
ORTO



Año IV La Punta, Diciembre 1939 No. 3

ORTO

es la Revista de los Cadetes Navales

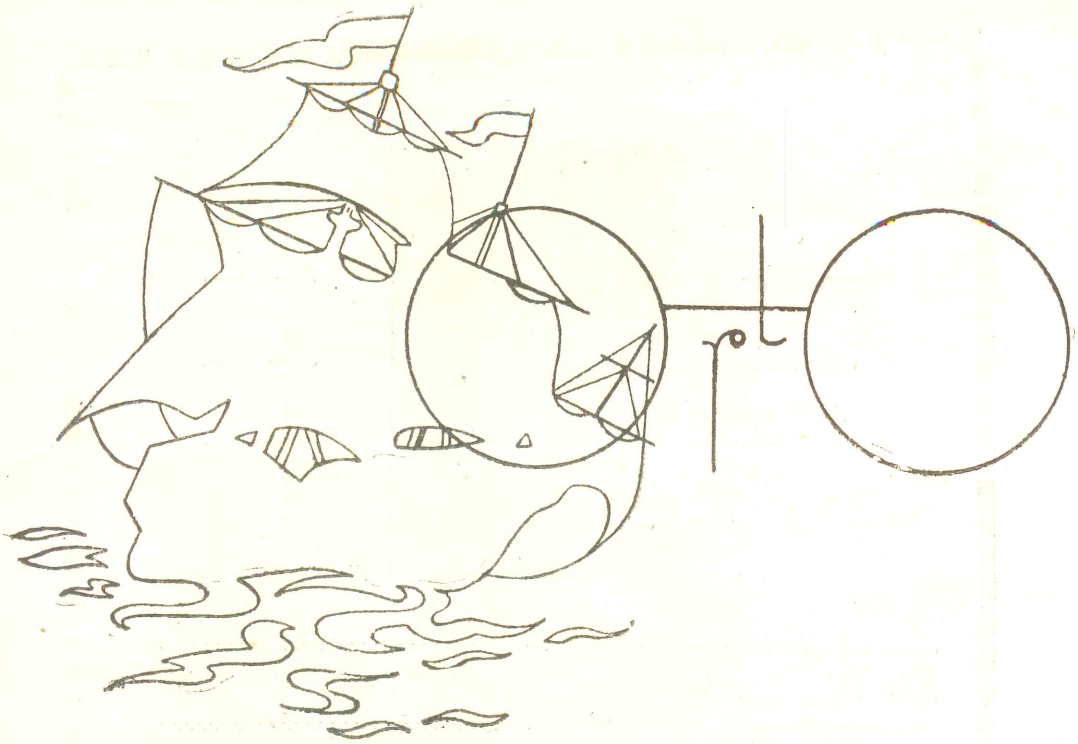
ORTO

es escrita exclusivamente por Cadetes

Dirección--Administración

ESCUELA NAVAL - LA PUNTA

— PERU —



CONTIENE:

	PAG.
8 de Octubre	
Nota Editorial	1
Una visita a Annápolis	3
¡La Armada os espera!	9
La Compañera del marino	10
La Campana submarina	13
Por qué Hitler adoptó la swástica	17
La Escuela Naval Militar Argentina	19
Mar de la Punta	23
Historia del Canal de Panamá	25
Abuso de confianza	30
Excursión al volcán Poás	33
Sacrificio de un piloto	39
Premio Hughes	40
Nostalgia	41
Si el parte pudiera aplicarse a	42
Una tarde de boga	43
Orto y Ocaso	46
¡Hablé por televisión!	47
Cinematográficas	48
¡No apto!	49
De Domingo a Domingo	50
Sucedió en el Earl Carroll	51
Colisión entre los dioses del mar	52
Metidas de pata	54
Orto Deportivo	59
Notas Diversas	69

EL HEROE DE ANCAMOS



CONTRALMIRANTE MIGUEL GRAU

CADETES NAVALES:

¡SEGUID SU EJEMPLO!

8 de Octubre

Día de la Marina. Desde una cumbre de humanidad, valor y sacrificio, la figura del Almirante de Angamos se proyecta sobre el pasado, el presente y el futuro de la Institución. Su sombra egregia, en la amplitud de su contenido, delimita los contornos de cuanto constituye nuestro espíritu. Dentro de ella caben las glorias y las caídas de ayer; los anhelos de hoy; las promesas de mañana. Ella alienta la traidción, fuente de comunidad en lo pretérito; el trabajo colectivo, que dignifica y une; y el deseo de superación, que engendra el optimismo sano y que da fuerza en el descanso. Gracias a ella encontramos sedantes a pesar de los rigores disciplinarios; fé, aunque contemplemos derrumbes; esperanza, no obstante cualesquiera fracasos. Infunde deseos al oficial joven; sostiene al jefe; ampara al anciano. Y pone vida, entusiasmo, corazón y cerebro en la masa de lo material, que sin ella sería inerte.

Día de la Marina. Comunión institucional bajo la sombra que proyecta la figura del Almirante. Una y otra vez debe encontrarnos puros, serenos, honrados y valientes, en pleno trabajo institucional, para que nunca resulte estéril su sacrificio, para que sienta el Perú que la Marina sigue digna de la gloria del Héroe de Angamos.



(*Cortesía de la "Revista de Marina"*)

Nota Editorial

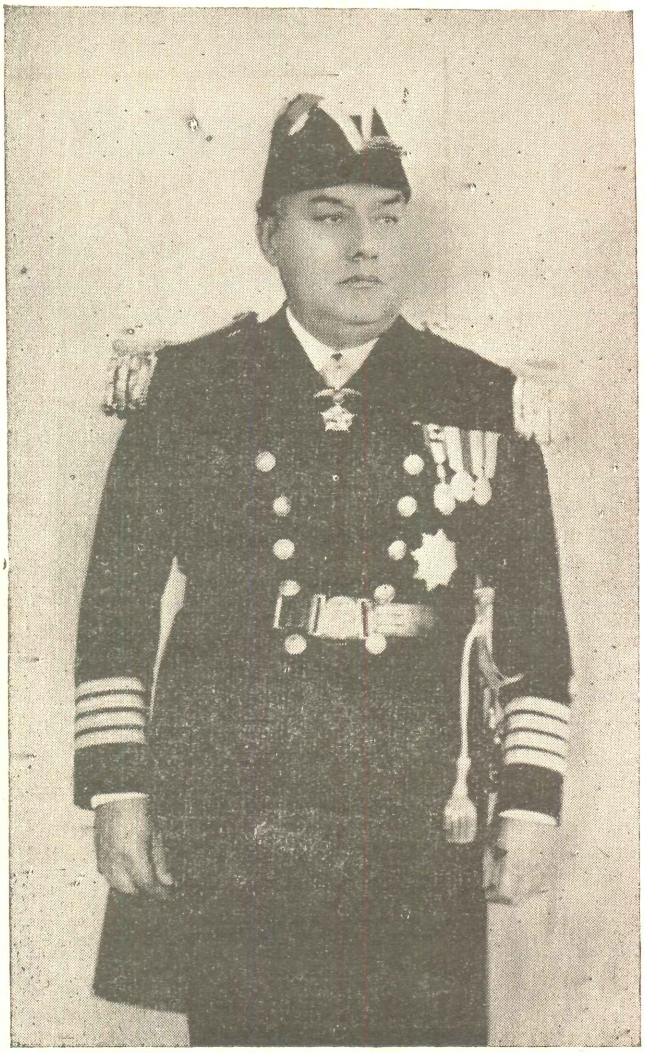
ORTO, ve la luz por tercera vez, segura de haber cumplido la misión que le encomendaron sus creadores, cristalizando, en su afán de intimar el compañerismo, los más nobles propósitos de cooperación y solidaridad en nuestra Escuela.

Hoy, como siempre, ha recibido el caluroso y entusiasta apoyo de la Dirección, convencida con generosidad y benevolencia, de la labor que nuestra Revista cumple dentro del sagrado lema: MIHI CURA FUTURI.

ORTO, al cumplir un año más de vida, observa con satisfacción el brillante panorama que tiene por delante. La muchachada naval, toda unida, risueña, no sólo por su juventud, sino por el espíritu optimista que ha sabido prodigar; consciente de su responsabilidad, marcha segura en pos de un futuro que armonice, en espíritu y gloria, con las inolvidables tradiciones de nuestra Armada. Cada Cadete, lleva en la mente, el aporte de su esfuerzo, robusteciéndose en la comprensión que existe y en la colaboración que se dispensa, como si se tratase de levantar un cerro, en cuya cima, destaque como faro luminoso que alumbre al mundo, su aspiración de grandeza, en el sentimiento, en la acción, en el trabajo, en la superación y en la lucha.

Nuestra Revista, tiene aún mucho por hacer. Hasta hoy sus columnas han acogido con satisfacción la voz de la "cadetada", limitándose a reproducir muchas veces, una reducida parte de sus inquietudes. Nuestro propósito futuro es ampliar su espacio, seguros de interpretar en esa forma el verdadero anhelo que reina en las aulas, hacer de sus secciones un vivero de novedades que, desde luego, serán todas de la jubilosa muchachada naval.

Con nuestro propósito alentado, o con el convencimiento de realizarlo, siempre perdurará la divisa que nos ha guiado: colaboración y provecho, entre todos y para todos. Por nuestra Escuela y para ella.

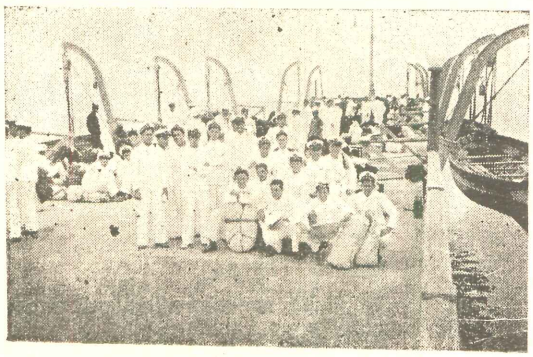


Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto
Director de la Escuela Naval del Perú.

Una visita a Annápolis

Los sistemas de admisión y enseñanza de los oficiales de la Armada Americana difieren en mucho de los nuestros.

En la Academia Naval Americana en Annápolis, Maryland, que visité recientemente por cortesía del Departamento de Marina, habían entre dos mil doscientos y dos mil trescientos guardiamarinas preparándose para ser oficiales de Marina o de Infantería de Marina.



