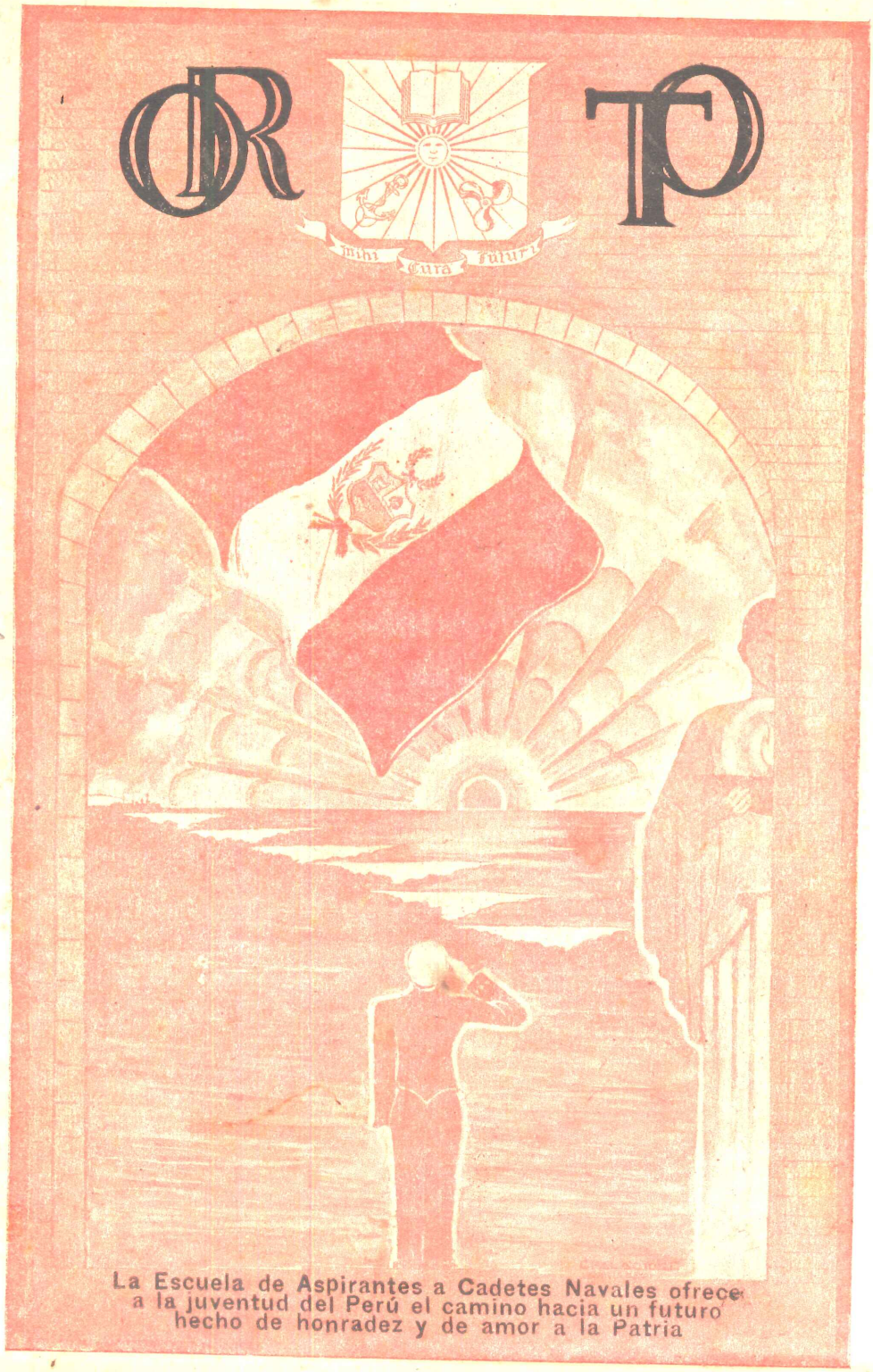
ORTO



La Escuela de Aspirantes a Cadetes Navales ofrece a la juventud del Perú el camino hacia un futuro hecho de honradez y de amor a la Patria

El Bazar "Bienestar"

desea a todo el personal

de la Escuela un feliz

Año Nuevo

Ricardo Elías Aparicio

ABOGADO

Asuntos Civiles y Comerciales

Estudio: Plaza San Martín N°. 166 - Of. 203

Teléfono 13775 - LIMA

ESCUELA NAVAL DEL PERU

Mihi Cura Futuri

"ORTO" es la Revista de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

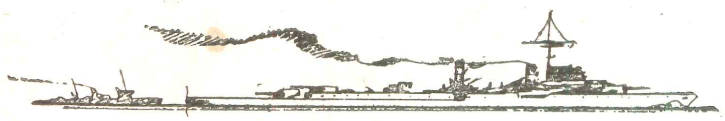
"ORTO" es escrita exclusivamente por los Cadetes.

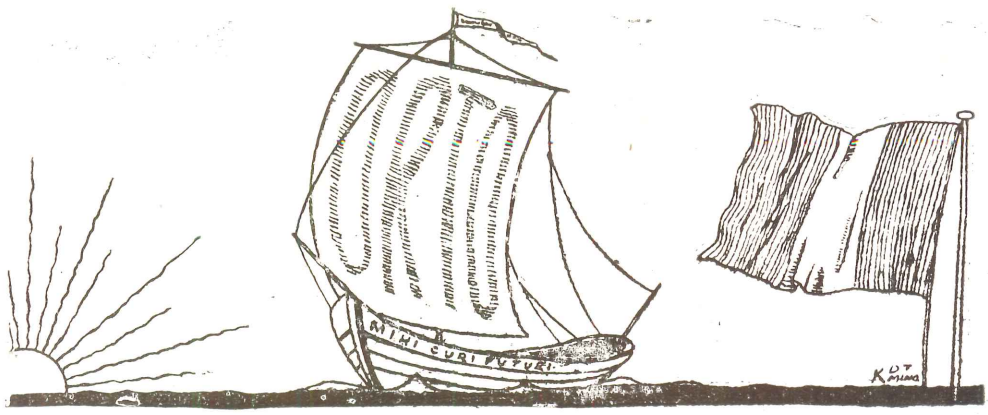
DIRECTOR:

Cadete Teniente 2º. Miguel Florez

REDACTORES:

2º. Brigadier Jorge Camino, Sub-Brigadier Ernesto Salaverry, Cadetes: César Palacios y Armando Patiño; Aspirante Francisco Quiróz.





Año I **La Punta, Diciembre 1936** **N°. I**

Sumario

Editorial.
La finalidad de la Escuela Naval del Perú.
La evolución de la Escuela Naval del Perú.
Vocación
Navy Holliwood
La Rutina Diaria del Cadete Naval.
El Día de la Partida.
Grenville y el "Revenge"
Hojas de Bitácora.
Los nómades del mar.
Amanecer.
El sueño de un Sketch.
Reportaje a Leon Donayre.
Apuntes de viaje.
Una Cruz por todos conocida.
Actividades del año.
El "Normandie" y el "Queen Mary".
El atletismo en la Escuela Naval del Perú.
Los entrenadores americanos.
Tardes atléticas.
Actividades deportivas.
Qué es un cadete naval?.
Tablilla de Records.



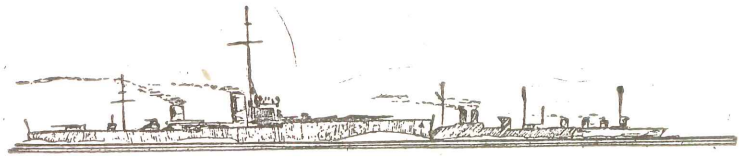
EL DIA DE LA MARINA

Orto, la Revista de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú, rinde homenaje en el Aniversario de Angamos, al más grande héroe de la Marina Nacional, el Contralmirante Dn. Miguel Grau,

El busto colocado en el patio de honor de la Escuela y sus reliquias conservadas en el salón de actuaciones de la misma, constituyen los más preciados tesoros encomendados a la custodia de los Cadetes de la Armada del Perú.



Capitán de Navío Alejandro G. Vinces
Director de la Escuela Naval del Perú



Editorial

Aparece por primera vez la Revista de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

Una brillante iniciativa, acogida generosamente por nuestro Director el Capitán de Navío Alejandro G. Vinces, ha convertido en realidad el anhelo unánime de poseer una Revista que nos sirva de sano esparcimiento intelectual y nos proporcione amena lectura.

La vida de un cadete durante los años que permanece en la Escuela, presenta aspectos particularmente interesantes. Día tras día, semana tras semana, laboran incesantemente maestros y alumnos por una misma finalidad: la de conseguir la eficiencia técnica del personal superior de la Armada Nacional.

En esta noble tarea, el cadete modela su carácter al medio, vive momentos inolvidables que los recuerda siempre con profundo y arraigado cariño, pues, son el reflejo exacto de la austeridad y grandeza que marca el ritmo armónico de las actividades de esta Escuela, hogar de cariño y trabajo, con ideales y tradiciones propias y donde predomina el elevado concepto del honor y del deber profesional

Lógico era pues, que poseyéramos una Revista que nos sirviera para la divulgación de nuestros pensamientos, y donde pudiéramos expresar con la palabra escrita, todo aquello que nuestra inquieta imaginación concibe: es decir, tener una Revista hecha por los cadetes y para los cadetes.

Los que no hemos desmayado en conseguir este ideal, gracias a nuestra tenacidad y optimismo, nos sentimos orgullosos y satisfechos de nuestra obra; creemos sinceramente, que a pocos días de abandonar las aulas de esta Escuela tan querida, para incorporarnos a la oficialidad de la Armada, haber contribuído con la edición de éste primer número, a colocar un eslabón más en la cadena de confraternidad que une a la «cadetada», alegre y noble, que siempre hizo suyo el sagrado lema de la Escuela: MIHI CURA FUTURI.



Finalidad de la Escuela Naval del Perú

El Reglamento Orgánico de esta Escuela, señala como su misión: «dar instrucción militar, marinera y profesional a la vez que la más completa educación moral, intelectual y física a los jóvenes que se dedican al servicio de la Armada».

En lo que queda expresado, se ve que en la formación del Oficial se han contemplado en forma integral todos los factores que contribuirán a hacer del Cadete Naval el verdadero Oficial que la Armada requiere.

Lógicamente se desprende de lo expuesto que la Escuela Naval del Perú constituye el alma mater, la piedra fundamental de toda nuestra Institución Naval. La Escuela, en su rutina diaria de entrenamiento, siempre atenta al desarrollo armónico de todos los requisitos que ya hemos señalado como indispensables en la formación del Oficial, no desperdicia las oportunidades que se le presentan para demostrar a los Cadetes Navales el gran valor que tiene cada uno de ellos, en este cuotidiano vivir se van formando o desarrollando aún cada vez más, las verdaderas virtudes militares, a base de pequeños o grandes y siempre variados actos o ejemplos.

Dirigir representa la función mas noble y trascendental de la vida que puede ser encomendada a una entidad o a un hombre; representa responsabilidad y requiere eficiencia. Es preciso saber a donde se va y a donde se quiere conducir a los demás, por eso la Escuela Naval del Perú que tiene clara y nítidamente definida su responsabilidad ante la Armada tiene encerrada todos sus anhelos de mejoramiento constante en este hermoso lema: «MIHI CURA FUTURI».

La Punta, 11 Noviembre 1936.

Alejandro G. Vinces.
Capitán de Navío, Director

La evolución de la Escuela Naval del Perú

Al hacer esta breve reseña histórica de la Escuela Naval, conviene advertir que no obstante haberse comprendido desde la época de la proclamación de la Independencia del Perú, que era indispensable que nuestro país contase con fuerza marítima propia, tanto para afianzar la independencia como para poner al nuevo Estado Libre a cubierto de otra agresión cualquiera, y expedido el primer decreto relativo a la creación de la Marina de Guerra Nacional, el 6 de Octubre de 1921, sólo después del año 1830, puede decirse que se pensó seriamente en la formación del personal y al efecto fué creada en Lima la «Escuela Central de Marina».

Algunos años después por Resolución del 25 de Octubre de 1849, fué trasladada a Bellavista (cerca del Callao) en donde conforme a la Resolución Suprema respectiva, hacían su aprendizaje los futuros Guardiamarinas de la Armada Peruana; y como alumnos externos, los jóvenes que ingresaban para dedicarse al Pilotaje. Luego en 1863, volvió a funcionar en Lima con el nombre de Colegio Naval-Militar en la calle del Espíritu Santo, en el local que hoy ocupa la actual Escuela de Ingenieros. Los alumnos que allí concluían sus estudios prestaban servicios ya a bordo de los buques de la Armada o ya en tierra.

Posteriormente, en el año de 1870, se instala la Escuela Naval por primera vez a flote en el Transporte Marañón, teniendo como base de alumnos, a todos los guardiamarinas embarcados en los buques de la Escuadra, que hasta esa fecha no habían terminado sus estudios profesionales.

Por otra parte, en 1873 se fundó la Escuela Naval Preparatoria a bordo del «Meteoro», de donde luego pasaban los aspirantes al «Marañón», con el objeto de terminar sus estudios.

Funcionaron así hasta el año 1879 en que se clausuraron con motivo de la Guerra con Chile.

Al estallar la guerra, el personal de ambas escuelas fué embarcado, y los alumnos que fueron a bordo como Aspirantes de Marina al principio, se les consideró después como Guardiamarinas, pero provisionalmente hasta que terminase el conflicto con Chile.

Concluída la guerra, la Escuela fué reinstalada en 1888 a bordo del Pontón «Perú», siendo Presidente de la República el General Dn. Andrés A. Cáceres y Ministro de Guerra y Marina, Dn. Elías Mujica, hasta que en 1896 se decretó que volviera a funcionar en Lima en el edificio de Santa Sofía bajo el nombre de «Escuela Militar Preparatoria y Naval».

Continuó en Santa Sofía hasta mediados del año 1909, en que volvió a establecerse a bordo del Pontón «Perú», para ser luego trasladada el 15 de Enero de 1908 a bordo del Transporte «Iquitos».

De aquí, por Resolución Suprema de 28 de Enero de 1909 fué trasladada a Bellavista, en donde funcionó hasta el año de 1915, en que habiendo ya construído el Estado un local propio y adecuado en La Punta, cerca del Callao, se instaló con carácter definitivo en éste mismo lugar que es donde se encuentra en la actualidad.

La actual organización de la Escuela Naval establece seis años de estudios para obtener el grado de Alférez de Fragata.

Las materias estudiadas en seis años son las siguientes:

1er. Año

Algebra
Aritmética
Trigonometría
Geometría Plana y del Espacio
Geografía del Perú y General
Historia del Perú
Historia Moderna y Contemporánea
Terminología Náutica
Terminología Mecánica
Composición Castellana
Inglés
Dibujo

2°. Año

Cálculo Infinitisimal
Geometría Analítica
Física
Química
Geometría Descriptiva
Cosmografía
Procesos Mecánicos
Anatomía
Inglés
Dibujo.

3er. Año

Trigonometría Esférica
Mecánica Racional
Electricidad
Mecanismos Elementales
Arquitectura Naval
Oceanografía
Meteorología
Calderas
Pólvoras y Explosivos
Inglés
Dibujo

4°. Año

Resistencia de Materiales
Maniobra
Máquinas Principales y Auxiliares
Navegación
Electricidad
Material de Artillería
Turbinas
Inglés
Dibujo

5°. Año

Navegación
Balística Interior
Balística Exterior
Motores
Radio
Torpedos
Minas Submarinas
Gases de Combate
Inglés
Dibujo (Trazado y Copia)

6°. Año

Navegación Práctica
Navegación Aérea
Electricidad Aplicada
Hidrografía
Empleo de Artillería
Táctica
Legislación
Derecho Internacional
Higiene Naval
Empleo de Fuerzas
Historia Naval
Ingeniería Aplicada
Inglés y Dibujo Topográfico

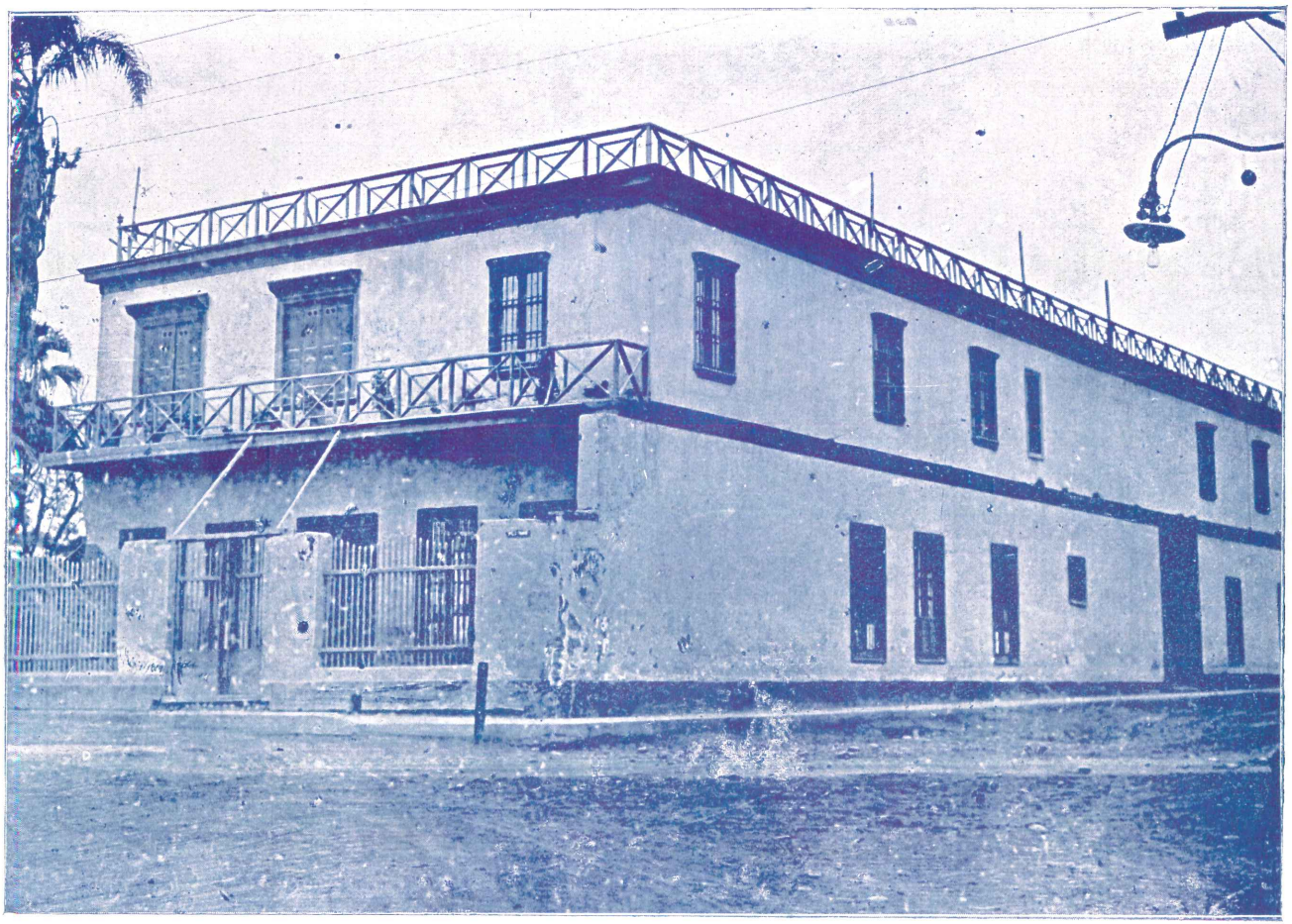
PENSAMIENTOS

Es el carácter una de las fuerzas motrices mas grandes que existen en el mundo, y en sus rasgos mas notables representa la naturaleza humana en toda su grandeza, porque nos muestra al hombre en su aspecto mas favorable.

