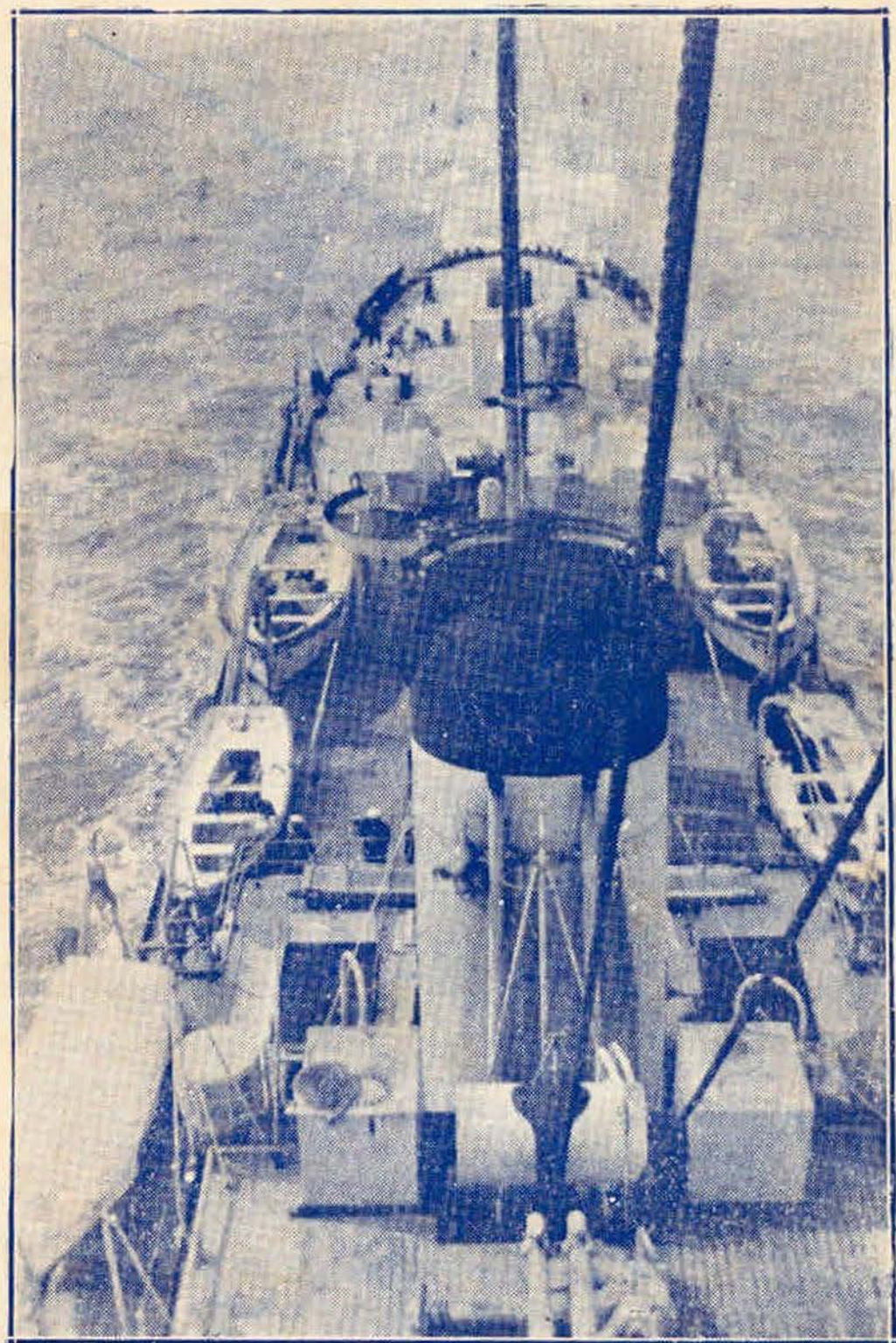


*Capitán Carlos Paulino J. Aguirre*

SOCIEDAD  
— DE —  
OFICIALES DE LA ARMADA

SECRETARIA DE MARINA  
UNIDAD DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
CENTRO



BOLETIN DE INFORMACION Núm. 21  
MARZO Y ABRIL DE 1945.  
VERACRUZ, VER.

SECRETARIA DE MARINA  
UNIDAD DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
BIBLIOTECA CENTRAL



# INDICE

---

21 de Abril .....	1
Escuela de Maestranza y Marinería .....	3
Sugestiones .....	9
Un Hueco Que Llenar .....	13
Bomba Antisubmarina "Mouse Trapp" .....	15
Cuando Sus Buques Vuelvan .....	17
Hundimiento del "Balears" .....	19
Una Visita a Una Galera .....	22
Actividades de la Sociedad de Oficiales de la Armada .....	25





# 21 DE ABRIL

---

---

**CLAUDIO DELGADO RANGEL.**

**Tte. de Fragata Ing. M. N.**  
(Oración pronunciada ante el monumento a los Héroes, en Veracruz).

Distinguido auditorio:

La tradición de un pueblo, es el conjunto de acciones meritorias y nobles, ocurridas a través de etapas más o menos espaciadas, según dictado de las circunstancias y que fueron escritas con la sangre ardiente de sus paladines.

Ellos son los hombres, con título de héroes, que comprar supieron a un alto costo el derecho de muerte. Porque no es suficiente la ofrenda estéril de la vida, ni basta el inútil sacrificio de una existencia inconscientemente inmolada, para conquistar la inmortal presea que pregonen luego con bronco acento las trompas de guerra.

Desde luego que no son solo los héroes los únicos muertos, ni tampoco los caídos menos abnegados. Solo que el coraje, arrojo y ardor palpitan y anidan en los elegidos. Ellos, por así decirlo, son quienes retocan con trazos de fuego y pinceladas de sangre, el cuadro en que estampa su efigie la trágica lucha.

Tal vez en su pecho sintieron la cruel mordedura del miedo, acaso en su ánimo se aferraba la vida con ansias tremendas, ofuscando la mente o entumeciendo los miembros. Quizá el acero temblaba en sus manos. Momentánea ofuscación en que se juegan: la validez de una causa, la patria su destino y el hombre la gloria.

Y en ese crítico instante de psíquica lucha es cuando la tradición actúa. Sirve a manera de reactivo heroico, trayendo a la mente el recuerdo de tantos otros que en similares casos, cumplir supieron sus sacros deberes hacia la patria y enciende la chispa que en titán transforma al irresoluto y le arma campeón de sus convicciones.

Pero cuando al peso de la tradición la disciplina se suma, entonces, no hay titubeos. Se tiene ya la convicción de que es primero la patria, a la cual se ha jurado defender hasta perder la vida, y que ha llegado el momento de ofrecerla generosamente por verla triunfal e inmaculada. Porque floten soberanos sus colores bajo el majestuoso azul de nuestro cielo. Del valle a la montaña, del indómito picacho a la tranquila llanura. Y más allá del espacio que el horizonte señala, a pico en nuestras naves, doquiera rompan sus proas entre torrentes de espuma la superficie bravía de los mares más lejanos.

Por eso Virgilio Uribe y José Azueta marcharon tranquilos a cumplir su destino, aquel aciago 21 de abril de 1914. Ellos habían templado su espíritu en las estoicas aulas de la Escuela Naval Militar, donde aprendieron del honor la norma y del decoro la esencia. Su frente tersa de adolescente, era ya nimbada por áureos destellos y agigantaban su talla y trasfiguraban su rostro, anhelando el momento de dar la pelea.

Singular combate aquél, cuya línea defensiva en vez de blindadas armaduras era de palpitantes corazones, pues al derroche de fuerza y bocas de fuego vo-



mitando obuses desde los flotantes y acerados monstruos grisáceos, se oponían altaneros, en compacto grupo, los cadetes bizarros del plantel citado. ¡Escuela bendita que forja soldados de tales tamaños! También empuñaron armas mediocres y estilo anticuado, pelotones de gente civil; cegados de rabia, furor y odio contra el invasor de sus patrios lares.

Soberbio gesto de valor, nacido al tradicional reclamo de una raza de indómito linaje. Surgieron figuras tales como las de Alasio Pérez y Manuel Contreras y otros muchos, ante el peligro crecidos. Ejemplos de ciudadana conciencia y de la dignidad baluartes.

Así se batieron con honra y denuedo por la causa justa de la libertad, hasta que cayeron del peso al empuje, el

cuerpo rendido, más la bravura entera y el decoro ileso. Traspusieron los umbrales de la inmortalidad, entre el horrido estruendo de ronca metralla. Sinfonía siniestra a cuyo ritmo se arrullan los héroes.

Y Veracruz, el más bello y más rico florón de la República, cuyo heroico abuelo proclaman tres haches, guarda en su suelo amoroso, los restos mortales de aquellos que supieron entrar en la historia por claros caminos de luz y de gloria.

Virgilio Uribe, José Azueta; heraldos que proclaman de mi raza su fiereza, descansad en paz en vuestras tumbas. Pues antes que alguien quisiera vuestra grandeza opacar, pisoteando vuestros lauros, le ha de faltar tierra al suelo para cubrir sus despojos.



# ESCUELA DE MAESTRANZA Y MARINERÍA

---

Cap. de Corbeta AZNAR.

## I.—GESTACION

¡Cuánto no se deseó que tuviéramos una Escuela de Tripulación...!

Todos lo recordamos; y por si no fuera así, hoy se está repitiendo ese fenómeno, aunque parcial, nuevamente. Los buques y dependencias contrataban libremente el personal necesario para completar sus planillas, y gran parte de este personal, careciente por completo de conocimientos y aún de todo antecedente marineró, llegaba a la Armada a "desbastarse" al golpe de la experiencia, heterogeneizando constantemente las tripulaciones y estorbando el entrenamiento del conjunto. El problema no se hizo tan grave mientras las dotaciones fueron suficientes para que todos los días se apartara un grupo de instrucción que recibía conferencias y prácticas; pero cuando el volumen de trabajos y servicios de las dotaciones, con relación al contingente de individuos, no permitió seguir este sistema de formación (llamémosle así), entonces el problema de los novatos incapaces constituyó el perenne quebradero de cabeza de Comandantes y Oficiales.