Embarcándose para el Crucero de Verano

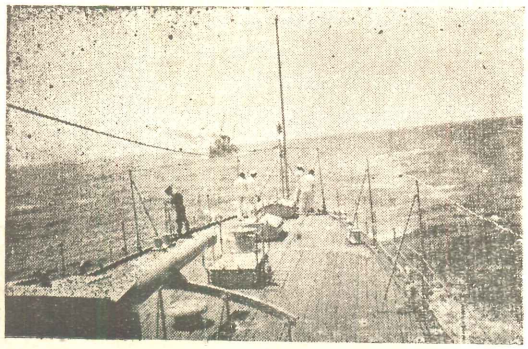
Ciertos nombramientos son hechos por el Presidente. Otros son dados después de concursos entre marineros, soldados del Cuerpo de Infantería de Marina y sus Reservas, miembros del Cuerpo de Entrenamiento de Oficiales Navales de Reserva (Naval R. O. T. C.) y alumnos graduados de los "Colegios de Honor" designados por el Departamento de Guerra. Sin embargo, la gran mayoría de

(TRADUCIDO DE "THE OBSERVER")

los guardiamarinas reciben su nombramiento directamente de sus Senadores, o Miembros del Congreso, los cuales tienen derecho a nombrar cuatro cada uno. Los candidatos deben tener de 16 a 20 años de edad y ser sometidos a un examen escrito.

El riguroso examen físico tiene lugar en el mismo Annápolis. El período de instrucción es de cuatro años, durante los cuales más o menos la tercera parte es "boleada" o sea devuelta a la vida de civil (gegeneralmente en el primer año).

Todos los años, en Junio, comienzan a llegar a la Academia más o menos 700 jóvenes. Llegan por grupos durante un período de unas seis semanas, jóvenes de familias ricas y pobres, hijos de hacendados y comerciantes, de almirantes y artesanos, de soldados y ma-



En alta mar

rineros, de profesores y sastres, de todos los Estados de la Unión.

El sistema es enteramente democrático. Aproximadamente el 40 por ciento de los candidatos no pasa el examen físico y es rechazado. Los demás, después de haber pagado cien dollars para su equipo, prestan juramente como guardiamarinas y son provistos de sus uniformes. Desde este momento son oficialmente guardiamarinas de cuarta clase; extraoficialmente "plebeyos", los más bajos entre los bajos, meras excrecencias en el paisaje. A cargo de los guardiamarinas de años superiores que no han ido a Crucero de Verano, los "plebeyos" aprenden los Reglamentos, disciplina, costumbres, tradiciones, lenguaje, y las complicadas leyes no escritas de la Academia. Se les enseña la manera de llevar sus uniformes y cómo guardarlos en los camarotes para dos hombres en Ban-

croft–Hall, el dormitorio más grande del mundo, según se dice.

Se les enseña en el comedor y otros lugares, cómo comportarse en la mesa, buenos modales y etiqueta. Los "plebeyos" deben caminar por el centro de los corredores con paso marcial, cabeza alta, pecho saliente, vientre sumido, dedos estirados y pegados a la costura del pantalón. Todas las vueltas las harán en ángulo recto, y muchos lugares les están prohibidos. Las faltas son sancionadas oficialmente con "puntos de demérito", o por varios castigos ingeniosos inventados por los antiguos, como por ejemplo, comer debajo de la mesa. Al dirigirse a los guardiamarinas de años superiores, lo harán diciendo "señor" y ¡no hay bromas!

A su debido tiempo los nuevos aprenden Manejo Marinero elemental y los numerosos gritos y cantos de la Academia, que se emplean en los partidos de fútbol y otras actuaciones. Aprenden la escuela de grupo, de sección, en proyección, siendo por fin incorporados a una Compañía que forma parte de uno de los cuatro batallones del "Regimiento" mandados por guardiamarinas de primera clase.



El "Paso de la Línea"

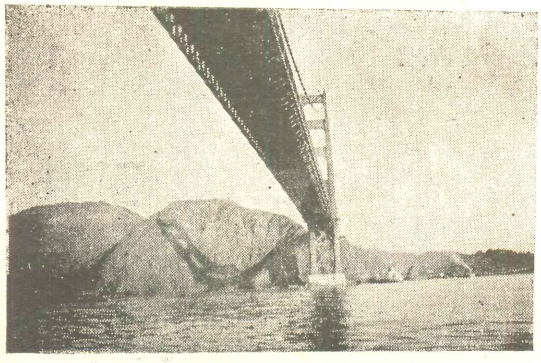
Junio es en realidad el punto inicial y final de la carrera de los guardiamarinas. Es entonces, en la Semana de Junio, cuando la Academia es invadida por una multitud de visitas de ambos sexos y todas edades, y las fiestas, veladas, regatas y conciertos están a la orden del día, cuando los guardiamarinas de primera se gradúan y reciben sus despachos de Alfereces de Marina o del Cuerpo de Infantería de Marina.

La lucha es la madre de todas las cosas.—Heráclito.

Antes que ciudadanos, la naturaleza nos hizo hombres.–Lowell

Al mismo tiempo cada clase sube un punto y los bajos "plebeyos", es decir, los que no han sido "jalados", se convierten en guardiamarinas de tercera al son de la tradicional canción de "No hay más plebeyos". Después de la ceremonia, los nuevos guardiamarinas de primera y de tercera se embarcan en buques de guerra y emprenden un crucero al extranjero que dura diez semanas y la Academia queda libre para los nuevos "plebeyos" y los guardiamarinas de segunda, encargados de ser los "papás" de aquellos.

El año académico comienza en Octubre, cuando regresan de vacaciones los guardiamarinas de años superiores. El entrenamiento e instrucción, que incluyen los estudios corrientes náuticos y científicos, además de ingeniería, aviación, trabajos en submari-



Pasando el Golden Gate

nos, pequeños cruceros en torpederos y destroyers, es muy completo y práctico. Tampoco se olvidan los discursos e improvisaciones de sobremesa. El standard es pues, muy alto.

Debo agregar, que los guardiamarinas reciben paga pero que casi todo les es descontado para pagar el resto de su equipo al graduarse de guardiamarinas y de oficiales. Sólo reciben propinas, los "plebeyos", que son de dos dollars al mes hasta diez dollars mensuales para los del año superior. Aparte de los 100 dollars iniciales, los padres no tienen que pagar nada por los uniformes y enseñanza de sus hijos.

La Academia, con sus magníficos edificios, está llena de la tradición de la Marina Americana.

De todas las cosas serias, el matrimonio es la más cómica.—Beaumarchais.

El que ama la traición, odia al traidor.—Metastacio.

Los restos de Paul Jones, el fundador de la Marina de los Estados Unidos, se encuentran debajo de la Capilla en un sarcófago de mármol, y la Capilla misma tiene ventanas, placas, banderas, piezas de altar y puertas que recuerdan a oficiales famosos.

El museo está lleno de reliquias y documentos; pero lo más interesante para mí, como inglés, fué una colección de viejas banderas de guerra, que bajo vidrios se guardan en Mahan Hall. Estas flamearon en varias ocasiones memorables, y abarcan toda la historia de la Marina de los Estados Unidos. Entre ellas encontré el jack de la Fragata inglesa "Guerriére" y los pabellones de la "Macedonian", "Java", "Cyane", "Levant" y "Confiance", todos tomados durante la guerra de 1812.



COSAS QUE SUCEDEN.....

Que en los Estados Unidos no puede haber un marino en la Armada que tenga un tatuaje no moral.

Que entre los marinos alemanes está prohibido fumar en la calle así como en cualquier dependencia de la Armada; sólo lo pueden hacer en su casa o cuando visten de civil.

Que los cadetes peruanos han establecido para fumar, el sistema de una pitada corta y otra larga, con el fin de no olvidar algunas señales de navegación en tiempo de niebla.

Que como una solterona de más de 30 y poco menos de 40 le suspirase mucho a un cadete: "¡Ay, si fuera marino"!, él le contestó ya cansado de la tonada: "Sería de Navío". Y no más fué molestado.

Existe la novela histórica? La novela histórica, ni es novela ni es historia.—Emilio Zolá.

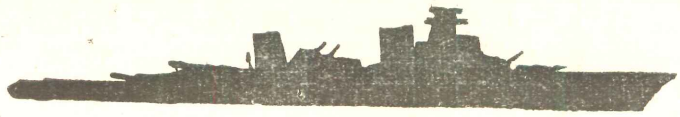
Toda noble empresa parece imposible al principio.—Carlyle.

El éxito en la mayor parte de las cosas consiste en saber cuánto ha de tardar.—Montesquieu.

Cuando la obra de un autor comienza a hablar, debe el autor callarse.—Nietzsche.



Capitán de Fragata Alejandro A. Graner,
Sub-Director de la Escuela Naval del Perú.



¡23 de Abril de 1934! Día pleno de sol y de optimismo, para los que habían entrado a esta Escuela; ideas de gloria y de epopeya, dignas de un nuevo Grau, llevaban quizás en sus cabezas.

El tiempo vuela, ley natural e inevitable. Han transcurrido ya seis años, y junto con ellos sacrificios y sinsabores, alegrías y éxitos. Después de pasar por todos los tamices, tienen ahora el premio por su contracción al estudio.

Promoción de veintiún muchachos, la más numerosa que haya salido de las aulas de esta Escuela, verá dentro de pocos días coronada la primera etapa de su vida naval.

Guiado por los dictados del corazón, antes que por el afecto de amigo y compañero, he querido dirigirme a ellos desde las columnas de nuestra Revista:

¡LA ARMADA OS ESPERA!

Vais a salir a la Armada y cambiaréis completamente la faz de vuestra vida, pero no olvidéis que el marino austero que se consagra con todas las energías, que estimula una arraigada vocación, al cumplimiento de todas sus obligaciones profesionales; el que acusa porte correcto, espíritu disciplinado, honestidad y rectitud indiscutidas, llegará a ser el prisma donde se reflejen las más puras luces de nuestra carrera.

Si alguna vez tuviérais contrariedades, con que se suele tropezar en todos los trances de la vida, acordaos del gran sicólogo Swett: "Cuando el Capitán de un buque tropieza con la niebla, su salvación es la brújula. Así también, cuando conturbados por las contrariedades, os oculte la niebla del desaliento, sobreponeos al infortunio y recurrid como salvadora brújula, a la victoriosa actitud respecto de todas las cosas de la vida". ¡Actitud victoriosa! Es ese ir adelante en un espacio lleno de dificultades.

