos rea-
les, tal vez dictadas al calor de la vanidad o de la adulación, qui-
zá adulteradas por conveniencias o intransigencias de la época.

Los hombres lo mismo que los hechos históricos, llevan el tro-
quel constante de transformaciones, a modo que se diría: que nada --
comienza y todo sucede; sin contar con que a nuestro juicio, tal --
vez audáz, el sello legítimo de contemporáneo, jamás fue una garantía
de verdad.

¿Cómo poder asegurarse de que lo pasado que historiamos y co-
mentamos no tiene fascetas falsas o engañosas espejismos cuando has-
ta en lo más trivial de la vida cotidiana nos engañan los sentidos?

Con gracia cantó el poeta centroamericano José Batres Montúfar:

" Si sumerjo en un líquido una caña
Y la miro quebrada desde afuera,
Entonces digo que la vista engaña,
Porque sé que la caña estaba entera".

Más si se engaña el historiador por cualquier espejismo, sea su engaño una deficiencia de su cerebro, pero jamás una impureza de su corazón.

Y ahora, con el perdón del lector a quien hemos llevado por vericuetos especulativos, posiblemente innecesarios para nuestro objeto, vamos, con su venia a escuchar a López de Nava, quien así nos habla:

" Escribir la historia de nuestra marina militar, es una tarea árida y difícil. Lo precario de los acontecimientos, la miniatura de las figuras y la pobreza de las fuentes de información, harán que se resiente toda narración que se intente, de la falta de animación y colorido, requisitos indispensables para el adorno y amenidad de los trabajos históricos... Con ser tan atractiva, resultaría, sin embargo, de alguna utilidad si el que ha de ocuparse en escribirla, lejos de contentarse con una relación escueta de los acontecimientos, acomete de lleno su discusión formal, no como simples sucesos aislados, desconectados de las otras y distintas actividades de la vida nacional, sino pesando su importancia, aclarando las relaciones a menudo obscuras entre la vicisitud marítima y la terrestre, y aún apurando los límites de la historia, tras de explicar en cada caso cual hubiera sido el rumbo probable de los acontecimientos de haberse nuestro país dirigido con más energía y constancia hacia el mar, investiga si los obstáculos con que hemos hasta ahora tropezado son de carácter permanente o si debemos aspirar a removerlos con sólo subordinar nuestra actividad a la aplicación de ciertos principios, que hoy por hoy, se consideran como normativos en todo país que aspira a tener cierto rango en el mar".

Este estilo sencillo de expresión, deslizando profundidad de pensamiento, en Nava, es un debil reflejo de su dicción en general.

Oigámosle en otros aspectos. Con efecto, abro al capricho el reducido volumen y leo en la página 34: "La Asamblea americana de Panamá que debió reinstalarse en Tacubaya, según su propio convenio, no logró reunirse más. Su fracaso fué el golpe de muerte para el Libertador. Las fogatas de la anarquía, los horrores de la Guerra a Muerte, las fatigas de la campaña y los puñales de los asesinos, no habían abatido su ánimo. Fué hasta que se disipó de su mente la imagen de una América unida, cuando su vehemente carácter se reprimió, y apareció en su persona, aquel aspecto sereno de filósofo, en 1828.

" Conmovera serenidad. Su talento diplomático, su genio político y guerrero, su vida activa al servicio de América, sólo habían producido aquellos laureles con los que él veía coronar una obra trunca. Fué entonces cuando en su espíritu sobrenadaba, entre los restos del naufragio, como dice un escritor, "la vela latina de --

volterianismo; un sentimiento de mesura en las cosas y en las ideas; una actitud ecuaníme para juzgar de todo; una sonrisa de amargura".

"La historia ha recogido aquella noble figura en su actitud, -- aquel gesto amargado del héroe, para tremolarla junto con la utopía del itsmo frente a los ideólogos americanos. Ha transcurrido un siglo y el pensamiento de Bolívar cada día asonbra más por su clarividencia. Lo previó todo, pero talvez confiaba demasiado en la capacidad de su genio para realizar tal obra. Aquello era una labor de siglos".

¿ No se siente el lector cautivado por este párrafo- que Saint - Beuve no se ruborizaría en rubricar- y transportado a la época histórica de la gloriosa epopeya de la independencia de las Americas -- del Centro y del Sur, contemplando la sublime y luminosa figura de - Simón Bolívar ?....

López de Nava hace vibrar las fibras del sentimiento en esas -- cortas líneas, que son el eco de su cerebro y el palpitar de su corazón retratado en la fluidez de su sabroso lenguaje.

Sobresale el autor de Aportación para un ensayo histórico de la Marina de Guerra Mexicana, en la prudencia y ecuanimidad de sus juicios críticos, sin pecar por ello de indiferentes; y sus juicios filosóficos escuetos de pasión y sin ribetes de pedantería, acusan siempre meditación intensa. Tomaremos a la aventura algunos para -- que el discreto lector los juzgue por sí mismo, y asocie su opinión a la muy humilde y personal nuestra.

Uno de los párrafos de la Introducción dice: "Ese caracter conceptual, más que narrativo de la historia de nuestra marina, le -- presta un interés incalculable, porque en el cuadro escueto y a menudo sombrío de nuestra actividad naval, el lector podrá ver con meridiana claridad cuando equivocada ha sido la conducta de muchos de nuestros gobiernos, por mas que buen número de tales regímenes, encuentren justificación en su falta de cultura marítima y en la sempiterna penuria del Estado".

Mas adelante a la página 3 leo: "Hasta la vida de la Colonia, es cuando abundan los acontecimientos marítimos. La historia de entonces es rica en luchas de piratería, corsarios y expediciones en las que generosamente se riega sangre mexicana; como aquellas a Filipinas, Santo Domingo, La Florida, Honduras y Wallix (hoy Belice), pero en lugar de un ordenamiento cronológico de la minucia histórica marítima colonial- que se saldría de los límites de nuestro estudio- haremos un ligero comentario de las ideas, preocupaciones y modalidades que informaron nuestra existencia de entonces, porque no cabe duda que fué de la Colonia de donde nuestro país tomó los lineamientos de su fisonomía, los rasgos esenciales de su caracter, los ideales e inquietudes de su espíritu, el acervo inicial de su cultura, que son precedentes que el lector debe tener en cuenta, así como la configuración física del territorio y su situación geográfica, la influencia de la política de los gobiernos, caracter e ideales del pueblo mexicano, si aspira a conocer de manera más íntegra las causas determinantes, así como las vicisitudes a través del lento proceso de nuestro desarrollo, de nuestra actividad militar y comercial en el mar".

Fijamos nuestra atención en este otro juicio que a la página --- 10 se destaca: "Se ha dicho que nada preocupaba tan alta y fijamente al gobierno español, como el arreglo y seguridad del comercio de la -- Metrópoli con sus colonias de América; quizá ni el ramo de la guerra -- fué objeto de tan prolija legislación como las relaciones con las In-- dias Occidentales y la navegación que aseguraba estas relaciones; pero es lógico suponer, que tal legislación se resentía de las ideas eco-- nómicas equivocadas de entonces, que formaban la llamada doctrina --- "mercantilista", según la cual, a las colonias no se les dejaba otra función que la de proveer a la Metrópoli de las materias primas y consumir los artículos manufacturados, y como se creyera además, que la -- riqueza consistía en la posesión del metálico, en su búsqueda no fué -- bastante a contenerla, la misma destrucción de las colonias....."A-- quello en verdad, no podía llamarse comercio, sino labor de acarreo de metales americanos a los cofres vacíos del reino. Pero tal oro salía -- de la Metrópoli agonizante para ir a dar a las manos de ingleses, fran-- ceses y holandeses, que le vendían los productos industriales. Fué así como explica un escritor, España se convirtió en un puente para el oro de América".