¡Una Escuela de Tripulación!, se pidió. ¡Un centro de preparación a bordo de un buque, donde por lo menos se "quebrante" a estos que vienen como potros cerreros! ¡Y de donde salgan sabiendo medianamente bogar, marchar, vestirse y los principios de la disciplina, y poseyendo una cultura elemental que les permita progresar en su carrera...! ¿Y si pudiera establecerse una escuela

que fuera siquiera el remedo de esas brillantes instituciones acerca de las cuales hemos leído algo o hemos visto tan seductoras escenas en el cine? Pues, mejor que mejor.

Y sobre este deseo general, y a favor del recuerdo de aquella "barca-escuela Yucatán" donde se amasaba el espíritu marineró de los grumetes a golpes de rebenque y entre las dificultades, ya anacrónicas, del barco de propulsión vélica; así, decimos, se improvisaron en nuestros viejos buques "BRAVO" y "PROGRESO" sendos almácgos de marinería.

¿Hasta qué punto éstos fueron adecuados a nuestro medio, cuenta hecha de sus deficiencias y de las que provenían de nuestra organización general? No es del caso analizarlo, pero sí puede decirse que cuando se pensó sustituirlos en dicha función por un establecimiento fijo y con mayores elementos, se pretendió dar un paso trascendental que, en principio cuando menos, todos contemplamos con muy buenos ojos.

Y es así como, después de los buques-escuela PROGRESO y BRAVO, que funcionaban en un plan modestísimo, y paupérrimo además, surge nuestra "Escuela de Maestranza y Marinería", cuyo nombre sonoro se fundaba en propósitos ambiciosos, en positivas esperanzas y en un presupuesto que, dentro de nuestros límites reducidos, podía estimarse suficiente; todo esto a tono con la época aquella en que se seguía la teoría de una reglamentación profusa (lo cual no es censurable, por cierto) y con vistas al futuro, o sea a una Marina de escala ma-



yor y "come il faut". La secuela que desarrolla el reglamento del plantel, vinculando la integración de su personal, sus programas de estudios, el tiempo de duración de éstos, la instalación y el equipo del establecimiento, etc., corresponden a dicha teoría optimista. Pero... Pero no hablemos aún de deficiencias —¿dónde no las habrá! y veamos lo esencial de este asunto.

## II.—INQUINA

He aquí a la Escuela funcionando y arrojando sus primeras promociones de marineros y de fogoneros.

¿Han sido éstas recibidas a bordo, ya no digamos con los brazos abiertos, sino siquiera con la estimación y la fraternidad que corresponde a un producto generado por nosotros, por nuestra Armada? ¿Se ha tomado en cuenta que estos muchachos, de cualquier modo que sea y con las imperfecciones que se quiera, han venido a remediar el problema del reclutamiento de gente con nulidad absoluta de conocimientos marineros? ¿Se ha hecho memoria de los quebrantos y preocupaciones que antes traía el recluta de dichas condiciones, y del cual, por añadidura, ningún antecedente personal se tenía? No, por cierto, y hasta podemos afirmar que en ciertos casos ha sido todo lo contrario. Las tripulaciones antiguas que, naturalmente, no han tenido su misma procedencia, los han recibido con hostilidad, salpicada de moñas sangrientas a su natural inexperiencia de flamantes marineros y de juvenuelos. Quién sabe qué complicados prejuicios de vanidad, de envidia inconfesable, de rivalidad, promueven este sentimiento en gente que de por sí no se distingue por su reflexión y su tolerancia. Pero si tal cosa es explicable, ya que no excusable, entre el personal de tripulación, resulta increíble que entre la oficialidad haya quien permita y aún dé pábulo a esta torpeza.

Porque torpeza es, y no otra cosa, lanzar públicamente frases despectivas sin más base que una apreciación hecha a

la ligera, contra una institución que, bien que mal, y dentro de limitaciones y obstáculos numerosos, cumple con el deber que tiene señalado; y más torpeza aún hacer blanco de inquinas a quienes menos culpa tienen de todo, como son los jóvenes recién salidos de la Escuela, quienes ven chocar, contra el estímulo que ha tratado de infundírseles en el principio de su carrera, un ambiente hostil y enemigo, como si de advenedizos se tratara.

¿Significa esto que la Escuela debe ser mantenida fuera de toda crítica? De ningún modo, sino antes al contrario. Pero lo que resulta condenable es la crítica insana, no constructiva, y que sólo siembra discordia y mal ejemplo.

¿Que la labor de la Escuela no es tan perfecta como fuera deseable? Desde luego. ¿Qué la teoría de su funcionamiento no está acorde con las necesidades de nuestro medio? Posiblemente sí. Pero, bien, estúdiense las condiciones de funcionamiento del Plantel, analícense los errores que presente, y propóngase en la forma debida una solución a dichas deficiencias. Tal sería un proceder correcto, y digno de encomio, en un Oficial. Lo demás no es otra cosa que "mala lengua". La mala lengua, esa terrible lacra nuestra, la peor de todas, origen de calumnias, de odiosidades, de venganzas y de disolución.

## III.—CRITICA.

Pero no solo es la mala lengua, venenosa y solapada la que arremete contra la Escuela; también hay juicios serios que, si no con mejores cimientos, ostentan el carácter de opiniones técnicas definidas. Tenemos a la vista, por ejemplo, lo asentado por un Comandante de buque en su informe correspondiente al año pasado, quien dice simple y categóricamente, sin más explicación ni fundamento, lo siguiente: "Los que egresan de la Escuela de Maestranza son perfectas nulidades, así como los que se contratan provenientes de tierra".

¡Frase rotunda, que si tuviera consis-



tencia lapídea, sería lapidaria, pero que sólo es lapidante...!

Tenemos que suponer, pues de otro modo no podríamos tomar esa opinión en serio, que la "nulidad" a que se refiere no es el "valor nulo" que todos hemos conocido en cuestiones de matemáticas, sino la acepción literaria de "incapacidad" o de "ineptitud", que tiene el vocablo.

En efecto, el valor nulo como marinerero sólo cabe suponerlo en un individuo de supina ignorancia que, recién llegado de tierra adentro, tuviera su primer contacto con el medio marítimo; como quien dice un "charro" en bruto. No es de suponer, repetimos, que se pretenda adjudicar tal definición a los marineros salidos de la Escuela, no digamos ya en una apreciación de conjunto, sino que ni aplicada al más torpe y deficiente que se escogiera. En cambio las otras acepciones de "incapacidad" o de "ineptitud", como más generales que son, también son más discutibles y pueden dejar un margen a la descarnada opinión que comentamos.

Ciertamente ¿cuántos serán los que, dentro de una profesión determinada, son tan completos que estén libres en absoluto de que se les juzgue incapaces o ineptos para algún menester de la misma profesión? Y tratándose de individuos que empiezan una carrera ¿De quién no podrá decirse que por lo menos le falta experiencia en ella?

Es un deber nuestro sin duda, para no caer en el pecado de intolerancia que estamos evidenciando; aceptar a priori que puede haber muy fundadas críticas acerca del funcionamiento actual de la Escuela, pero siempre que sean tales fundadas críticas; con los elementos de corrección correspondiente, y no simples frases retumbantes con tufos de sentencia bíblica. Porque aquéllas, así como no éstas, suponen que se ha hecho cuenta de los antecedentes y los datos del problema, y que, en función de ellos, se adopta una adecuada solución.

Si después de haberlos estudiado sere-

namente se llegara a la conclusión, por ejemplo, de que el sistema de reclutamiento de la Escuela es defectuoso, o que la organización de ésta deja qué desearse, o que la materia de sus programas está erróneamente escogida, o que su equipo es deficiente o mal empleado, o que, también, su personal carece de idoneidad; y se concluyera asimismo que todos estos defectos, o algunos por lo menos, podrían corregirse de un modo actual y factible, sería una verdadera necesidad, ya no digamos menospreciar, pero ni aún controvertir tales pruebas.

Pero, ¿han hecho los críticos tal estudio...? ¿Conocen la teoría que se sigue en la formación del personal de tripulación? ¿Han leído siquiera el reglamento de la Escuela? ¿Tienen idea de las dificultades que hay para realizar íntegramente las prescripciones de dicho reglamento...? ¿Han tenido por lo menos la curiosidad de saber qué grado de instrucción, en las diferentes materias, han captado los individuos egresados de la repetida escuela?

Seguramente que no; pero lo más grave es que aunque conocieran todo eso, tampoco cambiarían gran cosa su manera de pensar, ya que éste se basa en la simplista idea de que el personal de la Escuela debe responder, en un momento dado, con la misma eficiencia que un tripulante antiguo, es decir, con la soltura y habilidad que adquiere un individuo que durante muchos meses ha practicado especialmente unas cuantas cosas. Pero, ¿es esto posible? ¿Hay acaso escuelas de esta clase en que se enseñe la experiencia, la experiencia especializada, se entiende? Lo dudamos sinceramente y casi nos atreveríamos a afirmar, aunque no tengamos la prueba de ello, que aún los marineros salidos de la mejor escuela del mundo no dejarían de tropiezar, al llegar a su primera comisión, con las sorpresas de un medio de acción nuevo. Y las fallas que por tal motivo tengan, no autorizarán sin duda a que se les considere unos impreparados para la carrera.



#### IV.—REALIDAD.

Nuestra Escuela de Maestranza y Marinería, con sus largos programas teóricos, con su deficiente equipo de prácticas, su inscripción abierta permanentemente, su producción a plazo reducido por requerimientos urgentes de personal, su necesidad de atender en varios aspectos a su propio servicio con personal de alumnos, su procedimiento de emplear como camareros, por necesidad también, al personal que no alcanza calificación suficiente para las carreras de marinería y de fogonero; con todas esas deficiencias, decimos, nuestra escuela está quizá bastante lejos de ser un modelo en su género, pero tampoco podrá decirse de ella que su labor haya sido tan inútil que pueda equipararse a la nulidad. Basta una pequeña comparación para demostrarlo.