Recordad en todo instante a Gálvez "..la Patria la forjan los que sufren, los que luchan, los que se

sacrifican", y recordad siempre que todos los que triunfan en la vida, poseen **voluntad y carácter** que como decía Napoleón "valen tanto como el **genio**".

Os despido con tristeza, mas la Patria os espera, allá en la Armada, con alegría. ¡Triunfad siempre! ¡Id adelante!



La compañera del marino

C P. D. IV Año

Gaviota misteriosa de elegante volar, que acaricias los espacios, que acaricias los mares.....Me fascina la fineza de tu vuelo y la gracia de tu silueta.

Para tí no hay obstáculos, gaviota. Ligera y suelta, eres llevada por la brisa, o victoriosa vas contra los vientos.

Los asaltos de la tempestad, el chasquido del granizo, el tumulto de las lluvias o el fuego de los trópicos no te amedrentan, y es así, como te internas en todas las latitudes y conoces el infinito.....

Curiosa gaviota que vienes siempre a revolotear en mi barco, en una nota dices "aquí estoy" y en otras lanzas leve "adiós" y remontas el vuelo, a los lugares lejanos de donde has venido.....

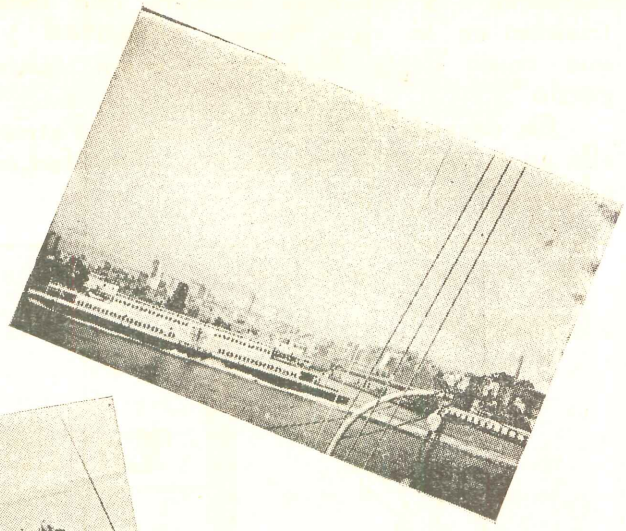
Pasan días y días y nuevamente apareces, trayéndome esperanzas, trayéndome alegrías; me dices que muy cerca, tal vez está la orilla, adornada con tus nidos, promesas de otras futuras compañeras mías.

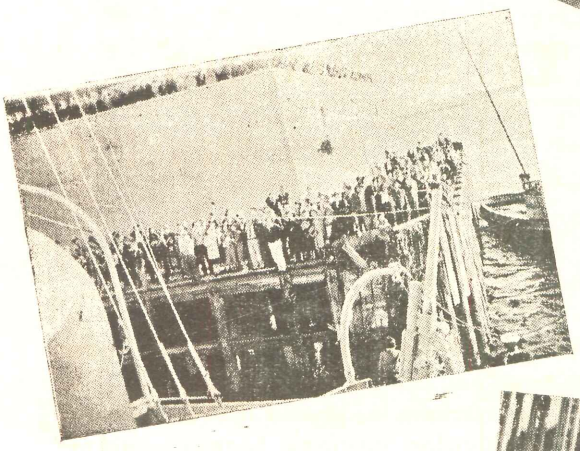
Cuando posas sobre las ondas marinas, me extasío largas horas ante tu suave vaivén, que inspira el ritmo de una música, a veces dulce y melodiosa, a veces con leve sonido de alas, hechas de espíritu....

Quisiera entrar en tu embrujo, errante gaviota y contagiarme del ensueño de tu existencia.

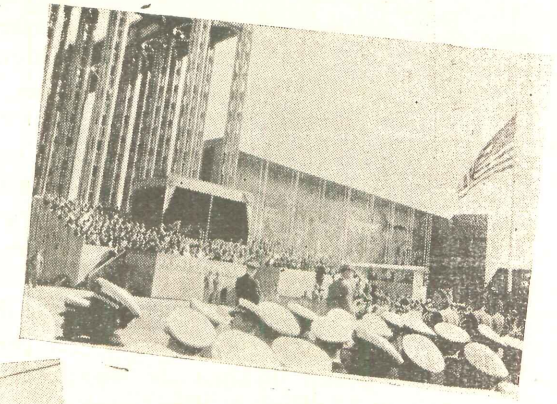
¡Eterna viajera!

Entrando a San Francisco





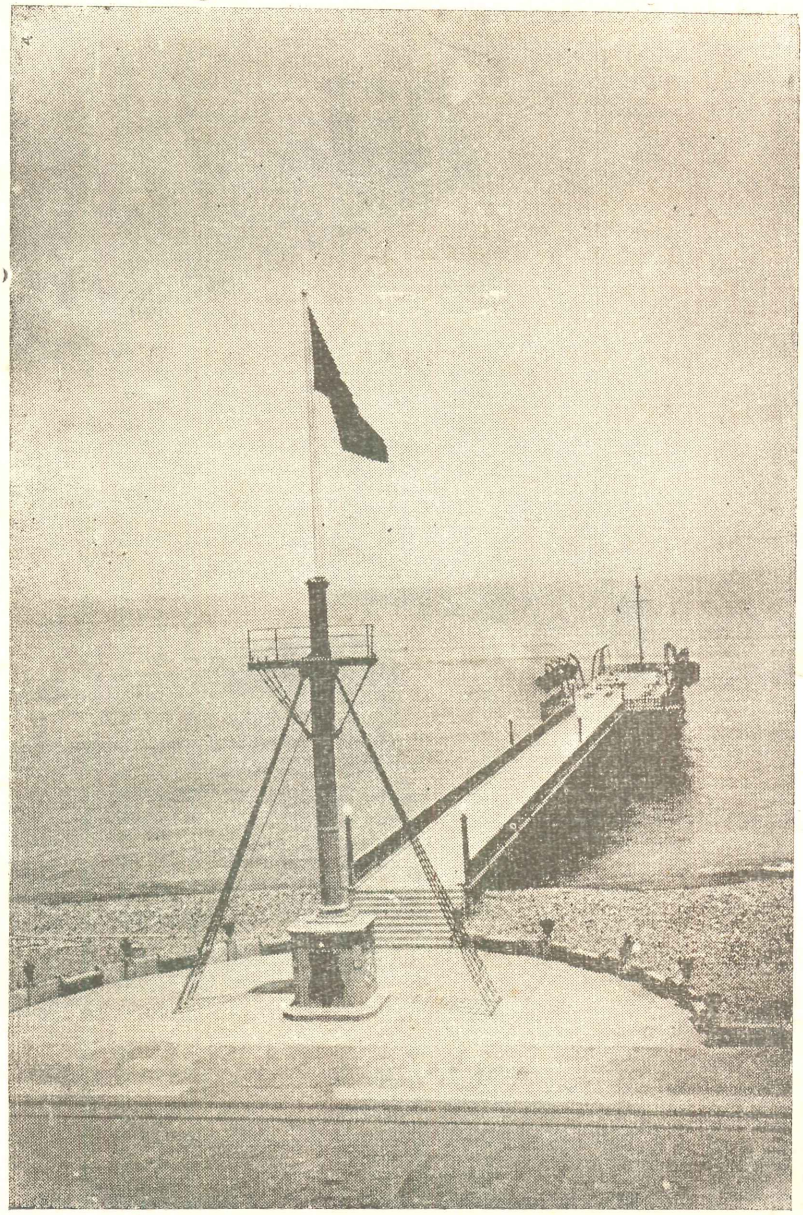
La bienvenida



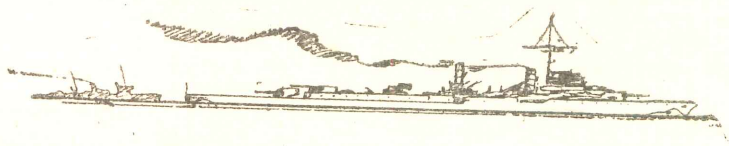
Invitados de Honor
en la Feria



Visitas abordo



Muelle de la Escuela Naval



LA CAMPANA SUBMARINA

Algunos días después de la pérdida del «Squalus», del naufragio del submarino británico «Thetis» y del francés «Phénix», se puso de relieve un nuevo sistema para el salvamento de las tripulaciones de submarinos hundidos.

Hace pocos años no había ningún medio para el salvamento de los submarinistas, a menos que estuvieran a una profundidad pequeña y pudiera ser reflotado a tiempo.

Se ha visto que el método más moderno es la campana, que aún tiene que perfeccionarse mucho.

Descripción del aparato.

La campana se compone esencialmente de dos compartimentos, como indica la figura, separados uno del otro por un mamparo y que pueden comunicarse por medio de una escotilla.

El segundo compartimento no tiene fondo y está rodeado íntegramente por un tanque de lastre, que tiene un dispositivo para llenarlo y vaciarlo. La parte más baja de la campana, lleva una empaquetadura de caucho, para poder pegarse de una manera estanca al rededor de la escotilla del submarino.

