

# Sección de Marina

## EN BIEN DE LA ARMADA

Por el Subteniente LUIS G. ESPERON.



O hace muchos años, alrededor de cinco, hubo entre el personal de la Armada Nacional una racha de entusiasmo que le hizo salir del letargo en que se encontraba desde hacía muchos años. Una idea buena, bien intencionada, obró el milagro y el entusiasmo que provocó en el iniciador, cundió rápidamente entre nosotros; se propagó con una gran prontitud y, cosa rara, fué acogida cariñosamente por todos, alegremente, y todos pusimos verdadero empeño y dedicación en que esa idea cristalizara en una realidad por mucho tiempo esperada y deseada: hacer Marina de Guerra, formar el pie veterano de la Armada Nacional.

Ignoro quién fué el de la idea, pero lo cierto es que no ha habido entre nosotros proyecto alguno que haya sido recibido con más afecto y al que se hayan dedicado más esfuerzos y más fe. Todo el escepticismo, toda la apatía, toda la abulia tan características en nosotros, siempre que se había tratado de este o aquel proyecto, para tal o cual cosa, desaparecieron como por encanto y solamente quedó el deseo de sacar avante y volver hermosa realidad el sueño dorado de todos, el punto convergente de las ilusiones de los marinos militares, jóvenes y viejos: tener buques, tener una marina de guerra que pudiera recibir con fundamento el nombre de Armada Nacional.

Tuvieron lugar varias sesiones preliminares, se formó un comité que recibió el nombre de "Comité Pro-Marina de Guerra;" cundió la idea, no solamente entre el personal de la Armada, sino entre el público en general, quien (otra rareza) acogió el proyecto no sólo con interés sino que hasta con cariño; se formularon los estatutos y principió a funcionar aquella maquinaria, alimentada y lubricada con la buena fe y entusiasmo de la Corporación.

Cada miembro de ella estuvo dando el importe de un día de haber mensualmente; se

organizaron kermesses y funciones teatrales que dejaron una muy buena cantidad de dinero, a la que se unió otra no menos cuantiosa de donaciones de particulares y de corporaciones del Ejército, que, en esa ocasión, hicieron gala de compañerismo y amistad. Se hizo una buena propaganda, por lo menos en Veracruz, con motivo de las fiestas patrias de 1923, en las que se gastó una parte del dinero ya reunido, sacando como reina de ellas a una señorita de la mejor sociedad del puerto. Ese gasto fué una especie de préstamo con magníficos intereses, pues como consecuencia de él tuvimos entradas por concepto de fiestas y romerías. Comenzaron a circular ciertas cartas del tenor de aquella que todos conocemos y que escribiera un oficial americano como cumplimiento a una su promesa, para que diera la vuelta al mundo, mandándola el que la recibe, a nueve personas distintas a las que desee algún bien, cartas que explicaban el objeto de la Armada y por las que se pedía ayuda para formarla y vigorizarla en beneficio de todo el país. Mucho se hizo, mucho se trabajó y mucho se había conseguido ya, pues se había logrado nada menos que romper el hielo de la indiferencia que siempre se había tenido para todas las cosas de la Marina, despertando un gran interés en buena parte de los habitantes de la República, interés que, seguramente después, ya bien encauzado, habría producido cantidades de dinero que se habrían convertido en buques para nuestra Armada... pero... (siempre el "pero" nefasto), se interpuso la revolución de 1923 y todo aquel proyecto magno, todo aquel andamiaje de la obra gigantesca se rompió y vino a tierra, quedando solamente una nube de polvo que, al disiparse nos dejó ver la triste, la dolorosa realidad; nada quedaba de tantos trabajos; todos los esfuerzos, todas las ilusiones habían sido inútiles. Aquí cabe preguntar ¿dónde está aquel dinero que se había reunido? ¿dónde está guardado el producto

de los días de haber, de la utilidad de fiestas y verbenas, de las donaciones de particulares y corporaciones del Ejército y de la venta de aquellas famosas postales con la efigie del proyecto del crucero "Patria"? ¿dónde, dónde? Se llegó a hablar de cientos de miles de pesos, de un millón y pico que obraban en poder de un conocido industrial de la capital de la República, de cantidades que nos hacían sonreír esperanzados y que llenaban nuestros corazones de alegría; mucho se decía de bancos que guardaban nuestro dinero, de seguridades sin cuento, de absoluta honradez, pero ya han pasado años desde entonces y nunca hemos podido ver ni un barco, ni un centavo siquiera de todo aquello.