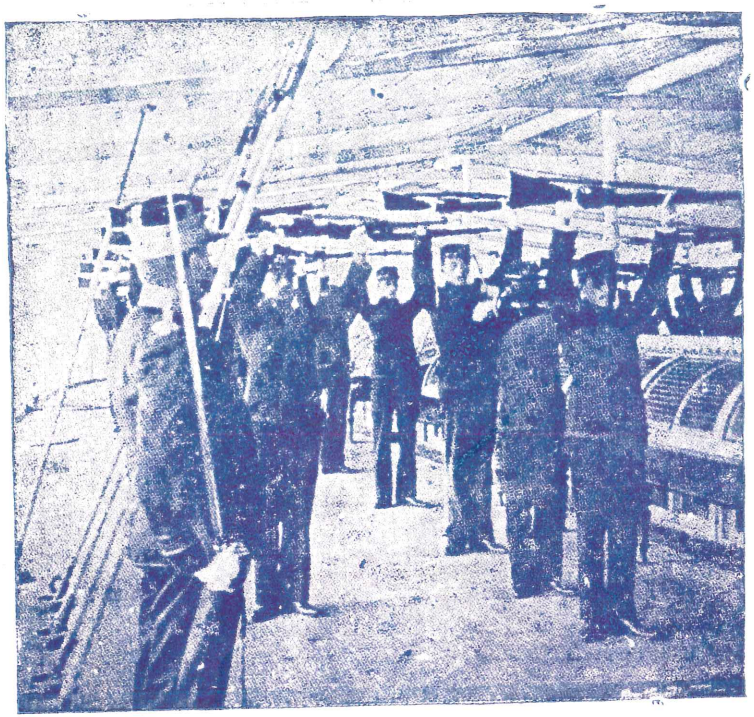
SAMUEL SMILES.

Si el amor y la muerte son los polos de la vida, se debe morir de amor y amar la muerte.

CLOVIS



La Escuela Naval del Perú en Bellavista el año 1912



Clausura del año de estudios en el Pontón "Perú"
en el año 1904

VOCACION

No podría decir desde cuando se definió en mí, la idea de seguir la noble carrera de la marina, ni tampoco podría a ciencia cierta decir la causa.

Quién sabe si mi vocación se despertó al oir en mis primeros años los relatos del mas grande héroe de nuestra gloriosa marina el sin igual Caballero de los Mares; o tal vez al contemplar desde la bahía los barcos de guerra que veloces retornaban de hacer maniobras en nuestro litoral. Lo que sé, es que todos estos detalles que forman el ambiente marino, fueron modelándose en mi mente, convirtiendo mi primera idea, en otra constante y decidida la de pertenecer a la Escuela Naval del Perú.

Es así, que cuando llegó el día del concurso de admisión, me sometí a las numerosas pruebas que se exigen como requisito para ser aceptado como aspirante y los días que duraron los exámenes de admisión fueron días en los cuales me sentí, unas veces lleno de optimismo y otras de indecisión.

Terminadas las pruebas esperé ansioso la publicación de los nombres de los postulantes aceptados. Impaciente fue mi espera durante el primero, segundo y tercer día, hasta que en el cuarto, revisando con avidez el periódico, encontré la nómina y en ella mi nombre junto con el de otros más.

El día de la presentación lo hice alegre y optimista dispuesto a cumplir desde el primer momento con mis obligaciones. Desde este día cambiaba mi vida radicalmente, de una vida civil pasaba a otra militar de rutina y disciplina.

La vida de rutina es una vida en la cual se hace, todos los días en las mismas horas las mismas cosas. Esta vida aunque monótona es inmejorable porque enseña al individuo al metodismo ordenado y forma el organismo de una manera fuerte y sana.

La vida de disciplina militar, está llena de medidas correctivas, que tienden de una manera excelente al desarrollo del plan de estudios y al mantenimiento del orden en el plantel. Estas medidas son indispensables, pues facilitan la ampliación de nuestros conocimientos intelectuales, así como también la formación de nuestro carácter que debe revestirse de la fortaleza que requiere la vida de abnegación y sacrificio de los hombres de mar.

Yo creo firmemente que mi mayor anhelo, el de pertenecer a la Marina de Guerra del Perú, lo he conseguido; el ambiente de grandeza moral, la tradición, el ejemplo sublime de sus héroes y la austeridad del medio, han influído radicalmente en mi espíritu; no creo haber equivocado mi vocación y considero que el ideal de mi vida sigue impulsándome hacia adelante; espero que con mi esfuerzo y decisión conseguiré hacerme acreedor del título honroso de Cadete de la Escuela Naval del Perú.

Aspirante F. QUIROZ.

CURIOSIDAD

Cuando se cumplía arresto marchando, un cadete de 1er. a 3er. año, recorría tal número de veces el patio que las distancias que hacía, eran las siguientes de acuerdo con esta clasificación:

CADETE NORMAL	100	puntos	al	año	.. 270 Km.
CADETE SEMINORMAL.....	200	«	«	«	.. 540 Km.
CADETE ANORMAL	300	«	«	«	.. 810 Km.
CADETE EXCENTRICO	400	«	«	«	.. 1080 Km.

NAVY HOLLIWOOD

Bien podríamos llamar así a la Escuela durante el mes que precede a la velada anual; el gimnasio es convertido en «set» donde se prepara la escena bajo la dirección de un Cécil B. de Mille en ciernes, los actores, «las actrices» y extras, forman un conjunto alegre y bullicioso. Unos comentan los ensayos que hubieron para las veladas anteriores, otros toman tiempo a la parte que se está ensayando y si no están de acuerdo exclaman: ¡uf! con esto se van a aburrir, y dicho y hecho la obra se mutila sin permiso del actor, sea o no sea Sheakespeare o Dante Alighieri.

Tratándose del arreglo del «set», en nuestra Hollywood Naval, es muy usado que todos los tramoyistas, pintores, escultores, fotógrafos y hueleguisos se den unas vacaciones, de las que no se exceptúan los artistas, y que a decir bien, caen como pedrada en ojo de farmacéutico tuerto.

Una vez dentro, toda la trouppé de hueles y no hueles, se ponen primero a prender el cigarrillo, el que no tiene gorrea y al que no le quieren dar pide pitadas y así entre humo, risas y chistes, se levanta el «set» por obra y gracia del Santísimo Espíritu de los cadetes.

Tratando ahora de la Compañía Cangrejo y de sus artistas, les diré (como quien no dice nada), que es algo bello y desahogado trabajar para esta firma productora; los papeles se aprenden a fuerza de oírselos al apuntador, que es el único que suda, no por que trabaja sino por que está «enconchado».

Si alguno de los miembros de esta Compañía faltara a un ensayo, le caen: puñetes, pitos, sirenas, gritos, cadenas y sendas aplatanadas (esto es solo para los del primer año) y si es un artista de fama como Lita, Amelita Gallicursi o como Don Alvaro Serrano, entonces se le amonesta con la más pura cortesía y la sonrisa en los labios, como si fueran, una Greta, una Marlene, o un Clark Gable.

Los ensayos que respectan a las coristas de «Cangrejo Follies» son los más penosos; apenas si se sientan un momento, no tienen descanso las pobres, en cuanto oyen la voz del Director que les dice: Niñas vamos al casino que estamos haciendo esperar al Maestro Chichero, ellas corren y se agrupan alrededor del maestro. Jubilosas y radiantes le dicen: Chicher, tócate algo y Chichero les toca la pieza; se alinean y comienza el baile. Este año, como Uds. habrán visto, ellas fueron hermosas, y ellos, no menos.....feos.

Acabada la filmación, que así llamaremos a los ensayos y contratada la Compañía por «The Gymnasium Cariocca & C°.», gran firma productora y que tiene un lindo teatro que a la vez sirve de salón de baile, ring de box, cinema, etc., pero como Uds. saben es transformable, se le arregla con banderas, palmeras, enredaderas y con todo lo que termina en eras y queda lista la transformación.

El día del debut, los novatos se sienten descompuestos (digo los novatos por los principiantes en esta turba de cangrejos) y el corazón que les hace «tipi-tipa». Llega la hora de levantar el artístico telón de terciopelo (para despistar) y ¡que bello! (por no decir que veio, del verbo ver) todos los componentes de esta destartalada trouppé, están ya caracterizados divinamente; con sus vestidos vaporosos ellas y sin evaporarse los de ellos, y allí principia el éxito de la firma del Decápodo.

Finaliza la actuación y todo aquello que se preparó con buena voluntad, risas, humos y chistes se deshace y queda de nuevo nuestro «set» esperando otra vez contener entre sus viejas paredes toda la alegría que proporcionan aquellas horas, horas que no volverán hasta dentro de un año (son como las golondrinas de Don Gustavo Adolfo).

Como se ve este es un mes que es motivo en la Escuela de regocijo y quizá mejor decirlo de unas pequeñas vacaciones, que les robamos a las horas de trabajo, pero son pocas, no son muchas y son bien aprovechadas.

Mas K. Ron.

La Rutina Diaria del Cadete de la Escuela Naval del Perú

DIANA.—Sonido, desarmónico y cruel, castigo militar al delicado cuerpo del Cadete, que suavemente reposa en su lecho. Deleite para el corneta. Origen de la requintada matinal.

LLAMADA.—Otro, desarmónico, lanzado al eter por el corneta. Termina por acabar de despertar al Cadete que soñoliento tiende su cama.

LISTA.—Intervalo pesado. El cuerpo trata de dominar al espíritu diciéndole: QUE FRIO HACE, NO HAGAS EJERCICIO, ECHATE ORA VEZ A LA CAMA.

A LA DERECHA—DERECHA—PASO LIGERO.—Voces de mando cuyo efecto es similar al del látigo en un caballo.

EJERCICIOS FISICOS. — Encanto para unos, tortura para otros y puede originar un castigo tremendo para ambos: la pérdida de la salida cuando el Brigadier cree que lo hace con mala voluntad.

BAÑO.—Orden escalofriante. Produce en algunos Cadetes la parálisis infantil. Para otros es cruel condena.

DUCHA.—Oficina frigorífica. Puede conservar la carne de vacuno fresca durante varios días.

REVISTA.—Exhibición de los Cadetes. En ella se manifiesta la correcta presentación y el porte de estos.

DESAYUNO.—Consuelo para la fatiga estomacal. Motivo de inspiración para algunos.

IZAR EL PABELLON.—Formación para rendir honores al Pabellón Nacional.

CLASES.—Gimnasia cerebral. Oportunidad para que algunos se luzcan y revelación de los jumentos del año.

FAGINA.—Marinera criolla, precursora de la ranchera. Pone fin a la palabra de los maestros.



REVISTA.—Baño de Sol. Pecho afuera. Vientre sumido. Vista al frente Cuellos voladores al aire. Barba crecida. Pelo largo. Cara antirreglamentaria. Medias de verano. Puños falsos.

RANCHO.—Serenata amorosa que el militar inventó para distraer el estómago. Paso redoblado, planta baja.

ALMUERZO.—Sucesión definida de platos que vienen a la mesa y que vuelven vacíos a la oficina de origen. Este intervalo se caracteriza por la amenidad de unos y el silencio de otros que solo hacen trabajar la trituradora. En día Lunes, algunos permanecen extasiados mirando el último plato en donde esperan encontrar la imagen de la amada junto al bistek.

DESCANSO.—Tiempo no mayor de 30 minutos dedicados al reposo y a facilitar la digestión. Algunos (los arrestados) aplanan el piso del patio y le sacan chispas y jugo a las plantas de los pies.

CLASES.—Ejercicio intelectual y vespertino. Mas corto que el matinal. Tiene la densidad y el sopor de la planta adormidera.

FAGINA.—Preludio musical.

ATLETISMO.—Deporte favorito y peculiar de los cadetes navales.

COMIDA.—Renovación de energías.

DESCANSO.—Vuelta al ruedo nuevamente para los arrestados. Juego de luces en el palo de La Unión.

Morse. Juegos y pasatiempos en el Casino de Cadetes.

ACADEMIA DE CORNETA.—Oportunidad única para que los cadetes lanzen al espacio gritos desaforados.

ESTUDIO.—Reunión amena. Críticas del día. Afilamiento de tijeras. Corte y confección. Morfeo se ensaña con los estudiantes. El cadete de guardia martiriza con la petición de listas. Nostalgia amorosa. Redacción de cartas a la novia. Concepción mental de planes para la salida del Sábado, hasta que retumba en el espacio la:

FAGINA NOCTURNA O GLORIA IN EXCELSIOR DEO GRATIAS.

LLAMADA DE CADETES—LISTA—PARTE — DESFILE AL DORMITORIO — CONTEMPLACION DE LA LUNA Y DEMAS ASTROS DEL FIRMAMENTO.

SILENCIO.—Rapsodia pura de las más refinada clase. Suspiros largos. Sueño reparador. Visión de ensueño. Petrificación total del cadete hasta: LA DIANA DEL DIA SIGUIENTE.

M. F. N.

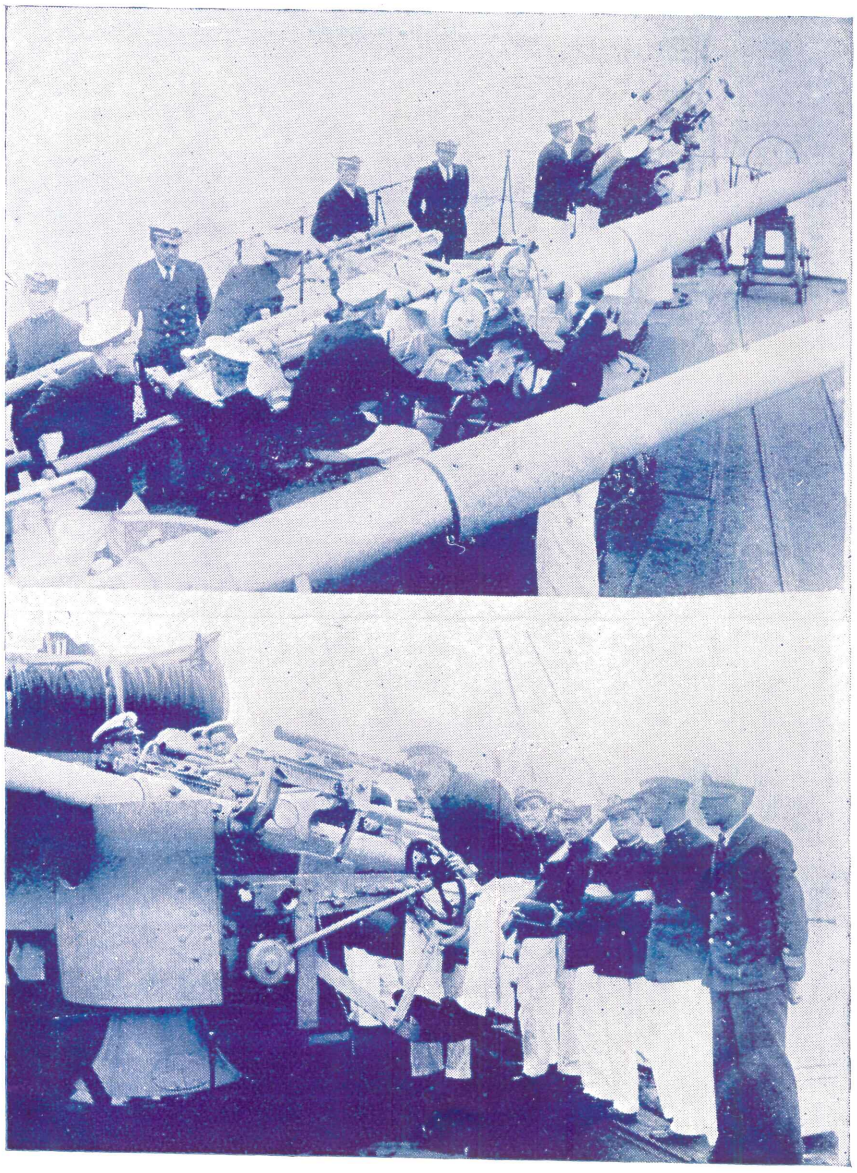
FRASEOLOGIA NAVAL

RADIOFARROMETRO	Aparato captador de ondas festivas.
ALMUERZO	Lo que se dijiere sin marcar.
CANCHERIA	Inteligencia excesivamente desarrollada.
PATADA	Error profesional apreciable.
PERRO	El primer grado de la Armada.
MUERTO	Periódico que aparece la víspera.
PANTEONERO	El que carga con los muertos.
BIZAGRA	Modo de hablar, excesivamente galante de un necesitado.
EXCUSA	Esperanza escrita.
JARDIN	Lugar donde no crecen flores.
ASNADO	Consecuencia de una grave enfermedad.
BUCEAR	Servicio nocturno practicado con cuidado.
RAJE	El que dice la verdad tras el telón.
COLECTA	Enfermedad incurable.
ANTIGRIPALES	Específico generador de males.
APLATANAR	Cargamento de puntos con pérdida de salida.
DIANA	Ruido desesperante.
INAMOVILIDAD	Pesadilla.

A. G. C.

CURIOSIDAD

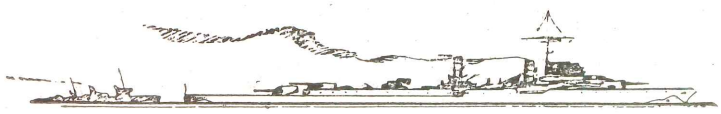
Un Cadete Naval estudia en la Escuela para graduarse de Alférez de Fragata el siguiente tiempo: 5.75 años o sean 69 meses, que equivalen a 2095 días o sean 50.280 horas o lo que es lo mismo 3'016.800 minutos.



Cadetes Navales haciendo ejercicios de artillería
abordo de un destroyer.



Cadetes en la "Tellus" durante un viaje de práctica



El día de la partida

El Astro N°. 1 ha dejado la partida del horizonte y corre ya en el Stadium Celeste su semicircunferencia. Monarca y Atleta cuotidiano del infinito, deja a su paso una realidad y un símbolo. «Mens Sans in Corpore Sans». Su calor es el estímulo de la vida, el cómplice N°. 1 es la causa de la fortaleza física. La sabiduría se simboliza con la luz. La mente que estudia es una mente sana y una mente sana tiene buenos pensamientos.

En los días del verano, la partida en el orto se adelanta a la diana de nuestro corneta «Pato». Es el día segundo del año y las clarinadas remolineras y azogadas se hermanan con el aire que las mece y las duerme poco a poco, después de su misión de quitarnos las pijamas. Un salto, zapatillas, el resto, toalla y capa. La frazada en cuatro. Los pijamas desfigurados, las sábanas en dieciseis. Todos ocultando sus nuevas formas debajo de sendas colchas templadas como tambores. Campos de aterrizaje de moscas, pero campos fuera de servicio, porque estos aviones pilotos no transigen con nosotros y no nos infectan desde luego.

Aseo personal.

Atención y llamada. Diez minutos entre la enemiga de Morfeo y la incitadora a la velocidad. Lista y parte y el profesor de Educación Física articulando brevedades. Cuarenta minutos entre paso ligero y reverencias a los cuatro puntos cardinales. Baño. O el mar o las duchas. Un trampolín en el extremo del muelle y las olas perforadas a cabezasos y exploradas a puntapiés. Luego, el enjuague en las duchas que están chubasqueando y el desfile a los espejos que ven podarse las barbas. Las medias. Los zapatos, etc.

Revista de siete y treinta. El «Pato» riega en los aires un anuncio al cocinero. Culebritas estomacales. El honor al desayuno. Este se entrega humeando con todas sus vitaminas. Esclavas de las subsistencias. Anémicas, libertadas con esta condición.

A terminado el desayuno, ladrón de 20 minutos y delincuente por tanto. El tiempo es oro.....

Desde el palo de la corbeta vuelan cuatro campanadas dobles.....Las. ocho horas. Explosiona un cartucho de fogueo y a sus ondas se le engarzan las metálicas de la banda que se alinean en la Marcha de Banderas. Saludo al frente y armas presentadas. Todo es al pabellón que se iza engreído hasta por el viento que se presta a su gallardía.

Es el segundo día del año. En el pañol están a turno dos coys por individuo con trinca y bolina; dos bolsas de gruesa lona con relucientes ollaos, esperan los pasadores y la asfixia de un candado; una muelle colchoneta y su repuesto. Otras piezas y el equipo está completo para el viaje. La mañana se ha pasado en prepararlos.

La marca del medio día. Sugerencias: la bola horaria parece colgada del meridiano. El astro rey le dá un tajo de través. El mediriano se queja del corte y lanza un gemido, se rompe en dos y la bola se precipita hasta el suelo. Todavía está gimiendo por su boca de sirena.....

Desfilamos a quitarnos las sales de la mañana. Impecables en este mundo no los hay. Revista de doce y quince. El corneta vuelve a delatar nuestro rumbo al cocinero. Proyectos de sobremesa. Otto y Fritz están presentes. «Dame una de tus vacas y tendré el doble de las que tu tienes». «Mejor

dame una de las tuyas y tendremos iguales». Unos se contentan con la mitad y otros con el doble. Todo se reduce a una ecuación algebraica en el que la incógnita es el vecino o el mayordomo. En general la preparación matemática es admirable y todos resuelven el problema a su entera satisfacción. Terminado «el incidente». Se ha comprobado un nuevo robo de cuarenta minutos. Descanso y de nuevo a la brega. Se trata ahora del transporte de los equipajes a la escala del muelle y el Sol derrite. Todos cumplimos y ya las lanchas con sus vientres vacíos soplan por sus escapes. Cadena humana y los bultos van de mano en mano a estivarse entre las cuadernas. El ideal de un pulpero es un plato con tallarines, pero de un solo fideo. Y una bomba de aspiración en el estómago con mucho combustible.