Un muchacho del tipo medio salido de la escuela tiene una cultura general que, aunque escasa, deja suponer en él cierto desarrollo intelectual y cierto hábito de estudio; posee también conocimientos acerca de reglamentos, señales, y diversos asuntos marineros, (de máquinas y electricidad en el caso de los fogoneros aprendices); sabe medianamente portar el uniforme, marchar, bogar, y aún tiene un conocimiento bastante detallado del armamento portátil y, si es grumete, de otros equipos de combate. (¿Alguien se ha tomado el trabajo de examinar a los grumetes en este particular y, por ejemplo, los ha visto desarmar y armar el fusil ametrallador con los ojos vendados, y graduar de igual manera las cargas de profundidad?)

Con tal bagaje de conocimientos, el flamante marinería (o fogonero) aunque incompleto todavía, está sobre el camino de hacerse un individuo competente y, lo que es más importante, tiene también la base cultural para su desarrollo hasta los grados de clases. Más todavía, es un individuo de espíritu sano, y lo bastante joven para alcanzar con plena capacidad su desarrollo profesional.

Por supuesto que al llegar a bordo estos muchachos ponen en evidencia las lagunas de que adolece su formación. No pocos de ellos habrán de marearse todavía algún tiempo; estarán también lejos de ser buenos timoneles; carecerán de habilidad e iniciativa para ciertas maniobras; desconocerán no pocas denominaciones, aparatos y aún partes de su buque, y, en fin, cometerán muchas de esas equivocaciones, más ridículas que trascendentales, de gente que está aún "fuera de ambiente". Pero con todo y eso ¿puede considerarse que están al mismo nivel que el tipo de "nulidad" a que nos referimos en páginas anteriores? ¿Cabe suponer, honradamente, que para las necesidades de la Armada es lo mismo una cosa que otra, y que, por consecuencia, la labor de la Escuela es equivalente a cero?

Alguno podrá decir, no sin cierta razón: "A mí no me interesa que estos cristianos sepan o no desarmar el fusil ametrallador en un gabinete fotográfico, yo necesito que a la hora de un mal tiempo o de una maniobra apurada, hagan bien y sin vacilar un trabajo que se les encomiende".

Otro preguntará ¿por qué, si se reconocen las deficiencias del personal egresado de la Escuela, no se encarga ésta de llenar tales lagunas para entregar al servicio marinería hechos y derechos?

Contestaremos a estos señores, ampliando la explicación que dimos al principio: Que la Escuela no funciona ni puede funcionar sobre cauces caprichosos y arbitrarios, sino que se ajusta lo más posible a las normas de un reglamento que le ha sido fijado por autoridades superiores. Este reglamento, por supuesto, debe irse modificando de acuerdo con lo que aconseje la experiencia, y será la misma autoridad superior la que determine tales reformas, en función de las observaciones que se hagan.

Caemos, pues, en la misma conclusión de antes, (que, si bien se ve, es la misma de todos nuestros problemas): verificar las fallas, estudiar los antece-



dentes necesarios y, con pleno conocimiento de causa, proponer las mejoras conducentes. Eso es obrar en forma legal, técnica y franca, y lo demás es ganas de hacer "poses" o maledicencia solapada, o inconfesables ambiciones personalistas.

## V.—OPINIONES

La teoría actual de la Escuela, seguida hasta donde lo permiten las condiciones del medio nuestro, es formar individuos que posean ciertos conocimientos profesionales que les permitan iniciarse con ventaja en la carrera; y con cierto fondo de cultura general, y de hábitos de estudio que les facilite progresar en la propia carrera; todo ello dentro de un lapso precario y a través de circunstancias (¿sería necesario mencionarlas?) muy limitadas, como son desafortunadamente las actuales de nuestro medio.

He ahí, pues, el asunto en cuestión. ¿Que no gusta así, sino que se prefiere que salgan individuos capaces y prácticos para la media docena de situaciones importantes que corresponde resolver a los marineros? Pues sugiérase el programa de enseñanzas prácticas para ello, lanzando por la borda lo demás.

¿Que la Escuela se debe encargar de producir individuos capaces de desempeñarse, con conocimiento y experiencia, en todas las situaciones que se les depare? Pues pídase las ampliaciones de tiempo, de conocimientos y de equipo necesarios a tal fin.

¿Que es preferible hacer la preparación de los futuros hombres de mar sobre la cubierta de los buques y en contacto permanente con el medio en que van a actuar? Pues propóngase el funcionamiento de uno a más buques escuelas, sin temor a críticas por la regresión del sistema.

¿Que tanto la Escuela como los buques resultan inútilmente dispendiosos para los fines prácticos de nuestras necesidades? Pues hágase ver la conveniencia de readoptar el sencillo procedimiento de "quebrantar a los charros" a fuerza de hacer sin método y con im-

preparada torpeza las cosas; es decir, propúgnese el reclutamiento directo y libre en cada buque o dependencia, y el cierre de la Escuela.

Que, por último, ¿es el personal que ha trabajado en la repetida Escuela el responsable de las deficiencias que se observan? Pues dígase sin tapujos haciéndole los cargos consiguientes, e inclusive propongáse al personal idóneo que debe ser nombrado. Todo ello es, ya lo dijimos antes, proceder de un modo legal, técnico y franco, y muy necio o vanidoso será quien no atienda esas sugerencias si son lógicamente fundadas. Pero que sean así "lógicamente fundadas" aún cuando su conclusión resulte discutible.

## VI.—CORDURA

La Escuela de nuestra Tripulación, como todo organismo en marcha, necesita evolucionar hacia una deseable perfección; ella, con sus tendencias, sus métodos, sus programas, debe ser objeto de preocupación para todos y aún blanco de nuestra sana crítica. Pero "ella", sus creadores, sus conductores, y no su producto. Este es, cualesquiera que sean sus deficiencias, el hermano menor que encamina sus primeros pasos en el seno de esta familia a que con orgullo pertenecemos, y que necesita, él, guía y estímulo. Menospreciarlo como a un ser de baja ralea es no sólo una imbecil perversidad, sino una bajeza... Tolerar o alentar este acto es una inconsciencia. El caso no es, por fortuna, general; lo repetimos para descargo de nuestros compañeros sensatos y caballerosos, pero ocurre, y preciso es condenarlo.

Llegan los jóvenes a las aulas, comúnmente, en pos de ilusiones que su mente acalorada ha forjado acerca de la vida marinera; en ellas se les imparte estímulo, desflcando si acaso su loca fantasía; y a su salida, si se les hace dar de bruces contra de un medio hurraño y de soslayada perversidad, es de suponer el desencanto que les invade, nada propicio a la sólida consistencia moral que quisiéramos templar en ellos.



Se les llama los "técnicos", "los cadetes", "los de carrera única" y a favor de la chanza canallesca se hace menosprecio de su capacidad que, modesta y todo, es motivo de orgullo para ellos y, en todo caso, lo que se les ha dado como bueno.

¿Y con qué pretexto se hace esto? ¿Con el de su falta de experiencia? Sería curioso que estando todos de acuerdo en que la experiencia marinera sólo se adquiere a bordo, pretendamos que en este caso, y como ciencia infusa, la

posean unos muchachos que sólo hacen unos meses de vida escolar. ¿O se dirá que son nada más bromas inocentes? Pues reflexiónese en la trascendencia que tienen, y se verá lo dañinas que resultan.

No cabe insistir más. Ya dijimos al principio que ni en el caso de la tripulación antigua es excusable tal proceder. En cuanto a los Oficiales, el mismo, o su tolerancia, define una seria responsabilidad. Al sano criterio de éstos hay que confiar el remedio.

---

## OBSTACULOS QUE DEBEN VENCERSE PARA PROGRESAR RAPIDAMENTE EN LOS NEGOCIOS

- 1.—Falta de concentración.
- 2.—Indecisión.
- 3.—Nerviosidad y excitabilidad.
- 4.—Divagación mental.
- 5.—Pereza, interrupciones frecuentes.
- 6.—Débil memoria.
- 7.—Coordinación imperfecta entre la operación mental y la mecánica.
- 8.—Inconstancia.



# SUGESTIONES

---

Cap. de Corbeta  
MARCIANO SALAS COUARY.

En el Artículo 41 de la Ley Orgánica de la Armada de México en su segunda parte dice así.... "se establecerá un Rol de Mando en Naves y Comisiones de la Armada, a fin de que cada Oficial Superior, Jefe u Oficial, permanezca en ejercicio de su Comisión por un periodo de dos años como máximo, dando así oportunidad igual a todo el Personal del Cuerpo General y de Carrera Unica".

Todos los componentes de la Armada hemos estado oyendo hablar continuamente de ese famoso Rol de Mando y Comisiones por el que tanto hemos suspirado, pero es hasta ahora que por primera vez aparece mencionado en un documento Oficial.

Su utilidad es evidente y su elaboración constituye una necesidad urgentísima. Sé perfectamente que los diversos dirigentes que nuestra Armada en distintas ocasiones ha tenido, se han abstenido de abordar este problema, no por falta de voluntad, sino por haber tenido siempre pendientes de resolución problemas trascendentales que consideraron de mayor importancia que el Rol de Comisiones, pero en mi concepto es necesario que algún día se resuelva, lo que es benéfico para el servicio y para el propio personal, aprovechando que, como ya dije anteriormente, se establece su creación y se habla de su funcionamiento.

A nadie se le ocurrirá, ni por un momento siquiera, pensar que la existencia de dicho Rol atará las manos a la supe-

rioridad impidiéndole cambiar a Fulano porque aún no cumple el tiempo establecido a pesar de que Fulano no ha desempeñado su cargo a satisfacción, o a pesar de que Fulano es un Oficial muy competente cuyos servicios son necesarios en alguna otra parte.

No, el Rol de Comisiones será una pauta a la que habrá que ceñirse dentro de lo posible y no constituye algo rígido e inviolable que no se pueda alterar aunque llueve o truene, sino que deberá tener flexibilidad, para que no vaya a convertirse en algo perjudicial al servicio.