En el compartimento superior, que es el sitio de refugio para los salvados, es donde se efectúan todas las maniobras del aparato. Uno de los problemas que se presentan en los casos de salvamento, es el de la igualación de las diferentes presiones soportables, durante el lapso por el que pasan los náufragos del submarino al compartimento superior; otro problema es el de proveer aire, y para esta clase de operaciones, es necesario que la campana tenga una tubería de llegada de aire, y otra para la evacuación del ya viciado. Entonces, con estas precauciones, se puede aumentar o

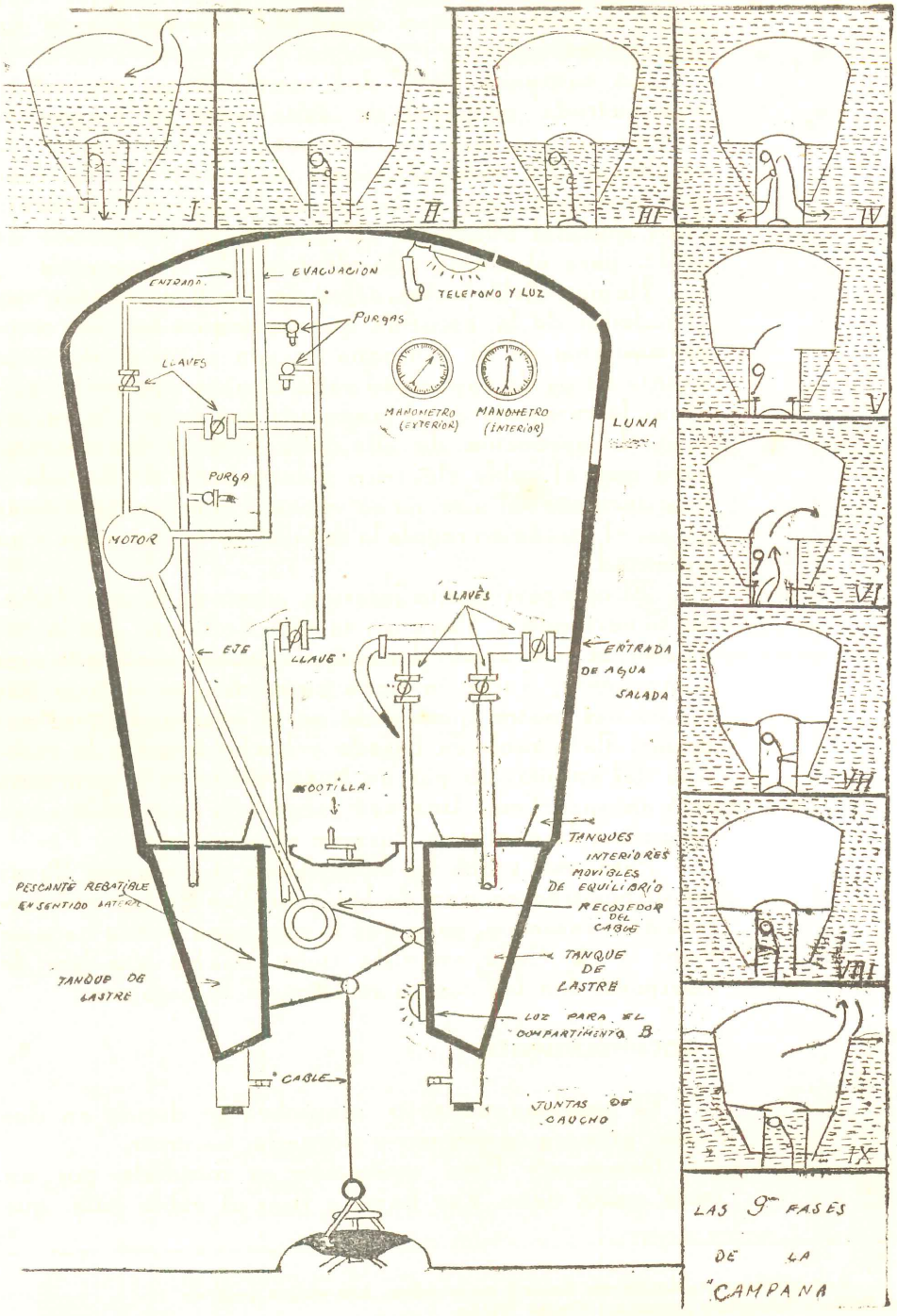
R.

P.

S.

III Año

(TRADUCCION DEL FRANCES)


I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
ENTRADA
EVACUACION
TELEFONO Y LUZ
PURGAS
LLAVES
MANOMETRO (EXTERIOR)
MANOMETRO (INTERIOR)
LUNA
PURGA
MOTOR
LLAVES
EJE
LLAVE
ENTRADA DE AGUA SALADA
MOOTILLA
TANQUES INTERIORES MOVIBLES DE EQUILIBRIO
RECOGEDOR DEL CABLE
PESCANTE REBATIBLE EN SENTIDO LATERAL
TANQUE DE LASTRE
TANQUE DE LASTRE
LUZ PARA EL COMPARTIMENTO B
CABLE
JUNTAS DE CAUCHO
LAS 9 FASES DE LA "CAMPANA

disminuir la presión según las necesidades del compartimento superior. Este aumento o disminución se tiene que hacer muy lentamente, para evitar cualquier desperfecto en el organismo respiratorio de los tripulantes.

La campana lleva dos manómetros, un motor, una entrada principal de agua para el tanque de lastre, compartimento inferior, y las cajas de equilibrio del compartimento superior; un teléfono que comunica con el buque de superficie; es inútil decir que del buque de salvamento se desprende un cable, para el alumbrado eléctrico de la campana.

Hemos dicho antes, cajas de equilibrio: éstas van al rededor de la escotilla que comunica los dos compartimentos de la campana y son catorce, de unos treinta litros de capacidad cada uno; sirven para equilibrar la campana en el momento que sube a la superficie. La ascención de ella debe hacerse lentamente, para que el cable eléctrico y la tubería de llegada y evacuaciones del aire, no se vayan a enredar. Con estas cajas, el mecánico regula la subida de la campana a su voluntad.

El compartimento inferior como ya hemos dicho, no tiene fondo y lleva un tanque de lastre que lo envuelve, el cual puede llenarse o vaciarse mediante aire comprimido. También tiene un cable que trabaja por medio del motor que existe en el compartimento superior. Este cable es bajado y hecho firme a la escotilla del submarino por un buzo mientras la campana está en superficie. Una vez asegurado este cable sirve de guía a la campana durante su descenso.

Para eso, todos los submarinos tienen que llevar un dispositivo en una de las escotillas de los compartimentos estancos, para que la campana pueda hacerse firme a él. Cada escotilla tiene cuatro ganchos de mariposa, con los cuales se asegura la campana.

Funcionamiento.

El funcionamiento o maniobra se divide en dos fases: primera, descenso y segunda, ascenso.

Descenso.—Esta operación es ayudada por un buzo quien tiene que bajar a fijar el cable guía, que

---

Los jóvenes quisieran ser fieles y no pueden. Los viejos quieren ser fieles y tampoco pueden.—Oscar Wilde.

Nada se parece tanto al orgullo, como el desaliento.

es desarrollada, cuando la campana está en superficie.

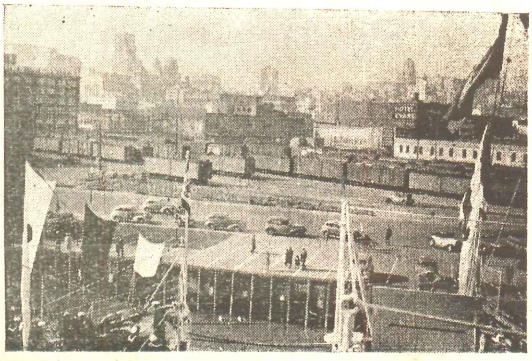
La campana baja cobrando su propio cable guía. Una vez que el aparato se posa sobre el submarino, se llena el tanque de lastre y por medio del aire comprimido se bota todo el agua del compartimento inferior. El mecánico abre entonces la escotilla de comunicación, por medio de los ganchos de mariposa.

Antes de abrir la escotilla del submarino, el mecánico tiene que igualar la presión de la campana con la del submarino, por medio del aire comprimido. Una vez efectuada esta operación, abre la escotilla e ingresan a la campana seis hombres, cierra la escotilla del submarino, coloca el cable guía a la escotilla, quita los ganchos y cierra la escotilla de comunicación de los compartimentos. El tanque de lastre es vaciado y el compartimento inferior llenado de modo que quede a la misma presión del exterior y la campana sube lentamente mientras que el compartimento superior se va igualando a la presión atmosférica.

La campana está hecha de manera que pueda soportar presiones de diez kilogramos por centímetro cuadrado, o sea que puede bajar a una profundidad máxima de cien metros.

Esta campana tiene sus ventajas y desventajas. Una de las ventajas es que los hombres salvados no sufren desperfectos orgánicos lo que puede suceder con los pulmones artificiales, inclusive en los Estados Unidos.

Sus desventajas son, que en el caso de que el mar tenga una corriente, no se puede utilizar; el mar debe estar prácticamente en calma y el submarino horizontal, pues con unos veinte grados de inclinación, será imposible utilizar la campana.



Panorama desde abordo

Por qué Hitler adoptó la swástica

Muchas veces nos habremos preguntado por qué la nueva Alemania ha adoptado el signo de la swástica, para su organización política y para la bandera nazi.

Pues bien, en Lambach, pueblo de Austria, existe un monasterio benedictino en cuyo frontis colocaron en 1800, un grabado con los símbolos comunales de una mitra papal y una cruz swástica.

Cerca de este convento, vivía hace algunos años, un inspector de nombre Schicklgruber, que más tarde fuera cambiado por el de Hitler, y cuyo hijo Adolfo, solía jugar en el atrio.