El corneta otra vez importunándonos.

Todo está listo.

El atleta Febo ha llegado al final de su carrera y rojo y un poco hinchado rompe la cinta mar–cielo en la meta. Es la hora del Ocaso. Y la isla es una viuda que se acuesta, enlutada y barrigona, las espaldas en las sábanas.

Desde el muelle saludamos la bandera que es arriada. Ya las lanchas de equipajes han partido y se acercan a la escala las que deben conducirnos a los buques.

Abre proa. Una campanada y el motorista marca avante. Al despegue de la escala suenan los clásicos hurras. Voluntad para todo. Un estado habitual del espíritu. Expresión.

Llegamos a bordo, la lancha se remoza. Cadena humana y los bultos van de mano en mano a hospedarse en los sollados. Diríase que ya el calor se está ausentando del agua. Cuestión de ideas ¿Y qué se diría en Génova?

El calor arrecia. Vagabundos en el espacio han quedado trozos de fuego. Los expertos matemáticos miran los resultados de su ciencia y se están liquefactando. La epidérmis encubridora de las consecuencias acumuladas, es un cedazo de poros que cuela gotas y gotas de sudor. Pero nadie se convence de nada y la sabiduría volverá a practicarse a toda hora. Y haciendo olvido, lo importante es acomodarse bien, sin alterar el orden. La antigüedad es clase. Hace el papel de los pases libres a cualquier espectáculo que usan ciertos concejales y..... los que no lo son, y que conste que de estos últimos también los tenemos, pues entre los novatos hay algunos de caparazón. Con la diferencia de que esta no les cubre el pellejo también que digamos. No solo la Iglesia tiene cardenales.

Ya estamos acomodados. Como todavía no hay rutina de trabajo, la bausa se impone. Y las escotillas dan paso al desfile. El castillo se puebla. «Posición: tendida», arma: «la lengua», blanco: «al escojer».

La noche está despejada y el cielo parece venirse abajo por el peso de las estrellas. «Huevo» y sus burros flautistas sueltan al aire las notas criminales de sus rondines, mientras que junto a los escobenes se inspiran en la música llorona dos de los nuestros; arequipeños de pura cepa, y se cuentan apenados los detalles y las posturas de sus pimpollos en los momentos amargos de la despedida. Cada cual trae un recuerdo y uno piensa en el abrigo que será para su cuello, en sus guardias de noche, la chalina que le ha tejido su adorada con la lana de la llama de su abuelita; mientras el otro le hace guiños a un paisaje en que «ella» a puesto al Misti derramando su blancura sobre el fuego de su amor.

Por otro lado salta uno de nuestros chunchos y nos cuenta las leyendas veneradas de su tierra. Nos habla del «Ay. Ay. Mamá» como el ser nacido ilegalmente de un amor puro y que la madre por vergüenza de su pecado lo echó a la selva en donde llora su desconsuelo. Es tan desgarrador su lamento, continúa, que muchos por allá creen que Dios le ha dado ese canto para martirizar a los hombres y mujeres por la injusticia cometida. Se justifica así, dice, las pocas entradas de los curas por casorios y el cumplimiento en exceso de aquello de «Creced y multiplicaos». Termina su cuento creidísimo y se infla de osadía para tratar de re-

petir «su almuerzo«, lo cual le mereció una «apanada» de la que lo salvó en parte el toque de llamada.

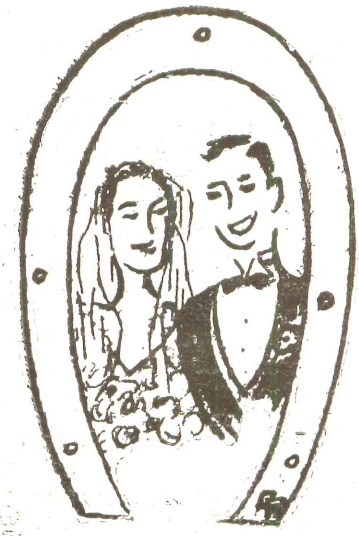
Veinte horas treinta. Los coys deben ser sacados de las batayolas y trincados. Los novatos vuelven a sudar su inexperiencia. Veinte y una horas. Silencio. Los tranvías del puerto dejan oir sus chirridos y las avenidas se estiran en paralelas hacia la Ciudad de los Reyes. La partida está ordenada para las 00–00 horas.

Nuestra casa que se queda, allá en La Punta, la vemos iluminada, sola y silenciosa; no dejamos de sentir cierta tristeza de alejarnos por un tiempo de sus aulas y sus patios. Ya vendrá su recuerdo en las cubiertas, en las horas en que el ruido es de cristales y el silencio nos envuelve detrás de ellos. Y en nuestros coys, trincados transversalmente, en suspensión Cardán, acariciaremos el pensamiento. La eslora en ángulo recto con las olas que rodando se persiguen y la proa que las corta y la estela que las une. Un mensaje interpretado de las tierras que veremos y un mensaje que mandamos a las tierras que dejamos.

O. I. F.



ABANDONO



SUICIDIO

Con Cupido no hagas fiesta, por que es niño y nunca crece, y quien con niños se acuesta .....ya sabes como amanece.

FAUSTO GASTAÑETA

GRENVILLE Y EL "REVENGE"

Sir Walter Raleigh, escritor inglés, ha dedicado un libro al «Revenge» y a su Comandante, el temerario y valeroso, Sir Richard Grenville.

Damos a continuación una síntesis de la acción de Grenville, ya que sin duda alguna, nunca se encontró un Comandante ante una escuadra enemiga tan numerosa como la que atacó al «Revenge».

En el mes de agosto de 1591, Lord Howard fondeó con una escuadra de buques ingleses cerca de la isla Flores, en el archipiélago de las Azores.

El escuadrón estaba compuesto de seis buques de combate, seis auxiliares y dos pinazas.

En uno de esos días llegó al fondeadero un capitán apellidado Midletton, anunciando que una flota española numerosísima se venía hacia ese lugar.

Lord Howard, dándose cuenta de su difícil situación ante enemigo tan serio, resolvió abandonar el puerto; a pesar de tener una parte de la tripulación enferma con escorbuto.

Entre los buques ingleses se encontraba el «Revenge», buque que había actuado en más de un combate bajo la bandera de Inglaterra, que se hallaba comandado por Sir Richard Grenville, un marino de valor temerario pero sin disciplina.

Dada la orden de levar por el Comodoro, los buques ingleses comenzaron la maniobra, a excepción del «Revenge»; suponiéndose que Grenville se retardó intencionalmente a fin de quedarse frente a la escuadra española.

Aún no habían terminado de levar, cuando aparecieron en el horizonte 53 velas de la Real Armada Española mandadas por Don Alfonzo de Bazán, el cual tenía izada su insignia en el «San Felipe», cuyo desplazamiento no era menor de 1500 tons.

Los ingleses rápidamente se hicieron a la mar y el «Revenge» principió recién a levar. Cuando estuvo listo para navegar, la Escuadra Española casi cerraba el puerto por completo y el resto de la escuadra inglesa se había puesto fuera de su alcance.

El «San Felipe» navegó hacia el «Revenge» que astutamente trataba de pasar entre los dos escuadrones españoles y una vez cerca de él, quitóle el viento, debido a que el navío inglés era muy bajo en comparación del español quedando sin poder maniobrar, prácticamente.

En estas circunstancias se dirige a la tripulación Sir Richard Grenville y les dice: Aquí moriré yo, Richard Grenville, lleno de alegría y con la mente tranquila porque voy a terminar mi vida como un verdadero soldado cumpliendo mi deber que es pelear por mi país, mi reina, mi religión y mi honor, y mi alma subirá con un gran goce al partir de este cuerpo, teniendo en cuenta que deja una buena fama de valiente y un perfecto soldado que cumplió con su deber y toda la vida no pensó en otra cosa que en ello.

«El San Felipe» se encontraba ya muy cerca del inglés iniciando sobre éste último un fuego rápido con el fin de aniquilarlo, pero Grenville ordenó repeler el ataque disparando con sus cañones, pedazos de cadena del ancla, que al caer sobre la cubierta del «San Felipe», donde se encontraban formados los soldados españoles aguardando el momento oportuno para el abordaje, causaron la muerte y el pánico entre éstos.

Los cañones del «Revenge» no cesaban de hacer fuego dañando el casco del «San Felipe» por lo que el almirante español sorprendido de tan inesperado resultado optó por abrirse del costado del buque que pretendía tomar.

En este intervalo se produjo un hermoso acontecimiento. Fué la aparición en el teatro de la lucha de un pequeño buque inglés el «George Noble« que maniobrando hábilmente se colocó al costado del «Revenge». El comandante del pequeño buque en un gesto de nobleza y de valor propone a Grenville que se traslade al «George» y que le permita tomar el comando del «Revenge».

Richard Grenville agradece el ofrecimiento, negándose a abandonar su buque y dándole la orden de que se retire del combate. Los españoles decidieron acabar pronto con el buque inglés, y con tal fin se turnaban en el ataque grupos de navíos españoles defendiéndose el «Revenge» valerosamente; hasta el anochecer, cuando ya todos los buques enemigos habían pasado por la rueda de fuego que habían trazado alrededor de él.

Grenville herido gravemente, la tripulación diezmada en su casi totalidad, y agotada la pólvora hicieron que el comandante diera la orden de hundir el buque, no sin antes haber rechazado enérgicamente las sugerencias de rendición que alguien le hizo.

Al fin el buque fué abordado y Grenville casi agónico pretendió defenderse siendo capturado y conducido al buque insignia español donde murió.

Después de hacerle ligeras reparaciones al «Revenge», los españoles se hicieron a la mar remolcándolo como un valioso trofeo; pero los elementos de Neptuno se confabularon en contra de España, desencadenándose violenta tormenta que produjo el desastre de 29 navíos españoles que sumados a los cuatro que hundió Grenville durante el combate, hicieron un total de 33, los buques que costó a la Real Armada Española, la captura del «Revenge».

¿SABE UD. QUE ES?

PAPASO..... REPRESENTACION VEGETAL DE UNA BARBARIDAD GRAMATICAL.

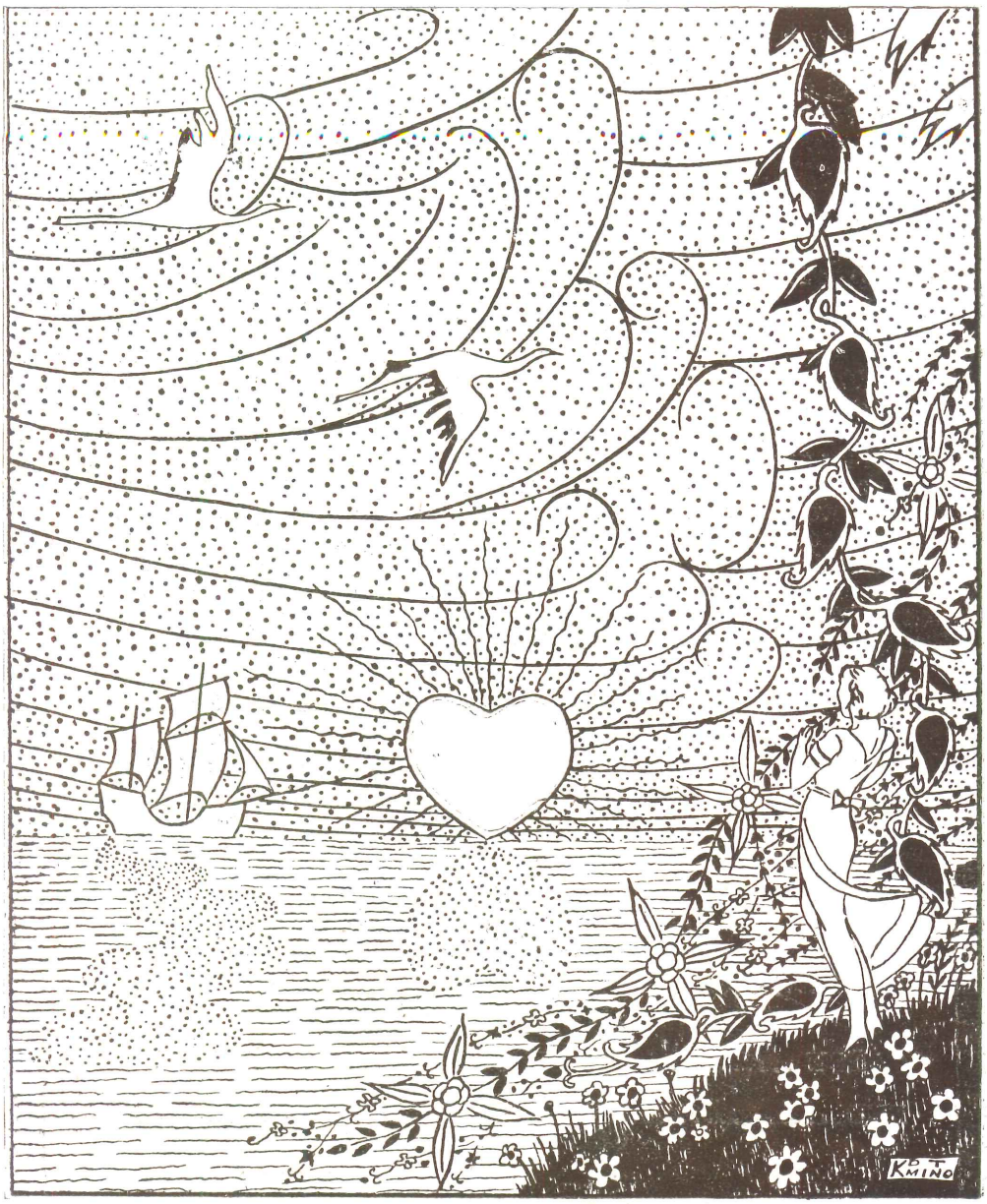
180° ..... EXPRESION GEOMETRICA DE UNA EQUIVOCACION.

CAÑON ..... UN HUECO FORRADO DE ACERO.

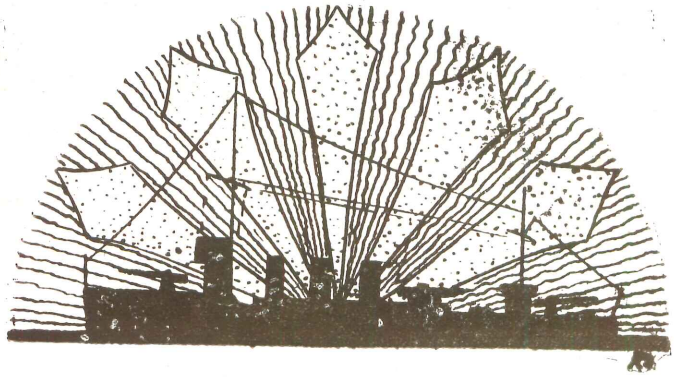
RED..... UNA SERIE DE HUECOS AMARRADOS CON PITA.

E. S. R.

En los seis años de estudios, los cornetas tocan aproximadamente 22.000 veces «llamada de cadetes».



Aves de Paso



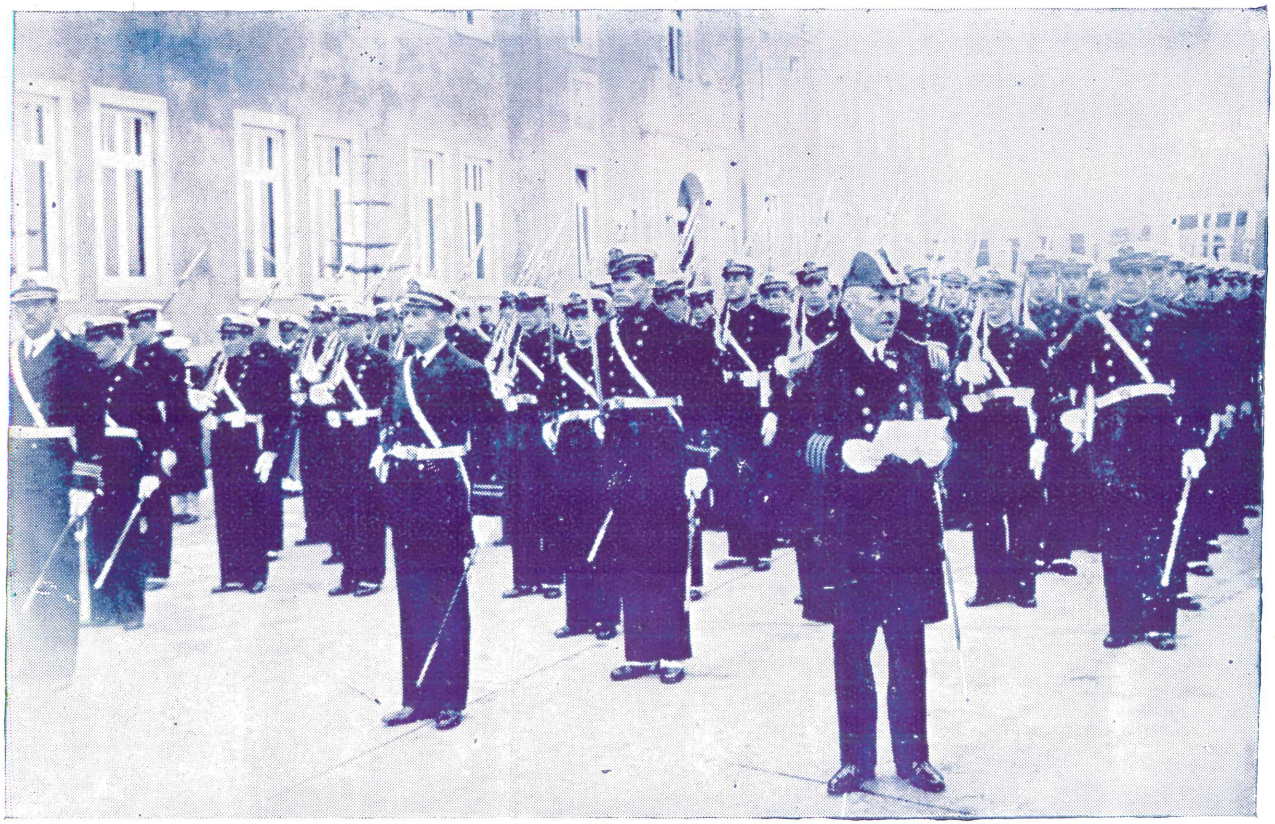
Hojas de Bitácora

El barco sigue su ruta ya trazada
con rumbo Norte y tripulación completa
Los días van y vienen como siempre
Pero al Orto de una mañana siguiente
Qué sucede? : El barco sigue
Sigue navegando.
¿Cuál será mi posición?
Observación a ocho horas
Horizonte claro
Sol fulgente
Tres alturas del astro rey son suficientes,
Qué bello panorama
Son las doce;
Calculo meridiana
Y al recibir mi guardia
Voy al puente
Rumbo del compás 312°
MAR: tranquila
Estado: Uno
Dirección: Sur
Viento:
Fuerza: Uno
Dirección: Oeste
NUBES: las
Superiores todas cubiertas;
Inferiores: Stratu-Cúmulus
TIEMPO: bueno

BAROMETRO Y PSICOMETRO

Normales
Millas de visibilidad son tantas
Pues: al Norte-Sur-Este u Oeste
El panorama es marino
Cielo
Vientos
Nubes
Mar, son mis testigos
Y al pensar que llegando
A tierra firme
No será igual la vida
Quizá cruel, tal vez dulce
Sin o con amigos
No me importa
Lo que quiero es viajar
Conocer todos los mares
Y sus cielos, sus ciudades
Quizá nuevas, quizá viejas
De otras nuevas esperanzas
De sus ritmos y alegrías
Y al regresar al país querido
Sólo allí puedo encontrar
El cariño y comprensión
De una hermana:
El recuerdo: de una novia
Y sobre todo,
El amor de una madre.
Y hasta aquí sólo he querido
Escribir
Mi Diario de Bitácora
Pero el barco siempre sigue
Su ruta ya trazada
Rumbo al Norte con tripulación completa.

ROGO.



El Director de la Escuela Naval del Perú, Capitán de Navío Dn. Alejandro G. Vinces, dando lectura a su discurso en la ceremonia de descubrir el busto del Tnte. 1°. Manuel A. Clavero



Los Aspirantes a Cadetes Navales desfilando ante el Sr. Presidente de la Republica en la Parada Militar del 28 de Julio

Los Nómades del Mar

El descubrimiento de América, que trastornó el mundo e inició una nueva era de cultura y progreso en la historia, trajo, entre sus múltiples consecuencias, la aparición de innumerables marinos errantes que, cegados por la codicia unos y por el afán de servir a su patria, otros, asaltaban buques y atacaban puertos indefensos con el objeto de saquearlos.