Pero eso sí, hará que por lo menos, como generalmente se dice "tengamos a qué atenernos", si cumplimos nuestro cometido a satisfacción, y ya no será tan frecuente el caso de sufrir dos o tres cambios en un mismo año.

Tampoco sucederá, si se elabora atinadamente el Rol, el caso frecuente de que determinadas antigüedades exclusivamente disfruten y se rolen en distintos puestos por toda la eternidad; ni el de que individuos que desempeñaron determinado cargo cuando tenían determinado grado vuelvan otra vez al mismo, transcurrido seis, siete y hasta ocho años, ya ostentando diferente graduación.

El asunto requiere a mi modo de ver un cuidadoso análisis, a saber:

¿Qué base debe tomar como fundamento para la elaboración de ese Rol?

¿Debe ser hecho exclusivamente en beneficio del servicio? ¿Debe ser hecho teniendo a la vista el mejoramiento a que tiene derecho el Personal?—Si mi



modesta opinión vallera de algo, propon-  
 dria que ambas cosas se tuvieran en  
 cuenta a la vez. El mejoramiento del  
 Servicio, porque a eso debe tender to-  
 dos los esfuerzos del que manda, pero  
 tampoco olvidar que el Personal tiene  
 ciertos derechos, derechos que para es-  
 tículo deben ser respetados y entre ellos  
 el primordial, aún cuando siempre se nos  
 diga que debemos ser abnegados y sa-  
 bernos sacrificar, el primordial, como  
 dije antes es el mejoramiento económi-  
 co.

No conozco ninguna organización, ex-  
 cepto la nuestra, en donde laborando con  
 entusiasmo, con lealtad, y competencia  
 demostrada, se esté expuesto a que  
 transcurrido cierto tiempo, de la noche  
 a la mañana le reduzcan a uno sus em-  
 olumentos sin haber cometido ninguna  
 falta que amerite esa sanción económica.

Por el contrario, en todas partes se  
 acostumbra premiar a la constancia, la  
 dedicación, la puntualidad y la capaci-  
 dad del individuo; y los años de servicio  
 le van haciendo acreedor a determina-  
 dos emolumentos y privilegios de que  
 por ningún motivo se le priva sin algún  
 fundamento especial, cosa que nó suce-  
 de entre nosotros y que se podría citar  
 sin mucho esfuerzo.

(Al Oficial, comisionado como Profe-  
 sor que cesa de su comisión y pasa a  
 ser Oficial de Cargo, o Segundo Coman-  
 dante de un buque se le disminuyen va-  
 rios pesos diariamente. Al Oficial Co-  
 mandante de un buque Guardacostas o

Cazasubmarinos que cesa, pasando a Se-  
 gundo de un Cañonero o Transporte se  
 le quitan varios pesos diarios también.  
 Casos análogos se presentan entre el  
 personal de Máquinas y..... a que se-  
 guir adelante si todos conocemos per-  
 fectamente el asunto). De modo de que  
 la tendencia debe ser elaborar el famo-  
 so Rol teniendo como base el mejora-  
 miento del Servicio y el beneficio del  
 Personal. En consecuencia deberá esta-  
 blecerse una escala de Comisiones que  
 irá desempeñando el Oficial cada vez  
 más importantes y cada vez mejor o por  
 lo menos igual remunerados, pero eso  
 sí, nunca con una remuneración más  
 baja que la anterior, por el pésimo es-  
 tado de ánimo en que coloca al indivi-  
 duo un desmejoramiento económico  
 cuando no ha hecho nada malo para  
 merecer esa sanción. En ese Plan yo lan-  
 zo esta idea: —Que cada miembro de  
 la Armada insinue en forma propuesta  
 valiéndose de nuestro Boletín, lo que le  
 parezca más oportuno colaborando en  
 esta forma, para que el Mando aprove-  
 che, si así lo desea lo que juzgue mejor  
 de las ideas que aquí se expongan a la  
 mayor brevedad posible, elaborando el  
 mencionado Rol, que tanta falta hace  
 para que venga a llenar este hueco que  
 en la actualidad existe y, como quiera  
 que no nada más me gusta, iniciar el  
 asunto dejando a los demás el trabajo  
 de concluirlo, inicio en este mismo nú-  
 mero del Boletín lo que a mí me parece-  
 ría pertinente.

Voy a referirme únicamente al cuerpo general.

## GRADOS

Guardiamarinas.

Tenientes de Gorbeta y  
 de Fragata.

## COMISIONES

Curso de Aplicación.

Ayudante Oficial de Artillería.

ID. Oficial de Comunicaciones.

ID. Oficial de Maniobra.

ID. Oficial de Navegación.

2o. Comandante de Cazasubmarinos.

2o. Comandante Cuardacostas.

Cursos de especialización, según la vocación de: Arti-  
 llería Naval, o Navegación, o Torpedos y Armas Sub-  
 marinas, o Comunicaciones.



## GRADOS

## COMISIONES

Tenientes de Navío.

Según su especialidad:  
 Oficial de Maniobra.  
 Oficial de Artillería.  
 Oficial de Comunicaciones.  
 Oficial Torpedista.  
 Jefes de Servicios en las Zonas Navales.  
 2o. Comandante de Buques Grandes.  
 Ayudante Secretario, Subsecretario de Marina o  
 Director General de la Armada.  
 Ayudante de Estados Mayores.  
 Profesor de una Escuela.  
 Comandante de Cazasubmarinos y Guardacostas.

Capitanes de Corbeta.

Instructor de Guardiamarinas.  
 Escuela de Guerra Naval.  
 Ayudante General de Escuelas.  
 Jefe de Sección en la Dirección General de la Armada  
 o en los Estados Mayores de Flota o de Tierra.  
 Comandante de Buques Grandes.  
 Estado Mayor de la Secretaría de la Defensa Nacional.  
 Comandante de Servicios Navales.  
 Estado Mayor Presidencial.

Capitanes de Fragata.

Jefe del Detall de Escuelas.  
 Subdirector de Escuelas.  
 Subjefe de Estado Mayor de Flota o de Tierra.  
 Agregado Naval.

Capitanes de Navío.

Agregado Naval en Grandes Potencias.  
 Jefe de Estado Mayor de Flotas.  
 Jefe de Estado Mayor de Zonas Navales.  
 Asesor Naval en la Presidencia, Secretaría de la De-  
 fensa Nacional, y otras Dependencias superiores.  
 Subjefe del Estado Mayor Naval.  
 Subdirector General de la Armada.

Comodoros.

Comandante de Flota.  
 Jefe de Estado Mayor Naval.  
 Comandante de Zonas Navales.  
 Director de Escuelas.  
 Jefe de Misiones especiales destacadas en el extranjero.

Contraalmirantes y  
 Vicealmirantes.

Director General de la Armada.  
 Funcionario de la Secretaría de Marina.  
 Subsecretario de Marina.  
 Secretario de Marina.

Como es natural y para que el cambio de comisión no redunde en un desmejoramiento económico sería necesario crear en el Presupuesto algunas asignaciones que en la actualidad no existen, pero que no creo sea imposible conseguir, a fin

de que el Oficial desde el grado de Teniente de Navío, al ser comisionado de Profesor en una Escuela y de allí en adelante, ya no deje de percibir una asignación especial y..... nada más hasta el próximo Boletín.



NOTA del autor:— Me permito sugerir que la Sociedad de Oficiales de la Armada destine una Columna del Boletín que podrá denominarse "Sugestio-

nes" para dar cobijo en ella a todas las que se recibieren en beneficio del Servicio o de la Comunidad.

N. de la R.—Correspondiendo a lo expresado en la nota anterior, la Redacción establece desde luego el título de "Sugestiones" para una sección del Boletín, bajo cuyo rubro aparecerán los

trabajos de esta índole que se publiquen, sin perjuicio del título particular de ellos y salvo que sus autores respectivos no lo juzguen pertinente.

## DECALOGO DE TOMAS JEFFERSON

(CITADO POR DIEZ DE RIVERA EN ORGANICA NAVAL)

"No dejes para mañana lo que puedas hacer hoy".

"No mandes jamás hacer a otro lo que puedas hacer tú mismo".

"Cuenta sólo con el dinero que tienes, sin pensar en el que podrás tener".

"No compres jamás cosas inútiles a causa de su baratatura".

"La ostentación cuesta más cara que el hambre, la sed, y el frío juntos".

"Lo que se hace de buena voluntad no cuesta jamás fatiga".


"¡Cuánto nos han hecho sufrir desgracias que nunca nos han acontecido!"

"Considerad siempre las cosas por el lado más favorable que se os presenten".

"Si se apodera de vosotros la cólera, contad hasta diez antes de hablar".

"Si sentís que la cólera os va a dominar, contad hasta ciento".





# UN HUECO QUE LLENAR

---

---

Tte. de Frag. C. G.

**RAMON ALCALA FERRERA.**

En la Cámara, en el café, y dondequiera que se reúne un grupo de Oficiales la plática gira alrededor de organización, de cómo hacer tripulaciones eficientes, de la falta de equipo, etc.; en fin, se comenta hasta los límites de la murmuración de todo y por todo, pero pocas veces, eso sí, se llega a tratar con sinceridad de nuestra buena o mala preparación como marinos de guerra.

Desde hace mucho tiempo se viene conceptuando erróneamente la misión del Oficial de la Armada y sobre ella versarán estas líneas que ojalá sean bien interpretadas; al efecto, hagamos un poco de historia y empecemos por el Oficial en embrión; es decir, el cadete de la Escuela Naval. De muchos años a esta parte no se ha podido fijar un plan completo de estudios y la enseñanza ha variado tanto, valga el símil, como la pendiente barométrica de una perturbación atmosférica; año con año se elaboran nuevos planes de estudios (de acuerdo con lo que se cree llena las necesidades) no obstante esto, los conocimientos que se adquieren son vastos, no cabe duda, y después de cinco años de llenarse la cabeza de integrales y de fórmulas, salen los jóvenes Oficiales a encontrarse en un ambiente casi desconocido para ellos, a complementar su enseñanza profesional a bordo de nuestras unidades por medio de más cálculos de navegación, topográficos, hidrográficos, cálculos de superficies pintables, de toldos, conferencias sobre Estado

Mayor, un poco de táctica, de material de artillería, esto último sin llegar a la perfección, y, parodiando a nuestro difunto CRUZ DIAZ (Q.E.P.D.) poco menos que poco, casi nada, de tiro naval.