Finalicemos acerca de sus juicios con el que figura a las páginas 55 y 56, que a la letra dice:

"Como se ve, aquella Marina contaba con Jefes que eran marinos -- experimentados, a cuyas órdenes y vigilancia se formaron bizarras mari-- nerías y no pocos suboficiales. Los oficiales del Cuerpo General, cuya formación necesita de las Escuelas Náuticas, se preparaban en éstas de modo deficiente. La más famosa de esas Academias era la de Campeche, -- abierta en 1822 bajo la dirección de Don Luis Cañas, que no llegó a -- tener mas de dos docenas de alumnos. Preparábanse en ella pilotos pa-- ra la Marina mercante, pero la escasez del personal hacía que muchos fueran admitidos en la de Guerra. "Con todo y ser deficientes los -- medios de aquellas Academias, con sus alumnos instruidos en Aritmética Algebra, Geometría Trigonometría, Cosmografía y Náutica, la Armada tu-- ve con el tiempo magníficos oficiales y muy buenos navegantes. Pedrá -- tal vez objetarse que nuestros navegaciones de poco aliento, no eran ruda prueba para la técnica de aquellos hombres, pero debe recordarse que si bien nuestros buques militares, por lo general, navegaban en--- aguas territoriales, los barcos mercantes llevaban la bandera nacional hasta QUAN TONG en China, con oficiales que tenían el mismo origen -- que los militares".... Pero es más aún. Aquellos nuestros oficiales -- de marina, no eran sólo navegantes, ni su cultura profesional estaba -- reducida al campo de las ciencias náuticas. Abrid los libros de las -- Academias oficiales y os encontrareis con macizos textos de Táctica -- Naval- tan complicada entonces en sus evoluciones- que asombra que -- disciplina, tan olvidada entre nosotros en los últimos años, hubiera ocupado en los programas de entonces, lugar tan preferente."....Y no -- eran tales textos de doctrina militar, un mero propósito de cultura -- libresco, sino intento firme de realización inmediata, como lo prue-- ban los numerosos partes de ejercicios verificados y la festinación -- con que se publicaban y adaptaban las "Instrucciones y Señales para el régimen y maniobra de la Escuadra" dispuestas por el Excelentísimo -- señor Don Joseph de Mazarredo Salazar, adoptado para el uso de las -- Academias de Náutica para las Academias de México, según lo ordenado por su primer Presidente Don Guadalupe Victoria. México. Año de 1825; libro que ocuparía menos nuestra atención, si no reflejara la cultura militar de entonces".

"Resulta difícil, sin embargo, calcular el grado de capacidad -- de aquella marina. La técnica reflejada por las Academias y por los -- hombres de entonces, no es la técnica realizada por el Instituto, dado que la de deficiencia de los medios materiales mutila los mas caros -- anhelos de realización. Si acaso el desnivel entre la técnica realiza- ble y la irrealizable, nos daría el pulso para conocer el grado de ten- sión del espíritu personal, que siempre hace acopio de ciencia por la- bor habitual, trabajando para el porvenir, al servicio de ilusiones de meditada verificación. Pero, lo que desde luego podemos asegurar, es -- que el personal de aquella marina, preparado en México, ya tenía el do- ble aspecto militar y marinero que caracteriza al personal de las mari- nas modernas.

Al ocuparse de México y la independencia de Cuba, entre otros de -- sus juicios filosóficos escribe: Tal vez demasiado confiados en nues- tras propias fuerzas, y alentados por falsas insinuaciones inglesas, -- como con las promesas de un levantamiento general de los patriotas cu- banos, así como en la ayuda de nuestra aliada Colombia y en la perspec- tiva risueña de la Confederación de Panamá, a partir de 1824 toda la -- política de Alamán giró en torno del objetivo de apoderarse de Cuba...

"¿Cuál era el pensamiento político de Alamán?". Solo lo conocemos fragmentariamente. Hay en las instrucciones giradas a sus subalternos, en las notas firmadas de su mano, deseos de sondear en la política de recelos de las grandes potencias, suspicacias de vernos aventajados -- por Colombia etc, pero en ninguna de ellas, y es natural, se encuentra todo el panorama de sus pensamientos políticos".

"Alamán era hombre de talento " ¿Pero no era un iluso como tantos a quienes engañó el espejismo de nuestro porvenir?. Porque ilusión era creer que Cuba hubiera sido nuestra. Ningún país de América, con ex- cepción de Panamá, tiene la importancia de Cuba para las miras estra- tégicas y los intereses comerciales de las grandes potencias".

"De todas éstas, ninguna estaba mas resuelta a apoderarse de Cuba que los Estados Unidos, solo que reconociendo esta nación las ambicio- nes inglesas y francesas, daba largas al asunto, empujándose en que -- Cuba no dejara de pertenecer a España".

"Toda la política americana de entonces, dirigida con segura mano por el Presidente Adams, se esforzaba por conseguir el reconocimiento -- de las repúblicas americanas continentales y que no cesara por ningún -- motivo la dominación española en Caca y Puerto Rico...."

Mas adelante agrega en otro filosófico juicio: Nuestro Plenipoten- ciario en Washington, don Pablo Obregón, no obstante que conocía las -- intenciones americanas de no permitir un cambio político en Cuba, alen- taba al gobierno a mantener sus miras, y éste, que con la rendición de San Juan de Ulúa tenía sin ocupación a sus buques militares, determinó enviarlos a Cuba, con objeto de cruzar aquellas aguas".

"La comisión si bien era peligrosa, servía a nuestros nevelos mari- nos para su adiestramiento. La Escuadrilla pacata las órdenes del va- liente y enérgico Comodoro Don David Porter, comenzaba a corregirse -- de los vicios propios de una estancia prolongada en puerto. El marino Porter, de nacionalidad norteamericana fue sin duda el mas ilustre de los pocos extranjeros que sirvieron con lealtad y entusiasmo a la Re-

pública. Su valor, su pericia y honradez, eran prendas que lo hicieron notar que era merecedor del mando de nuestra marina. Más tarde los hechos probaron plenamente la confianza que en él se había depositado.

Solo aquellos que saben de esa feliz desgracia de vivir entre -- libros apolillados y polvorientos, hurgando aquellos y subiendo y bajando andamios para desenterrar de entre un papelaje mudo, inerte personajes y escenas de tiempos idos, formaran aproximada idea del trabajo de quien escribe historia. Este, en su tenacidad y perseverancia, estudia, compila y compara criterios encontrados y disímboles acaso -- más sin fanatizarse por ninguno de ellos, no obstante su fuerza argumentadora, quizá, colócase en el fiel de la balanza-- que es el papel primordial del historiador-- y sabe encontrar, a la postre, la verdad en pos de la cual va.

Así lo ha sabido hacer López de Nava al documentarse para escribir sus recordaciones. Algunas de entre ellas hay tan interesantes que no resistimos a la tentación de copiar una: "Este buque avistó al "Guerrero" a las cinco de la tarde y aunque el Capitán Porter luego que reconoció a la Fragata trató de huir, tomando rumbo a Cayo Hueso, por no poder medir sus fuerzas con un buque tan superior al suyo, la fragata tomó sobre él la posesión conveniente para impedir que se le escapara, sin perderlo de vista durante la noche, y encontrándose estos buques muy inmediato uno del otro, al amanecer del día siguiente no era posible ya esquivar el lance; pero en la forzosa disyuntiva de pelear luchando o rendirse humildemente a la superioridad del enemigo, aquel bizarro marino y los 124 hombres que iban a sus órdenes, tomaron la heroica resolución de agotar el primer extremo de esta disyuntiva, aceptando tan desigual combate".

"La lucha principió a las seis de la mañana del día once con un intenso fuego por ambas partes. Dos horas y media duró el desesperado combate y nuestros marinos, no obstante su inferioridad manifiesta, dieron pruebas de temerario arrojo. Como despues de transecurrido este tiempo nuestro buque se encontrara muy agobiado, el Capitán de Navío Porter reunió a la oficialidad en la popa del bergantín, decidiendo -- éstos, en atención a los sentimientos generosos expresados por su Comandante, rendirse a la fragata. Exaltado Porter declamaba a la bizarra tripulación, cuando una bala de cañón le arrebató la vida, ahorrándole la pena de la rendición. Una vez prisionero, el "Guerrero" -- llegó el día trece a la Habana, donde despues de haber sido reparado, se le incorporó a la escuadra española, con el nombre de "Cautivo".