Nuestras extensas costas se vieron también, repetidas veces, amenazadas por esos peligrosos visitantes.

Algunas de estas expediciones tuvieron éxito, otras no pasaron de ser «una falsa alarma». En varias ocasiones se hizo lo posible por repelerlas, se organizaron escuadras con el objeto de combatirlas y castigar a sus jefes, pero no todas estas tentativas tuvieron el éxito que se deseaba.

Estos navegantes nómades, no siempre eran unos vulgares salteadores de barcos y puertos, pues sus viajes se vieron con frecuencia matizados de románticas aventuras, viajes fantásticos, descubrimientos importantes, que daban a la vida de estos hombres, caracteres de semidioses, verdaderos caballeros del mar, hijos mimados del amor y la fortuna.

Para ellos no existía el «Non plus ultra» de los griegos, pues si el Mediterráneo encerraba el límite de las aspiraciones de estos últimos, en cambio no existían límites, ni obstáculos que detuvieran, a los navegantes del siglo XVII, en sus arriegados viajes. Pasaban dos y tres veces por el peligroso estrecho de Magallanes y doblaban con mucha frecuencia, el temible cabo de las Tormentas.

Y solo con el objeto de obtener riquezas inmensas, que, aquiridas con el peligro de sus vidas y realizando cada vez hazañas más grandiosas, eran luego derrochadas en un momento en brazos del amor y del placer.

Los tesoros no tenían gran valor para ellos, daban cien perlas, por el amor de una mujer. Los diamantes más hermosos y dignos de ser engastados en una corona, valían menos que los ojos de su dama. Aceptaban tratos desventajosos en asuntos de negocios, pero ¡ay! del que se atreviera tan solo mirar a su dama.

Estando en boga en todos los salones, la más refinada etiqueta y cortesía, estos «Quijotes» del mar, empleaban las mismas delicadas costumbres, en su contacto con las damas, halladas en los buques asaltados, que las de aquella sociedad. Eran capaces de devolver la libertad a los presos y de entregar todo lo robado a cambio de una mirada de angustia y de súplica de alguna bella princesa.

Estos eran los verdaderos piratas y corsarios, los que realizaban todos sus actos, con la nobleza digna de un caballero de leyenda.

No nos referimos a esos rufianes salteadores del mar, que no perdonaban en su incontrolada codicia, ni la invalidez del anciano, ni la debilidad del niño y de la mujer.

Esos hombres no son dignos de llevar el honroso título de marinos, solo merecían ser colgados de la verga más alta de su barco, porque, como dicen los latinos: «Mare non volum stultum», «el mar no quiere cobardes», el mar quiere hombres valientes y nobles de corazón».

¿Pero son todos ladrones? Aún siéndolo, ¿no ofrecen ninguna variedad de matices que permitan clasificarlos?

Dos fueron las causas principales que decidieron la existencia de estos hombres y que contribuyeron a que se les dividiera en dos categorías.

Según «March», la emulación producida en las naciones europeas por los descubrimientos con que Colón había favorecido a España y que ratificados con la bula de Alejandro VI regaló a este país mundos y mares con excesivo desprendimiento, fué aumentando más y más.

Y esa bula hace a los Españoles, suponerse dueños, no solo de América sino de los mares que median entre el meridiano de fierro y la costa oriental de Asia; una inmensidad; los ensorbebece, los hace intransigentes; pero esa soberbia, esa intransigencia, sublevan al resto de Europa y al calor de sus celos rencorosos viven los bravíos guerrilleros del océano.

Al referirse un rey de Francia a este soberbio regalo hecho a España y Portugal, decia: «Me gustaría ver el testamento en que el Padre Adán dividió entre los dos el mundo, sin dejarme a mí un pedazo de terreno».

Por lo demás, las guerras de España contra Francia e Inglaterra, fueron también las causas generadoras del «corso», que consistía en expediciones de uno o más navíos al mando de un marino, que, llevando patente de su gobierno para efectuar la piratería, enarbolaba el pabellón de su patria, salvando así cualquier responsabilidad personal. Estos jefes eran llamados «corsarios»; hubo, franceses, ingleses y holandeses.

Empero, del «corso», brotó inmediatamente el vandalaje marítimo y apareció una nueva categoría de atrevidos salteadores, los «piratas» y los «filibusteros« audaces patrones de barcos que, incitados por la codicia y animados por el éxito de los corsarios, se apresuraban a imitarlos, pero ya no por cuenta de un gobierno, sino por la suya propia, no teniendo más patria que su navío, ni pabellón, que la simbólica bandera negra de la piratería. No poseían leyes ni jefes ni otra autoridad que el mosquete o el machete.

Quince o veinte se juntan y convienen en hacer un cruce. Entonces eligen jefe, compran en común o fabrican una embarcación, la arman, y se lanzan a la ventura.

Después de conseguida la presa, el reparto no ofrece dudas: al jefe la mejor parte y a los demás todo por igual.

En estos contratos se preveía hasta los daños corporales que podían sufrirse: la pérdida de un ojo, se compensaba en el reparto con cien escudos o un esclavo.

Entre los piratas, todo era común, inclusive la mujer y los hijos, excepto el criado que era heredado.

La libertad absoluta de que gozaban y el continuo ejercicio del valor, era para ellos poderoso estímulo; no conocían jueces ni sacerdotes; si alguno era insultado, éste mataba al ofensor y le avisaba a sus compañeres, que examinaran los hechos. Si se había hecho justicia realmente, se daba sepultura al cadáver y el lance al olvido; pero si la dirección de la herida, que causó la muerte, daba margen a sospechas de alevosía, después de cumplir con el muerto, se ataba al matador al tronco de un árbol y se le destrozaba el cráneo con un disparo.

Los piratas obrando sin control y exponiendo sus intereses, sin esperanza de recompensa ninguna, perseguidos por todas las naciones, se dedicaban al vandalaje, la mayoría de las veces en forma cruel y despiadada, sin compasión alguna.

Pero no debemos creer que tal era su característica; habían muchos que demostraban más caballerosidad y humanidad que algunos de los mismos corsarios, que a pesar de ser hombres cultos y de cierta estirpe, se portaban peor que el más vulgar bucanero.

Nuestras costas fueron visitadas por varios corsarios y piratas en diferentes oportunidades, causando muchos daños y desgracias; pero también su presencia en algunas ocasiones se vió rodeada de un carácter romántico y original.

Prescritas las reales ordenanzas españolas, organizado el tráfico marítimo, desde España hasta las Indias Occidentales, el gobierno español no tomó la precaución, hasta mucho después, de convoyar las naves, puesto que el paso único al mar del Sur, el Istmo, estaba resguardado por las au-

toridades de Tierra—Firme y el otro, el Estrecho de Magallanes, se declaraba tácitamente intransitable.

El mar del Sur, gozaba pues de la augusta serenidad de un vasto santuario que nadie, sin permiso del Rey, se atrevería a profanar.

SIR FRANCISCO DRAKE vino a desvanecer esa candorosa ilusión. Ilustre hijo de sus obras, debió el ser a pobres campesinos. Nació en 1540 sobre la cala de un navío.

Después de una serie de peripecias y de haberse iniciado como marino y como salteador de barcos en las costas de las Antillas, hace propósito de invadir el mar del Sur, para lo que procura ser presentado a la Reina Victoria que lo apoya en sus proyectos de hostilizar las colonias españolas.

Drake obtiene cuanto necesita y arma cinco buques: Hind, Isabel, Swan, Maingold y Cristoval.

Sale de Plymouth en Diciembre de 1577, recorre las costas del Africa y toma varios buques españoles. En Abril llega a las costas del Brasil y por el paralelo 33° S, encuentra tres buques portugueses a los que asalta y hunde.

Al llegar a las costas Patagónicas, Drake pierde tres naves, sin duda sobre arrecifes o sobre bancos en los cuales fondearon sin tener en cuenta las grandes mareas del Estrecho.

Después de un penoso trayecto, logra entrar en el ansiado mar del Sur, se dirige hacia el Norte y en Valparaíso es donde hace su primera presa en el Pacífico. Dirígese luego a Arica, puerto en el cual toma dos buques con mercaderías valiosas.

Hecha esta caza, Drake procura llegar al Callao. Una docena de buques habían fondeado en la mansa bahía. Drake lanzó contra ellos su flota, los registró prolijamente, cortó los cables abandonándolos a la deriva y apresó uno con oro destinado a Panamá. Sabedor el inglés que habían naves en viaje con caudales, no demora su estadía en el Callao y sigue viaje al norte.

En Paita le ratifican estas noticias y a la altura de San Francisco toma el navío Sacafuego con más de un millón de libras en oro.

Drake continúa navegando hacia el Norte, hasta los 43°. de lat. N. El frío le obliga a regresar, se desvía hacia el W., dobla el cabo de Buena Esperanza y el 3 de Noviembre de 1580, lanza sus anclas en Plymouth, dando así fin, a la segunda vuelta al mundo.

La Reina le recompensó, nombrándolo vicealmirante e incorporándolo a la nobleza. En 1588 salió al mando de una escuadra que bombardeó el puerto de Cádiz. En 1595, se hizo a la mar con 25 navíos y, después de haber incendiado las posesiones españolas de Santa Marta, Ranchería, Nombre de Dios y Río de la Hacha, murió en Puerto Bello, de una fiebre causada por la pena de haber sido derrotado en Puerto Rico y Panamá.

Si es fácil buscar en otras naciones de aquel tiempo, marinos notables como Colón, Vasco de Gama, Magallanes y Elcano, también Drake fué sin duda el más grande y primer hombre de mar inglés, el que con más tenacidad persigue, a beneficio de su patria, los impalpables horizontes del océano siempre fugitivos delante de quien los busca, asegurándole en ese Océano la preponderancia que todavía conserva. Drake no es un descubridor, es antes que eso un batallador audáz e infatigable, pero que poseía todos los conocimientos marítimos de su tiempo, que tenía intuiciones rayanas en la adivinación; lo prueban el afán con que buscaba el paso del Norte, (de Davis) su viaje al rededor del globo, fué sin accidentes y tuvo más de una docena de felices travesías en el Atlántico.

°°°

SIR TOMAS CAVENDISH, fué el jefe de la segunda expedición inglesa que invadió el Pacífico, penetrando por el estrecho de Magallanes.

Hijo mayor de una familia inglesa privilegiada, había disipado muy pronto su patrimonio, lanzándose en los azares de la vida del mar para rehacerlo.

La expedición de Cavendish, se organizó en Plymouth en 1587 y se componía de tres naves. Ayudado por los derroteros que le proporcionó Drake,

la pequeña flota, pudo llegar sin novedad al Estrecho. Fué Cavendich, quien encontró los restos de la colonia de Sarmiento Gamboa. Al saltar a tierra en la bahía de Filippopolis, encontró un cuadro aterrador: casas abandonadas y dentro de ellas, cadáveres desnudos e insepultos; los cañones oxidados e inútiles; por todas partes la ruina y la desolación. De los 300 hombres que formaban la colonia, sólo uno sobrevívía, al aparecer Cavendish. Este se llamaba Tomás Hernández, que contó con lujo de detalles, las calamidades que asolaron la colonia. Fué conducido por Cavendish hasta Londres y devuelto por él mismo a España.

Cavendish dió a Filippopolis la denominación de puerto Famine (hombre) que aún conserva.

Después de renovar su aguada y surtirse de leña, Cavendish, recogió los cañones abandonados y siguió viaje hacia el Norte.

Una vez en costas habitadas, anegó las de Chile, principiando por Valparaíso. Embistió después a Arica, en cuya playa desguarnecida, había gran cantidad de barras de plata. Pero sufrió una mistificación que lo ridiculiza a la vez que realza la patriótica serenidad de sus varoniles autoras. «Las valerosas ariqueñas», dice la crónica convirtiendo las tocas en banderas y las cañas en lanzas, hicieron frecuentes reseñas y con esa ostentación, lograron ahuyentarlo.

A la altura del Callao, delante de cuyo puerto pasó de largo, hizo presa de un buque, continuando su viaje a la isla Puná, con el objeto de reparar ahí las averías de sus naves. Salió enseguida al Norte, se dió tiempo para tomar víveres frescos en Esmeralda. Visitó luego Acapulco, en dode embistió a un galeón, al que rindió después de reñido combate. Hecha esta presa, dió Cavendisch la vuelta al poniente y haciendo escala en las islas de Ladrones, Filipinas y Java siguió en demanda de Buena Esperanza, cabo que dobló, recalando en Plymouth en setiembre de 1588.

Era tan grande el botín que Cavendish había traído consigo, que hasta el último marinero de la tripulación iba vestido de seda; las velas de su nave (pues durante su viaje se habían perdido dos de las tres que llevaba) eran ahora de damasco y el palo mayor estaba enchapado de oro.

Cavendish, a quien la reina en persona armó caballero, gastó en tres años las inmensas riquezas adquiridas.

Animado con el éxito del primer viaje emprendió otro, en 1591, pero murió en la travesía, frente a las costas del Brasil.

RICARDO HAWKINS, uno de los capitanes que más se distinguió en el combate con la Armada Invencible; organizó a su costa, en Plymouth en 1593, una división de 4 naves.

Se manifestaba gran esperanza de hacer en este viaje, un estudio hidrográfico de los lugares que la escuadrilla se proponía visitar, situándolos con sus latitudes y longitudes, configuración de los puertos, costas y comodidades que podía ofrecer, así como aquellas de que carecían. La reina Isabel protegía la empresa. Hizo escala en Canarias. Madera y otros puertos del Brasil. En el trayecto apresaron un buque portugués, pero sacaron poco botín, y dos de sus naves desertaron.

A la altura del Plata, pierde una nave y se queda reducido a «The Danity» (la linda), con necesidad de buscar puerto seguro para repararlo.

Puesto otra vez sobre sus velas, avistó unas islas de las cuales se supuso descubridor y resultaron ser las Falkland. De estas islas navegó hacia el W. y penetró en el Estrecho; y sigue rumbo hacia Valparaíso, puerto en el cual, encuentra una embarcación de la que se apodera fácilmente. Sale luego y fondea en Juan Fernández, para aumentar su tripulación. A los 15 días, sale nuevamente de viaje y recala en la bahía de Paracas.

Pero ya el Virrey D. García Hurtado de Mendoza, tenía conocimiento de la presencia de Hawkins, en aguas peruanas, y se apresuró a organizar una escuadra, que confió a su cuñado D. Beltrán de Castro de la Cueva.

Dice una crónica que esta flota se encontró en Paracas con la nave de Haw-

kins, trabándose un combate recio que fué interrumpido por las sombras de la noche y la violencia del viento llamado «paraca».

La flota española tuvo que regresar al Callao con dos, de las cuatro naves que tenía, seriamente averiadas.

Vuelve a salir la flota y encuentra a Hawkins en la caleta de Atacama, trabándose feroz combate, que termina con la honrosa rendición del corsario inglés, que impone como condición, que él y sus compañeros sean tratados como prisioneros de guerra y nó como piratas. D. Beltrán, empeña su palabra de honor y tras muchos esfuerzos, consigue que el Consejo Supremo de Indias, no sólo ratifique su compromiso, sino que los prisioneros sean puestos en libertad y devueltos a España.

De regreso a Inglaterra, Hawkins, completamente arruinado, fué nombrado por la reina, miembro del «Consejo Privado».

°o°

Mandando el virrey, Marqués de Montesclaros, apareció en el Pacífico, el almirante holandés JORGE SPILBERG, al mando de siete naves con bandera holandesa (1615).

La armada vino de Rotterdam a Madera, siguió al Sur lanzándose, después, al poniente, hasta las costas del Brasil, fué luego hacia el sur, ganando al fin el Estrecho. A su entrada al Pacífico, naufragó una de sus naves, sin que ocurriera ninguna desgracia personal.

Una vez en el Pacífico, se dirigió, Spilberg, a Chiloé, donde hizo daños considerables. Estas hazañas llegaron rápidamente a oídos del virrey que organizó una escuadra de tres navíos La escuadra reconoció algunos puertos al sur del Callao, a donde regresó sin haber avistado piratas.

Obligada a salir otra vez, por orden del virrey, se encontraron con los holandeses a la altura de Cerro Azul. El combate se inició casi al anochecer, con brioso aturdimiento de un lado y entereza flemática del otro. La flota holandesa tenía un sólo jefe; la española dos.

La lucha fué muy reñida y resultaron hundidos dos de los buques españoles, siendo destrozados los demás.

Deshecho el obstáculo, Spilberg se presenta en el Callao y procede sin oposición a reparar los desperfectos de sus naves, en San Lorenzo. Permanecen en el puerto, 8 días antes de alejarse, cañonea la ciudad sin ser molestado por los buques españoles.

La presencia de Spilberg, en el Callao, fué causa de mortales angustias en Lima. En ella aparece en las calles la «virgen limeña», después Santa Rosa, exhortando a la oración a la multitud que le seguía.

Sin embargo, el marino holandés, no intentó saquear Lima. No quiso comprometer un lance decisivo, pues esperaba regresar después.

Siguió viaje al N. y fondeó en Paita, puerto que estando desprevenido para la defensa, no se opuso al desembarco. Spilberg, zarpó pocos días después llevándose a la hija de uno de los más ricos hacendados de la colonia.

Desde Paita se dirigió a las Filipinas y de allí tomó enfilación a Europa, llegando a su patria, rico y victorioso en Agosto de 1617.

°o°

JACOBO CLERK EL ERMITAÑO (L'HERMITE) fué un navegante holandés que salió de Amsterdam con doce naves en 1623.

La flota de L'Hermite, hizo la travesía rutinaria, pasó el Estrecho, hizo escala en Juan Fernández y en Mayo de 1624, lanzaba anclas en la Isla de San Lorenzo, frente al Callao.

Alarmado el Virrey tomó todas las medidas necesarias para la defensa, pero L'Hermite, no estuvo a la altura de la empresa que se le había confiado. No se descuidó de caer de improviso y aprovechar las primeras impresiones de alarma. Echó raíces en San Lorenzo, se limitó a enviar expediciones débiles, que eran fácilmente derrotadas Dirigió una flotilla a Guayaquil que fué también rechazada.

Sobreexitado Clerk, con tantas contrariedades, lanzó un brulote sobre el Callao, pero el viento y la corriente desviaron la dirección del brulote que fué a hacer explosión frente a Boca Negra.

El ruido de la explosión se sintió en Lima, pero no produjo daño alguno.

En Junio se avistaron en el Callao, maniobras de ceremonial fúnebre y tardó poco en averiguarse que el Almirante flamenco, había muerto de disentería y que sus restos, habían sido sepultados en la Isla de San Lorenzo. Dícese que junto con el cadáver, sus compañeros, enterraron el botín que le correspondía en el reparto de los tesoros adquiridos, durante el viaje.

Gen Huiger lo reemplazó en el mando de la flota y se apresuró a levantar el bloqueo, siguiendo viaje hacia el Norte y después de una serie de peripecias, llegó a Amsterdam dos años después.

El más audaz entre los piratas es ENRIQUE MORGAN, cuya vida entera es una sucesión de hechos bastante nutridos de acción para dar vida a las menos felices confecciones de la poesía.

Nacido en Gales, Morgan, en edad muy tierna, fué a Jamaica en servil condición y sufrió la esclavitud en las Barbadas.

El que debía ser azote de los hombres, moldeaba su corazón, macerándolo en el veneno corrosivo que se elabora, cuando se sufren los efectos de las cobardías crueles en que abundan los abusos de fuerza.

El niño huye de la esclavitud y se traslada a Jamaica. Por esa época, en esa isla, se acometían empresas comerciales, de corso y de distinto género, en las cuales encontraba el inmigrante, al llegar, ocupación que escoger. Morgan se vió también en la necesidad de elegir, y fuese o por elección suya o por imponérselo causas agenas a su voluntad los piratas lo seducen, lo arrastran a la vida de violencias, en que ellos se agitan, lo adiestran en los pormenores «del oficio» y a la vuelta de unos cuantos viajes el aprendiz quiere emanciparse, adquiere un bajel y encaramándose sobre el lomo del Océano, campea solo por sus respetos.

Morgan reune en su barco lo más selecto de la chusma filibustera y acomete las empresas más temerarias.

Saquea las costas del mar de las Antillas y regresa a Jamaica, cargado de valiosos despojos.

Poco después renueva sus expediciones y acomete a Porto–Bello, se posesiona de la ciudad y hace en ella terribles estragos. No quiso, sin embargo, retirarse, hasta que el gobernador le pagó cien mil escudos.