Al cabo de un año, de dos, o hasta de tres, según las necesidades del servicio, vuelven de nuevo a la vetusta escuela a presentar su exámen para Teniente de Corbeta; las más de las veces con el mismo programa que desarrollaron en su último año escolar, agregando a éste, de una manera muy especial un sinnúmero de cálculos astronómicos, después pasan a los buques y de inmediato y sin práctica ninguna vienen las responsabilidades aparejadas con la suerte de cada quien y según su antigüedad: feliz de aquel que le toca ser Oficial de Derrota, este puesto puede decirse que tiene fuera de la conservación de los instrumentos de navegación, responsabilidad casi nula, pues como navegantes quedan relegados a segundo término ya que los Comandantes por abolengo y por costumbre en la navegación, siempre consideran su situación como la mejor y la del Oficial de Derrota sólo sirve para ver si éste la efectuó bien o no; más feliz aún es el oficial de Equipo, ese sólo monta su guardia, está pendiente de que su cargo esté al corriente, que no falte un calzoncillo, una camiseta o un pañolón; pero aquél que le tocó en suerte la artillería, a ése, lo partieron; es el de mayor responsabilidad en el buque, desde el punto de vista de la misión combativa de toda unidad.

Como un amargo ejemplo, citaré a un Oficial X que fué trasladado del Cañonero "BRAVO" a uno de los cañoneros



que acababan de arribar de la Madre Patria, estos buques, trajeron una dotación de Oficiales especializados en su ramo; el de derrota era un experto en giroscópica y en todos esos instrumentos de navegación modernos que a la postre continúan siendo el "coco"; el de artillería, conocía al dedillo todos los aparatos modernos de que vinieron dotadas las dichas unidades, en fin, en estas dos ramas había buenas dotaciones de oficiales, sin agraviar a los de equipo que también sabían lo suyo; mas no sé porqué la desgracia quiso que el Oficial X fuera a relevar al de artillería a quien se le daba una nueva comisión en tierra, al día siguiente de su arribo abordado, el Oficial X recibe un oficio del Comandante de que reciba el cargo de Artillería, es claro y lógico suponer que por prestigio profesional no pudo negarse; y "a hacerce bolas", como vulgarmente se dice; después de que se vió sólo ante esa inmensa maraña de instrumentos mecánicos y eléctricos de los que no conocía ni la o por lo redondo puesto que no hubo medios de divulgación con la anterioridad debida, poco faltó para que frente al panel de la Dirección de Tiro se sentara a llorar, después, ya para que les cuento. Como este caso, hay muchos otros; los oficiales recién egresados de la Escuela de inmediato adquieren responsabilidad combativa, pues en el Plan General se les asigna desde la jefatura de un montaje hasta la Dirección del Tiro.

En estas funciones es donde existe más responsabilidad en un buque y a

este cargo la mayoría le da escasísima importancia, salvo el que el material esté limpio y reluciente como un espejo, a pesar del grito quejumbroso de todas esas juventudes entusiastas que piden TIRO Y MAS TIRO.

Mas volviendo al punto de nuestra preparación, debemos pensar que no todo se ha perdido y que aún es tiempo de enderezar ese entuerto.

Existe un grupo de elementos aunque escaso que tuvo la oportunidad de adquirir en aulas extranjeras conocimientos con especialidad de artillería y tiro naval, y son ellos los que por medio de una divulgación ya sea con artículos que serían bien acogidos en el boletín de la Sociedad de Oficiales o por medio de conferencias que este organismo está preparando sean los que vengán a llenar este hueco que es el punto flaco de nuestro medio.

Así conseguiríamos que esa juventud tuviera un escalón donde consolidar sus conocimientos que unidos a la práctica harían de ellos oficiales dignos del uniforme que los caracteriza y que los distingue de los marinos mercantes.

El problema es de fondo, de un fondo muy grande; lo demás es secundario; buenos navegantes y maniobristas, se consiguen dondequiera, pero, artilleros en el sentido lato de la palabra y directores de Tiro, repito, son escasos y pueden contarse con los dedos; es necesario ser sinceros con nosotros mismos y reconocer que estamos en pañales en esta rama de nuestra carrera una de las principales.



# BOMBA ANTISUBMARINA "MOUSE TRAPP"

MARCA A/S 20

Tomado de la Cartilla de Caza-submarinos.

Tte. de Nav. C. G.

JOSE H. OROZCO SILVA.

Esta bomba se divide en Cola, Cuerpo y Espoleta.— La espoleta está provista de una tapa para protegerla cuando no es usada.

## DATOS NUMERICOS:

Largo total de la bomba, en pulgadas .....	35
Diámetro mayor del cuerpo, en pulgadas .....	7.2
Peso total de la bomba, en libras ..	65

La carga de la bomba es de 31.6 a 34.5 libras de T.N.T. fundido, pero la carga más corriente es de 33.5 Lbs. de T. N.T. fundido.

La carga inicial es de 180 gramos de T.N.T. granulado.

La velocidad inicial es de 170 pies por segundo.

El alcance es de 300 yardas (en vuelo) y sale disparada a un ángulo de 45°.

**COLA O COHETE IMPULSOR.**— El largo de la cola es de 17 pulgadas y el diámetro de la misma es de 2 pulgadas.

Dentro de la cola va una carga de pólvora sin humo que pesa 1.43 libras, es un grano completo de pólvora que tiene un agujero longitudinal con diámetro de 0.6 de pulgada y el diámetro exterior del grano de pólvora es de 1.7 pulgadas, con un largo de 11.5 pulgadas. En su parte exterior tiene 4 relieves longitudinales y 12 agujeros que lo pasan transversalmente. Esto es para facilitar su rápi-

da ignición.

Esta carga produce distintas presiones por pulgada cuadrada según su temperatura. Variando de 1,000 a 2,500 Lbs./Pulg. 2. A 10° F. produce una presión de 800 Lbs. por Pulg. cuadrada. A 70° F. produce una presión de 1,500 Lbs. por Pulg. cuadrada. A 120° F. produce una presión de 2,300 Lbs. por Pulg. cuadrada.

La carga se consume en 0.3 de segundo que equivalen a 30 pies de vuelo. Cerca del cuerpo, pero dentro de la cola, tiene una carga inicial de pólvora negra (Cebo).

En el extremo inferior de la cola, que es en forma de embudo, lleva un saquito químico que recoge la humedad y sobre el cual se encuentra colocada una tapa de cartón cubierta con lacre.

Exteriormente tiene 2 aros, sujetos por medio de aletas inclinadas las cuales sirven para imprimirle un movimiento de rotación durante el descenso dentro del agua.

El aro superior hace contacto con el positivo de la batería de 45 Voltios y el arco inferior hace contacto con el polo negativo de la misma batería.

Esta bomba solamente puede ser disparada por medio de electricidad.

El dispositivo que sirve para lanzar la bomba antisubmarina se llama PROYECTOR A/S MK 20 con cupo de 4 bombas cada uno. Este tiene la forma de rampa colocada a proa del Caza-submarinos y con una inclinación de 45°. Pueden dispararse los dos proyectores



simultáneamente o uno primero y el otro después.

El sistema eléctrico de la bomba es como sigue:

Por el centro del grano de pólvora que tiene en la cola pasan dos alambres que llevan la corriente que toman los aros al hacer contacto con los contactos del proyector a un platino que enciende la carga inicial.

Tiene dos alambres en el extremo de la cola que sirven para asegurar que la bomba no se dispare accidentalmente, uno es delgado y sin aislar y el otro es grueso y aislado.

En el cuerpo lleva la carga inicial de explosión de 180 gramos de T.N.T. granulado (No confundirlo con la carga inicial impulsora de pólvora sin humo) que va encerrada en un tubo central que también aloja a la espoleta.

La espoleta es MK 131. En la parte inferior lleva una carga de TETRYL que le sirve de estopin. Más adentro tiene una copita que contiene una carga de LEAD AZIDE (Plomo hidronitrado) que le sirve de detonador.

Esta espoleta se arma a los 7 ó 10 pies de profundidad.

#### FUNCIONAMIENTO

1º—Cae la bomba al agua y al principiar su descenso la hélice de la espoleta gira y ésta se arma. 2º—Al hacer contacto con el blanco, el percutor pega en el detonador, éste agujera la placa de metal y prende a la carga de TETRYL y ésta prende a la carga inicial de explosión (180 gramos de T.N.T. granulado). 3º—La detonación de esta carga hace que explote la carga principal de T.N.T. fundido que se encuentra en el cuerpo de la bomba.



SECRETARIA DE MARINA  
UNIDAD DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
BIBLIOTECA CENTRAL

# CUANDO SUS BUQUES VUELVAN

## LOS CONSERVARA USTED?, LOS DESGUAZARA, LOS VENDERA o LOS NAVEGARA?

TIME la gran revista Norteamericana hace actualmente una encuesta entre el público, sometiendo a su consideración, estudio y resolución, una serie de preguntas conectadas con los problemas de posguerra. Hemos seleccionado la presente, que es la novena de la serie, en la creencia de que será interesante para nuestros lectores.

**A NAVEGAR... ¡UN MILAGRO!**— Ahí los tiene Ud. navegando; un milagro! La flota mercante más poderosa del mundo, la flota mercante más grande que el mundo ha visto arbolando la bandera de una sola nación...!

Cuente los buques —cuente el tonelaje, cuente el costo... ¡5,500 buques, ... 54.000,000 de toneladas. Una flota cinco veces mayor que la de pre-guerra! Más grande que todas las flotas mercantes combinadas de Inglaterra, Estados Unidos, Japón, Noruega y Alemania antes de la guerra...!