La noticia del desgraciado encuentro llenó de duelo a la República, en donde por primera vez hubo un sentimiento de simpatía unánime por la Marina. Hasta en lugares demasiado alejados de los litorales, se pronunciaron vibrantes discursos en pró de su engrandecimiento y se recolectaron fondos para comprar barcos de guerra en el extranjero. El Gobierno no supo aprovecharse de aquel movimiento y nada se hizo -- al fin, con las cantidades, si bien no muy grandes, que comenzaron a recolectarse, muy principalmente en el puerto de Veracruz y en la capital de la República. Lerdo refirió tambien las honras fúnebres que se le hicieron al cadaver del Capitán Porter en Veracruz y las cantidades con las cuales el Congreso alivió a los dudosos de los gerocos de aquella lucha. La Armada Nacional guardó un luto riguroso por espacio de

treinta días. Por último diremos que el fracaso del "Guerrero" no --
aminoró los bríos de nuestra escuadrilla, la cual continuó haciendo el
crucero de Cuba con toda actividad. El bergantín "Bravo" hizo trece --
presas más y el "Hermen", cuatro, antes de regresar definitivamente a
Veracruz".

Como se ha visto, no hay en el ensayo histórico con que nos regala
el Teniente de Corbeta Arturo López de Nava obscuridad o rudeza, ni es-
tilo desaliñado, ni confusiones en las ideas que eslabona con donosura.

En cambio hay prudencia en sus juicios críticos sin tocar extremos
de frialdad; y en sus juicios filosóficos ecuanimidad y justeza. Hay,
por otra parte concordante armonía de concepciones, sin atiborrar al --
lector de erudición, a las veces indigesta.

Si le fuese posible a quien en historiar sus afanes dedica, satis-
facer como lo quiere Cesar Cantú: erudición para ver, exactitud para --
averiguar, discernimiento para escoger, método para ordenar, imagi-
nación para escribir, justicia para fallar, vista segura para no dejar-
se deslumbrar por el éxito, y profundo sentimiento de la verdad, a --
fin de que aunque se engañase, se viese en su engaño un error de su --
inteligencia pero no de su corazón.....que tuviese valor para sacrifi-
car su amor propio y que no pensase en adquirir nombre ni en ofrecer --
novedades por medio de formas extravagantes, le pediría también esa --
sencillez de estilo que es prenda de sinceridad y que no deja de pro-
ducir nunca el triple efecto del arte: instruir, describir, conmover".
Que no piense por lo tanto en escribir nunca historia aquél que no --
haya sentido jamás latir su corazón al oír un relato de una acción --
hermosa, aquél que no haya compadecido a la virtud oprimida y que no
haya sentido contra el mal esa indignación sin la cual no puede haber
amor al bien, ni aquél que haya ridiculizado las intenciones leales --
o que haya hablado ligeramente de lo que es más sagrado para el hom-
bre, de la familia, de la patria, de las creencias. El historiador debe
despojarse en cuanto le sea posible de su individualidad, para no ex-
poner sus sentimientos, sus alegrías ni sus tristezas propias, y pa-
ra hablar en cambio del género humano con ese espíritu de caridad --
universal exento de toda exageración; para sufrir con los seres vir-
tuosos, si bien permaneciendo tranquilo; para gozar de los triunfos --
de la causa más justa, aunque con sencilla dignidad; para no pensar --
en hacer una sátira ni un panegírico; para parecer siempre benévolo
y sincero, y para no buscar los errores de un pueblo, a fin de reba-
jar su genio, ni negarlos para admirar más su grandeza. Si el histo-
riador se hace digno de hablar de los derechos porque cumple con sus
deberes y porque va animado de un corazón, recto y de una conciencia
serena, si emprende la labor de meditar y escribir la historia alen-
tado por una fé ciega en el bien y en la generosidad, entonces los --
acontecimientos pasados se reavivarán adquiriendo tinte de moralidad --
y demostrando que todo lo que sucede propende a la virtud, fin del --
Universe, aun cuando este fin no sea siempre visible".

No soltaremos la pluma sin glosar, bien que a la ligera, esa --
peccata minuta que encuentro en la obrita que comento: para un libro --

relativamente compendiado lo hallo muy profuso de citas. Por otra -- parte, el lector querría mayor descripción en muchas de las escenas históricas. Este último debido es, al mismo sabor de la obra, pues quien la lee camina deseoso de seguir el hilo del pensamiento del -- autor y se siente, un si es no es de contrariado al observar que el -- tema en el cual se solaza se le esfuma tan prontamente. No quiere decir esto que estén trunco o que adolezcan de la médula y substancia requerida las escenas a que me refiero; sencillamente- y esta es impresión personalísima- piensa uno como que el autor, por razón alguna que se opone a su voluntad, detiene el correr de su fantasía.

Por lo demás, estas pequeñeces no amenguan en lo mas leve la meritosa tarea del autor.

Estimo, en consecuencia, como un acto de justa solidaridad, por -- el esfuerzo que ha hecho el Teniente de Corbeta Arturo López de Nava, para iniciar un ensayo histórico de la Marina de Guerra Mexicana, invocar vivamente el noble sentimiento de compañerismo, y como un legítimo y merecido aplauso, que todas y cada uno de los Jefes y Oficiales de nuestra marina militar enriquezcan sus bibliotecas con la -- adquisición de este importante librito que tantas enseñanzas les -- brinda.

Ojalá que este modelador del bien decir- a quien auguramos nuevos triunfos en el porvenir, dentro de su laborioso trabajo de escribir -- historia entretenga nuevos empeños- ya que arreos posee- para proseguir en estas labores de asuntos patrios verdaderos que arduos pero tan provechosos como interesantes para la juventud que a nuestra Marina -- militar se dedica.

Fin.

La prensa inglesa se mantiene comentando toda construcción naval extranjera y muy en especial a la japonesa. A propósito leemos en una Revista de Marina y Aviación, el proyecto de aumentar la aeronáutica naval como nota importante del programa adicional de construcciones -- del Japón. Dicho programa deberá estar terminado el año de 1936, con un costo de 460 millones de yens, de los cuales 100 millones se invertirán en la creación de cinco nuevas bases aéreas. En dicho proyecto para 1933-34 se leen 42 millones de yens para buques y un millón ochocientos cincuenta mil para bases. Estas cifras no son definitivas. Nunca se ha negado el haberse solicitado el aumento. Tanto el Ejército como la Marina, desean aprovecharse de las circunstancias favorables actuales para el aumento del presupuesto. De fije los créditos -- concedidos se invertirán en atenciones urgentes, como son abastecimientos y mejoras actualmente en curso más no en construcción. La experiencia adquirida por los japoneses en Shanghai y Manchuria reveló insuficiencias, particularmente en el renglón aviación, que tanto el -- Ejército como la Marina tratan de subsanar con la mayor actividad y -- eficiencia, para lo cual parecen dar la primacía a la construcción de aviones. El programa japonés completará las construcciones ya autorizadas por el tratado de Londres, construyendo un buque porta-aviones de 13,000 toneladas, 6 Destructoros, 6 Submarinos y otros buques auxiliares.

Por el Teniente de Corbeta de
Máquinas RAMÓN RODRIGUEZ PE-
REZ.

El Problema Naval constituía hace unos cuantos meses una seria preocupación para los elementos componentes de la Marina de Guerra Nacional. Se manifestaban dudas acerca de la extinción total de dicha arma.