Tan buena suerte, atrajo a sus ya varios buques, gran número de piratas que se apresuraron a ponerse a sus órdenes, permitiéndole elevar a 15 el número de sus barcos y a 960 el de los filibusteros que los tripulaban.

Con esta fuerza, remonta el Chagres, hasta donde el río lo permite y luego sigue su marcha, por tierra, hasta llegar a los suburbios de Panamá, ciudad que la asedia.

Los sitiados acuden, como un remedio heróico, al recurso de soltar toros bravos, contra el campo que ocupaban los sitiadores; pero estos filibusteros de escuela, familiarizados con este género de caza, mataban, jugando, aquellos toros y muy alegremente se los comían asados.

Al cuarto día de asedio, Morgan, se apodera de la ciudad, la saquea y luego repasa el Istmo y vuelve a embarcarse con el botín, en sus naves.

La crónica atribuye a Morgan, una crueldad inútil, el incendio de la vieja Panamá, después de rendida. Sin embargo un testigo, casi presencial, el Obispo Antonio de León, levanta ese cargo formulado contra el pirata, asegurando con su autorizada palabra, que la vieja Panamá fué incendiada por sus mismos moradores, que creyeron ahuyentar de esa manera al enemigo y evitar el saqueo. Algo así como el incendio de Moscou.

El botín fué considerable: oro, plata, y perlas, pero, su distribución, originó grandes litigios entre la masa filibustera.

Morgan disgustado por los excesos a que los piratas se habían entregado en Panamá, de sus exigencias injustas e indisciplina incorregible, a su llegada

a Jamaica, decide separarse definitivamente de sus correlegionarios para no mezclarse más en este tráfico de violencias, al cual debe su fama.

En Jamaica se le hizo caballero, obtuvo el nombramiento de comisario del Almirantazgo y desplegó en adelante el más severo rigor contra los que, hasta su expedición a Panamá habían sido sus compañeros.

Al recibir noticia de los atropellos de Morgan, mandó, el virrey del Perú, Conde de Lemos, para auxiliar esta ciudad, una escuadra de 18 naves que se reforzó en Guayaquil, con 5 más.

Pero ésta, llegó, como siempre, fuera de tiempo al lugar de su destino.

La toma de Panamá y su ruina consiguiente es una de las más notables hazañas realizadas por los piratas.

Actualmente todos los que visitan Panamá, admiran aún las ruinas, que revelan la importancia de la ciudad primitiva.

°o°

Es preciso observar, no como una disculpa, sino como una justificación, las tropelías realizadas por estos nómades del mar en diferentes oportunidades, que, la exhibición de los ladrones del mar, mezclándose y codeándose con exploradores y con altos jefes de la marina de guerra, estaba explicada con la opinión de una autoridad incontestable en asuntos de historia. «En aquellos tiempos, la piratería no era más de honrosa que la caza.... Además el comercio, la geografía, la civilización y la libertad del Pacífico, les deben tanto a los piratas, que los vecinos de este océano, si se tratara de levantar un proceso contra los piratas, se tendrían que excusar de servir en ese proceso como jueces.

°o°

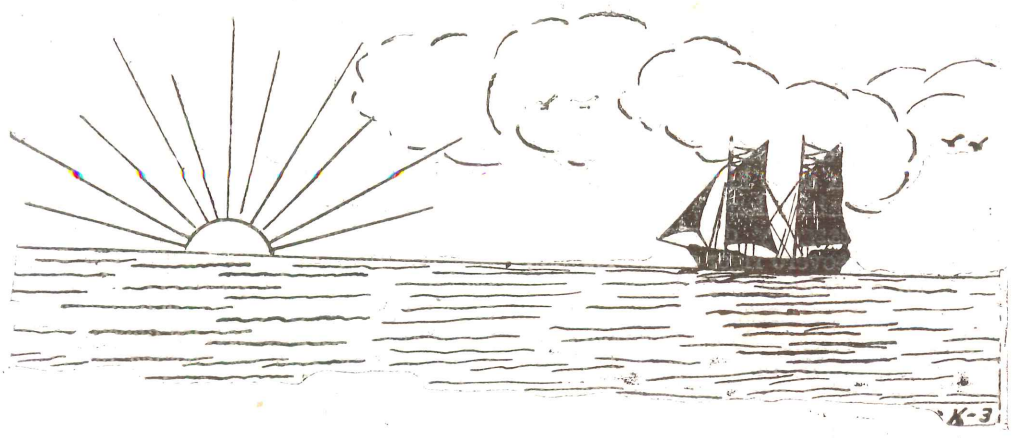
Hemos visto, pues, que los hechos expuestos, aunque faltos de detalle sin los cuales carecen de valor bibliográfico, ofrecen valiosos elementos a una Historia de la Marina del Virreynato, en la cual notamos una marcada influencia ejercida por los corsarios, los piratas, y los contrabandistas en la Historia de la Colonia.

CADETE P. PATRON.

EL INSTITUTO CARNEGIE

Durante muchos años, Mister Carnegie hacía personalmente los donativos destinados a la fundación de bibliotecas en diversos pueblos, pero como eso implicaba una labor muy ímproba, ideó crear una institución que se organizó en New York el 10 de Noviembre de 1911 y de la cual fué elegido presidente con el objeto de mantener un fondo de 25 millones de dólares y emplear los intereses y créditos del mismo en fomentar y difundir la educación del pueblo de los Estados Unidos por medio de auxilios y donativos a las escuelas técnicas, a los institutos de ciencias, a las bibliotecas, a la publicación de obras útiles, a premiar la virtud y el heroismo, etc.

Actualmente la Institución Carnegie es una de las mas conocidas de todas las de su estilo en el mundo; y continuamente envía poderosas y bien equipadas expediciones científicas a realizar estudios de importancia general.



Amanecer

Amanece
El Sol con sus rayos hiere
Las verdes aguas del mar
Y nos parece que quiere
Sus ondas atravesar.

La brisa llenando suave
De perfumes el ambiente
Trasmite el canto del ave
Del Oriente al Occidente.

Trina dulce la canora.
Y las nubes se disipan
Del despertar de la aurora
parece que participan

Mientras tanto en lontananza
Una vela se divisa
Que henchida y fugáz avanza
Impulsada por la brisa.

Las olas al deshacerse
Contra la afilada quilla
Van a morir dulcemente
En los riscos de la orilla.

Surca el mar la blanca vela
Al soplo suave del viento
Dejando plateada estela
En su alegre movimiento.

Con gracia que nada iguala
Navega el veloz barquito
Parece que el viento hala
Su vela hacia el infinito.

Valeroso cruza el mar
Con su casco nacarino
Llevando a su bordo audaz
Al viejo lobo marino.

Agua, Cielo, Sol y Tierra
En alianza magestuosa
En unión que nunca yerra
Forman aura primorosa.

Paisaje más bello alguno
Jamás se podrá encontrar
Que el dominio de Neptuno
Al despertar.

K. D. T.

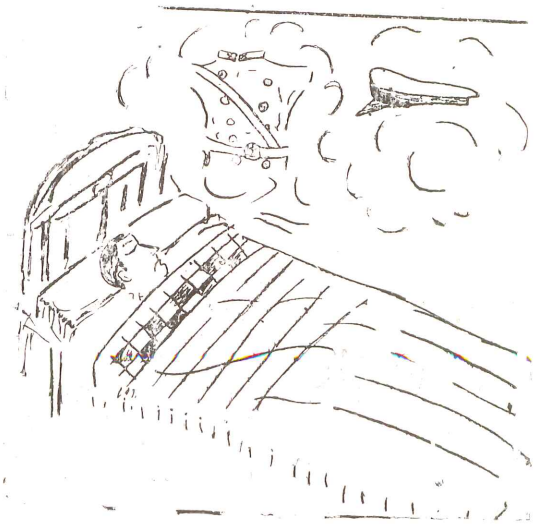
El primer Año de un Cadete.



1.—Orgulloso y alegre el candidato seleccionado es dado de alta como cadete. Admirable corte de vestido y gruesa maleta en la mano acompaña al novato cuando ingresa a la Escuela.



2.—Desproporcionado uniforme, impresión profunda producida por su nueva vida, cara de faena y divagación mental forman una personalidad peculiar en el cadete de primer año durante el mes de Abril. Todo le distrae, su curiosidad aumenta sobremanera, e indaga con insistencia sobre la rutina académica que se iniciará en el mes de Mayo.

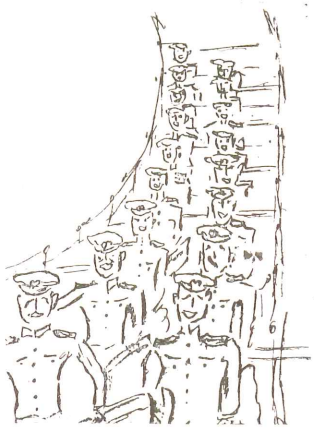


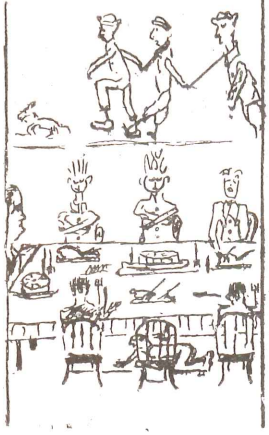
3.—Metódicos ejercicios y sucesivos baños acaban por fatigar la musculatura antirutinaria del novato que a la cama llegará rendido en la noche y donde sueña con salir a lucir el uniforme de cadete que él sabe despierta tantas simpatías.

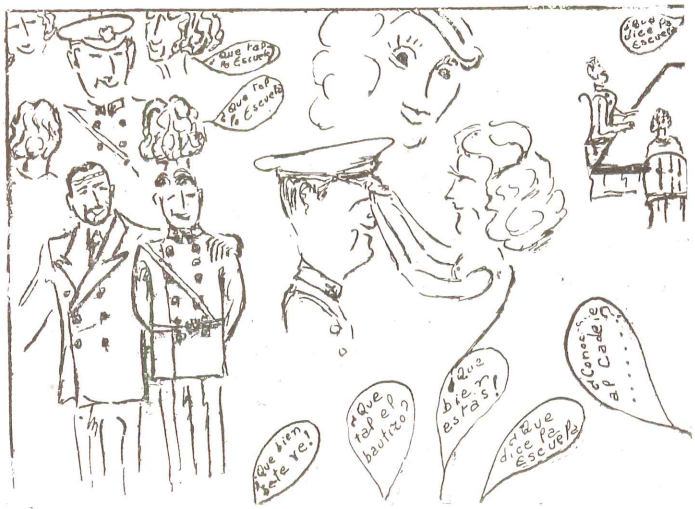


4.—Cuando ve aproximarse la llegada de los antiguos su sistema nervioso se altera. Prevee la comedia tradicional en la que él será el protagonista. A veces olvida su gorra y forma creyendo estar cubierto.

5.—Al fin aparecen en el escenario los antiguos. Cual bandada de alegre muchachada retornan al hogar profesional y celebran con gran alborozo mediante originales cuadros el advenimiento de los nuevos quienes son arrullados con suaves caricias y agazajados finamente con pastas y refrescos confeccionados por los viejos.







6.–Su primera salida es un suspiro. Amigos del barrio y familiares suyos lo rodean. Todos le preguntan ¿qué tal la Escuela. Le arreglan y le desmontan varias veces su indumentaria tratando de presentarlo mejor a la vista. El desea satisfacer la atención y curiosidad de todos pero también quiere salir para.....



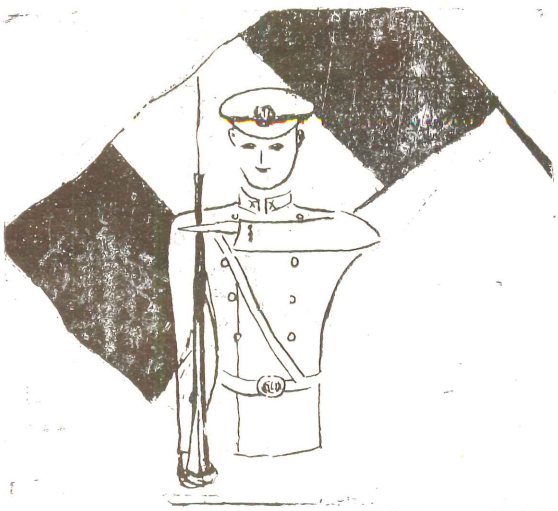
7.–Pasear arrogante y risueño con la chica de sus ensueños quien la acompañará orgullosa a la función cinematográfica del día.

8.—Los estudios distraerán su mente, los ejercicios conservarán su salud y fortalecerán su cuerpo, el casino, el cinema, las charlas con sus camaradas le harán agradable la semana, pero aún su carácter no está modelado, ni su espíritu arraigado a la vida naval.

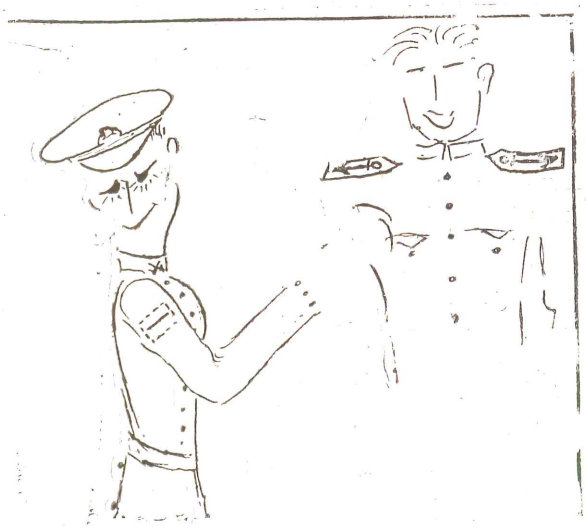




9.—La disciplina de la institución, la austeridad del medio en que vive, la rutina y luego las tardes hermosas y emocionantes del Stadium donde como atleta o en la barra defenderá con ardor el prestigio deportivo de la Escuela, producirán en él un cambio sicológico muy marcado. Se sentirá contento, su cariño institucional aumentará, a la vez que se despertará en él una gran ansiedad por ser cadete de segundo año.



10.-Su juramente ante Dios y la bandera le harán pensar que en su vida ha asumido una gran responsabilidad; ha jurado servir y defender al Perú siempre y donde fuere necesario.



11.—Terminados sus exámenes, colocará con rapidez el galón preciado que lo acredita como cadete naval del segundo año. A pesar de que el dorado se perderá en el azul del dollman, a él le parecerá haber adujado un cabo de oro en el brazo.



12.—Optimista, alegre, sano y satisfecho, se embarcará en la unidad de la escuadra donde efectuará su práctica anual y la cual le conducirá sobre la inmensidad azul del océano a puertos donde espera correr aventuras iguales a las que los viejos camaradas le contaron.

M. F. N. y C. P. C.

Continuará

El sueño de un Sketch

La frágil embarcación era arrastrada por el viento, las velas hechas girones azotaban los palos, apenas si podía mantener el gobierno cuando una ola encrespada de espuma saltó por la roda llevándome consigo y sumergiéndome luego, en las aguas del océano.

Pronto llegué al fondo. A pesar del velo verdoso de las profundidades del mar, distinguía perfectamente a mi alrededor; caminé hacia un bosque de esponjas cuando sentí que me tomaban del brazo; era una nereida rubia como las mujeres nórdicas. A una pregunta de ella, contesté que era un náufrago; entonces dijo que tenía que llevarme ante la reina Anfitritis. Seguimos por un camino de arena finísima, bordeado por una vegetación maravillosa y policroma, al fondo del cual distinguí una carpa de seda roja a cuya entrada montaban guardia dos enormes peces dorados con un tridente cada uno.

Fuí anunciado e introducido a la carpa real. La diosa Anfitritis hallábase recostada en un sofá, y quedé sorprendido de su belleza, pues era completamente distinta de lo que me había imaginado. Era de cuerpo pequeño pero bien formado y estilizado, en su rostro moreno brillaban dos ojos negros como diamantes enmarcados por cejas finamente dibujadas y de expresión interrogadora haciendo juego con una boca pequeña de un rojo subido.

¿Sois marino?.—Me preguntó.
Si Señora.
¿Qué hacéis en estos mares?
Me dedicaba a la búsqueda de perlas.

Entonces estáis condenado a muerte, salvo que tengáis el anillo que Neptuno dió a Ulises.

No Señora, no lo tengo ni he oído hablar de él, por lo cual ruego me cuente la historia de dicho anillo.

Anfitritis levantando un almohadón sacó un estuche y de él una sortija que colocó en mi mano diciéndome: He aqui su historia.

Júpiter, Dios del Olimpo, fundó una Escuela Náutica en la parte meridional de la isla Salamina, estando constituída por catorce la primera promoción, como indica el número platinado que véis en la mesa de la sortija. Entre ellos figuraban Neptuno, Céfiro, Glauco, Perseo, Océano, y otros cuyos nombres no recuerdo.

En aquella época era yo cortejada por Neptuno y Glauco. No sabiendo por cual decidirme, prometí mi corazón al que me hiciera el mejor reglado.

Largo tiempo tuve que esperar; cuando se graduaron, Glauco me regaló una esclava y Neptuno una sortija análoga a la de su promoción, fundida por Vulcano. Medité sobre estos regalos llegando a la conclusión de que el primero representaba la esclavitud y el segundo era el símbolo de unión y confraternidad que Neptuno tenía para con sus compañeros y lo extendía al regalarme dicha sortija por amor, hacia la mujer amada.

Neptuno entregó su sortija a Ulises para librarle de los peligros en su viaje de regreso a Grecia a reunirse con su mujer Penélope después de terminada la guerra de Troya. La sortija fué rodando entre los mortales, habiendo estado en poder de Marco Antonio hasta la víspera de la batalla de Accio, siendo regalada por éste a Cleopatra.

Al día siguiente, mientras las flotas de Agrippa y Marco Antonio disputábanse la victoria, la «serpiente del Nilo» huyó hacia Egipto, camino que siguió pocas horas después Marco Antonio, quién pagó con su vida el querer continuar estos amores tempestuosos.

Un siglo después, la sortija estuvo en manos de Olaff Tryg y durante la batalla de la isla de Svold fué vista por última vez por Einar el Arquero. La suerte de Olaff, después de su derrota es un misterio; unos creen que llegó a salvo a tierra y se refugió en uno de los fiords de la costa escandinava con la intención de volver a recuperar su reino; lo cierto es que no se le volvió a ver y solo muchos años después, el capitán Nemo, tuvo informes que la sortija se hallaba en el Polo Norte emprendiendo viaje a esas regiones en submarino. El final de esta aventura es también desconocido y hasta ahora Neptuno espera el mensajero que le entregue su sortija.

Ahora fijaos en la sortija añadió; la cadena del plato representa la vida rutinaria del marino. A un costado está el escudo de la Escuela con su Lema «MIHI CURA FUTURI» (NOSOTROS PREPARAMOS EL FUTURO) con dos sirenas que representan la vida alegre y llena de encantos de los jóvenes marinos. Al otro lado el escudo del año, un faro en el extremo de un arrecife alumbrando la ruta de un velero, enmarcado por dos hipocampos (Caballos marinos) que significa la energía de los marinos graduados; a ambos lados de la mesa están los años de entrada y salida de la promoción y alrededor del anillo, en relieve, las olas en representación del líquido elemento. Al centro del plato un brillante simboliza el Sol cuya luz guiará la nave de la promoción hacia la meta de sus esperanzas.

Y con una sonrisa de sus divinos labios terminó la narración.

Entonces me acerqué para colocar la sortija en uno de sus dedos. Ante esa mano de piel morena no pude contener la tentación y deposité en ella un fervoroso beso.....

Un golpe me despertó.

Medio soñoliento miré hacia la puerta y percibí la figura del Oficial de Guardia.

Despiértese. Me ordenó.

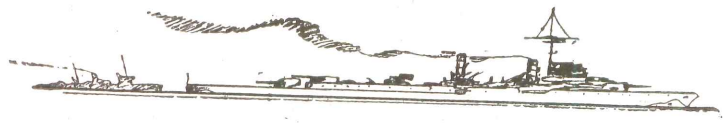
Malhumorado tomé un lápiz y en la cartulina que tenía en la carpeta hice el sketch de la sortija de nuestra promoción.

K.–3

Una muchacha ve a un Cadete

del modo siguiente:

1er. año.....	UN PASATIEMPO.
2°. año	OTRO PASATIEMPO.
3er. año	UNA CITA.... ES PELIGROSA.
4°. año	UN PROYECTO.
5°. año.....	COSA SERIA.
6°. año	23 libras peruanas y Mutualista.