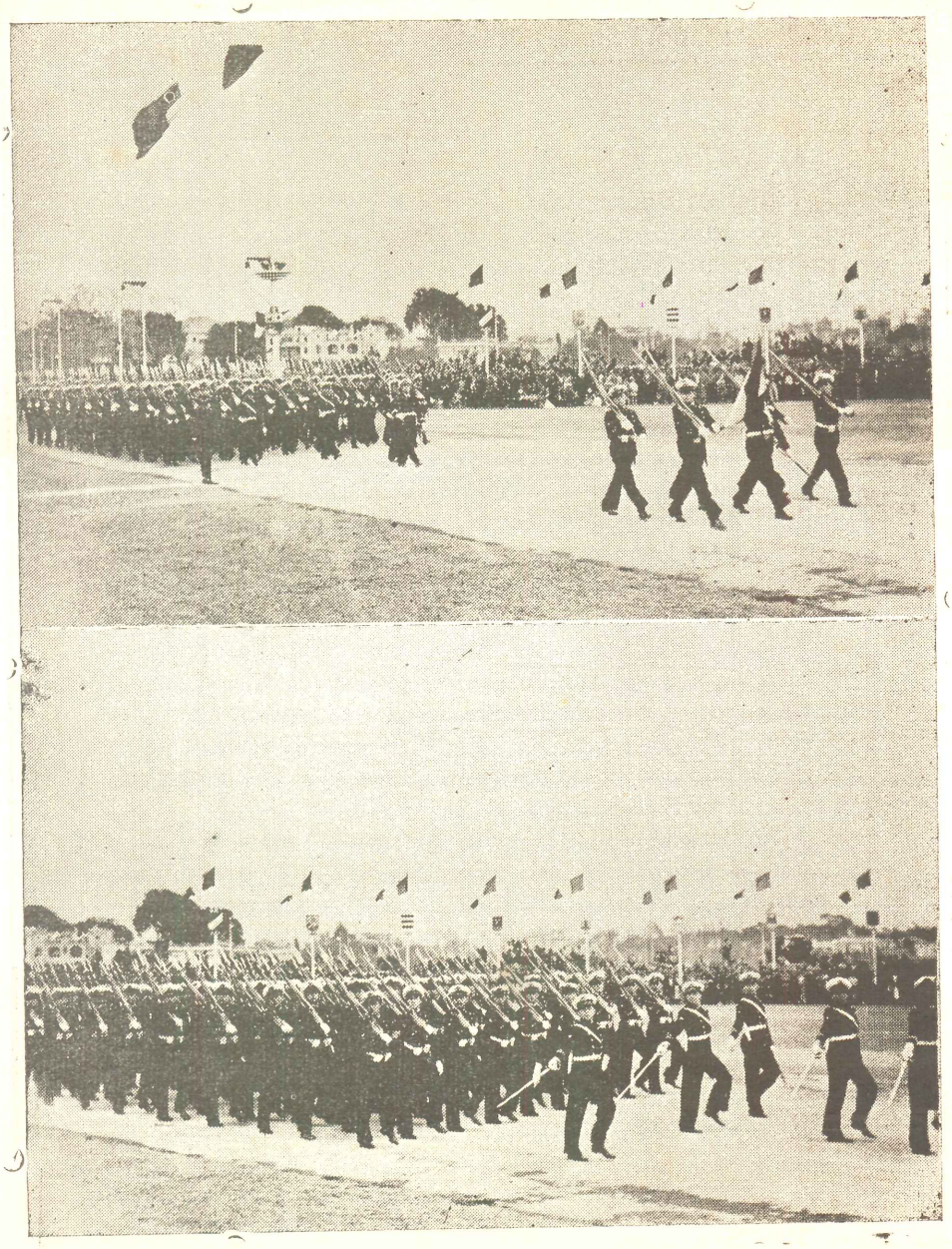
Este muchacho vivísimo y muy observador, no tardó en reparar en la cruz allí colocada, e intrigado por el significado de ésta, inquirióle al prior del convento a este respecto. El benedictino le dijo que según la religión hindú, era el símbolo de los cuatro elementos simples: Tierra, Agua, Aire y Fuego, y también el signo de una raza famosa: la aria, que pobló primitivamente Alemania.

Convertido en jefe de Alemania más tarde, y queriendo significar el renacimiento de un pueblo en marcha, escogió el Fuehrer para sus camisas pardas el símbolo de los primitivos nómadas, que conquistaran, años ha, la Europa Central.

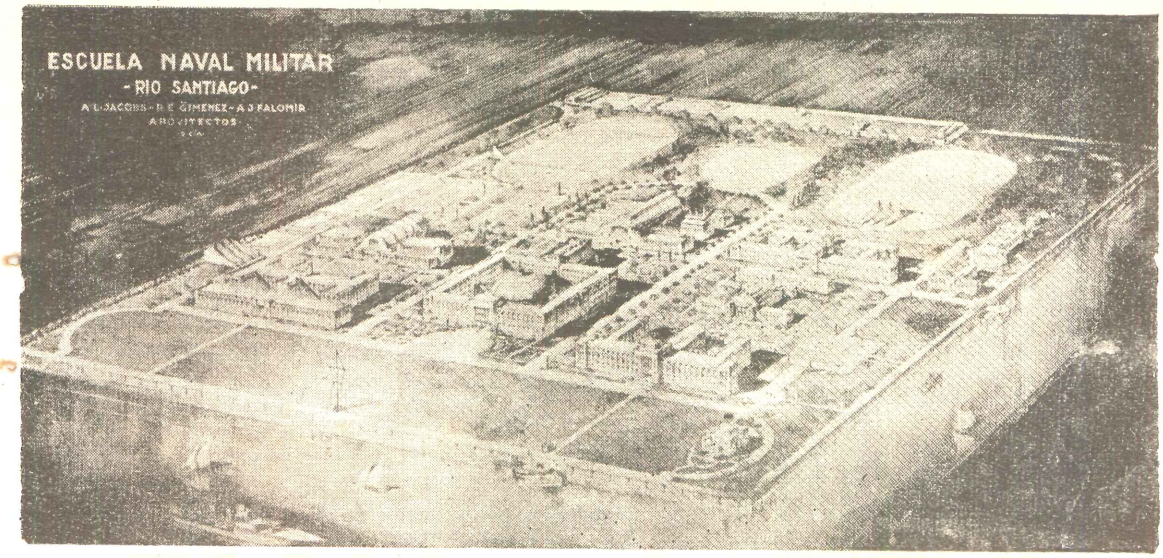
R. G. (II Año)



Desfile de Honor



Los Cadetes Navales desfilando el día 28 de Julio, Aniversario Patrio,
en el Campo de Marte.



La Escuela Naval Militar de la República Argentina, contará próximamente con un monumental edificio, de acuerdo con la importancia de los estudios que en ella se realizan y en parangón con el adelanto registrado en las otras actividades navales del país. Función importantísima, la de formar las nuevas generaciones de marinos, donde el progreso en la técnica naval y en las actividades náuticas requieren un máximo de perfeccionamiento, de estudio y disciplina.

Las más modernas concepciones de la técnica en esta clase de instituciones, unida a lo majestuoso de sus líneas, hicieron del proyecto de los arquitectos A. L. Jacobs, R. E. Gimenez y A. J. Falonier, que fuera aceptado en el concurso realizado con ese fin.

El jurado consideró como mérito fundamental del proyecto, al que se otorgó el primer premio, la lógica distribución de las distintas dependencias que forman la Escuela dentro del terreno que se dispone.

Por el plano puede observarse que el pabellón de estudios es núcleo central y principal de la Escuela; a ambos lados se han ubicado los pabellones de cadetes y oficiales formando así un conjunto, de fachada principal con frente al gran campo de ejercicio sobre Río Santiago.

La Escuela Naval Militar Argentina

La comunicación entre los distintos pabellones se observa perfectamente; los locales de deportes de jefes y oficiales y de cadetes están próximos a sus pabellones, independientes y aislados entre sí; el pabellón de talleres está próximo al muelle de llegada en el canal de reparaciones, y todos entre sí, a pesar de la separación que corresponde, en perfecta comunicación.

Este proyecto soluciona la distribución interna del pabellón de estudios.

Al rededor del patio cubierto y resguardado, se han ubicado las aulas y gabinetes.

Otro tanto puede decirse del pabellón de cadetes: la ubicación y forma de los locales destinados a comedor y casino, permiten tener una gran visibilidad al río; puede decirse en general, que la distribución de todos los pabellones, dentro de un clásico modernizado, es muy interesante, y con ella han conseguido dar al conjunto un aspecto sobrio y monumental.

Para los servicios de calefacción, agua caliente, lavaderos, cocinas, etc., se construirá una usina central productora de vapor de 8 atmósferas de presión, con dos calderas acuotubulares y un total de 500 metros de superficie, equipadas para quemar petróleo.

Este vapor será llevado por redes externas de distribución a todos los pabellones, con cañerías alojadas en túneles amplios y ventilados, perfectamente aisladas, para luego ser reducido a baja presión y utilizado en la calefacción por medio de radiadores y calo-ventiladores.

El mismo vapor servirá para producir el agua caliente destinada a baños, pileta de natación, lavatorios, etc.

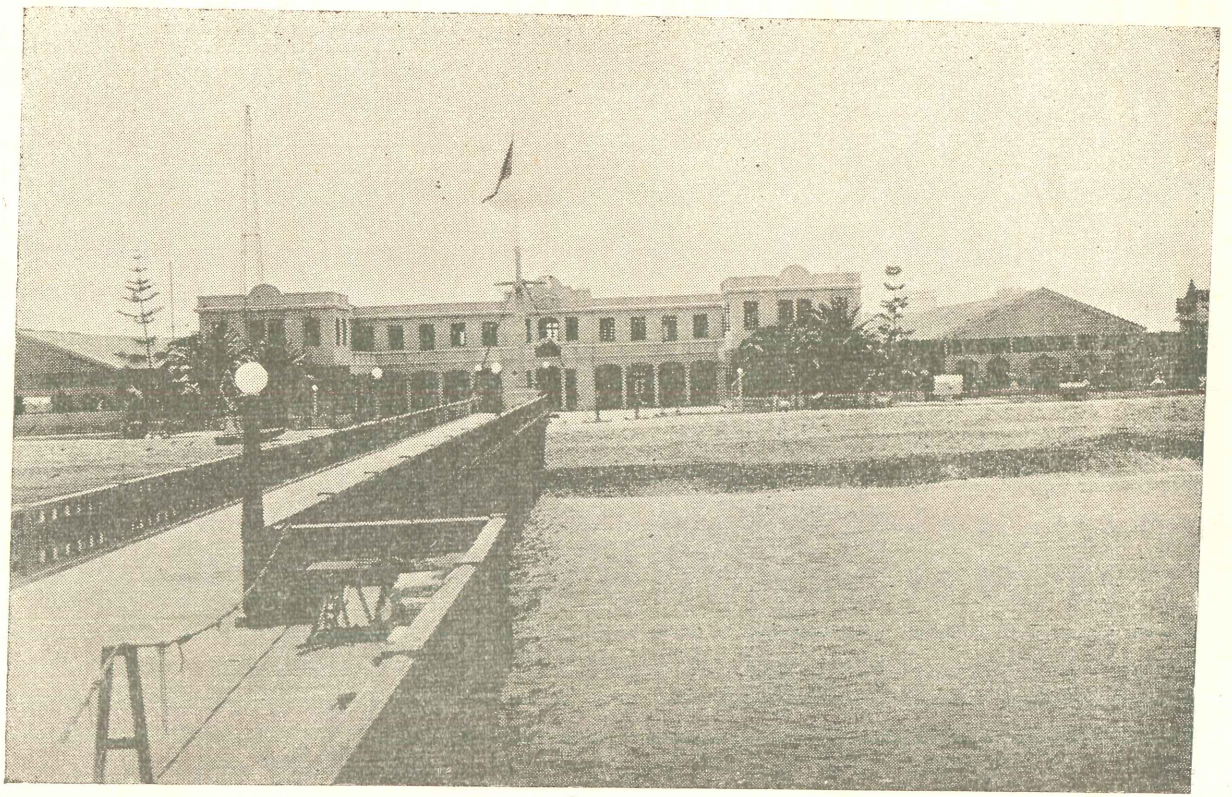
Para el lavadero, desinfección, cámaras secadoras de ropa y ollas para las cocinas, se utilizará también vapor de la usina central.