Y todos esos buques son suyos! Usted, a través de su gobierno, es poseedor de casi nueve décimos del total de buques. Usted compró buques en vez de flamantes automóviles, de barredoras eléctricas, de refrigeradores, de radios... con la compra que usted hizo de Bonos de Guerra y los impuestos extraordinarios que usted cubrió en las oficinas del Gobierno. Sí, usted es parte poseedora de ese milagro.

**DE RETORNO A CASA... UN DOLOR DE CABEZA!** Buques de cabotaje, buques-tanque, Tipo C, Libertys, Victo-

rys... la más grande masa de cargueros que el mundo ha visto... y algún día volverán vacíos...!

Es entonces cuando comenzará el dolor de cabeza. Recuerda usted como amarramos y arrinconamos nuestra flota mercante después de la primera guerra mundial? Entonces usted dijo: "Eso no debe repetirse jamás".

Bien, una vez más sus buques están retornando después de cumplida su misión... ¿Qué va usted a hacer con ellos? Venderlos? Desguazarlos? Navegarlos? Cederlos? o Amarrarlos? Piense bien antes de contestar.

Esta no es una sola flota, SON DOS...! La "Flota ineficiente" es más grande... Siete y medio millones de toneladas de buques ya viejos, 26.000,000 de toneladas de buques Liberty, todos inadecuados para tiempos normales (Los Liberty son los mejores buques de carga que se han proyectado para ser construídos en gran escala; durante la presente guerra se han comportado maravillosamente bien. Pero son muy caros en su sostenimiento y muy lentos en su andar para competir ventajosamente en la posguerra).

La "Flota eficiente" es más pequeña, 2,200 buques, 24 millones de toneladas. Victorys, tanques, Tipo C, más los de cabotaje y pasajeros y carga. Rápidos, modernos, económicos, son los mejores buques a flote que usted tiene.

**NO ES SOLO UN PROBLEMA, SON CUATRO...!** I.—El Problema del Personal. La flota mercante Estadounidense está fuertemente ligada al trabajo de



usted, a su futuro, a otra guerra mundial quizá. (Las importaciones y las exportaciones norteamericanas afectarán el problema de los "sin empleo" en toda la industria nuestra —standards de vida a través de todo el mundo— presionarán en favor o en contra de otra guerra mundial.

II.—El Problema Nacional. La seguridad nacional demanda tener una flota mercante lista para entrar en servicio, lista inmediatamente para transportar hombres y equipo en caso de una emergencia. En estado de emergencia la flota de guerra necesita de oficiales y tripulantes bien entrenados y los marinos mercantes son sus grandes auxiliares.

Pero... ¿Cuál es el tamaño de la flota que necesitamos? Y qué diremos de los subsidios necesarios para su sostenimiento? Los buques norteamericanos tienen una nómina doble de los construidos y operados por otras naciones. Las tripulaciones norteamericanas son las mejor pagadas. ¿Qué tanto dinero está usted dispuesto a pagar en materia de impuestos para equilibrar estos costos, más altos que los de otras naciones?

III.—El Problema Internacional.—Algunos de nuestros aliados dependen más del mar que lo que nosotros dependemos y cuando la guerra termine se encontrarán con que más de la mitad de sus flotas se habrá perdido. ¿Les vendemos barcos de los que consideramos eficientes? (ELLOS NO QUERRAN COMPRAR NUESTROS LIBERTYS). ¿Les ayudaremos a recobrase de la calamidad de la guerra? ¿Les ayudaremos para que compitan con nosotros sobre los siete mares? O, ¿Conservaremos nuestros buenos buques y trataremos de sostener nuestra supremacía marítima, aún cuando esto haga a nuestros aliados más pobres y por ende, con menos dólares para comprar lo que producimos?

IV.—El Problema del Sobrante. ¿Qué podemos hacer con nuestra "flota ineficiente"... Los buques que nadie quiere? Los desguazaremos? Los entregaremos a cuenta de "Lend-lease"? O, ¿Los dejaremos que se oxiden como una "estratégica reserva"?

PIENSE USTED BIEN ANTES DE  
CONTESTAR, PIENSELO BIEN...!



# HUNDIMIENTO DEL "BALEARES"

COMBATE DEL CABO DE PALOS (6 DE MARZO DE 1938)

---

Selecciones del "BOLETIN".

Tomado del libro "LA ESCUADRA LA MANDAN LOS CABOS".

M. D. Benavides.

El combate se desarrolló más cerca de Formentera que del cabo. Al transmitirse la noticia se dijo: "A tantas millas del Cabo de Palos", y los españoles le dieron ese nombre. Los marinos le llaman "Combate del Baleares".

El hundimiento del crucero más moderno del rebelde fué el resultado inesperado de la operación naval mejor estudiada: un ataque con lanchas torpederas a la Escuadra enemiga, cuya presencia en la rada de Palma en período de rehabilitación señalaron los informes.

El plan de operaciones determinaba que tres lanchas torpederas —11, 21 y 31— saldrían de Valencia y, a la altura de Alicante, se encontrarían a las diez de la noche con la 1a. Flotilla, procedente de Cartagena. A media noche, los destructores las aprovisionarían de gasolina y juntos seguirían a Palma. Un cuarto de hora antes de llegar a la bahía mallorquina, las lanchas se destacarían para atacar al torpedo a los buques facciosos. Los destructores leales proseguirían hacia el Norte, desde donde, con un viraje de otro cuarto de hora al oeste, se situarían en condiciones de cubrir la retirada de las lanchas. Estas harían seguidamente rumbo a Valencia y los destructores, por una derrota previamente trazada, regresarían a Cartagena. Los cruceros "Libertad" y "Méndez Núñez" y la 2a. Flotilla tomarían posi-

ciones para proteger, a su vez, la retirada de la 1a. Flotilla. El encuentro de todas las unidades debía realizarse al amanecer y el ataque de una a dos de la madrugada.

Formaban la 1a. Flotilla los destructores "Jorge Juan", "Ulloa", "Escaño" y "Valdés". Este acababa de salir de dique y había pasado a ocupar el lugar del "Miranda", en reparación. El Jefe de la 2a. Flotilla, Oliva, a bordo del "Valdés", trasladó su insignia al "Sánchez Barcáiztegui", que con el "Antequera", el "Lepanto", el "Gravina" y el "Lazaga" completaban la unidad. García Barreiro el Jefe de las Flotillas y mandaba, además, la 1a. a bordo del "Ulloa".

En el punto de reunión de las lanchas con los destructores de la 1a. Flotilla, transcurrieron dos horas sin que las lanchas se presentasen. Se consideró fracasada la operación y el Jefe de la Flotilla ordenó una descubierto antes de reunirse con la Escuadra. En un cambio de rumbo hecho sin señales, los cuatro barcos se extraviaron en la niebla. Por ondas ultracortas se pidieron situación unos a otros: El "Valdés" perdió el alcance de las ondas, y el "Ulloa" no se atrevió a servirse de la radio: todas estas operaciones se hacían en el freu San Antonio, entre el cabo San Antonio e Ibiza. Con un rumbo de aproximación, el "Valdés" recaló en cabo La Nao, tomó la situación exacta y se dirigió siguiendo un rumbo paralelo, al encuentro de los otros destructores. Navegando en ese rumbo, un fogonazo, seguido de



una explosión, le abrió el vientre a la noche y acardenaló los lomos del mar. Quince minutos más tarde, el "Valdés" situaba a la Capitana, el "Ulloa".

Los Comandantes se consultaron. Temían que la explosión procediera de alguno de los destructores extraviados, víctima de un torpedo. Con las luces apagadas, los barcos se buscaban moviéndose en la niebla.

El "Ulloa" y "Valdés" —este delante— siguieron rumbo al Cabo de Palos. De pronto, como en los memorables días de julio, la radio cargó con sus mensajes a los mensajeros del aire:

"Del Almirante al Ministro de Marina... Del Almirante al Jefe de E. M... Del Almirante al Presidente del Consejo de Ministros... Del Almirante al Presidente de la República... A toda la Flota... A Cartagena..."

El "radio" venía en lenguaje sin cifrar, para que todos lo entendiesen... Decía:

"He combatido con cruceros facciosos torpedeando "Antequera" a un tipo "Canarias".

Un segundo radio, aclaró:

"Antequera", "Lepanto" y "Sánchez Barcáiztegui" lanzaron torpedos".

La noche se hizo clara y suave. En las cubiertas de los barcos, los mandos y los marineros victoreaban a la República.

El "Ulloa" y el "Valdés" encontraron en el Cabo de Palos el "Jorge Juan". Se continuaba sin noticias del "Escaño". Los tres destructores pusieron proa a Cartagena. Cerca de la Base, vieron a la Escuadra que entraba en puerto con la bandera de combate izada. En aquél momento llegó el "Escaño".

## COMBATE DEL CABO DE PALOS.

### LA ACCION.

El Almirante, Luis Ubieta, había anunciado, al tomar el mando, que destruiría la capacidad ofensiva del adversario. En efecto, hundido el "Balears", el enemigo no asomó por donde había peligro.

Luis Ubieta salió con los cruceros "Libertad" y "Méndez" (El "Cervantes" se

hallaba en reparación) y 5 Destructores —3 y 2— "Sánchez Barcáiztegui", "Antequera", "Lepanto" y "Gravina Lazaga". La 1a. Flotilla, con cuatro, era la encargada de convoyar y aprovisionar a las lanchas torpederas.

La escuadra siguió su derrota a las 12.20 de la noche. En el puente del "Libertad", el Almirante con su E. M. —Horacio Pérez Jefe del mismo, José Núñez, Jefe de Operaciones, Piñeiro y Eugenio Calderón— hacia cara al destino. Armada mandaba el crucero.