Todo se acabó y después de esa racha, ha vuelto el escepticismo y la frialdad, pero todos guardamos muy adentro, en nuestro "Yo" íntimo, una esperanza, pequeñita, sí, pero la alimentamos, la hacemos vivir, cuidándola cariñosamente, tiernamente, como a una hija enfermita y débil.

Como ella está nuestra Armada: cada día más vieja, más llena de achaques, con más males y enfermedades; la agotan el paludismo, la anemia, la gota; la parálisis deja hoy sin movimiento uno de sus miembros; mañana, mata a otro la clorosis y el cáncer deshace un tercero, y sin embargo se sostiene aún, vive y arrastra su pobre existencia con infinidad de trabajos, pidiendo, implorando cuidados y auxilios. En unos cuantos años hemos visto desaparecer al "Guerrero," al "Yucatán," al "Sonora," al "G. 3" y no hemos visto sus substitutos. Escaso, por demás, ha sido siempre nuestro material flotante, pero nunca, como ahora, hemos visto tan raquítica a nuestra Armada. Cada año que pasa, cada mes, cada día, restan a nuestros buques un poco de su ya pequeño valor; el tiempo es implacable y a menos de hacer milagros imposibles, el servicio eficiente de ellos no podrá continuar por mucho tiempo. Si visitáramos cada uno de nuestros buques de guerra, sentiríamos el corazón oprimido porque el cuadro que presentan no puede ser más doloroso ni desconsolador. Pese a los esfuerzos que constantemente se hacen, a la pintura, a la limpieza, etc., cada día aparecen en ellos nuevos defectos: ora una plancha completamente picada, ora una cuaderna de-

bilitada hasta el extremo; después, toda la tubería de vapor o de agua poco menos que insertables, la instalación eléctrica en desastroso estado y por este estilo, todo, todo, no quiere, no puede resistir más la obra destructora de los años. Urge, con extremada urgencia, desguzar nuestros viejísimos buques y substituirlos por nuevos.

Cada viaje que lleva a cabo cada uno de éstos, pone en peligro muchas vidas. Quien no haya visto un transporte de tropas, no puede imaginar lo que es transportar quinientos, seiscientos, hasta setecientos seres humanos en un buque, en un cañonero de 1,200 toneladas de desplazamiento; no puede formar idea del hacinamiento de cuerpos y de bultos de todas clases, y menos puede imaginar la confusión que se formaría en caso de un accidente. Espanta el sólo pensamiento de un naufragio o de un incendio en alta mar, llevando esa cantidad de gente en barco tan pequeño, sin ningún acondicionamiento para el caso. No es para describirse la horrible catástrofe que se produciría, máxime que los botes de salvamento no son capaces de contener ni siquiera a 150 hombres adiestrados, y menos aún si se tiene en cuenta que es gente ésta, sin entrenamiento alguno para estos casos desesperados.

Por otra parte, si se necesita, como en la pasada revolución, tan sabiamente sofocada, de vigilar las costas, se hace este servicio de la manera más defectuosa posible porque tenemos unos cuantos buques para vigilar enormes extensiones de litoral y buques que, forzando máquinas dan una velocidad máxima de 10 millas por hora, estando limpios de sus fondos, cosa que rara vez sucede por desgracia.

España, para no mencionar las grandes potencias que cuentan con inmensos recursos, está reconstruyendo su Marina de Guerra; año con año sabemos por la prensa que bota barcos que llevan en su seno todos los adelantos modernos: buena artillería, potencia de máquinas, velocidad, movilidad, grandes radios de acción, así como las condiciones necesarias de higiene y comodidad.