En esta forma y desde un solo lugar, se atenderán todos estos importantes servicios.

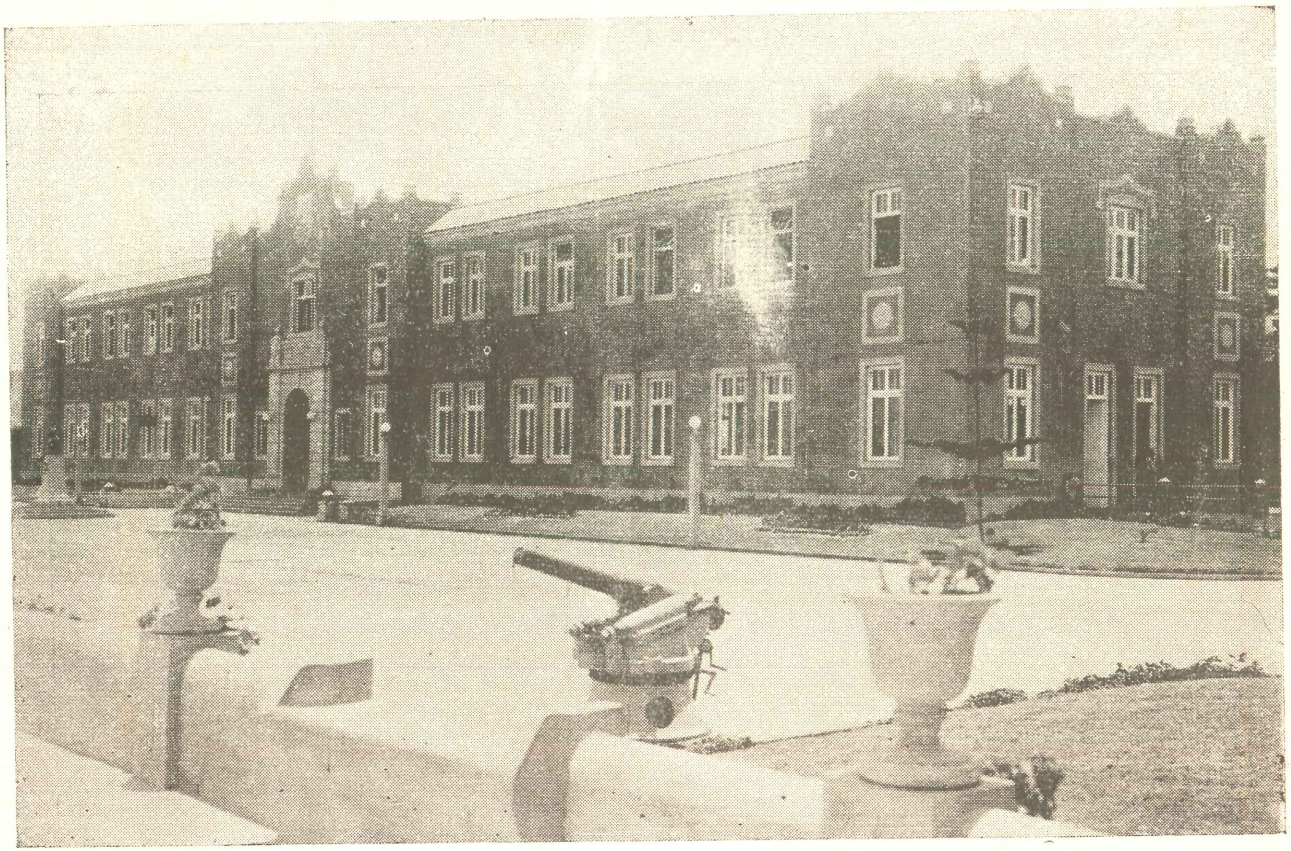
El salón de actos contará con una instalación independiente de calefacción por aire caliente y ventilación.

De "Marina" (Revista de la Liga Naval Argentina)

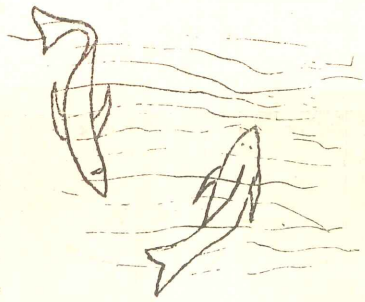
La riqueza de cada espíritu es proporcional al número y a la precisión de sus categorías y de sus puntos de vista.



NUESTRA ESCUELA.—Edificio N° 1



NUESTRA ESCUELA.—Edificio N° 2.



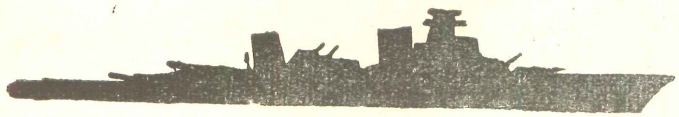
Mar de La Punta

Mar de la Punta, mar meditabundo,
Mar triste, mar eterno, mar dormido:
Mi dolor es amargo y es profundo,
Porque al verte, tu pena he recogido!.

Si tú tienes tus náufragos ¡Oh mar!
Que niega la apariencia de tu calma,
Yo también, como tú, sé enmascarar
Las ilusiones náufragas de mi alma.

Como ese Sol que se hunde triste, triste,
En tu confín azul que de oro viste,
Así se van hundiendo lentos, lentos,
Cuando ante tu ancha paz, sueño y medito,
En su confín azul mis pensamientos,
Como aves en camino al infinito.

J. P. del R. II AÑO.
Aspirante.

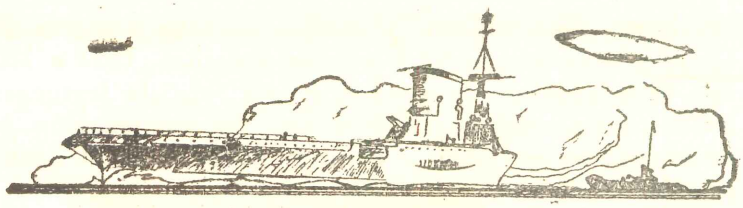


Lo inacabado no es nada.

Ver dos veces para ver con precisión; una sola vez para ver lo bello.



Nuevo edificio de la Escuela de Aspirantes a Cadetes Navales



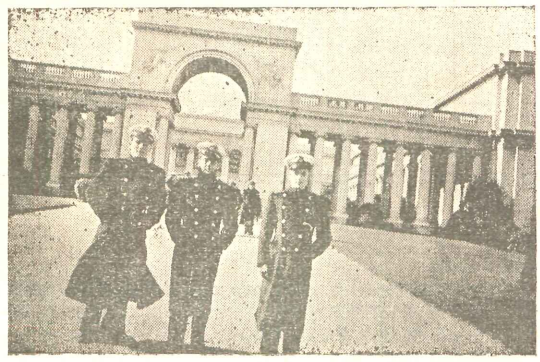
HISTORIA DEL CANAL DE PANAMA

En edades remotas de tiempos geológicos existía un estrecho natural en la parte que es hoy el Istmo de Panamá, el cual separaba los continentes americanos. Se cree que más tarde, el terreno se elevó a consecuencia de una conmoción sísmica, cubriendo la vía acuática y formando el Istmo, el cual fué un obstáculo a la comunicación entre los océanos Atlántico y Pacífico, hasta la construcción del Canal de Panamá.

Desde la época de Cristóbal Colón, que buscaba una vía corta que lo llevara a la India, y durante la era de exploraciones en el Nuevo Mundo, se creía que existía un canal entre los dos continentes, pero con el descubrimiento y exploración de Rodrigo de Bastidas, de la angosta faja de tierra de 44 millas, se terminaron las esperanzas de encontrar un canal natural.

A través de la época de los españoles, y hasta el año 1821, el mejor medio de comunicación en el Istmo era por una carretera en muy mal estado. Colombia al ver la necesidad de un medio de comunicación y





Francos

trasporte más rápido y menos costoso hizo un estudio y levantó un plano entre los años 1827 y 1829 con el propósito de construir una vía de ferrocarril de océano a océano. El programa de construcción, sin embargo, no se llevó a cabo y finalmente el asunto se echó al olvido.

Diecisiete años más tarde, 1846, los Estados Unidos de América ansiosos de poblar la California Superior, en su poder desde la guerra con Méjico, obtuvieron permiso para construir una línea de ferrocarril a través del Istmo, la que terminaron en el año 1855. Previamente, el Congreso de los Estados Unidos de América había autorizado dos líneas de vapores, una en el Pacífico y otra en el Atlántico entre sus puertos y los del Istmo de Panamá. El resultado fue una combinación de servicio marítimo y de ferrocarril al mismo tiempo, mucho más rápido y menos costoso que el de la ruta por el Cabo de Hornos.

En el año 1878 Francia manifestó el interés en construir un canal a través del Istmo y en conformidad levantó un plano. El célebre Ingeniero francés Ferdinand de Lesseps constructor del Canal de Suez, un canal sin esclusas que Francia había abierto al comercio de los países orientales, fué nombrado Jefe Ingeniero para hacer un canal a nivel del mar con un proyecto de costo estimado en unos 208 millones de dólares. A fin de perfeccionar esos planes, la compañía francesa se vió obligada a comprar al momento los valores habidos del ferrocarril, para facilitarse el movimiento del personal y material. Pronto se probó que era imposible construir el canal al nivel del mar y simultáneamente al hacer cambio de planes la compañía se encontró arruinada. Más tarde se comprobó que un canal a nivel del océano hubiera sido una imposibilidad física. Otra de las causas de quiebra de la compañía fué la inhabilidad de competir con las enfermedades; y como un golpe final, los espectros de extravagancia, soborno, corrupción e ineficacia, que,

---

Seamos veraces, en eso consiste el secreto de la elocuencia y de la virtud, en eso reside la autoridad moral, esa es la más elevada máxima del arte y de la vida.

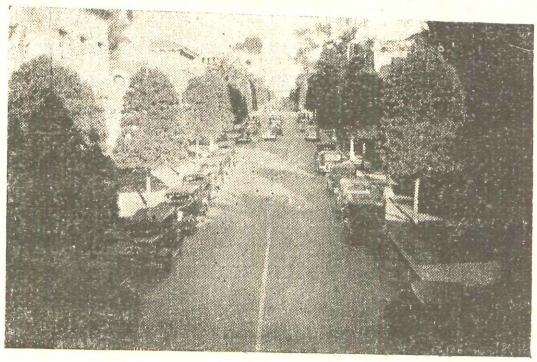
El deber es ser útil, no como se desee, sino como se pueda.

como los Cuatro Jinetes del Apocalípsis, cabalgaron sobre el campo de la empresa agonizante.