El optimismo de dichos componentes es muy alto, muy profundo y muy verdadero, puesto que el elemento joven se encuentra en la primavera de la vida, en el comierzo de su profesión y con ellos, el más alto idealismo de la reorganización. El altruismo debe ser siempre mirado con simpatía; pero cuando viene acompañado de la amenaza de llegar a la extinción de una profesión, lógico es que cause alarma y -- descontento. La Prensa en general, al comentar la idea práctica de las economías, no encuentra justificación a la creencia de que la humanidad haya alcanzado reprovincientemente un estado de perfección etnológica que le permita abandonar por completo sus medios de defensa, siendo en nuestro caso, la defensa de los intereses marítimos, como lo son sus riquezas, radicando en las garantías que le proporciona -- la fuerza de su desarrollo.

Volvámos al ejemplo del pasado en la Marina Militar Francesa, que vino arrostrando desde hace algo más de un siglo circunstancias verdaderamente críticas que tienen asocroza analogía relativa con las actuales de nuestra Marina.

Después de 1815, apenas se acordaba el país de su abolengo marítimo (no habiéndolo desgraciadamente en nuestro caso) su Marina de Comercio había desaparecido y de su flota militar reducida a 67 unidades, sólomente existían 26 el año de 1820. Los créditos por las --- atenciones de la Armada y Colonias sumaban unos cuantos millones de francos y casi no había personal utilizable. En marzo de 1821, empezó una era de reconstrucción naval, gracias al entusiasmo y esfuerzo del Ministro Portal, antiguo Armador de Burdeos, y la colaboración -- del elemento joven de la Marina de Guerra de ese tiempo, que supie-- ron ver la positiva influencia que el Poder Marítimo ejercía en la prosperidad y hasta en la independencia nacionales. Aunque al principio pecó algo de timidez tan patriótico impulso, vinieron afortunadamente a intensificarle algunos éxitos, como el de la toma de Argel, y la iniciada expansión colonial. Al surgir no obstante la cuestión de Egipto era bien precario el estado de la Marina; pero conmovida -- entonces la opinión pública francesa por las graves perspectivas internacionales, se votaron créditos y Francia construyó los primeros barcos de hélice y seguidamente los primeros acorazados: Merced a -- los programas de 1857 y 1860, tuvo el dominio absoluto del mar durante la adversa campaña de 1870 y dicha superioridad, si nó bastó para conseguir la victoria, permitió al menos continuar la lucha y dejar a salvo el honor. Después de aquella derrota comenzó un nuevo período de decadencia naval que pareció crónico e irremediable. Declinaron simultáneamente en dicha ocasión las Marinas de Guerra y Mercante, siendo el Almirante Pothuau Ministro del Ramo, el primero en proponer la reducción de los gastos de su Departamento. Bion pronto, -- sin embargo, las ambiciones marítimas de la Triple Alianza obligaron a Francia a reanudar su política tradicional. El programa naval de

1890, que siguió a la crisis del Almirante Aube, determinó el segundo renacimiento de la Marina Francesa en el siglo XIX.

La emoción despertada por el asunto Fashoda aceleró la tendencia si bien dificultando su desarrollo lamentables disputas y rivalidades de Escuelas.

La Gran Guerra dejó maltrecha la Flota Nacional, más que por las pérdidas sufridas, por el paréntesis abierto en las construcciones, impuesto sobre todo por las exigencias de una lucha terrestre a la cual era indispensable consagrar todos los medios disponibles.

Dos veces en el transcurso de un siglo pareció condenada la Marina Francesa a una postración definitiva y otras tantas logró salvar dificultades de todo género.

Volverá a rehacerse si a su reconstrucción dedica una voluntad perseverante y aprovecha audazmente la evolución del material y los adelantos de la ciencia, como supo hacerlo sesenta años antes. Bastará tener presente para ello, siendo que la decadencia del poder Marítimo es muy rápida, en tanto que su restablecimiento exige mucho tiempo y una copiosa labor. Sin embargo gracias a esa perseverancia y buena voluntad en labor tan ardua su reconstrucción está siendo rápida.

No es el convencionalismo personal, estúpido y ridículo el que nos guía a realizar una labor copiosa y tardada, queremos unirnos, deseamos ser uno solo en la realización de ésta ardua y patriótica tarea que nos hemos encomendado esperando continúe con ella como hasta la fecha el cooperativismo de la prensa en general ofreciéndonos un rincón en sus columnas para la continuación de la campaña PRO-MARINA, expresada y secundada, no únicamente por elementos del Cuerpo sino por elementos civiles intelectuales y militares de todas las Armas, para llegar a la realización de un fin tan patriótico y tan noble, obra solo de todo buen MEXICANO y que tan grandes y altos ejemplos mundiales tiene.

* * * * *

Hacerca de la cuestión de la necesidad de una gran velocidad para los buques de escolta de convoy, en el libro Navies of To-day and To-Morrow, escribe el Capitán Bernard Acworth, su opinión de que para la defensa del comercio necesitarse cruceros bien armados y bien protegidos, "en los cuales la mucha velocidad es lo menos que se les puede pedir". Estos barcos, por su función de defensa del comercio, necesitan tan solo grande y suficiente movilidad relativa con respecto al convoy que escolten. Permitirles maniobrar prontamente para ocupar una posición táctica conveniente a fin de que su acción contra el enemigo sea efectiva. En visibilidad normal, cualquier buque o buques que intentaran atacar a un convoy serían señalados por lo menos a 10 millas de distancia. Un crucero de escolta a 20 nudos puede trazar un círculo al derredor de un convoy que camine a 10 nudos, llevando la ventaja de operar de un círculo interior contra sus enemigos. En la guerra se toman solamente medidas contra las probabilidades y no contra todas las posibilidades. La aparición, por ejemplo de un "acorazado de bolsillo", del nuevo tipo alemán, montando cañones de 28 mm. y con velocidad de 26 nudos, trastornaría el mejor plan de defensa de un convoy, previsto contra un ataque de destructores submarinos o cruceros ligeros.

MAS ACERCA DE LOS NOMBRES PARA NUESTROS BARCOS.

Por P. Ajaz.

Antes de entrar en materia, es necesario y de elemental justicia hacer una breve consideración acerca de los adelantos logrados por -- nuestro Boletín. Si recordamos la pobre situación en que nació, los -- desdichados prejuicios y desalentadores auspicios que surgieron a sus primeros pasos, y la desafortunada experiencia de otras publicaciones creadas en nuestro medio, forzoso es sentirse halagado y aun admirado al comprobar sus progresos lentos pero seguros hacia un ideal que muchos de nosotros hemos acariaciado por mucho tiempo: que nuestra Marina posea una publicación que, tanto dentro de nuestras fronteras cuanto fuera de ellas, represente dignamente la personalidad moral, intelectual y política de una Institución como ella es, respetable por -- muchos conceptos.

Particularmente en lo que se refiere a la opinión pública de -- nuestra Corporación, antes abúlica y desorientada, el Boletín ha demostrado su utilidad al ofrecernosla vigorosa y franca, a la vez que respetuosa y conciente, y con claras intenciones de procurar el mejo-- ramiento colectivo, que es la base más firme del tan deseado espíritu del Cuerpo.

Dígalo si nó el cuaderno anterior, que, además de su vistosa -- portada ha tenido el singular mérito de iniciar en sus páginas el debate de una cuestión de interés general. Este acto trascendental o-- rienta definitivamente al Boletín hacia uno de sus objetivos principales y abre un amplísimo campo hacia la feliz resolución de nuestros más interesentas problemas, hasta hoy no lograda sino parcial o arbitrariamente.

Ya se comprenderá que nos referimos al asunto de los "nombres -- para nuestros barcos" que, sino de capital importancia, si es merecedor de atención particular.

Parece que nuestro artículo anterior ha despertado el interés -- y la crítica de algunos compañeros, y que aún han inspirado a uno de ellos, nuestro muy estimado O. F., el deseo de expresarnos su valiosa opinión. A todos debemos agradecer su atención, poca o mucha, pero -- muy particularmente a quien nos hace el honor de mencionarnos y, más todavía, de manifestarse acorde con algunas de las ideas que expresamos en aquella ocasión.