En el primer encuentro, el enemigo surgió de súbito. Únicamente el "Sánchez Barcáiztegui", el barco más fogueado de la Flota y con una marinería entrenada y habituada a los combates, lo vió y lanzó torpedos. Las dos Escuadras no se enteraron, pues, de que iban a encontrarse hasta que el encuentro se produjo. En la Escuadra enemiga, la Capitana dió una señal por "Scott"; los destellos en el tope eran una muestra de la ineptitud de los mandos rebeldes. El Comandante del "Lepanto" recogió la señal: "J.Z.I.", que en el Código antiguo de la Escuadra, significaba "Zafarrancho de Combate", otra prueba de que los mandos facciosos al cometer la imprudencia de utilizar el Código sin camuflar las señales, perpetuaban la herencia calamitosa de sus antecesores.

La Escuadra leal siguió su crucero —dirección Nordeste—. En el punto de reunión previsto, el Almirante ordenó cambiar el rumbo 10 millas al sur, según el Plan de Operaciones, con objeto de encontrarse al enemigo por la misma proa, posición inmejorable para lanzar torpedos.

Los marinos franquistas, educados en la escuela de Cavite y Santiago de Cuba, volvieron a buscar a la Escuadra republicana. Su soberbia, tantas veces humillada en la historia de los últimos cincuenta años, desdeñaba al marino republicano y hacía proa al desastre. Una Escuadra de tres unidades grandes, sin protección de destructores no debía combatir de noche; de día, tenía el recurso de situarse fuera del radio de los torpe-



dos y combatir con su artillería de largo alcance. Mandaba el "Balears" Isidro Fontela Maristany, con el Jefe de la División de Cruceros, Moncho Vierna, a bordo. El Almirante, Francisco Moreno, llevaba la insignia en el "Canarias".

Pocos días antes, unos depósitos de esencia que solía llevar el "Balears" sobre cubierta, fueron, en previsión de ataques aéreos, trasladados a las bodegas.

Las dos Escuadras se cruzaron en el segundo encuentro. Los destructores no tuvieron que hacer maniobra previa. El enemigo se puso en posición de recibir torpedos. Por onda ultracorta, Ubieta ordenó: —¡Destructores, atacad!

El "Libertad" rompió el fuego. La primera salva hizo saltar numerosos piques cerca del "Balears". Se repitieron las salvas y a los pocos segundos sobrevino la explosión.

El combate duró CUATRO MINUTOS!!!

Hacia falta que el blanco fuera visible. Nuestros barcos carecían de proyectiles iluminantes. El enemigo utilizó los suyos, alumbró el día sobre la escuadra Republicana y se descubrió a sí mismo en medio de aquella claridad que él fabricaba.

Eran las 02.13 del amanecer todavía en pañales del 6 de marzo. El "Libertad" y el "Méndez Núñez" debían disparar y la Flotilla de Babor, que iba por dentro, lanzarse al ataque. Los destructores de Estribor tenían órdenes de conservar la protección. Los tres destructores de la banda del enemigo — "Sánchez B.", "Almirante Antequera" y "Lepanto"— lanzaron los torpedos: el "Sánchez B" los cuatro que le quedaban —en el primer encuentro había lanzado dos—, el "Antequera" disparó los seis de su dotación, de los cuales le falló uno y el "Lepanto", el tercero de la línea lanzó tres.

Uno de los torpedos alcanzó al "Balears" en el compartimiento donde había sido depositada la esencia. El bar-

co enemigo quedó a oscuras. Se hundieron combés y segunda cubierta hasta la mitad del crucero, que se transformó en una flotante hoguera. La explosión se tragó los ruidos de los cañonazos. Una llamarada gigantesca recorrió la cubierta del segundo crucero de la línea enemiga, se elevó, gorda, alta y ancha, con el ascua de su seno hecho una furia en el que volteaban las mil ascuas de hierros y maderas lanzados por la curva de la llama hasta la curva pálida y lejana del cielo. Por la chimenea salió otra enorme llamarada, de más altura que el mástil, el cual, desgajado de su base, cayó sobre la obra muerta. Otras llamas se alzaron del centro y de la popa, seguidas de las explosiones de las cajas de proyectiles. El combustible, vaciado por los tanques rotos, corrió ardiendo por el barco. Nadie quedó con vida en los puentes. Jefes y Oficiales perecieron.

El "Canarias" y el "Cervera" maniobraron desordenadamente. Grupos de marineros del "Canarias" se arrojaron al agua.

Sin gloria ni cánticos se hundió uno de los barcos autores del bombardeo de los cien mil fugitivos de Málaga. Se hundió con sus mandos, su E. M. y su dotación. El marqués de Candía, Tomás Cologan y Osborne, y el hijo de los duques de Arlón, el Teniente Fernando Fernández de Córdoba, marqués de Povar, figuraron entre los muertos. El "Canarias" y el "Cervera" huyeron y la Escuadra victoriosa entró en una Cartagena empavesada, entre el clamor de las muchedumbres, el silbo de las sirenas y los gritos de las marinerías.

Los facciosos, en sus primeras comunicaciones, afirmaron que un submarino soviético había echado a pique el crucero, y que la dotación, antes de que el barco se hundiera, reunida en cubierta, cantó "Cara al sol"... El "Balears" se hundió rápidamente y nadie pudo cantar nada en aquel amanecer que salía de la noche del 5 de marzo envuelto en las claridades antifascistas del día 6.



# UNA VISITA A UNA GALERA

(MARINA DE BARCELONA, SIGLO XVI)

---

Fragmento del Ingenioso Hidalgo don Quijote de la Mancha, de MIGUEL DE CERVANTES).

Aquella tarde don Quijote y Sancho fueron a las galeras. El cuatroalbo, que estaba avisado de su buena venida, por ver a los dos tan famosos Quijote y Sancho, apenas llegaron a la marina, cuando todas las galeras abatieron tienda, y sonaron las chirimías; arrojaron luego el esquife al agua, cubierto de ricos tapetes y de almohadas de terciopelo carmesí, y en poniendo que puso los pies en él don Quijote, disparó la capitana el cañón de crujía, y las otras galeras hicieron lo mismo, y al subir don Quijote por la escala derecha, toda la chusma le saludó como es usanza cuando una persona principal entra en la galera, diciendo "¡Hu, hu, hu!, tres veces. Dióle la mano el general, que con este nombre le llamaremos, que era un principal caballero valenciano; y abrazó a don Quijote, diciéndole:

—Este día señalaré yo con piedra blanca, por ser uno de los mejores que pienso llevar en mi vida, habiendo visto al señor don Quijote de la Mancha; tiempo y señal que nos muestra que en él se encierra y cifra todo el valor de la andante caballería.

Con otras no menos corteses razones le respondió don Quijote, alegre sobremanera de verse tratar tan a lo señor. Entraron todos a la popa, que estaba muy bien aderezada, y sentáronse por los bandines; pasóse el cómitre en crujía, y dió señal con el pito que la chusma hiciese fuera ropa (1), que se hizo en un instante, Sancho, que vió tanta gente en cueros, quedó pasmado, y más cuando vió hacer tienda con tanta priesa, que a él le pareció que todos los diablos andaban allí trabajandō; pero esto todo fueron tortas y pan pintado, para lo que ahora diré. Estaba Sancho sentado sobre el estanterol, junto al espalder (2) de la mano derecha, el cual, ya avisado de lo que había de hacer, así de Sancho, y levantándole en los brazos, toda la chusma puesta en pie y alerta, comenzando de la derecha banda, lo fué dando y volteando sobre los brazos de la chusma, de banco en banco, con tanta priesa, que el pobre Sancho perdió la vista de los ojos, y sin duda pensó que los mismos demonios le llevaban, y no pararon con él hasta volverle por la siniestra banda y ponerle en la popa. Quedó é pobre molido, y jadeando, y trasudando, sin poder imaginar que fué lo que sucedido le había.

(1) ¡Ropa afuera! Tal era la expresión que se usaba en las galeras, para ordenar a los galeotes que se preparasen para la boga.

(2) Espalder, así se llamaba el remero que iba de espaldas a la popa de la galera, para mirar y gobernar a los demás, marcando con su remo el compás de la marcha.



Don Quijote, que vió el vuelo sin alas de Sancho, preguntó al general si eran ceremonias aquéllas que se usaban con los primeros que entraban en las galeras; porque si acaso lo fuese, él, que no tenía intención de profesar en ellas, no quería hacer semejantes ejercicios, y que votaba a Dios que si alguno llegaba a asirle para voltearle, que le había de sacar el alma a puntillazos; y diciendo esto, se levantó en pie y empuñó la espada.

A este instante abatieron la tienda, y con grandísimo ruido dejaron caer la antena de lo alto abajo. Pensó Sancho que el cielo se desencajaba de sus quicios y venía a dar sobre su cabeza; y agobiándola lleno de miedo, la puso entre las piernas. No las tuvo todas consigo don Quijote, que también se estremeció y encogió de hombros, y perdió la color del rostro. La chusma izó la antena con la misma priesa y ruido que la habían amainado, y todo esto, callando, como si no tuvieran voz ni aliento. Hizo señal el cómitre que zarpasen el ferro, y saltando en mitad de la crujía con el corbacho o rebenque, comenzó a mosquear las espaldas de la chusma, y a lanzarse poco a poco a la mar. Cuando Sancho vió a una moverse tantos pies colorados, que tales pensó él que eran los remos, dijo entre sí, —Estas sí son verdaderamente cosas encantadas, y no las que mi amo dice. ¿Qué han hecho estos desdichados, que así los azotan, y cómo este hombre solo, que anda por aquí silbando, tiene atrevimiento para azotar a tanta gente? Ahora yo digo que éste es infierno, o, por lo menos, purgatorio.

A esto dijo un marinero:

—Señal hace Monjuí (3) de que hay bajel de remos en la costa, por la banda

de poniente.

Esto oído, saltó el general en la crujía, y dijo:

—¡Ea, hijos, no se nos vaya! Algún bergantín de corsarios de Argel debe ser este que la atalaya nos señala.