Reportaje a León Donayre

Usted y todos nosotros, estaremos con toda seguridad, de mutuo acuerdo para declarar que el Maestro Sanitario de Segunda, León Donayre, es el personaje más popular éntre los cadetes navales. También estaremos de acuerdo para decir que Don León, como familiarmente le llamamos, se ha granjeado la sincera simpatía de todos cuantos le conocemos debido a que posee un carácter especial, reflejado muy particularmente en su interesante y amena conversación, cuya originalidad y colorido son característicos.

Además, su espíritu servicial y respeto por los superiores han hecho, de él un elemento imprescindible en el ambiente Institucional.

Con el fin de entrevistarlo nos dirigimos a la Enfermería donde encontramos a nuestro hombre ocupado en una de sus habituales tareas diarias: la de fabricar antigripales (entiéndase ANTI–TODO).

Le manifestamos nuestros deseo de hacerle una interview, a lo que accedió gustoso.

¿Cuál fué su primera idea cuando ingresó a la Armada?

«Fué de entusiasmo y de esperanza. «Entusiasmo por servir a mi Patria en «el mar como la sirvieron mis padres «y esperanza de contarme entre los «miembros de la gloriosa Armada del «Perú.

«Desde niño, amé el uniforme de los «marinos, portado por los míos con or«gullo, y amé a la Marina, porque ella «es la Dueña del mar y la gran fuerza «de la nacionalidad y los que pertene«cemos a ella debemos amarla entusias«tamente».

¿Qué concepto le merece la Revista de los Cadetes y que significado cree que tendrá para ellos?

«La Revista de los Cadetes era ne«cesaria; mediante ella podrán decir «de sus anhelos e inquietudes, de sus «sanos propósitos y de su elevados «ideales. Mediante ella, los escritores «en lactancia se plasmarán; los estu«diosos podrán fijar sus ideas y conoci«mientos; los alegres pondrán su en«tusiasmo al servicio de los demás».

«El significado que para los cadetes «tendrá será enorme. Los unirá inten«samente exaltando más aún el espíritu «de franca camaradería y permitiendo «la comunión de todos ellos en los pu«ros ideales de amor a la Patria y a la «Institución».

¿Qué anécdota notable de su vida puede contarnos?

«Aún perdura en mí la impresión que «me causó el naufragio de una embar«cación de salvataje que yo mandaba «en el banco de «El Camotal», hace «22 años, durante una de las bravezas «más fuertes habidas en el Callao en «estos últimos tiempos.

«Durante más de nueve horas perma«necimos, yo y los seis hombres de la «dotación, sobre los arrecifes. Fueron «horas de angustia y de peligro, pero «sobre todo, en esa oportunidad el res«peto y el cariño al superior fué man«tenido inquebrantablemente en el co«razón de aquellos bravos y abnegados «hombres, dignos exponentes de nues«tra marinería.

«Nunca podré olvidar la respuesta «de uno de aquellos marineros. Al con«siderar perdida toda esperanza de «salvación, los exhorté a esperar la «muerte con la dignidad del militar y «la fé del cristiano.

«Uno de ellos me respondió: Ponga«mos la bandera en cualquier sitio de «la embarcación desmantelada, y allí,

«bajo ella, si está de Dios morir mu-«ramos juntos.

«Estas palabras reconfortaron mi «espíritu, mostrándome al mismo tiem-«po cuanto se puede lograr de los hom-«bres cuando están unidos por los mis-mos principios humanitarios.

«Al fin fuimos salvados por las em-«barcaciones enviadas de los buques y «considero que esos fueron los momen-«tos más difíciles vividos por mí du-«rante los 24 años que sirvo a la Ma-«rina».

¿Cuál es su mayor afición?

«Cultivar las letras. Sentir la reac-«ción espiritual que significa identi-«ficarse desde mi modesto plano con el «talento genial de los grandes cerebros «que ha tenido la humanidad, cuyas «proyecciones luminosas alumbran el «horizonte infinito de nuestra Histo-«ria».

¿Qué conceptos le merece la Escuela Naval del Perú y en general, la sucesión de generaciones que usted ha visto pasar por sus aulas?

«Para ustedes las nobles y brillantes «tradiciones de la Escuela Naval del «Perú, la apreciación de los altos va-«lores que en el orden intelectual, moral «social ha brindado al País la Institu-«ción Naval, deberán ser un estímulo «constante que mantenga latentes los «sentimientos de admiración, impulsan-«dolos a seguir por el rumbo hasta hoy «trazado bajo el lema de la Escuela: «MIHI CURA FUTURI» (Yo pre-«paro el futuro)».

¿Cual ha sido el ideal de su vida?

«La respuesta es fácil, Hacer el bien. «Saber dar. Creo que la virtud supre-«ma de los hombres es ésta: Saber dar. «Cristo, la figura cumbre de todos los «tiempos, el forjador de la moral in-«conmovible sobre la que asienta la ci-«vilización actual y futura, supo dar. «Su figura es divina y eterna en el co-«razón de los hombres».

León Donayre, el viejo amigo de los cadetes, con su palabra sincera y grave responde a cada una de las preguntas que expresan el deseo nuestro por conocer su interesante sicología.

Después de agradecerle y cambiar algunas frases de hilaridad con él, nos despedimos, para luego escribir, la interview a LEON DONAYRE.

INTERCAMBIO DE GALLARDETES

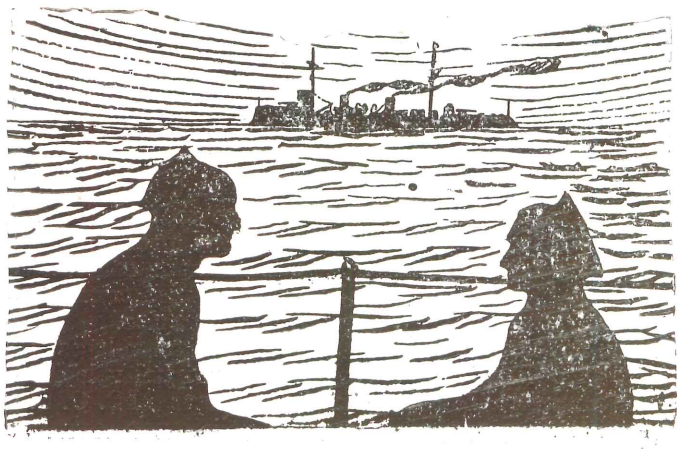
LOS CADETES DE LA ESCUELA MILITAR Y NAVAL DE VENEZUELA NOS HAN DEDICADO UN HERMOSO GALLARDETE DE SEDA, CON LOS COLORES DE LA PATRIA DEL LIBERTADOR DN. SIMON BOLIVAR.

IGUALMENTE NUESTROS CAMARADAS, LOS CADETES NAVALES CHILENOS, HAN TENIDO LA GENTILEZA DE ENVIARNOS EL DISTINTIVO DE SU INSTITUCION.

LOS CADETES DE LA ARMADA DEL PERU, APRECIAN EN SU ELEVADO SIGNIFICADO TAN PRECIADOS OBSEQUIOS QUE EMANAN DE LA JUVENTUD MILITAR DE LAS NACIONES DE CHILE Y VENEZUELA.

ESTOS GALLARDETES SERAN CONSERVADOS EN EL CASINO DE CADETES COMO PRUEBA DE SINCERA CONFRATERNIDAD.

EN LA FECHA, NOS HA SIDO MUY GRATO RETRIBUIR EL OBSEQUIO, ENVIANDO EL GALLARDETE OFICIAL DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU A LOS CADETES CHILENOS Y VENEZOLANOS.



Apuntes de Viaje

Indescriptible fué la alegría y entusiasmo con que acogimos la noticia de un viaje a la Zona del Canal. Ibamos a visitar Panamá la ciudad pintada por los cadetes antiguos que ya la conocían, como la Cote D'Azur del Pacífico.

Dejamos las aguas de nuestro viril puerto, y llenos de encargos, consejos y advertencias dadas por nuestras madres y sobretodo por las novias, que quizás con lágrimas nos dejaban partir, zarpamos en una tibia madrugada del mes de Enero de este año, a bordo de nuestro primer buque auxiliar al cual fuimos designados para iniciar nuestra etapa inaugural de actividad marítima. Tocamos en algunos puertos del litoral norte de nuestra República: Talara y Paita son nombres que quizás a muchos de nosotros nos trae el recuerdo de alguna correría; esas correrías que antes de zarpar habíamos prometido no emprenderlas. De nuevo el ruido del cabrestante, levando el ancla, nos anuncia la prosecución del viaje; la picota, la rasqueta, las guardias en máquinas y cubierta bajo el tropical Sol nos menguan los fervientes anhelos con que vamos a la alegre ciudad.

El paso de la línea ecuatorial y el bautizo, fueron notas que alteraron un poco la rutina a bordo. Haciendo recuerdos de esta fecha, vienen a nuestra memoria la figura del simpático Rotalde haciendo el papel de correo de Neptuno; el popular «Huevo» en el de Dios de los Mares; de Celi mostrando su pecosa espalda y luciendo el vestido que Anfitritis usa en estas solemnidades. El acto mas resaltante de esta ceremonia, fue la entrega de la condecoración con que la «Comandancia de Cadetes Embarcados» premió los esfuerzos y desvelos del Comandante del buque, haciéndolo «Caballero de la Orden de la Picota, Rasqueta y Azarcón».

Después de la faenas diarias, a la luz de la hermosa Luna tropical, reunidos en la popa de nuestra flamante nave, y al son de los rondines tocados por parte de los componentes del conjunto musical de los «Burros Flautistas» entonábamos canciones, añorando recuerdos; evocando unos la muchacha de Lima que con tanta pena dejaron, otros a la de Paita o Talara que con suspiros le juró su amor, y no faltó quien fiel al lema «en cada puerto un amor» no pensaba en las que había dejado en los tres lugares, y más bien le preocupaba la idea de que al re-

greso tendría que recordar a muchas otras más.

Al fin, una mañana Panamá se dejó contemplar llena de encantos y misterios para los que por primera vez íbamos a visitarla. Pronto atracó nuestro buque a uno de los muelles de Balboa y pocos instantes después la voz del instructor nos anunciaba que podíamos desembarcar, cosa que fué recibida con indescriptible júbilo.

Formando grupos saltamos a tierra, donde nos aguardaban numerosos taxis listos para el saqueo, pero la intuición y sobre todo el amor a nuestro bolsillo nos indujo a tomar una modesta «Chiva» (five cents) y tras un breve viajecito nos encontramos en el centro de la animada y bulliciosa ciudad.

No nos habían engañado los «cancheros» al decirnos que Panamá es la ciudad de la música y de la alegría; Cuando íbamos; el alegre Pirulí se dejaba sentir y el Tamborito y las Rumbas andaban bobas. Enseguida afrontamos el problema mas grave que era el de buscar amistades (sobre todo pertenecientes al bello sexo); muchacha que se avistaba era inmediatamente abordada por estos viejos lobos, los trucos para conseguir su amistad eran siempre los usados en todos los puertos «¿dónde queda el Banco?» ¿dónde queda la Calle Central? (no obstante estar en ella); «hága el favor de indicarme un sitio donde pueda tomar un refresco, y la gentil damita accedía a veces hasta a acompañarnos y finalmente resultaba la invitada de honor. Si tenía amigas iba en busca de ellas y al poco rato se podía ver a los cadetes acompañados de simpáticas muchachas bailando en los «Dancing Room» de la ciudad; «Atlas Garden», «El Rancho», etc., eran los lugares preferidos y en la noche después de un cariñoso «Shake–Hands» o a veces de un «Love–Kiss» nos recogíamos formalitos a trincar el «coy» y entregarnos a los brazos de Morfeo hasta el día siguiente.

Otros preferían irse a la Y. M. C. A. (haciendo alarde de temperancia) donde encontraban piscina, cinema, chocolate y a veces sonrisas y baile; dedicándose otros a escribir cartas a los que en otros lugares los recordaban.

Por fin nuestro buque entró en dique, todo el mundo trabaja a bordo, desde el comandante hasta el cocinero vestidos de faena y manchados de pintura desde la 06–30 hasta las 17–30, hora en que todos los que momentos antes estaban peor que fogoneros, se arreglan y lavan saliendo a la ciudad blancos y limpios como una patena a seguir sus fechorías.

Los días pasan veloces y los bolsillos se vacían con igual velocidad, y es aquí donde lanzamos el S. O. S. a nuestros hogares solicitando ayuda. ¿Llegarán a tiempo los auxilios?, es la pregunta inquietante que todos se hacen; y efectivamente de nuestros queridos hogares se apresurarán a socorrernos. Mientras tanto la Y. M. C. A. se veía mas concurrida, y en el «Rancho» y el «Atlas» los cadetes brillaban por su ausencia, y algunos tornábanse románticos dedicándose a pasear y conocer parques y avenidas haciéndose los nostálgicos; y otros, amantes de la soledad (no por que fuera su afición sino para que su compañero no se diera cuenta de su situción), se enclaustraban a bordo.

Veinte hermosos días y tres en apuros, fueron el saldo de nuestra permanencia en esa ciudad, al cabo de los cuales llegó la orden de zarpar hacia el Perú.

El día de la partida, a la hora fijada, 1900, empiezan a llegar al muelle automóviles repletos de personas que acuden a despedirnos. Cariñosamente departimos con ellas mientras a bordo se prepara el buque para salir a la mar. Los últimos momentos llegan, y entonces se suceden los regalos y promesas de los cadetes para las simpáticas panameñas; de ambas partes se notan caras melancólicas y se aviva la triste despedida, hasta que llega el instante en que las máquinas del buque empiezan a funcionar y éste ayudado por un remolcador se separa del muelle en medio de los vítores y pañuelos agitados, que nos dedican los que quedan.

Tristes por lo que dejamos y alegres por lo que vamos a encontrar en nues-

tros lares, ponemos proa al Sur, recalando en Talara, donde solo permanecemos horas a fin de llegar cuanto antes al Callao y festejar los carnavales ahí.

En Talara las amistades nos reciben con la misma fineza de antes y al salir del puerto petrolero rumbo al Callao, solo pensamos en llegar, para poder estrechar en nuestros brazos a los que esperan impacientes nuestro arribo.

Hermosas islas cubiertas de exhuberante vegetación vimos tanto en el viaje de ida como en el de regreso, pero nunca la árida isla de San Lorenzo se nos mostró más bella que la mañana en que nuestro buque entró a la bahía del primer puerto. Estabamos de regreso y nos parecía un sueño los cincuenta días transcurridos desde nuestra partida.

PALGACHO.

CONSEJOS A LOS CADETES DE 1er. AÑO

1.—*Si el mar está muy picado.....mejor quédate a bordo, pues es muy probable que tu integridad sufra serios perjuicios.*

2.—*Enamora mucho y no tengas miedo.....que a lo más estarás 4 o 5 días en puerto..... y.... «en cada puerto un amor», pero esto no lo digas.....«tú».....nunca la olvidarás.*

3.—*Consigue algún amigo natural del lugar, que será en todo momento una ayuda.*

4.—*Si una «girl» te pregunta (que es seguro) de que año eres,.....no pierdes nada con pasar de golpe a tercero..... y en cambio tus bonos ante ella subirán hasta el 100 por 100.*

5.—*Cuando escribas a la «legítima» de Lima, le dirás que te aburres terriblemente....., que los puertos son feos y sin ninguna distracción.....que nunca desembarcas.....etc.....etc.*

6.—*Para terminar te diré que en Balboa siempre irás a la «Y» a entretenerte al «graten»....y si tienes mucho filo y pocos «cents» .....no olvides que cerca del dique por «five cents» te llenarás de bananas.*

COPAS Y MUJERES SON LOS ESCOLLOS DONDE ENCALLAN LOS MARINOS MAS EXPERIMENTADOS.

Una Cruz por todos conocida

Casi al pie del mar, en la extremidad mas saliente de La Punta y sobre una peaña, hay erguida una cruz hecha de tosca madera.

A pesar de haber tratado de indagar la fecha exacta de su colocación en ese lugar, solo he podido saber que fué colocada sobre la playa y en un lugar cercano al que hoy ocupa, hace mas de cincuenta años debido a la iniciativa de un piadoso pescador llamado Fernando Cantes quien la construyó de su peculio ayudado con cantidades muy pequeñas erogadas en el gremio de pescadores.

Durante muchos años, esta cruz fué cuidada por un gran número de pescadores que sacándola en el mes de Abril la llevaban al Callao en religiosa peregrinación retornándola a su sitio el 3 de Mayo, después de celebrarle en la Inglesia Matriz del Callao, una solemne misa.

Para los humildes pescadores de esa época, la cruz a que me refiero, tenía un significado y un valor moral muy grande. Al pasar en sus botes frente a «La Punta Punta», haciéndose a la mar en su arriesgado propósito de conseguirse medios de vida practicando la industria de la pesca, ellos se descubrían reverentemente y rezaban sus oraciones encomendándose a Dios.

Cuanta piedad y cuanto de sublime encerraba aquel acto.

Con su devoción y su fé de creyentes, aquellos sencillos hombres elevaban su espíritu sobre lo material, encontrando tal vez en la espiritualidad religiosa, la satisfacción y la fortaleza de ánimo necesaria para realizar con éxito su penosa labor.

El año 1902 fué trasladada al sitio que hoy ocupa y colocada sobre una peaña por otro pescador apellidado Aguirre.

En este último lugar, la cruz acariciada suavemente por las brisas marinas vive día tras día una eterna vida.

La Punta ha dejado de ser el pedregal enorme que fue cuando recién la colocaron, rápidamente se cubre de construcciones de fino gusto transformandose en un elegante balneario.

Los edificios de la Escuela casi la rodean y por sus aulas, al correr de los años, se suceden las promociones de marinos que diariamente en el desarrollo de las actividades rutinarias contemplan aquella cruz, símbolo de la Fe y consuelo espiritual del católico devoto, que al mirarla, recordará la tragedia sublime del humilde nazareno inmolado en el Gólgota por su amor a la humanidad.

M. F. N.

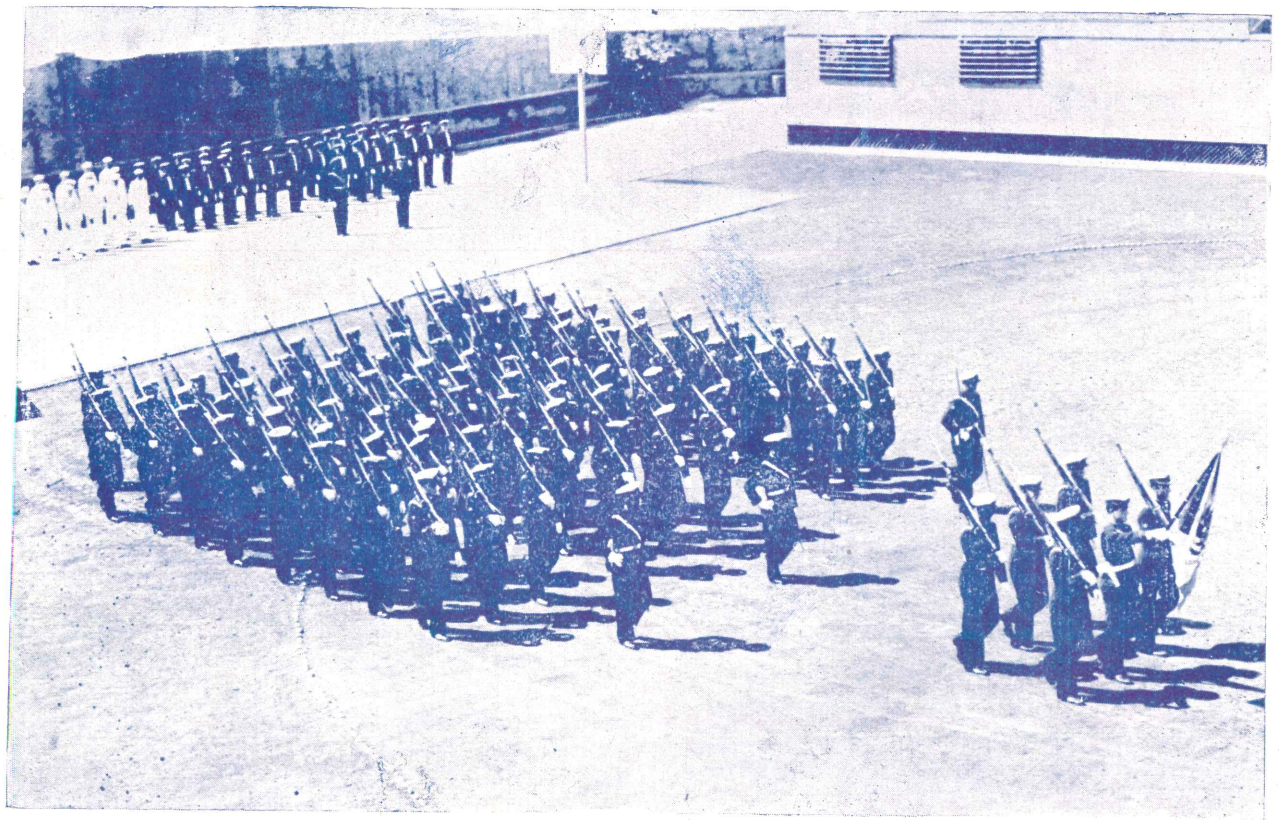
HISTORICAS

El primer buque que enarboló bandera peruana.—El año 1821 realizando un viaje del Callao al Norte, el buque realista Sacramento enarboló en Huacho la bandera nacional. Su tripulación sublevada, entregó este buque a los patriotas, en el Otoño de aquél año.