Pero como, por otra parte, el compañero O. F., disiente francamente con nosotros en otros aspectos de la misma cuestión es necesario -- que hagamos un análisis de estos aspectos con el único fin de separar mejor los conceptos y puntos de vista diferentes.

Desde luego aclararemos que cuando nos hemos atrevido a ofrecer una solución a tal o cual asunto, lo hemos hecho sin vanidad alguna y hasta presuponiendo que nuestra opinión no solo no era la mejor sino que incluso podía no ser siquiera buena. Pero, en cambio, hemos -- creído que siempre serán saludables y provechosas para todos las críticas y los intercambios de ideas que la solución de referencia pueda inspirar.

Así es que, por lo que a los "nombres para nuestros barcos" atañe, nuestra humilde sugerencia, y el breve análisis que la antecedió, de ninguna manera riñen con cualquiera otra solución que al asunto se dé.

Por lo que toca a lo dicho por O.F. hay que distinguir:

Primero. Que en lo referente al hibridismo que resulta de la denominación de "Cañoneros-Transportes" y "Lanchas-Guardacostas", hasta hoy adoptada para nuestros buques en construcción, él piensa que el uso o costumbre por denominarles entre el elemento de la Armada sea quien les asigne sus nombres genéricos. En esto no vamos de acuerdo; tanto porque los buques en cuestión necesitan desde luego (es decir, antes de que haya uso o costumbre en llamarles de alguna manera) su denominación genérica oficial, cuanto por que la "vox populi", si es maravillosamente atinada para colocar alias y remosquetes, no lo es, en la mayoría de los casos, para asignar una denominación técnica. Y esto es verdad aún tratándose de un "populi" de cierta elevación cultural como es el que constituye nuestra Armada. Hay que buscar, por lo tanto, una denominación que proceda de las características del material y de su empleo previsto.

Esto no es imposible. Las últimas noticias que nos llegan de -- España nos hacen ver que de los cinco cañoneros transportes hay dos -- que son más transportes que cañoneros y tres que son más cañoneros -- que transportes, por lo cual podría llamarse a los primeros "transportes" y a los segundos "cañoneros", sin cometer un error apreciable. Igualmente, puede llamarse simplemente "guardacostas" a las lanchas-guardacostas sin que se haya violado ningún principio técnico.

Segundo. Que en lo referente a los nombres que deben llevar nuestros barcos, el precitado O. F. es partidario de la sencillez, y así propone para los Guardacostas las cifras G 1, G 2, G 3, etc.; y para los buques grandes las cifras T 1, T 2, T 3, etc.

En realidad, desde el punto de vista de la simplicidad, esta solución es muy buena, aunque quizá lo fuera mejor aún (se trata -- de poner algo) colocar a los primeros las denominaciones A, B, C, -- etc, y a los segundos las cifras 1, 2, 3, 4, etc., con lo cual en vez de decir, por ejemplo, "el Transporte T 2", diríamos "el Transporte 2" obteniéndose de este modo una brevedad suma. Otro tanto puede decirse en el caso de los guardacostas.

Sin embargo, este sistema no desvirtúa el que propusimos (según el cual cada buque debe llevar el nombre de uno de los Estados de la República) ya que el nuestro lo fundamos en la necesidad de buscar "una conveniencia política" y no la necesidad puramente administrativa de diferenciar un buque de otro, tal como se hace con los caballos de un regimiento.

De las conveniencias políticas que podemos buscar actualmente -- la más noble y la más acorde con las tendencias del Gobierno es sin duda la "nacionalista", y por ello dijimos que los nombres de nuestras entidades federativas eran los más apropiados.

El inconveniente más serio que O. F. encontró el sistema propuesto es que ciertos nombres resultarían repetidos porque algunos --

buques mercantes ya los poseen. Pero en esto, en realidad, no es gran dificultad. En las Marinas de otros países, en la Americana, por ejemplo, -- que a dado a muchos buques de su Armada nombres de los Estados federales y de poblaciones de cierta importancia, estos nombres son a veces repetidos por las compañías navieras sin que ello provoque, que sepamos, dificultades particulares. Mas suponiendo que, en nuestro caso, -- las hubiera, lo de menos sería pedir a las casas armadoras nacionales -- que pusieran a los buques homónimos un número de orden, con lo cual -- tendríamos, por ejemplo, el Sinaloa II, el Sinaloa III, etc., tal como -- hay un Korrigan III, una canoa Segunda Montaña, etc.

Hay que tener en cuenta que nuestra Armada tiene derecho de prelación a emplear esos nombres nacionales que hasta líneas de vapores -- usan o han usado (hemos conocido el Mexique francés, el México americano, el Mexicano Sueco, varios otros con nombres muy particulares de nuestro país; sabemos del Campeche, de la Compañía española "Campsá", -- etc.) pero creemos, por lo demás, que si alguna confusión puede existir -- por causa de tales nombres, ella tendrá lugar entre los buques mercantes y no entre éstos y los de nuestra fuerza naval.

Por otra parte algunos compañeros, tras de opinar que los Guardacostas no deben llevar el nombre de un Estado, creen que debe distinguírseles solamente por un número de orden. Ya antes dijimos que tal denominación es, para los efectos administrativos, mas que suficiente. -- Pero no dejaremos de objetar, en apoyo a nuestra tesis, que la gran mayoría de los buques de guerra del Mundo, aún los menos importantes de las grandes Marinas, tienen nombres y no números. Y en muchos casos tienen a la vez nombres y números.

Echando una ojeada a las grandes flotas podemos apreciar (tenemos a la vista datos oficiales) que los barcos que no tienen nombres -- sino cifras son:

En Francia, solamente los cazasubmarinos (con desplazamiento de 60 a 130 toneladas) y las motolanchas torpederas o "vedettes" (menores de 11 tons.)

En Alemania, los torpederos, dragaminas y minadores (todos ellos -- menores de 600 toneladas)

En Inglaterra, solamente los submarinos, y no todos.

En España los submarinos y algunos torpederos menores de 180 t.

En Estados Unidos, algunos submarinos, los antiguos y unos cinco dirigibles pequeños.

En Italia, algunos torpederos menores de 180 toneladas y las vedettes (de 12 tons)

En el Japón, los submarinos y los dragaminas (menores éstos de 615 tons)

Resumiendo, puede decirse que en las principales potencias marítimas los buques que no tienen nombres sino cifras (números, letras, o combinación de ambas clases de caracteres) son los submarinos, las vedettes, algunos buques especiales (principalmente los minadores ligeros y dragaminas) y, desde luego, las embarcaciones menores (botes, lanchas, etc)

de todos los buques. Como los barcos pequeños de estas potencias -- son hechos en largas series, se procura diferenciarlos entre sí -- por medio de grandes caracteres (números, letras iniciales o abreviaturas) pintados en lugares visibles como las chimeneas y las amuras. Un ejemplo típico de esto lo tenemos en los trescientos y pico de destroyers con que cuenta la Armada Estadounidense (entre -- los cuales hay hasta 162 de un mismo tipo) que, además de su nombre particular, tienen un número de orden pintado con grandes caracteres en la proa.

De todo esto se deduce que no hay razón para creer que sería -- mucho aspaviento ponerle un nombre a nuestros Guardacostas, pues -- to que en otras marinas también lo tienen unidades que, relativa -- mente, son mucho más modestas.

Y en cuanto a la necesaria distinción que, a simple vista, debe existir entre buques del mismo tipo, la cuestión se arreglaría fácilmente pintado una gran cifra, número o letra inicial, en lugar visible: las chimeneas o las amuras.