Llegáronse luego las otras tres galeras a la capitana, a saber lo que se les ordenaba. Mandó el general que las dos saliesen a la mar, y él con la otra iría tierra a tierra, porque así el bajel no se les escaparía. Apretó la chusma los remos, impeliendo las galeras con tanta furia, que parecía que volaban. Las que salieron a la mar, a obra de dos millas descubrieron un bajel, que con la vista le marcaron por de hasta catorce o quince bancos, y así era la verdad; el cual bajel, cuando descubrió las galeras, se puso en caza, con intención y esperanza, de escaparse por su ligereza; pero avínole mal; porque la galera capitana era de los más ligeros que en la mar navegaban, y así le fué entrando, que claramente los del bergantín conocieron que no podían escaparse, y así, el arrácz quisiera que dejaran los remos y entregaran, por no irritar a enojo al capitán que nuestras galeras regía.

Pero la suerte, que de otra manera lo guiaba, ordenó que ya que la capitana llegaba tan cerca, que podían los del bajel oír las voces que desde ella se les decían que se rindiesen, dos toraquis, que es como decir dos turcos, borrachos, que en el bergantín venían con otros doce, dispararon dos escopetas, con que dieron muerte a dos soldados que sobre nuestras arrumbadas venían. Viendo lo cual, juró el general de no dejar con vida a todos cuantos en el bajel tomase, y llegando a embestir con tanta furia, se le escapó por debajo de la palamenta.

(3) Montaña contigua al mar, dominando la marina barcelonesa, y en donde desde muy antiguo estuvieron los vigías que hacían señal a la ciudad cuando había barco a la vista.

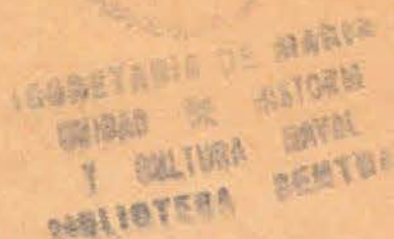


Pasó la galera adelante un buen trecho; los del bajel se vieron perdidos, hicieron vela en tanto que la galera volvía, y de nuevo a vela y a remo, se pusieron en caza; pero no les aprovechó su diligencia tanto como les dañó su atrevimiento; porque alcanzándoles la capitana a poco más de media milla, les echó

la palamenta encima, y los cogió vivos a todos.

Llegaron, en esto, las otras dos galeras, y todas cuatro con la presa volvieron a la playa, donde infinita gente los estaba esperando, deseosos de ver lo que traían.





## ACTIVIDADES DE LA SOCIEDAD DE OFICIALES DE LA ARMADA

---

1º—El día tres de marzo de 1945 se efectuaron de acuerdo con los Estatutos que rigen a la Sociedad de Oficiales de la Armada, elecciones para Nueva Mesa Directiva que fungirá en los años de 1945 a 1946, con el resultado siguiente:

Presidente: Cap. de Corbeta del C. G. ANTONIO J. AZNAR Z.— Secretario: Tte. de Frag. C. G. RAMON ALCALA FERRERA, Rel.)— Tesorero: Tte. de Nav. C. G. ALFONSO VARGAS GARCIA. (Rel.)— 1er. Vocal: Cap. de Corb. C. G. GUSTAVO RUEDA MEDINA.— 2o. Vocal: Tte. de Frag. C. G. LORENZO DEL PEON ALVAREZ.— 3er. Vocal: Cap. de Frag. C. G. GABRIEL LAGOS B. — 4o. Vocal: Cap. de Corb. C. G. MARCIANO SALAS COAURY.

2º—El veinte de marzo de 1945 con motivo del sexto aniversario de la fundación de la Sociedad de Oficiales de la Armada, se organizó un CHUBASCO (COCKTAIL) en el Casino Naval costado por el personal de Oficiales que asistió a dicha fiesta.

3º—El 27 de marzo de 1945 y a propuesta del Tte. de Nav. ENRIQUE MA-

LIACHI ARIAS se iniciaron las gestiones para la formación de la COLONIA NAVAL en este Puerto habiendo sido nombrada una comisión que entrevistó al Presidente Municipal de esta ciudad con el resultado que se dió a conocer ya en la circular girada a todos los socios; dichas gestiones van teniendo éxito ya que por lo menos ha tenido buena aceptación la idea y se han recibido ya sugerencias y solicitudes de socios foráneos para formar parte de dicha Colonia.

4º—El 21 de abril de 1945 participó la Sociedad de Oficiales en la ceremonia que se llevó a cabo en el Monumento a los héroes cito en la Avenida Díaz Mirón de esta ciudad por medio de una ofrenda floral y oración del C. Teniente de Frag. Ing. M. N. CLAUDIO DELGADO RANGEL en representación de la Sociedad de Oficiales de la Armada.

El Secretario,

Tte. de Fragata del C. G.

RAMON ALCALA FERRERA.



# ATENTO AVISO

---

---

1.—Se ruega a los señores socios que no estén recibiendo oportunamente el Boletín y asimismo a otras personas que deseen recibirlo, se sirvan comunicarnos su dirección actual. Para el mismo efecto, se recomienda a todos se sirvan comunicar sus cambios de domicilio o de adscripción.

2.—Las personas que deseen formar parte de la Sociedad pueden usar para el trámite necesario, el modelo de solicitud que aparece a continuación, u otro escrito de redacción semejante. Para el caso, se recuerda que tanto la cuota de admisión como la mensual de los Socios es de \$1.00 (UN PESO).

3.—Los miembros de la Sociedad deberán remitir sus cuotas al Tesorero de la misma por conducto de los Delegados nombrados en los buques y Dependencias, o en su defecto directamente al Apartado Postal número 79, Veracruz, Ver.

4.—A todos los Socios se recomienda también el envío de iniciativas para el mejoramiento del BOLETIN, y de colaboración para su sostenimiento, ya sea

esta propia o ajena, e inclusive las selecciones que hagan en otras publicaciones, con tal de que esta colaboración sea de índole adecuada a los fines del BOLETIN. Preciso es encarecer la capital importancia de esta aportación, por cuanto debe ser la principal fuente de vida del BOLETIN; y éste a su vez constituye el principal nexo de los miembros de la Sociedad.

5.—La colaboración debe ser remitida escrita a máquina, a doble renglón, pero en caso de asuntos importantes no debe vacilarse en remitirla de cualquier modo, aún en manuscrito. Es importante también el envío de fotografías de asuntos apropiados, o de dibujos en tinta china, debiendo ser éstos por separado de los textos a que aludan.

6.—Si alguna colaboración remitida a este Boletín lo es también a otras publicaciones que circulen entre el personal de la marina, se suplica que así se advierta para que a juicio de la Redacción quede el hacerla aparecer, o no, simultáneamente con otros órganos de prensa.



**CORTE DE CAJA INFORMATIVO CORRESPONDIENTE  
AL MES DE MARZO DE 1945.**

Existencia el 1° de Marzo de 1945..... \$ 1.111.47.

**I N G R E S O S :**

Por cuotas de socios..... ,, 173.00.

**E G R E S O S :**

1000 Tarjetas citatorios.....	\$	15.00	
1000 Tarjetas invitación.....	..	26.00	
Apartado Postal.....	..	3.00	
Utiles limpieza Casino N.....	..	5.00	
			<hr/>
Suman los Egresos.....	\$	49.00	
Existencia en efectivo.....	..	1.235.47	
SUMAS IGUALES.....	\$	1.284.47.	\$ 1.284.47

Veracruz, Ver., a 31 de Marzo de 1945.

**CORTE DE CAJA INFORMATIVO CORRESPONDIENTE  
AL MES DE ABRIL DE 1945.**

Existencia el 1° de Abril de 1945..... \$ 1.235.47.

**I N G R E S O S :**

Ninguno.

**E G R E S O S :**

Impresión Boletín Diciembre 1944.....	<i>28 pag.</i>	\$	150.00	
Cliché del mismo Boletín.....		..	10.00	
Corona del 21 de Abril 1945.....		..	22.00	
1000 Hojas papel Revolución.....		..	5.00	
				<hr/>
Suman los Egresos.....		\$	187.00	
Existencia en efectivo.....		..	1.048.47	
SUMAS IGUALES.....		\$	1.235.47.	\$ 1.235.47

Veracruz, Ver., a 30 de Abril de 1945.

El Tte. de Navío, C. G. Tesorero,  
ALFONSO VARGAS GARCIA.

Vo. Bo.

El Cap. de Corbeta, C. G. Presidente,  
ANTONIO J. AZNAR ZETINA.



Grado .....

Nombre .....

Buque o Dependencia .....

Localidad .....

Al C. Presidente de la  
"SOCIEDAD DE OFICIALES DE LA ARMADA"  
Apartado 79  
Veracruz, Ver.

El que suscribe, se complace en manifes-  
tar a usted que, habiéndose enterado de los Es-  
tatutos que rigen a la "SOCIEDAD DE OFICIALES DE  
LA ARMADA", desea formar parte de ella, para lo  
cual le ruego se sirva proponer la aceptación  
correspondiente.

..... a ..... de ..... de 194.....



# DIRECTORIO:

## SOCIEDAD DE OFICIALES DE LA ARMADA.

### JUNTA DIRECTIVA

ELECTA EL 3 DE MARZO DE 1945.

PRESIDENTE: Capitán de Corbeta C. G.

ANTONIO J. AZNAR ZETINA.

SECRETARIO: Teniente de Fragata C. G.

RAMON ALCALA FERRERA.

TESORERO: Teniente de Navío C. G.

ALFONSO VARGAS G.

PRIMER VOCAL: Capitán de Corbeta C. G.

GUSTAVO RUEDA MEDINA.

SEGUNDO VOCAL: Teniente de Fragata C. G.

LORENZO DEL PEON ALVAREZ.

TERCER VOCAL: Capitán de Fragata C. G.

GABRIEL LAGOS BELTRAN.

CUARTO VOCAL: Capitán de Corbeta C. G.

MARCIANO SALAS COUARY.

### CUERPO DE REDACCION:

CAPITAN de Corbeta C. G.

ANTONIO J. AZNAR ZETINA:

TENIENTE de Navío C. G.

ALFONSO VARGAS GARCIA.

TENIENTE de Fragata C. G.

RAMON ALCALA FERRERA.





SECRETARIA DE MARINERÍA  
UNIDAD DE HISTORIA  
Y CULTURA NAVAL  
BIBLIOTECA CENTRAL