Resumiendo, en el intento de Lesseps, se gastó más de 262 millones de dólares, y ocho años y medio de trabajo y solamente se había hecho una cuarta parte del canal. El desastre dió lugar por mucho tiempo a los comentarios y crítica de la prensa mundial y llevó al brumoso estado de la locura al Ingeniero De Lesseps.

Mientras Ferdinand De Lesseps se encontraba trabajando en su obra, los Estados Unidos de América se habían interesado en un canal y su plano favorecía la ruta de Nicaragua. La compañía francesa, realizando que el triunfo de un canal por parte de los Estados Unidos de América sería la ruina de todos sus planes, inmediatamente ofreció vender su proyecto. Francia recibió 40 millones de dólares y Colombia 25 millones, con derecho a que sus naves pasaran libremente por el canal. Por esta razón es que todos los buques colombianos pasan a través del Canal de Panamá sin pagar nada a excepción del costo de prácticos, lo que es insignificante en comparación a las grandes sumas que pagan otros buques.

Los Estados Unidos de América empezaron el trabajo actual de la magna obra en el año 1904, con la elección de John Findley Wallace como Jefe Ingeniero. Mr. Wallace empezó por salvar las maquinarias francesas e hizo algún trabajo preliminar pero más tarde renunció. A él lo relevó John F. Stevens, quien después de empezar la preparación también renunció. Así es que bajo la dirección de dos civiles se había iniciado la preparación, pero uno tras otro ha-



Hollywood

bían renunciado y el trabajo se encontraba sin ningún jefe que llevara la grandiosa obra adelante. Los ojos del mundo se encontraban ahora atentos a los Estados Unidos de América y su gigantesco proyecto. Era necesario un Jefe Ingeniero que llevara con acierto la gran construcción y no se encontraba a ningún civil que se sometiera a la difícil tarea. Se necesitaba un hombre de acción, un hombre que personalmente interviniera en todos los puntos del trabajo, que velara, tanto por el interés de la obra, como por el personal bajo sus órdenes, un jefe en toda la expresión de la palabra. En esa época ocupaba la presidencia de los Estados Unidos de América el coronel Teodoro Roosevelt, y por lo tanto comprendía muy bien quién debía dirigir la construcción del canal, y nombró para este puesto a un Ingeniero militar, al mayor Goethal del ejército, en servicio activo. El mayor Goethal al entrar en la batalla con la naturaleza obró, sobre todo el proyecto, con ánimo e inteligencia como un estimulante; estando presente en todo, parecía aumentar el valor de sus hombres.

La obra del Canal de Panamá es sin duda, la más grande que el hombre libre ha realizado. La obra de ingeniería que ha puesto dos grandes océanos en comunicación.

Para la construcción de una vía acuática de 44 millas de largo hubo que cavar y sacar fuera, cerca de 259 millones de metros cúbicos de piedra y tierra. Con esa cantidad, se puede construir una hilera de Pirámides Cheops, base a base, de conce millas de largo. En el corte de Culebera (ahora llamado Gaillard) solamente se emplearon 16 mil hombres, el cual es el único cañón construído por el hombre en todo el mundo. En esa sección se cavaron unos 120 millones de metros cúbicos, dándole al canal una profundidad de agua de unos 35 metros, y tiene el corte, unas nueve millas de largo.

En el Canal de Panamá se construyeron tres esclusas: Las de Pedro Miguel, Miraflores y las de Gatún. La obra interoceánica se terminó el 26 de setiembre de 1913, y el mayor Goethal fué nombrado primer gobernador de la Zona del Canal de Panamá.

Fué en verdad, una gran batalla para llevar a cabo la inmensa obra, luchar contra la fiebre amarilla, la malaria, el tifus, y la destrucción de los mosquitos.

El deber que adivinas, te liga desde el momento en que lo has adivinado.

El genio latente es sólo una presunción. Todo lo que puede ser, debe realizarse, y lo que no llega a realizarse, no era nada.

El Canal fué un proyecto de necesidad, y fué un buen éxito de la realidad, de un tributo de ingeniosidad y perfección de la ingeniería. Esa obra, es una de las maravillas del mundo construída por el hombre, no sólo a base científica, sino también con la pica y la pala tras la fuerza humana, dado el punto de vista que el estrecho de agua representa el esfuerzo que hubo que hacer para eliminar montañas y formar islas; el río ascender a encontrarse con las montañas y las montañas descender a las aguas del río. ¡Un brillante sueño de ayer es hoy una realidad! Es digno de tributo por esa empresa tan gloriosa el distinguido soldado, mayor Geothal.

El primer cargamento que se trasportó al través del canal fue en mayo de 1914. En ese tiempo había guerra en Méjico, de manera, que un cargamento de azúcar que traía el buque de vapor americano "Alaskan" desde las Islas Hawaiian no podía dirigirse a la ruta de Tchauntepec, y navegó hacia el puerto de Balboa, en donde el azúcar fué descargado en lanchones y remolcado al través del canal por el remolcador "Mariner"; y así se inauguró el primer tránsito de océano a océano. El Canal fué abierto oficialmente en agosto de 1914, proporcionando el medio más rápido y económico de trasporte entre el Atlántico y el Pacífico. La distancia entre Nueva York y San Franccisco de California por la ruta del Estrecho de Magallanes es 13,135 millas comparada con la ruta por el Canal que es de 5,252 millas. También es de gran ventaja para las naciones europeas, pues la distancia de Liverpool, Inglaterra a San Francisco por el Canal, es 7,836 millas y por el Estrecho de Magallanes es 13,502 millas.

(De CORREDERA)



Jane Withers posa para "ORTO"

ABUSO DE CONFIANZA

Sucedió en la "Cámara de Comercio" de San Francisco, durante una animada fiesta.

Una linda rubiecita que no conocía de la lengua de Cervantes y un Cadete que solo sabía decir "yes", "excuse me" y "thank you". Pero con estas expresiones, no se puede enamorar a nadie.

En efecto, hubo necesidad de recurrir a un intermediario. Pasó en ese momento cerca de la pareja, otro Cadete que hablaba un poco de inglés, pero más mentiroso y astuto de lo que se puede suponer.

Desde que se acercó comenzó a sonreirle y a abusar de que el otro no lo entendía, para enamorarla.

El primero le dijo al intérprete, que quería ir con ella al Parque de Diversiones y que le hiciera el favor de decírselo.

Pues bien, al otro le pareció muy buena la idea, pero cambió la invitación:

—Dice él, que está un poco enfermo y que siente mucho no poder acompañarte después de la fiesta, pero que en cambio tendría gusto que fueses conmigo a la Exposición.

A lo que ella repuso:

"Si no puede ir, yo acepto con bastante agrado".

Al preguntar el interesado, le dijo:

Dice que siente mucho no poder ir contigo porque tu no hablas inglés y que eres muy feo para bailar y salir con ella.

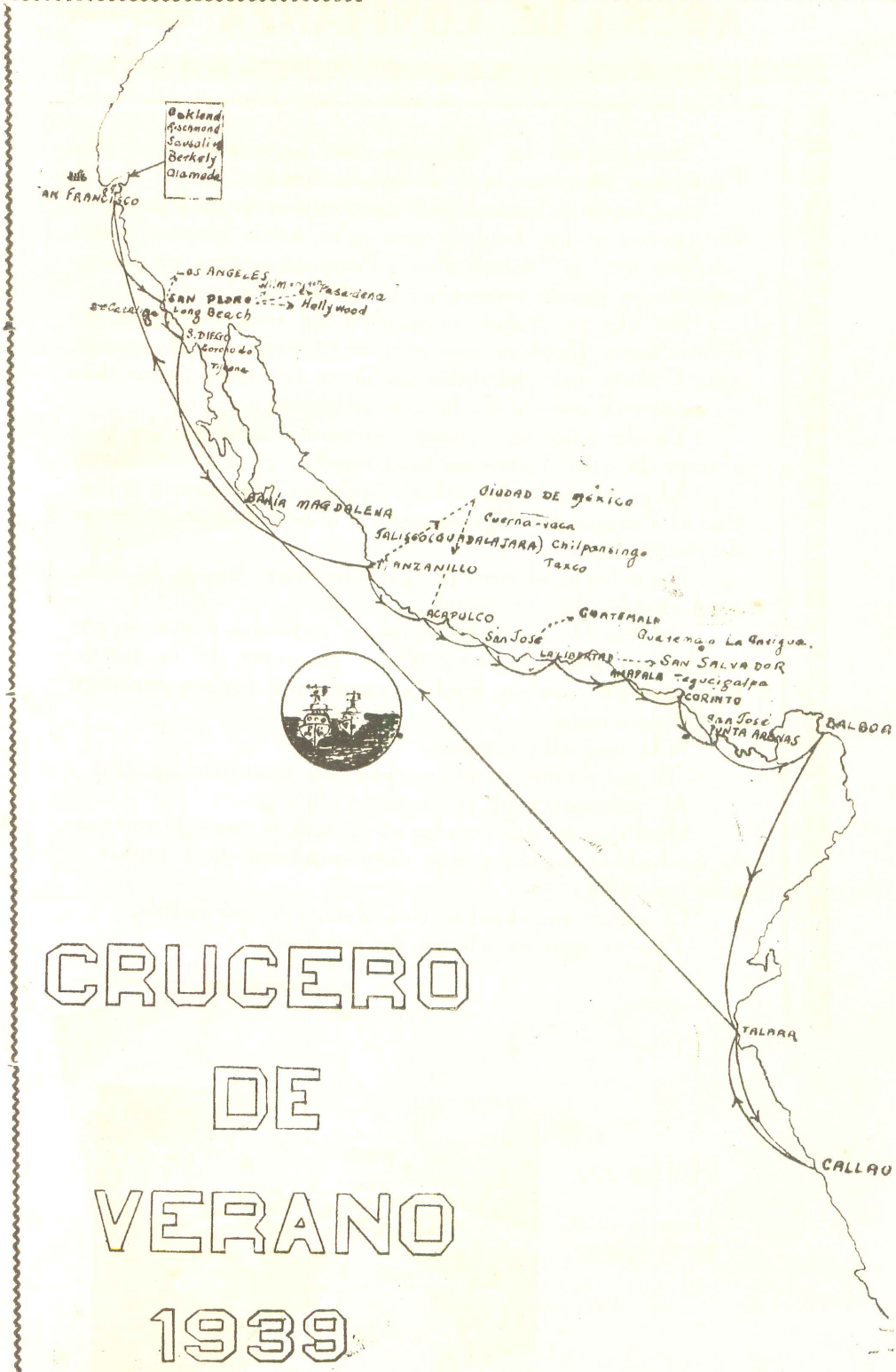
El pobre muchacho, desilusionado, se retiró.