Pasando a otra cosa, o mejor dicho, a otros comentarios que -- ha sufrido nuestro artículo de referencia, diremos que otros compañeros han opinado que nuestros Guardacostas son demasiado pequeños para ostentar en la popa los nombres de algunos Estados. Tal vez sea cierto. Pero si nuestros Estados tienen en cuenta que les ofrecemos todo lo que poseemos no habría lugar a tanta pretensión máxime que otras veces han aceptado que sus nombres figuren en -- ciertos artefactos más modestos aún que nuestros barquitos. Así -- ha sucedido con aquellos seis aviones "Flit" adquiridos por nuestra Escuela Militar de Aeronáutica, cada uno de los cuales (hoy -- solamente quedan tres) ostentaba el nombre de un Estado: Guanajuato, Veracruz, Tabasco, Oaxaca, etc., Y así sucede también con algunos coches Pullman y hasta con caniones de pasajeros que van por -- allá muy orondos con el nombre de todo un Estado grabado en el --- frontispicio.

Cuando no desearíamos poseer veintinueve Acorazados y Cruceros para honrar dignamente a nuestras entidades libres y soberanas...! Pero no tenemos más que Guardacostas y eso es lo que podemos ofrecerles substituyendo con buena voluntad el gran tonelaje.

Otros compañeros han opinado que en vez de nuestros buques lleven los nombres de los Estados costaneros, sean bautizados con los de algunas entidades de tierra adentro que, más que aquellos, tienen necesidad de conocer y recordar a nuestra Marina. La idea nos parece magnífica, principalmente porque ella obedece a la misma tendencia nacionalista. Se tendría así una colección de catorce nombres disponibles, a los cuales todavía podría agregarse uno o dos de -- ciertas entidades que, aunque poseen un tramo de litoral, son por muchos conceptos terrícolas: Michoacán y Jalisco, principalmente.

Por último diremos que esta cuestión de los "nombres para nuestros barcos" que en un principio creíamos haber tratado con demasiada anticipación, no ha aportado todo el beneficio que, gracias a un movido cambio de opiniones, hubiera podido lograrse. Culpa -- es de las grandes dificultades con que ha tropezado cada número -- del Boletín para ver la luz pública, pues la cuestión habíase --

planteado desde unos nueve o diez meses atrás, como a varios nos -
consta.

Ahora, según últimas noticias, la Superioridad ha adoptado una
solución juiciosa y no hay lugar ya a opinar sobre el tema. No está
por demás sin embargo, publicar este artículo, aunque solamente para
justificar algunas ideas del anterior y para corresponder debidamen-
te a las páginas que O.F. nos dedicó.

Fín.

COMO ORGANIZAR EL CUERPO DE MAQUINISTAS.

Teniente de Corbeta
Carlos Castillo G.

En mi anterior artículo "Algo que es preciso desterrar de -
nuestra Armada" decía que las actividades entre los dos cuerpos -
que constituyen los elementos vitales de la dotación de un buque -
eran distintas. Hoy, repito lo anterior. Las actividades de uno y
otro cuerpo son bien distintas y, por lo tanto, las reglamentaciones
y organizaciones a ellos inherentes no pueden, ni deben tampoco, --
estudiarse en conjunto.

Tal es la razón, creo yo, por la cual los compañeros Villegas
y Múgica en su interesante y sabido trabajo "SOBRE ORGANIZACION DE
LA ARMADA" no trataron la parte que al personal de Oficiales Maqui-
nistas se refiere. Convencido también de que la extrema movilidad -
a que se impone sin "ton" ni "ta" se somete al personal de la Armada
constituye un gran defecto, tanto bajo el punto de vista "Organiza-
ción" como bajo el punto de vista "Profesional" Es por lo cual me
atrevo a distraer la atención de los lectores del Boletín para tra-
tar el mismo asunto en lo que se refiere al cuerpo al cual tengo el
honor de pertenecer. El estudio de los compañeros Villegas y Múgica
se basa, principalmente en la cuestión "litoral" y hacen resaltar la
conveniencia que reporta al Oficial de cubierta el conocimiento de
ambos mares. El caso del Oficial Maquinista es distinto. Para este
el conocimiento de determinados puertos de la costa no tienen mayor
interés bien entendido, desde el punto de vista profesional, toda --
vez que su trabajo y sus actividades se desarrollan, por decirlo --
así, bajo cubierta "en cámara cerrada". Por lo tanto el asunto debe-
mos estudiarlo no bajo la consideración de "litoral" sino bajo el --
punto de vista "PROPULSION": es decir, teniendo en cuenta las distin-
tas clases de máquinas con que vamos a contar, o sean: MAQUINAS Y
TURBINAS DE VAPOR, MOTORES. Esta división en propulsiones nos evitará
el encontrarnos mañana o pasado, con un Oficial que a pesar de cono-
cerse al dedillo las recalmas y bombas de ambos litorales, ig--
nore o desconozca los detalles y características de las otras máqui-
nas, por no haber tenido oportunidad de navegar más que en buques
equipados con la misma clase de máquinas, motores por ejemplo. Ad-
mas, esta división trae aparejada la ventaja de no sufrir modifica-
ciones o alteraciones puesto que, si con el correr de los años lle-
gasemos a tener cosa que arduamente desoc- buques dotados de las
dos propulsiones más modernas (DIESEL Y TURBO-ELÉCTRICA), los tres -
tipos antes señalados siempre subsistirán.

La gráfica de los compañeros Villegas y Múgica parte de la
Escuela Naval e los buques en servicio y divide este primer periodo

de tres años en cuatro de nueve meses. Para el Oficial de Máquinas - este periodo puede dividirse en tres de nueve meses, (Máquinas, Turbinas y Motores) despues de lo cual los Oficiales Maquinistas pasarán a un Arsenal o Factoría, por un periodo de nueve meses a hacer prácticas de taller.

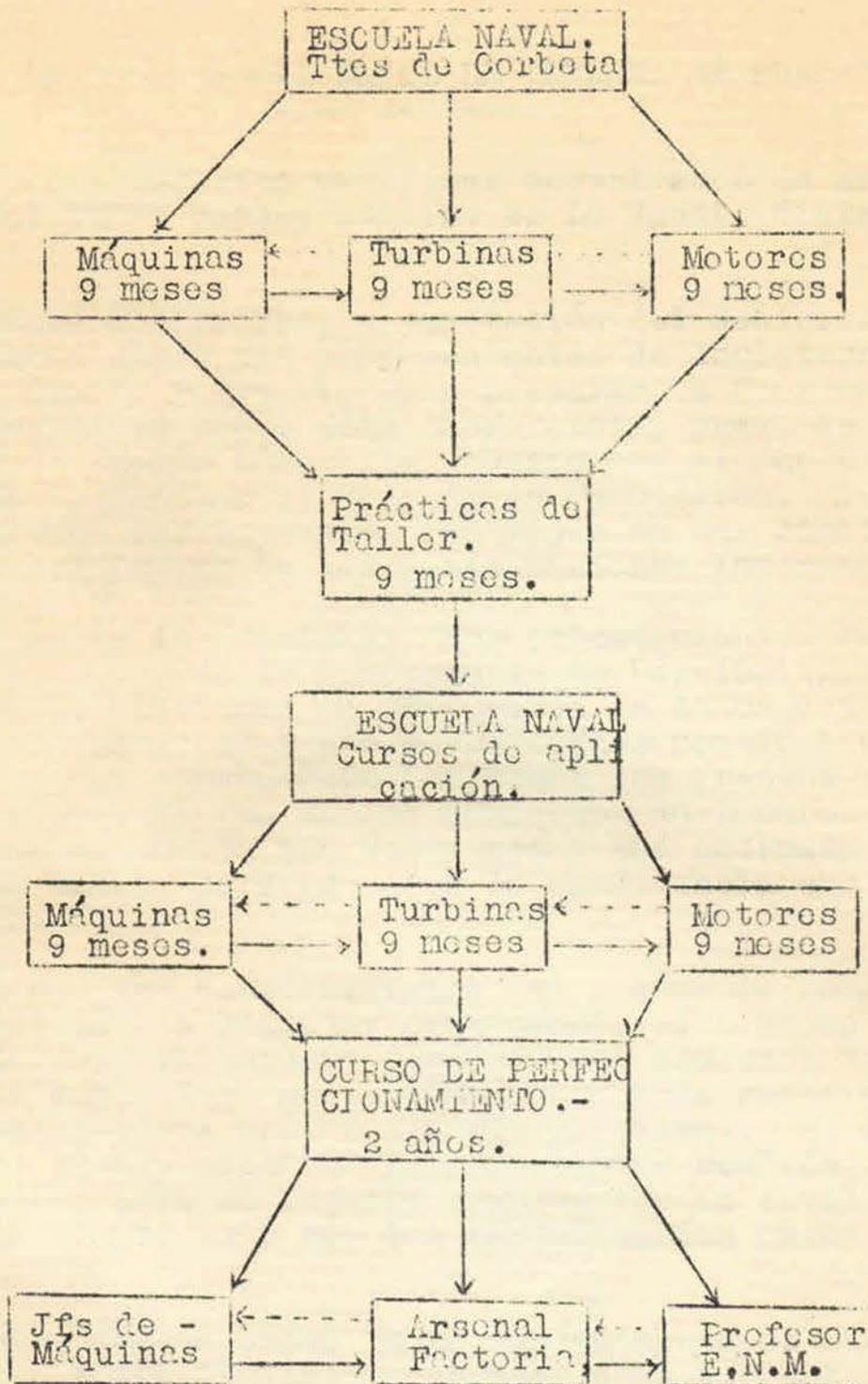
Hasta aquí creo que no exista ninguna dificultad puesto que nos encontramos dentro de los límites señalados por el plan de Educación Militar. Si existe alguna, será lo que a las prácticas de Talleres - se refiera, ya que sin duda habrá muchos compañeros a quienes no agrada o se sientan molestos con ir a aprender algo a las órdenes de un maestro. A estos quiero decirles que no se apenen, que aquí en Alemania así como en otros muchos países de la vieja Europa y que por civilizados se tienen, es condición precisa e indispensable para poder -- seguir la carrera de Ingeniero, el haber antes trabajado en una fá-- brica o taller cualquiera.