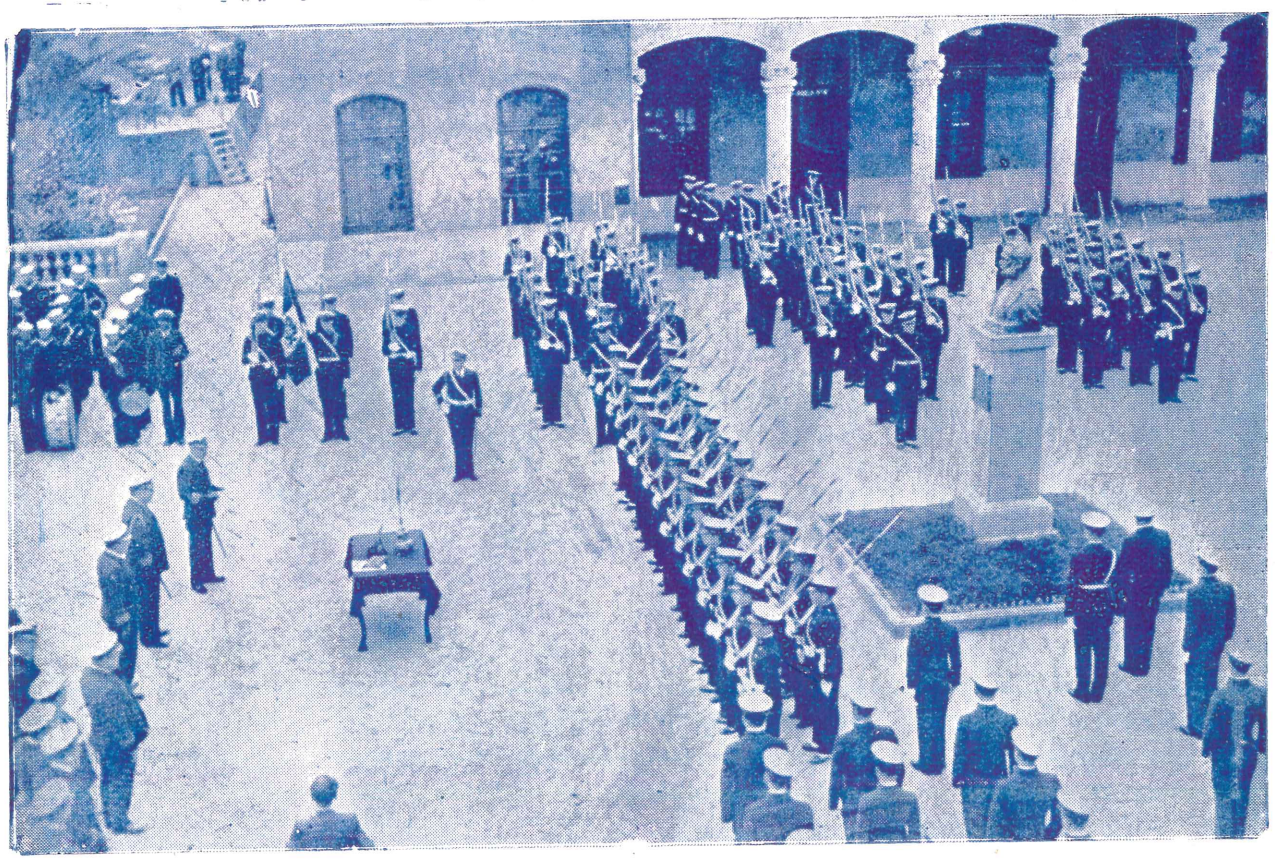
San Martín lo rebautizó con el nombre de Castelli y Cochrane lo llamaba el Yatch del Protector.

El primer buque escuela Sud-Americano fué la fragata peruana Amazonas.— En su viaje alrededor del mundo llevó diez y siete guardiamarinas estando comandada dicha fragata por el Capitán de Navío Dn. José Boterín.

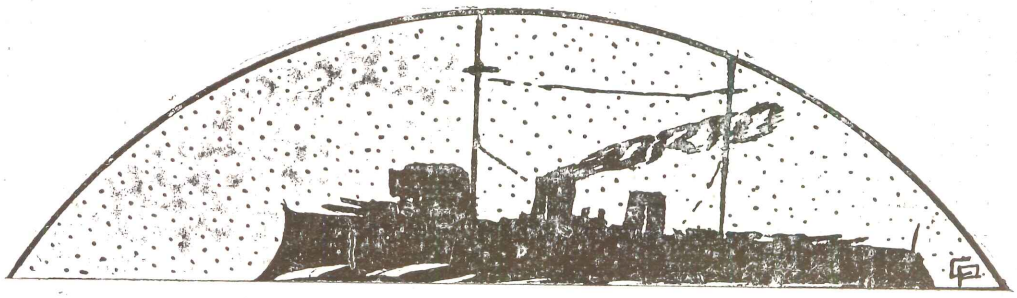
Navegaron 42000 millas en 308 días de mar y permanecieron en puerto 271 días.



La Compañía de Cadetes desfilando delante del Contralmirante Snyder U. S. N.



La fotografía que aquí reproducimos ha sido tomada en uno de los instantes mas significativos de la vida de un cadete. El Director de la Escuela Naval toma el juramento de fidelidad a la bandera a 25 nuevos cadetes en presencia del Jefe de Estado Mayor General de Marina, Plana Mayor y Compañía de Cadetes.—Por Dios y por la Patria, juran defender el honor de la bandera dónde y cuando fuere necesario.—Un crucifijo, una biblia, y el busto del héroe glorioso de Angamos, son testigos mudos de la imponente ceremonia.



Actividades del Año

FIESTA DEL CADETE.—La tradicional fiesta del cadete, cuya trascendencia y simpatía son grandes entre el elemento social de Lima, se realizó el 31 de Diciembre de 1935 en la explanada del edificio N°. 2.

Una numerosa concurrencia bailó animadamente a los acordes de una alegre y competente orquesta, alcanzando un éxito completo esta reunión social.

CRUCERO DE VERANO.—De acuerdo con el plan de instrucción anual para la práctica de los cadetes en la mar, embarcaron éstos, en las unidades de la escuadra pertenecientes a la División de Instrucción, realizando un viaje que duró tres meses. Durante este período la escuadra visitó Balboa y la casi totalidad de los puertos peruanos.

ARRIBO DE LA DIVISION NAVAL AMERICANA.—En el mes de Mayo arribó al Callao, la División Naval comandada por el contralmirante Snyder, en misión de buena voluntad.

Invitado especialmente por el Director de nuestra Escuela, el contralmirante visitó detenidamente el local del Primer Instituto Naval del Perú, presenciando el desfile de la Compañía de Cadetes y teniendo para el director jefes y oficiales palabras de elogio por la correcta presentación del plantel.

CAMPEONATOS ATLETICOS.—Muy animadas estuvieron las tardes atléticas del Stadium Nacional, tanto por el resultado halagador de las pruebas, como por el singular duelo de las «barras» de los Navales y Militares. La caballerosidad y entusiasmo se pusieron de manifiesto entre ambos rivales, celebrando el triunfo, tanto vencido como vencedor.

GIMKANA EN CONMEMORACION DE LA FIESTA DEL INDIO.—El 24 de Junio tuvo lugar en el campo de deportes de la Escuela una alegre fiesta en honor de los numerosos aborigenes que nos acompañan.

FIESTA VENECIANA. — Durante las fiestas del Centenario del Callao se realizó en la bahía una fiesta Veneciana. Los cadetes presentaron al concurso una embarcación que representaba la Carabela «Santa María» de Colón. Esta pequeña Carabela obtuvo el tercer puesto.

CAMPEONATO DE BASKET-BALL.—En el «*Campeonato Centenario*» organizado por la comisión del Callao, tomaron parte los equipos representativos de esta Escuela.

INAUGURACION DEL CASINO DE CADETES.—El día 4 de Octubre se inauguró oficialmente el nuevo casino de cadetes, apadrinando la ceremonia el Capitán de Navío Alejandro G. Vinces y la señora Herminia de Jiménez, esposa del Sub-Director. Realzó con su presencia, dicho acto, el Señor Ministro de Marina y Aviación, Capitán de Navío Dn. Héctor Mercado.

En esa oportunidad el cadete de primer año, Elio Quintero, que ocupa una vacante concedida por el gobierno peruano al de Venezuela, hizo entrega

de un gallardete con los colores de su patria, que los cadetes de la Escuela Militar y Naval de Venezuela dedicaban a sus camaradas peruanos, agradeciendo a nombre de éstos, el cadete Teniente Segundo Miguel Flórez.

En el Album del Casino, abierto en ese día, el Comandante Vinces dedicó las siguientes frases a los cadetes:

Que este casino lugar destinado para el esparcimiento de los Cadetes Navales durante las horas que se lo permite sus duras faends diarias, sea constantemente el lugar en donde ellos demuestren en cada instante sus elevadas dotes de cultura y camaradería. Son mis deseos cariñosos que formulo en el día de hoy en mi carácter de Director de la Escuela y Padrino del Casino.

VELADA ANUAL.—Un éxito completo alcanzó la velada organizada por los Cadetes en conmemoración del Combate de Angamos. Los diversos números del programa proporcionaron agradables momentos a la numerosa concurrencia que se encontraba en el TEATRO NAVAL siendo aplaudidos repetidas veces los Cadetes que tomaron parte en ella.

FIESTA A LOS GUARDIAMARINAS ARGENTINOS.—Con motivo de la visita de la Fragata Argentina «Presidente Sarmiento» al Perú, los cadetes peruanos agasajaron a sus camaradas los guardiamarinas argentinos con un TE DANZANT, que se desarrolló en un ambiente de franca camaradería y gran entusiasmo.

En esta oportunidad los guardiamarinas argentinos obsequiaron a los cadetes peruanos una fotografía de la vieja fragata, retribuyendo estos el obsequio con un gallardete de la Escuela Naval del Perú.

PARADA MILITAR.—Al pie del monumento al héroe de Angamos formó el Batallón Naval, rindiendo honores al señor Presidente de la República que asistió a la ceremonia patriótica ahí realizada.

GIMKANA EN LA ESCUELA.— Después de la formación se efectuó una gimkana en el campo de deportes tomando parte en ella los cadetes, aspirantes y marinería, resultando muy simpática dicha fiesta, tanto por la presencia de numerosas damas punteñas como por la originalidad de los que tomaron parte en ella.

CICLO DE CONFERENCIAS.—La Dirección de esta Escuela ha organizado un ciclo de conferencias culturales, habiéndose realizado en el casino de cadetes los conferencias sustentadas por los doctores Jorge Basadre y José Jiménez Borja.

VISITAS EFECTUADAS POR LOS CADETES.—Durante el mes de Octubre los cadetes acompañados de sus instructores han realizado visitas a la Central Hidroeléctrica de Chosica, a los talleres de la PANAGRA, Almacen Central de Aviación y Unidades de la Escuadra, con el fin de ampliar sus conocimientos teóricos.



NOSTALGIA

POR FALTA DE ESPACIO NO HA SIDO POSIBLE DAR CABIDA EN ESTE NUMERO A ALGUNAS COLABORACIONES. AGRADECEMOS A SUS AUTORES Y OFRECEMOS PUBLICARLAS EN EL PROXIMO NUMERO.

LA REDACCION.

El «Normandie» y el «Queen Mary»

Los constructores navales de las naciones europeas han dedicado todo su empeño a conquistar para sus respectivos países el trofeo de velocidad en el cruce del Atlántico Norte por vapores de pasajeros.

Mr. Herald K. Hares, donó la cinta azul, estableciendo que la copa debía ser adjudicada a aquél buque que cruzara el Alántico con el mas alto promedio de velocidad.

El primer record fué establecido el año 1862 y a continuación damos la lista de los demás records.

AÑOS	DIAS	HORAS	MIN.	BUQUE	NACION	Ton.
1862–(1)	9	00	00	Scotia	G. B.	3871
1869–(1)	8	00	00	City de Bruselas	G. B.	3081
1882–(1)	7	00	00	Alaska	G. B.	6400
1889–(1)	6	00	00	City of Paris	G. B.	10669
1894–(1)	5	08	00	Lucania	G. B.	12950
1897–(2)	6	00	00	Kaiser der Grosse	A.	14394
1903–(3)	5	12	00	Deutschland	A.	14349
1909–(1)	4	10	41	Mauretania	G. B.	30696
1924–(4)	5	01	49	Mauretania	G. B.	30696
1929–(3)	4	18	17	Bremen	A.	31656
1930–(3)	4	17	06	Europa	A.	49746
1933–(3)	4	16	48	Europa	A.	49742
1933–(5)	4	13	58	Rex	Italia	51069
1935–(3)	4	11	42	Normandie	F.	79000
1935–(3)	3	23	57	Queen Mary	G. B.	80737

Las cifras entre paréntisis al lado de la fecha indican: (1) De Queenstoun a Nueva York; (2) de Southampton a Nueva York; (3) de Cherburgo a Nueva York; (4) de Nueva York a Cherburgo; (5) de Gibraltar a Nueva York.

Actualmente la lucha por la cinta azul se ha entablado entre los colosos «Normandie» y «Queen Mary» de banderas francesa e inglesa respectivamente.

El tonelaje del «Normandie» es de 79820 tns., su eslora de 313 metros y su manga de 37 metros.

El tonelaje del «Queen Mary» es de 80773 tns., su eslora es de 311 metros y su manga 35 metros.

El «Normandie» llegó al faro de Ambrose, de Nueva York, el 3 de Junio de 1935, a los 4 días 11 horas y 42 minutos de su partida, batiendo con su promedio de 29.68 nudos desde Cherburgo, el record de velocidad a través del Atlántico detentado sucesivamente por Gran Bretaña, Alemania e Italia conquistando así la cinta azul para Francia.

En el viaje de regreso superó su propio record, haciendo la travesía en 4 días, 3 horas y 25 minutos, lo que dió un promedio de velocidad de 30.31 nudos.

En el mes de Julio del mismo año, el «Queen Mary» efectuó la travesía del Atlántico en 4 días 8 horas y 37 minutos, esdecir que obtuvo un promedio de velocidad de 29.61 nudos.

Por consiguiente el «Queen Mary» no pudo batir el record establecido por el Normandie.

Sin embargo, en su segundo viaje, el

«Queen Mary» batió el record del «Normandie», al llegar a las islas Scilly el 30 de Agosto, después de cruzar el Atlántico en viaje de regreso (2939 millas) en 3 días 23 horas 57 minutos, o sea a razón de 30.63 nudos en comparación con los 30.31 del «Normandie».

El «Normandie» puede transportar 950 pasajeros de primera y casi igual número en tercera y segunda clase.

El total de gente en el buque incluyendo la tripulación es de 4000 hombres.

Cuando el «Normandie» salió de Saint Nazaire, así como a su acceso al Havre, hubo necesidad de profundizar y ampliar los canales existentes para las dimensiones del buque.

Sus cuatro motores pueden imprimirle una velocidad de 30 a 31 nudos desarrollando cada motor una potencia igual a 40000 H. P.

El «Queen Mary» posee cuatro grupos de turbinas dispuestas en dos salas principales de máquinas.

Sus calderas son del tipo Yarrow de combustión a petróleo y en número de 24. Las salas de calderas son cuatro.

El «Queen Mary» pertenece a la Cunard White Star y fue construído en los astilleros de John Brown y Co. Ltda. en Clydebank.

Tales son a grandes rasgos las características principales de estos dos colosos del mar que se disputan la rapidez de travesía del Atlántico Norte.

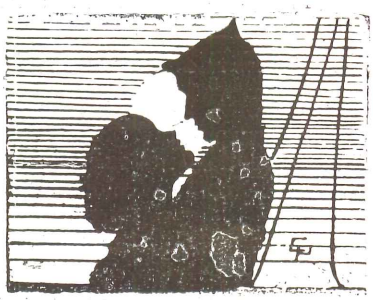
HISTORICA

El transporte Iquitos originalmente se llamaba Jarbach Castle, siendo utilizado por el gobierno británico durante la guerra del Sur de Africa para el trasporte de tropas. Después fué adquirido por Lord Fitzmillion, quien el año 1905 lo vendió al gobierno del Perú.

Con el nombre de Iquitos prestó servicios como transporte y de Escuela Naval durante 10 años pasando luego a la Compañía Peruana de Vapores.

Esta Compañía lo utilizó como buque mercante bautizándolo con el nombre de Amazonas.

Apantonado frente a la Escuela Naval, últimamente una braveza lo dejó al garete, siendo remolcado a la isla de San Lorenzo donde permanece en la actualidad.



DESPEDIDA

El Atletismo en la Escuela Naval del Perú

Una de las actividades de mas trascendencia en la vida de la Escuela, ha sido sin duda alguna el Atletismo.

Entre nosotros se practica a diario el sabio pensamiento de «Mens Sana in Corpore Sano» y es así como desde el año 1923 que se realiza el primer torneo oficial en que toma parte la Escuela Naval, surgen en la historia atlética de la misma los nombres de los hoy Oficiales de la Armada: Souza, Zevallos, Gálvez, Espinoza, Mosto, Soyer, Castillo, Valderrama y los malogrados Teniente Primero Miguel Mesía y Alférez Luis Otero; marineros; Clavijo, Chávez, Albarracín, Montero, y Serrot como los precursores y pioners de la cruzada deportiva en el Perú.

La Escuela Naval ha participado en el transcurso de doce años, en diesisiete campeonatos, de los cuales ganó catorce y perdió tres.

Cabe hacer incapié, al hecho de que en el Campeonato de Fiestas Patrias del año 1924, los atletas navales batieron doce records nacionales y el año 1935 obtienen el triunfo en el Campeonato «Teniente Mesía» sobre quince instituciones participantes.

El número de trofeos y copas ganadas por la Escuela pasa de sesenta.

El año 1929 en el Campeonato Latino Americano de Atletismo realizado en Lima, un atleta naval, el hoy Teniente Primero Pedro Gálvez, batió el record Sud-Americano de 400 metros con vallas.

Actualmente, los cadetes continúan con el mismo empeño de antes sus prácticas atléticas y puede decirse que la Institución que más ha contribuído a fomentar el Atletismo en el Perú ha sido la Marina, por intermedio de la Escuela Naval.



La alegre y bulliciosa "Barra" de la Escuela.

Los Entrenadores Americanos

La estadía en la Escuela de los entrenadores norteamericanos contratados por la Federación Peruana de Atletismo, va a redundar un gran beneficio a las actividades deportivas; no solo por las científicas enseñanzas que ellos dan a los cadetes atletas sino por el entusiasmo que se ha despertado por entrenar a las órdenes de ellos.

Mr. Ernest Newton Carter es entrenador de la Universidad de Santa Bárbara en el Sur de California y Mr. Oliver Corrie es su ayudante y entrenador especializado en pruebas de campo.

Por considerar muy interesante hacerles una interview, nos dirigimos a su departamento en el dormitorio de Cadetes.

Durante la conversación que tuvimos con ellos, nos manifestaron su excelente impresión acerca de la vida de los cadetes de la Escuela, comparándola con la que se lleva en las Universidades de E. E. U. U.

Mr. Carter nos trasmitió el saludo especial que el Comandante Charles Gordon Davy, enviaba por su intermedio a sus amigos del Perú, a la vez que sus fervientes deseos, de que el Perú obtuviera el triunfo en el Campeonato de Atletismo de Río de Janeiro.

A una pregunta nuestra acerca de la pista de Atletismo de la Escuela, nos dijeron que ellos aconsejaban sustituirla por otra de ceniza que tuviera un pie de espesor.

Ambos entrenadores participan de la misma idea acerca de las condiciones que debe reunir un sprinter. Para ellos es muy cierto aquello de «Los sprinters nacen y no se forman».

No pudimos obtener una opinión acerca del atleta naval que mas le hubiera impresionado. La respuesta la tendrán después que tomen parte en sus pruebas.

Una indicación para los que están entrenando nos dieron; ella es: que deben abstenerse de fumar porque lo contrario no solo es dañino a su salud sino que es contraproducente para el training que llevan.