Todo esto lo ha conseguido con buena voluntad, con el deseo de formar Armada. El Gobierno se propuso levantarla de sus cenizas, que cenizas quedaban desde la Guerra Hispa-

noamericana, y hoy, con muchos, con infinitos esfuerzos, cuenta ya con una escuadra, pequeña, cierto, pero moderna, nueva, flamante, que será la base de una Marina fuerte y poderosa en el futuro.

Nosotros podemos hacer lo mismo con sólo quererlo. ¿Qué se necesita? Voluntad y dinero. No hay dinero, es la primera objeción; el Erario está pobre y tiene gastos de mayor importancia y urgencia que ese. Cierto, pero hay un medio, el recurso salvador: la estampilla o sello de la Armada.

Todo mundo recuerda la plaga que asoló nuestros campos, sembrando la miseria en haciendas, ranchos y pueblos, haciendo sentir sus efectos en las poblaciones: la langosta. Tampoco había dinero para combatirla; el Presupuesto de Egresos estaba colmado y el Erario no tenía de dónde echar mano de dinero, cuando una idea salvadora puso remedio al apuro: se creó la estampilla que el pueblo denominó de la "langosta." Un centavo en cada carta ¿a quién le parecía gravoso? ¿a quién le pesaba dar un centavo más para franquear su correspondencia, sabiendo que centavo por centavo se juntarían los cientos de miles de pesos que servirían para combatir y exterminar, como se exterminó, una plaga tan grande? a nadie; todo mundo contribuyó gustoso y el resultado no pudo ser más satisfactorio; tantos, tantos centavos, hicieron en poco menos de dos años una cantidad próxima a los quince millones, respetabilísima cantidad con la que se solucionó el conflicto, volviendo a la República la tranquilidad a ese respecto. Conseguido esto, desapareció la estampilla, y todavía más, se redujo el precio del franqueo a 8 centavos de 10 que eran.

Hoy no es la langosta, no es aquella plaga que destruye sembrados y deja en la miseria a cientos de familias; no es el conjunto de animales voraces que se comen nuestros granos y nos hacen ver cara a cara la faz descarnada del hambre; no, no es eso; es de deseo, el afán, la necesidad que se impone de principiar a formar nuestra primera línea de defensa, nuestra Marina de Guerra, porque es un error creer que las Armadas son lujos que solamente las naciones más poderosas pueden permitirse.

Los escépticos, los malintencionados, siempre oponen como argumento: ¿para qué que-

remos buques de guerra, si jamás llegaremos a tener una Armada capaz de oponerse a la de nuestros probables enemigos?; a nadie de buena fe escapa que esto no es una razón ni va para allá, porque nosotros necesitamos buques, buenos y modernos y en regular número para evitar contrabandos, para transportar tropas a lo largo de nuestros litorales, para vigilar las costas y para tener respetabilidad ante las demás naciones, es decir, para infundir respeto; las primeras razones son perfectamente comprensibles hasta para los más indiferentes y la última solamente puede encontrarse sin razón por los egoístas, por los que solamente ven el momento actual, los años presentes, sin querer pensar en el porvenir, porque es imposible que formemos una Armada en dos o tres años, pues no hay presupuesto que resista a tan exorbitantes gastos; pero sí podemos y DEBEMOS dedicar atención a la Armada, comprando poco a poco, no grandes acorazados que valen sesenta y setenta millones de pesos, pero sí buques pequeños, cruceros ligeros, transportes destructores, submarinos, etc., cuyos precios sí están al alcance de nuestros recursos y así, comprando hoy cuatro buques, al año siguiente cinco, al otro tres, etc., etc., nos encontraríamos a la vuelta de veinte años con un respetable número de buques, cuyo conjunto, si bien es cierto que no podrían presentar un combate naval contra una potencia marítima, sí nos evitaría el bochorno y la vergüenza de tener que soportar pacientemente el bombardeo de nuestros puertos, a la hora que a cualquier vecino se le pegue la gana.