Terminada la práctica del taller o como quiera llamarsele, los Oficiales maquinistas ingresarán a la Escuela Naval a sus curso de -- aplicación. De aquí y con el grado de Tenientes de Fragata, pasarán -- nuevamente a los barcos nueve meses en cada propulsión a hacer nue-- vamente prácticas. Al terminarse este periodo y en vez de ir a pres-- tar sus servicios en tierra, los oficiales maquinistas pasaran a un centro cualquiera de enseñanza a perfeccionarse, de acuerdo natural-- mente, con su vocación en una de las distintas ramas que abraza la -- carrera. Este curso de perfeccionamiento deberá durar por lo menos dos años, terminado el cual los Oficiales se encontrarán en aptitud de poder desempeñar con mayor eficacia cualquiera de los puestos que la superioridad tenga a bien conferirles, esto es, Jefe de Máquinas, Profesor etc., Esta es mi modesta opinión, toca a ahora a los compa-- ñeros dar la suya.

Augsburg, Alemania.

La politica Naval Japonesa criticada por un Almirante norteamericano.

Leyendo la Revista General de Marina editada en Madrid co-- rrespondiente al mes de agosto del corriente año encontramos la críti-- ca que el Almirante norteamericano William Pratt, antiguo Jefe del Es-- tado Mayor Naval y Almirante en Jefe de la Escuadra publica en el -- Foreign Affairs en el cual rechaza los fundamentos de la Politica Na-- val Japonesa. Entre otras cosas dice que aquel País no puede basar su reclamación a la igualdad en la necesidad de defender su seguridad. Y al efecto se hace estas interrogaciones: ¿tiene el Japon que cubrir todos los mares del mundo para sentirse en seguridad, en caso de Cue-- rra, como tendría que hacerlo el Imperio Británico? El Almirante con-- testa en estos términos. "¿de quien que hacerlo poseyendo además una -- línea de comunicación segura con el Continente que a Inglaterra le -- falta"? ¿Mira el Japon que rodear en caso de guerra los grandes -- frentes al mar y uno de los principales arterias de tráfico del mundo, como corresponde hacerlo a los Reinos Unidos? ¿Serian, en caso de una Guerra, las responsabilidades y obligaciones impuestas al Japon tan -- grandes como las que corresponden a Inglaterra y a los Estados Unidos? El Almirante se responde. No lo son. Por este estilo el Almirante-- Pratt hace otras varias interrogaciones criticando la politica naval-- Japonesa.



Un ameritado militar mexicano en alguna conferencia dijo: Que para tener éxito en cualquier empresa preciso es trabajar mucho; y refiriéndose a la táctica la cree del dominio exclusivo del juicio y del raciocinio, pues en la realidad sólo lo que es posible es ejecutable. La solución de todo problema táctico reposa esencialmente en el razonamiento; pues no habiendo una lógica militar y otra lógica que no lo sea, ella es única é indivisible como guía en todos nuestros trabajos. Siempre se pedirá para todo problema una solución razonable y razonada, apoyada en una argumentación lógica y sostenida por una realidad de ejecución posible.

Los pensamientos anteriores son dignos de recomendarse a los lectores de este boletín por la profundidad que encierran y por la magnitud de lo que pueden enseñar a quien los estudie y analice.

LA CONFERENCIA NAVAL DE LONDRES SE PREPARA.

Hurgando entre Revistas Marítimas encontramos un artículo que el publicista naval Henry Bernay escribe en Le Yacht, diciendo entre otros conceptos:

Han comenzado en Londres, a invitación del Gobierno Británico, las conversaciones entre los representantes de Inglaterra, Estados Unidos, Japón, Italia y Francia para preparar la Conferencia naval que debe celebrarse en 1935. Esta Conferencia, prevista por el Tratado de Londres, es además necesaria, puesto que el Japón ha anunciado su intención de no renovar el Tratado de Washington. Se trata, pues, de reemplazar estos dos acuerdos, que fijan en una cierta medida la composición de las flotas de las cinco naciones interesadas.

El asunto es de importancia. Por procedimientos que nadie en Francia puede olvidar, en la Conferencia de Washington, los americanos e ingleses establecieron su supremacía en todos los mares, obligando al Japón a perder el fruto de esfuerzos considerables e imponiéndoles lo que fué considerado por todos los franceses como una verdadera humillación. El fin de los Gobiernos de Londres y Washington es mantener esta situación tan ventajosa y han estimado que no son de masiado, varios meses, para preparar la Conferencia que debe conducir a tal resultado.

Es verdad que las conversaciones que acaban de comenzar tienen oficialmente por objeto despejar previamente el terreno en las discusiones de fondo, por un estudio común de los aspectos técnicos del problema a resolver. Pero nadie ignora que toda cuestión técnica en, semejante materia, tiene prolongaciones políticas. El Almirantazgo francés lo sabe bien y nuestros representantes tendrán necesidad de la mayor prudencia para no dejarse comprometer en estas conversaciones previas con compromisos que los perjudicarían mucho por sus consecuencias.

Ciertamente, lo que desde luego debían decir es que Francia no quiere asociarse a una limitación de tonelajes por categorías, que es el pensamiento de los anglosajones, y el medio por el cual se aseguran su supremacía de una manera tan absoluta. Esta concepción rígida es contraria a nuestro espíritu tanto como a nuestro interés. ¿Por qué, si la Gran Bretaña considera acertado establecer ciertas proporciones entre los tonelajes de los acorazados, portaaviones, grandes y pequeños cruceros y destructores, estamos obligados a conformarnos? Cuando se reflexiona, parece inverosímil que grandes potencias hayan podido aceptar reglas uniformes, siendo sus necesidades y las condiciones en que se encuentran, tan profundamente diferentes.