Después de haberles quitado unos minutos de descanso, nos despedimos de los entrenadores cuya labor en pró del Atletismo tendrá que ser muy halagadora.

EL DEPORTE POR EL DEPORTE MISMO, SIEMPRE COMO UN MEDIO, NUNCA COMO UN FIN.

La ración diaria de frijoles de un cadete es de 100 gramos; en un año consume 36.500 grs. y en 6 años 219.000 grs.

Esa ración proporciona 340 calorías diarias, que hacen un total de 744.600 al final de los estudios. Energía capaz de desarrollar 315' 750.400 kilogrametros.

Tardes Atléticas

Si existe algo que un Cadete Naval no olvidará nunca serán las horas pasadas en el Estadio Nacional durante el desarrollo de los campeonatos atléticos en que ha intervenido la Escuela.

Expongo el caso general de un cadete sin especificar que este sea o no atleta, puesto que considero imposible que exista uno que no experimente las emociones ni las alegrías que nos han hecho vivir las tardes de Atletismo.

No quiero referirme al caso particular de un cadete que por su afición al deporte sienta estas emociones con mayor intensidad que algunos para los cuales el deporte les es indiferente a pesar de que tratándose de la participación de la Escuela ellos han demostrado y sentido el mismo interés y la misma emoción que aquellos, durante el desarrollo de las pruebas.

Si bien es cierto que a la Escuela siempre le ha sonreído la victoria y muchas veces holgadamente, en cambio en otras, el triunfo ha sido obtenido debido al optimismo y alto espíritu de lucha que han hecho de estas cualidades un acicate poderoso para conquistar el triunfo.

Como ejemplo, voy a exponer algo que nunca olvidaré, ya que fuí uno de los que lo experimenté; me refiero al Campeonato de Novicios del año 1934.

Aquella vez, el puntaje al comenzar la última etapa del Campeonato nos era adverso; el CAEM iba a la cabeza del torneo con 68 puntos y nosotros solo teníamos 52. El cálculo de probabilidades hecho en las aulas a base de futuros resultados optimistas nos inducía a desechar la idea de la derrota.

Cuando llegó el último día del Campeonato, la prueba que iba a decidir el triunfo o la derrota era la de 400 metros planos, prueba en la cual la Escuela tenía tres clasificados contra dos del C. S. I. Todo lo que puedo decir de aquellos momentos ya que era uno de los clasificados, es que nos dábamos perfecta cuenta de la responsabilidad que gravitaba sobre nuestra actuación, y con decisión y entusiasmo corrimos empujados a lo largo de la pista por los gritos de aliento que desde la barra nos enviaban los camaradas, consiguiendo los primeros puestos que aseguraron el triunfo final.

Nadie olvidará las postas de 4 × 400 y 4 × 100 ganadas en porfiada lucha al equipo de la Aviación en el Campeonato de Aspirantes de 1935.

El tiempo puesto en las eliminatorias por el equipo contendor, hacía que los pronósticos para la final les fueran favorables; sin embargo, sucedió lo contrario y las postas la ganamos imponiéndose la fuerza del espíritu sobre la fuerza material.

Ojalá continúe predominando en los atletas de mañana el mismo espíritu que caracterizó a los viejos atletas que lograron triunfos tan brillantes como los anteriormente anotados.

F. E. A.

LOS PREMIOS NOBEL

Al morir, en 1896 el químico sueco Alfredo B. Nobel inventor de la dinamita, dejó una fortuna de unos 45 millones de francos para la creación de un fondo cuyos intereses anuales han de repartirse en cinco partes iguales entre las personas que en mayor grado hayan contribuído al bien de la Humanidad, en los siguientes ramos: física, química, medicina o fisiología, literatura idealista, sociología y pacifismo.

Actividades Deportivas

El año deportivo de 1936 se inició con el Campeonato Juvenil de Atletismo en el que intervinieron los Aspirantes a Cadetes Navales. La Escuela ocupó en este Campeonato el cuarto lugar, habiendo conseguido el aspirante Cáceres los primeros puestos en los 100 metros planos, salto largo y 80 metros con vallas con tiempos y marcas records.

Pocas semanas después de comenzado el año académico, intervino la Escuela en el Campeonato de Tercera Categoría «Teniente Mesía». No obtuvo el primer puesto en este campeonato debido a la escasez de tiempo para una completa preparación del equipo, pero sirvió para dar a conocer nuevos elementos como Celi, Vegas y Casas M.

Fué este mismo equipo reforzado con los cadetes Woll, Taylor y Salaverry, el que representó a la Escuela en el Campeonato de Aspirantes. El equipo tenía ya el suficiente training y la solidez necesaria. Las dos primeras etapas arrojaron una ventaja apreciable para la Escuela Militar, que era el puntero, sobre la Escuela Naval.

Sin embargo, en la tercera y cuarta etapa mediante los puntos obtenidos en lanzamiento de peso, 400 mts. planos, 400 con vallas y las postas larga y corta consiguió la Escuela Naval empatar el puntaje. Entró así el campeonato a su etapa más interesante y que debía ser reciamente disputado.

Principió la última etapa con 110 mts. con vallas, prueba en la que los militares ocuparon el cuarto lugar. Luego en 100 mts conseguían el 1°. y 3°. lugar mientras que los navales solo conseguían el 2°., para luego en la siguiente prueba, el lanzamiento del disco empatar el puntaje al ocupar el 2°., 3°. y 4°. lugar. Al correrse los 200 metros planos los militares consiguieron el 1° .y 3°. lugar y nosotros el 2°. lugar obteniendo «ellos» una ventaja de 3 puntos. Sólo faltaban dos pruebas: el salto a la garrocha y los 800 mts. planos. Los participantes de ambas instituciones en estas pruebas eran parejos y los militares tenían tres puntos de ventaja. En las tribunas y especialmente en las barras había una gran nerviosidad de la cual se habían contagiado los atletas. Todas las veces que los garrochistas navales trasponian la varilla se oían aplausos ensordecedores en la «barra» mientras que cada vez que no vencían la altura, el silencio manifestaba el descontento que ello producía. Al comenzar la prueba de 800 mts. planos, Salaverry L. debía disputar el primer puesto con un representante del CAEM mientras que el garrochista militar ocupaba el cuarto lugar.

Un primer y un cuarto puesto en 800 mts. significaba el triunfo para nosotros. Nuestros corredores comenzaron la primera vuelta retrazados para luego apurar el tren faltando 300 mts. y con fuerte «rush« ocupar los dos primeros puestos y con ellos el campeonato. Como rúbrica al triunfo, Salaverry derrotó a su rival y se adueño del primer puesto de garrocha.

Durante el período que duraron los Campeonatos Atléticos, las basquebolistas de la Escuela iniciaron sus prácticas para intervenir en el Campeonato Centenario del Callao. Durante el mes de Agosto se realizó este Campeonato interviniendo la Escuela en todas las divisiones. El equipo de Noveles consiguió campeonar y los equipos de 1ª. y 4ª. Categoría obtuvieron el sub–campeonato.



Vista del Baile realizado en el patio principal de la Escuela el 4 de Octubre.



Uno de los grupos Atléticos participantes en la Olimpiada Naval con su mascota.

Qué es un Cadete Naval?

Para el profesor de Geometría

1°. año.....Una incógnita.
2°. año.....Un lema.
3°. año.....Un teorema.
5°. año.....Un corolario.
6°. año.....Un axioma.

Para el Profesor de Electricidad.

1°. año.....Una resistencia enseriada.
2°. año.....Una resistencia en shunt.
3°. año.....Un condensador.
4°. año.....Una inductancia.
5°. año.....Un acumulador.
6°. año.....Un generador.

Para el Profesor de Navegación:

1°. año.....Un desvío.
2°. año.....Una variación.
3°. año.....Un azimuth.
4°. año.....Ascención Recta.
5°. año.....Vertical Primario.
6°. año.....Punto fijo.

Para el de Química:

1°. año...Un átomo.
2°. año...Una reacción.
3°. año...Un análisis.
4°. año...Un ácido.
5°. año...Una base.
6°. año...Un catalizador.

Para un Torpedista:

1°. año...Un tiro f ío.
2°. año...Una cabeza de ejercicio.
3°. año...Una cabeza de combate.
4°. año...Un recalentador.
5°. año...Un tubo lanzatorpedos.
6°. año...Un torpedo.

E. S. R.

NUEVO RECORDMAN

Un nuevo record nacional ha sido obtenido para la Escuela Naval del Perú por el Cadete Abraham Woll, al batir el Record Nacional de Decathlon, que detentaba desde el año 1933 el atleta Evaristo Gomez Sánchez con 5625 puntos.

El record del cadete Woll es de 5672 puntos.

Tablilla de Records

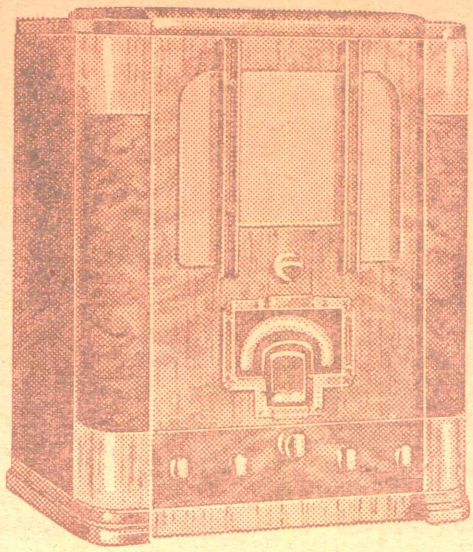
PRUEBAS	*ESCUELA NAVAL DEL PERU*				RECORDS NACIONALES		RECORDS SUD AMERICANOS		
	RECORDS EN 1924		RECORDS HASTA 1936						
	RECORDMEN	MARCA	RECORDMEN	MARCA	RECORDMEN	MARCA	RECORDMEN	MARCA	NACION
100 metros	Cdte L. Otero	11s. 6|10	Cdte. F. Ordóñez	11 s.	M. Valega	10s. 6|10	Juan Pina	10s. 4|10	Argentina
200 «	Cdte. J. Mosto	24s. 8|10	Cdte. F. Ordóñez	22s. 8|10	M. Valega	22 s.	Bianchi Lutti	21s.8|10	«
400 «	Cdte. A. Souza	56s. 2|5	Cdte. A. Woll	51s. 1|5	F. Bozzo	50s. 6|10	Juan Anderson	48s. 4|10	«
800 «	Cdte. M. Mesía	2m.11s.4|5	Cdte. A. Woll	2m.04s.6|10	A. Narvaez	1m.56s.8|10	«	1m.54s2|0	«
1500 «	«	5m. 05s.	«	4m.31s.5|10	F. Valdez Bravo	4m. 09s.	Miguel Castro	3m.57s.4|5	Chile
110 vallas	«	18s.2|5	Cdte. P. Gálvez	15s. 9|10	E. Gómez Sánchez	15s. 6|10	Juan Lavenas	14s. 8|10	Argentina
400 «	«	1m.05s.	Cdte. P. Gálvez	55s. 1|5	Pedro Gálvez	55s. 1|5	Magallanes Fadilla	54s. 4|10	Brasil
Bala	Cdte. L. Otero	8m.25	Marinero Chávez	12m. 05	Eduardo Palacio	13m. 30	Hands Conrads	14m. 34	Chile
Disco	Cdte J. Mosto	25m. 20	«	37m. 98	Manuel Consigliere	39m. 67	Pedro Elsa	44m. 96	Argentina
Martillo	Marinero Chávez	24m. 45	Marinero Clavijos	33m. 14	Leopoldo Molinari	46m. 33	Federico Kleger	50m. 62	«
Javalina	Mro. Albarracín	38m. 90	Cdte. C. Zapater	51m. 40	Carlos Zapater	51m. 40	Oswaldo Wenzel	62m. 65	Chile
Largo	Cdte. L. Otero	5m. 96	Cdte. D. Capella	6m. 72 ½	Carlos de la Guerra	7m. 105	Héctor Berra	7m. 31	Argentina
Alto	Cdte. Soyer	1m. 60	Cdte. E. Zimic	1m. 75	Julio Mera	1m. 849	Icaro de Castro M.	1m. 92	Brasil
Garrocha	Cdte Céspedes	2m. 80	Cdte Lindley	3m. 30	Chirichigno	3m.74	Diego Pojmaevich	3m. 92	Argentina
Triple	Cdte. Otero	12m. 53	Cdte. Navea	13m.68 ½	Oscar Bringas	14m. 87	Luis Brunetto	15m. 425	«
Postas	Cdte. Souza		Cdte. A. Woll		Pedro Gálvez		H. Spinasi		
de	Cdte. Otero	45 1|5	Cdte. J. Polar	44s. 2|5	Fernando Ordóñez	43s. 2|10	I. Gugliardi	42s. 2|10	«
4 × 100	Cdte. Ordoñez		Cdte. J. Bonuccelli		Héctor Serrot		I. Pajes		«
	Mro. Montero		Cdte. V. Romero		Carlos García		Ure Aldao		
Postas	Cdte. Mesía		Cdte. Noya		Pedro Gálvez		C. Holmeister		
de	Cdte. Mosto	3m. 45s.	Cdte. Souza	3m.30s. 1|5	Salvador Noya	3m. 27 s.	A. Pelaes	3m.20s8|10	
4× 400	Cdte Souza		Cdte. Gálvez		Alfredo Souza		H. Polimagiani		
	Cdte. Gálvez		Cdte. T. Maldonado		F. Valdez Bravo		S. Neylan		

Por la presente tabla de records es posible observar el adelanto del atletismo en la Escuela Naval del Perú a través de 12 años de constantes esfuerzos y deseo de superación. A la vez se aprecia la diferencia con los records nacional y Sud Americano, lo cual servirá de acicate a las futuras generaciones de cadetes navales para superar todo optimismo.

La Marca de mas

GARANTIA





Cerebro Mágico Modelo 10-T

El mejor radio tipo de mesa que se puede adquirir actualmente. Superheterodino de 10 tubos y 5 bandas, provisto del Ojo Magico y alojado en un mueble de exquisita belleza. Gama: 150–410 y530–60,000 kcs. Capta los programas en onda corta y larga. Conexiones para fonografo. Tubos Metalicos, y amplificacion con los nuevos tubos de rayos catodicos.

MODELO 10--T

Onda Corta y Larga

10 TUBOS

S/o. 52.00

Primer Pago

F. W. CASTELLANO y HNO.

DISTRIBUIDORES RCA — VICTOR

LA MERCED 650 ESPADEROS 564

Uniformidad y Economía

ENRIQUE ROOM

SASTRE CORTADOR

Experimentado en sus estudios técnicos y práctIca desde el año 1908 al servicio de los Cadetes de la Armada Peruana, en el Trasporte "Iquitos"
Escuela Naval - Bellavista
Cañonera "LIMA"
"Coronel Bolognesi"
Escuela Naval - La Punta
y en la actualidad en los Talleres de Administración de Marina.

Materiales de 1a. Calidad

Facilidades para el pago

Uniformidad y Economía

OFERTA ESPECIAL

A los señores Jefes y Oficiales de Marina y Aviación:

LA JOYERIA

ZETTEL & KOHLER

ESPADEROS 517 - 521 - LIMA

Pone a disposición de Ud. un expléndido surtido de

ALHAJAS FINAS
RELOJES DE TODA CLASE
OBJETOS DE ARTE Y FANTASIA
PRISMATICOS

CONCEDIENDO GRANDES FACILIDADES
- : - : - PARA EL PAGO - : - : -

"Au Rendez-Vous"

CONFITERIA - TEA ROOM

ESPECIALIDAD:

MATRIMONIOS

BAUTIZOS

FIESTAS SOCIALES

Unica Sala Concierto

TELEFONO 31241

MERCADERES 446

LIMA

ANTIGUA LAVANDERIA JAPONESA

"FLOR DE TOKIO"

Fundada en 1913

Luis I. Naganuma

Calle de Sucre 523 CALLAO

9 años de servicios consecutivos al personal de la ESCUELA NAVAL y de los Buques.

GARANTIA ESMERO

A FIN DE ANO OBSEQUIARA
VISTOSOS ALMANAQUES
A
TODOS SUS CLIENTES

Antigua Curtiduría "RIMAC"

FUNDADA EN 1872

Manufactura de Suelas, Cueros,

Cabritillas y Charolados.

DE

MAURICE LABROUSSE

Calle de Pucará (Espalda del Antiguo Camal)

Teléfono 30-859 — Apartado N°. 746

DIRECCION TELEGRAFICA: LABRUSRIMAC

LIMA

Fabrica Premiada con Medallas de Oro
En las Exposiciones, Universal de Paris de 1900
Buffalo de 1901—Internacional de los Centenarios del Peru, Lima de 1921, y de
Bolivia en 1925.—En la primera Feria de la Industria
Manufacturera Peruana de lima en 1927.—En
la feria internacional de muestras de Quito, en 1930.
En la Exposicion Ibero-Americna de Sevilla, en 1931.
Con Medallas de Plata:
En las Exposiciones de Manufacturas de Lima, en 1900 y 1901.
Por el Concejo Provincial de Lima en 1901 y y 1922.

ELABORA:

CUEROS EN NEGRO Y COLOR DE: BOX-CALFS-IMPERMEABLES
NATURALES - CABRITILLAS GLACEADAS, CHAGRIS - BADANAS
POTROS Y CABRITILLAS CHAROLADAS PREVILLES NEGROS
SUELAS Y DESBASTES AL QUEBRACHO, SUELAS
AL CROMO Y AL ALUMBRE. ESPECIALIDAD
EN CUEROS PARA ENCUADERNACION
Y DE FANTASIA PARA TA-
PICERIA, CARTERAS Y MALETAS
COLA PARA PINTORES, LANA LAVADA.

PEDRO A. AIZCORBE

CALLAO

: : **Grau No. 250 - 256** : :

Teléfono N. 99391 - Apartado N. 4

AGENTE DE ADUANA

Proveedor de Víveres

— DE LA —

MARINA Y AVIACION

y de las siguientes Compañías de Navegación:

Hamburg Amerika Linie

Compañía Alemana de Vapores KOSMOS

Norddeutscher Lloyd Bremen

Knutsen Line — Norway

Cia. Chilena de Navegación Inter-oceánica

Compañía Sud-Americana de Vapores

Andrew Wier Line

COMPRA Y VENTA

: DE :

Toda clase de productos

del país y extranjeros

FIOCCO Hnos.

Especialista en confección
: : de uniformes para : :

Marina y Aviación

—:o:—

Importadores de telas inglesas

—:o:—

Grandes Facilidades para el Pago

Baquíjano 727 :-: Teléfono 35206

—: LIMA :—

ZENITH

LONG DISTANCE RADIO

TRADE MARK REG

El Radio mas imitado del mundo

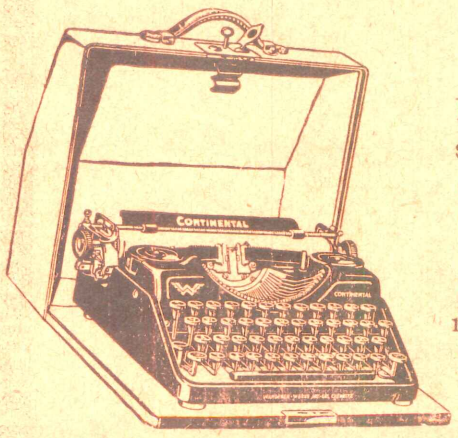
MODELOS 1937

"ZENITH" presenta este año un nuevo modelo con nuevas y asombrosas mejoras el modelo ZEPHYR

Ud. puede ser poseedor de un magnífico radio **ZENITH** de 5 tubos de onda larga, escuchará: Argentina, Chile, Bolivia, EE. UU. **S/o. 160.00** al contado

FACILIDADES DE PAGO

CASA DAVILA Filipinas 554-558 Teléfono 32416



La voluntad de realizar una obra grande.
Y el valor de adquirirla.

Las máquinas de escribir y sumar **CONTINENTAL** son el mas alto grado de la técnica alemana y hoy en dia gozan de fama mundial.

MODELOS portables en diferentes colores y precios.

MODELOS para oficinas en 6 diferentes tamaños.

FACILIDADES DE PAGO

AGENCIA EXCLUSIVA

CASA DAVILA Filipinas 554 Teléfono 32416

Dr. Alfredo A. Parodi

Prolongación Pachacamilla N°. 559

Teléfono 32580

Médico del Hospital Dos de Mayo

y la Maison Santé

Visite Ud. la

"Mueblería Moderna"

DE

Jorge B. García

Muebles de cedro,
enchapados para

Sala

Dormitorio

Comedor

Escritorio.

Divorciadas 679

Teléfono 34893

LIMA

Fábrica propia.