Probablemente ni siquiera nosotros, los oficiales jóvenes, veríamos esa Armada, pero ¿por qué hemos de ser egoístas para querer que todo lo que se haga, dé sus frutos para nosotros personalmente? La formación de una Marina de Guerra es, sobre todo, obra de paciencia y de tiempo. Un acorazado moderno cuesta no menos de cincuenta millones de pesos, por lo que desde luego queda descartado, por ahora, de nuestra Armada, pero en cambio, los cruceros ligeros de dos a tres mil toneladas, los transportes de tropa de cuatro a cinco mil, los submarinos de mil, los destróyers, o propiamente, destructores, de mil quinientas a dos mil, etc., etc., con solo que se aprobara la

“estampilla de la Armada,” sí tienen precios accesibles. Tengo la seguridad que haciéndola de dos centavos solamente, produciría cada año, no menos de diez millones de pesos, cantidad que puede traducirse en cuatro buques o tres, dejando el resto para el sostenimiento de la Marina en general, además de lo que el Presupuesto de Egresos le asigne. A la vuelta de cinco años nos encontraríamos con un material flotante nuevo, moderno, habiendo ya

echado a pique a cañonazos, como práctica de tiro al blanco, a todos estos vejesterios que hoy todavía existen casi por milagro, y remon-tándonos un poco más, después de veinte años nuestra Marina contaría con setenta y cinco u ochenta buques, homogéneos, de acuerdo con nuestras necesidades, pudiendo entonces decir que hemos hecho Patria, porque hemos forma-do la Armada Nacional, para defenderla, para exigir que se le respete.

## LAS TABLAS DE NAVEGACION PARA MARINOS Y AVIADORES

H. O. No. 208. POR DREISONSTOK.

Por el Guardia marina ENRIQUE HURTADO Y NUÑO.

**T**ENGO el gusto de dar a conocer a mis compañeros las últimas Tablas de Navegación publicadas por la Oficina Hidrográfica de Wáshington, que facilitan la navegación de manera práctica. Sólo el Almanaque Náutico se necesita, a más de ellas, las cuales no ocupan cuarenta hojas y encier-ran la solución de los siguientes problemas:

Rectas de altura, desvíos del compás, altura meridiana, rumbo y distancia para la navega-ción en círculo máximo, identificación de es-trellas, conversión de tiempo en arco y vice-versa, corrección de alturas de sol y de estre-

tas. Es de tan sencillo manejo, que aventaja a la regla de Cálculos Náuticos Bullivan.

Explicación:

Se obtiene la solución de la recta de altura del triángulo de posición MPZ, proyectado so-bre el horizonte celeste. P es el polo elevado, Z el zenit del observador, M un astro. En la figura vemos: PZ es la colatitud, PM la codeclinación, ZM la coaltura. El ángulo en P es el horario del astro con el meridiano del lugar y el ángulo en Z es el azimut del astro.

Si bajamos la perpendicular ZD del zenit del observador, al círculo de codeclinación, tendremos dividido el triángulo de posición en dos triángulos rectángulos esféricos, llama-do *a* a la perpendicular, *b* y *B* a cada una de las partes en que quedó dividido el lado PM. El ángulo en Z quedó dividido en dos ángulos que llamaremos *Z'* y *Z''*, respectiva-mente. Aplicando las reglas de Neper, se ob-tiene del triángulo superior:

- (1)  $\text{sen } a = \cos 1 \text{ sen } h.$
- (2)  $\text{tg } b = \cot 1 \cos h.$
- (3)  $\cot Z' = \text{sen } 1 \text{ tg } h.$

Del triángulo inferior:

- (4)  $\text{sen de la altura} = \cos a \cos B.$
- (5)  $\cot Z'' = \text{sen } a \cot B.$

Puesto que  $B = (90^\circ - d) - b$  y  $b = 90^\circ - (d - b)$  las ecuaciones 4 y 5 se convierten en:  $\text{sen de la altura} = \cos a \text{ sen } (d - b)$  (6)  
 $\cot Z'' = \text{sen } a \text{ tg } (d - b)$  (7)

Invirtiéndolas:

llas, corrección de alturas de luna (hasta al-turas del observador de 4,000 pies, para los usos de la navegación aérea). Finalmente, el alcance de visibilidad con buen tiempo, de uno a diez mil pies de altura del observador.

Como puede verse por esta ligera descrip-ción, resuelve más problemas que las tablas Weems, siendo su volumen parecido al de és-