Contra esta uniformidad tanto como contra una limitación injusta de su flota se alza Japón, con razón. Alentado por los éxitos que ha conseguido en estos últimos años, y que le han hecho el verdadero dueño del Extremo Oriente, no admite tener sólo tres buques allí donde los americanos tengan cinco; además declara que él es el único juez, no solamente del tonelaje total necesario para su seguridad, sino también de la repartición de ese tonelaje entre las diversas clases de buques.

Sin pedir tanto como los japoneses, tenemos como ellos, las mis-

no ~~podemos~~ para adquirir nuestra libertad, sobre todo desde que el renacimiento de la Marina alemana ha modificado de tal manera el equilibrio de las flotas europeas. El Tratado de Washington y el de Londres estaban fundados en la aplicación del Tratado de Versalles, tal como los ingleses y nosotros mismos lo habíamos considerado. Suponían la flota alemana reducida por el número y por las características de sus unidades a un papel puramente defensivo. Algunos acorazados de 10.000 tn. y otros tantos cruceros de 6.000 no constituían una fuerza ofensiva inquietante.

Pero Alemania ha aumentado las dificultades, con la construcción del Deutschland y sus similares; es preciso hacer notar aquí que el valor militar de estos buques es debido en gran parte al sistema de clasificación del Tratado de Washington, que prohíbe poner en un casco de 10.000 tn. cañones de más de 203 mm.; pero esta prohibición no se aplica más que a los signatarios del Tratado, no a Alemania, y es por esta razón por lo que la entrada en servicio de los Deutschland es un acontecimiento de tan gran alcance.

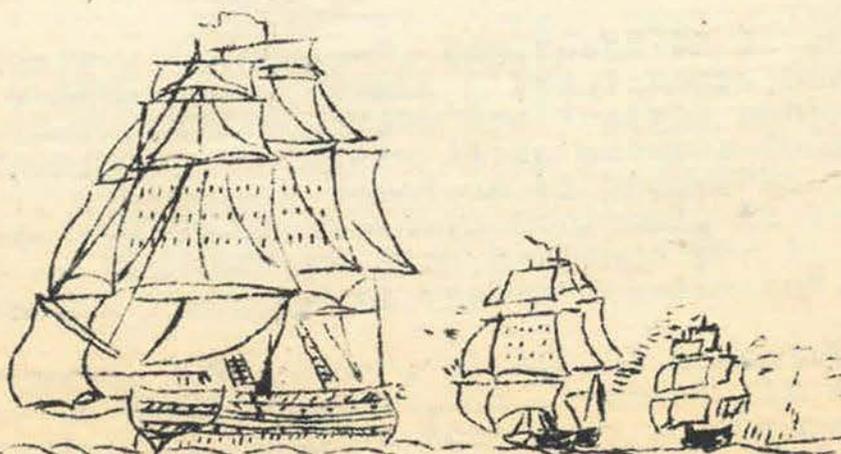
Por otra parte, todo el mundo sabe que Alemania desarrolla sus armamentos tanto como puede, y se necesitaría ser muy ingenuo para creer que su esfuerzo se limita solamente a los ejercicios de tierra y aire. Alemania quiere también en el mar la famosa igualdad de derechos, y es muy probable que haya comenzado a prepararla.

Existe todavía en Europa otra incógnita: Rusia, que aunque hasta ahora parece que no ha querido prestar una gran atención a la reconstitución de sus fuerzas navales, el día menos pensado se ocupará de tan importante asunto.

Si se quiere que en la Conferencia de 1935 puedan conseguirse resultados de algún interés, es indispensable invitar a Alemania y Rusia a que asistan a ella, juntamente con las cinco potencias que tomaron parte en la de Washington.

Que esto no facilitará los trabajos de esta Conferencia es obligado reconocer. Pero otras muchas dificultades le aguardan. Además de las que hemos hablado, existe la decisión reciente de Italia de querer poner en grada dos acorazados de 35.000 tn.; hay el ataque que de nuevo no faltará contra los submarinos, sin hablar de otros puntos de vista divergentes sobre asuntos importantes.

Las perspectivas de la Conferencia no son alentadoras. Pero las consecuencias de su eventual fracaso no son para inquietarnos. No tenemos allí nada que perder y la experiencia nos ha enseñado que los éxitos de tales Conferencias se han adquirido a costa nuestra.



INFORMACION.

Viajes efectuados por las distintas Unidades de Guerra, actualmente en servicio en ambos litorales:

En el Golfo

Cañonero "Bravo". Con fecha 19 de agosto último inició su viaje de instrucción llevando a bordo al personal de la Escuela Naval Militar; su itinerario comprendió un recorrido hacia el Sur, tocando los principales puertos, regresando nuevamente a Veracruz, con objeto de repostarse y efectuar el recorrido hacia el Norte, hasta el Puerto de Tampico, Tamps., regresando nuevamente a Veracruz. De este puerto inició otro viaje hacia el sur, recalando en las principales puertos e islas de la sonda de Campeche, actualmente se halla en ciudad del Carmen, Camp. preparándose para zarpar y dar fin al viaje, tocando -- Puerto México, Ver., Antón Lizardo en donde efectuarán prácticas de tiro los Cadetes y Oficiales en práctica, de allí continuarán rumbo a Tampico, para de éste punto regresar a su apostadero y terminar su práctica.

En el Mar Caribe:

Los Servicios Navales apostados en Payo Obispo, Camp., han desempeñado servicios de vigilancia y transporte durante los dos meses -- transcurridos, habiendo efectuado en total 4 el Motor "PERSEVERANTE" y 5 viajes el Balandro " SUBTENIENTE LOPEZ ".

En el Pacífico:

El Transporte "Progreso". El 30 de julio próximo pasado efectuó un viaje a las Islas Mariás, transportando una cuerda de reclusos, -- habiendo regresado a Manzanillo el día 2 de agosto último.

El 20 de septiembre pasado efectuó viaje a Bahía Magdalena B.C., con objeto de transportar una compañía de zapadores y materiales de construcción, con el fin de que los primeros inicien los trabajos -- para el establecimiento de la Estación Naval en aquel lugar. El 30 del mismo mes regresó nuevamente a Manzanillo, Col., con objeto de repostarse y efectuar otro viaje al ya citado lugar. En la fecha se halla en Manzanillo, preparándose para hacerse a la mar rumbo a Bahía Magdalena, B.C.

El Guardacostas "Acapulco". Con fecha 28 de septiembre zarpó -- del puerto de Guaymas, Son., rumbo a Topolobampo, Sin., con el fin de remolcar al primer puerto citado, los vapores nacionales "Moctezuma", "Bolivar" y "Washington". El día 11 de octubre fondeó en el puerto -- de Guaymas, Son., llevando a remolque al vapor "Bolivar" habiendolo -- dejado fondeado frente al Varadero Nacional. En la fecha se encuentra nuevamente en Topolobampo, Sin., haciendo por la salida de dicho -- puerto, llevando a remolque al vapor "Washington".

El Guardacostas "Mazatlan", el día 21 de octubre se le ordenó -- zarpar del puerto de Manzanillo, Col., con el fin de que sirviera -- de base de aprovisionamiento de agua para el personal que se encuentra en aquel lugar, efectuando las obras de la Estación Naval.- El día 6 a las veintidos horas arribó a su destino sin novedad. En la --

fecha se halla fondeado frente a Alcatraz Isla Margarita B.C.,-

El Guardacostas "Veracruz" el día 12 de agosto último desembarcó una cuerda de presos en las Islas Mariás, Nay., regresando nuevamente a su apostadero. En la fecha se encuentra en Manzanillo, Col., listo -- para todo servicio.

En práctica en los barcos españoles en el "Habana" Teniente de - Corbeta Mario Nadal Carvallo y Teniente de Corbeta Maquinista Carlos Baranda García.

El día 11 de noviembre desembarcarán del "Colón" el Teniente de Corbeta Manuel Jara Carrasco y Teniente de Corbeta Maquinista Roberto Portillo, embarcándose para su relevo los Tenientes de Corbeta Gustavo Martínez Trejo y David Ahuja Beltran.