¡Eso si que es abuso de confianza!

Hollywood

Almuerzo en la Warner Brothers





CRUCERO DE VERANO 1939

ITINERARIO DEL VIAJE.

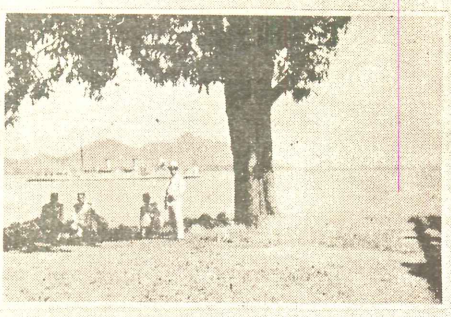
CRUCERO de VERANO 1939 -



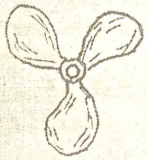
SAN JOSÉ, GUATEMALA

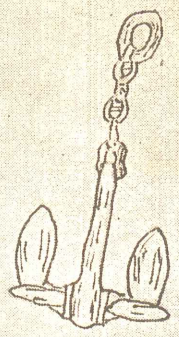


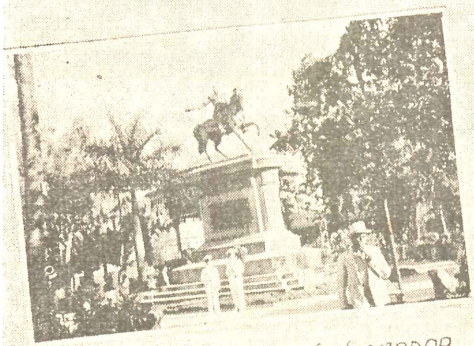
CORINTO, NICARAGUA



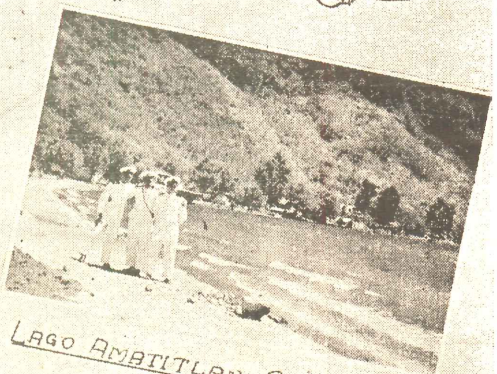
AMAPALA, HONDURAS



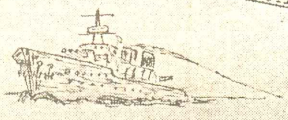




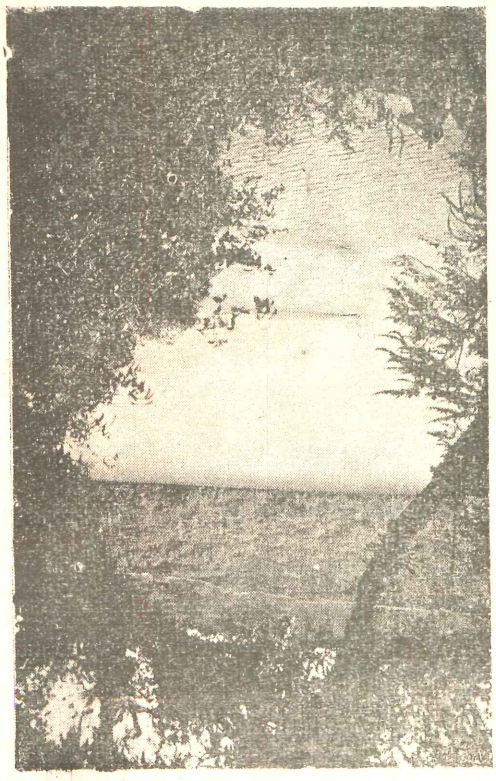
PLAZA PRINCIPAL Sn SALVADOR



LAGO AMATITLAN GUATEMALA



Excursión al volcán Poás



Laguna del volcán Poás.

COSTA RICA

Datos.—El volcán Poás se eleva a 2678 mts. de altura sobre el nivel del mar y está situado al N. de la Capital de la República. Desde hace muchos años se encuentra en un período de reposo, manifestándose su actividad solamente por el levantamiento de grandes chorros de vapor de agua que alcanzan algunas veces hasta 200 mts. de altura, razón por la cual algunos geólogos modernos lo consideran como un "geyser", y tomado así resulta el más grande del mundo.

La boca del cráter tiene unos 500 mts. de diámetro y de 250 a 300 de profundidad; en el fondo están en continua ebullición las aguas que allí alojan las lluvias y nevadas.

Constantemente se ven vapores sulfurosos que se desprenden de las solfataras que bordean las paredes de este inmenso cráter.

La excursión.—De visita en Costa Rica, los cadetes de la Escuela Naval del Perú, tuvieron la oportunidad de realizar una aventura plena de emociones.

La fecha de arribada a Punta Arenas estaba incluída en el período de los días que abarca la famosa "llena" de Marzo, época en que se realizan en el bello país centroamericano paseos nocturnos, fiestas campestres al aire libre y la tradicional e interesante carrera de marathón entre San José y el puerto nombrado, de 116 kilómetros sobre vía férrea.

Tres omnibuses fueron los encargados de transportarnos hasta las faldas del volcán. Partimos a las 8 de la noche, desbordantes de alegría. Todos en amena charla fuimos llevados a través de las ciudades de Heredia y Alajuela. Dejando luego la carretera que sigue a Naranjo tomamos el camino de tierra y piedra que conduce a San Pedro de Poás a donde llegamos a las 11 de la noche.

Cada cual tomó su equipaje y formados en grupos iniciamos el ascenso a pie.

Después de tres horas de contínuo andar llegamos a la famosa "Cuesta de los Arrepentidos" llamada así porque antiguamente, cuando para caminar por este paraje era necesario abrirse trocha a machete, todos o casi la mayoría de los que intentaban visitar el volcán, se rendían a media cuesta arrepentidos del intento hecho, regresando a sus puntos de partida sin colmar sus deseos.

Pasados los pocos minutos que habíamos dedicado a tomar un pequeño descanso, iniciamos las dos horas de caminata necesarias para remontar esta pendiente.

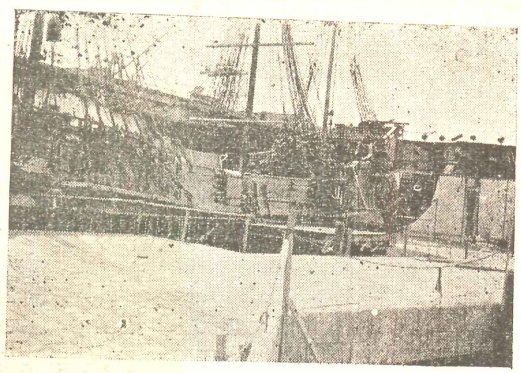
Una subida interminable. Algunos ya comenzaban a arrepentirse pero las palabras de aliento de los experimentados los animaban: no se sienten "coman dulce" caminen en zig, zag y así íbamos venciendo el camino.

A eso de las 2 de la mañana llegamos a la casa de unos campesinos que habitaban en la medianías de la cuesta. Aquí se nos sirvió café y tomamos agua fresca. Todos aprovechamos la oportunidad para beber el "chirrite" o "guaro" (producto destilado de la caña de azúcar).

Terminado este violento ascenso nos internamos

Hollywood

Set de
Captain Blood



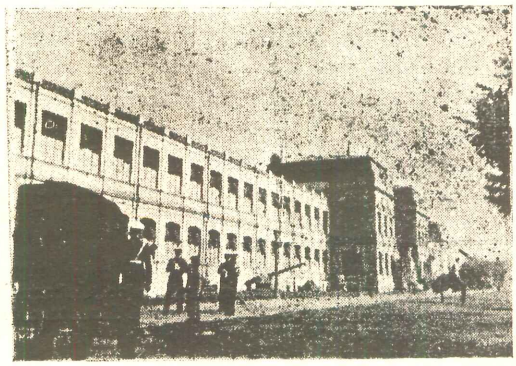
en plena montaña. La luz de la luna colaba sus rayos por el follaje sin poder alumbrarnos.

Ya muy arriba a esta hora podíamos mirar a ratos allá lejos en la llanura el alumbrado de los pueblecillos y más lejos aún, veíamos el titilar de las luces de San José. Ellas eran contempladas con cierta tristeza, pues el cansancio ya se dejaba sentir. Empero la ponderada belleza de lo que íbamos a ver, nos hacía olvidarlo. Las canciones y la charla llegaron a languidecer, pero no terminaron. Hicimos la tercera y última parada, en otro de los puntos más recordados por los que han visitado el Poás, "La Lechería" nombrada así por lo que fué y no por lo que es, pues no encontramos más que una choza y el único testimonio que de allí hubo una lechería, el bebedero construído para el ganado. Faltaba ya poco para terminar la jornada y nuestros pies pisaban ya la escarcha que cubría el camino y algunas partículas se agrupaban en copos sobre el zacate (grass). No sentíamos frío, aunque debía haberlo.

Una hora más y terminamos con la jornada nocturna. Viajamos a un hotel, vieja casa de campo propiedad de la hacienda, donde se encuentra el volcán. En realidad, de hotel no tenía nada, pués lo único que encontramos allí fué un suelo duro, empero acogedor, dadas las circunstancias; además, nos aterdieron con muy buena voluntad y nos reconfortaron con una taza de café caliente. Eran las cuatro de la mañana al llegar nosotros a este lugar. Habíamos tardado ocho horas.

Mientras esperábamos todos a que rayase la aurora, sentados unos, otros acostados y un grupo alrededor de una hoguera, sostuvimos una amena charla. Comenzaba el frío a dejarse sentir a tal punto que los que estábamos frente al fuego, teníamos los pechos

MEXICO
Colegio Militar



tibios y las espaldas heladas. La incomodidad se hacía cada vez más notable.

Aclaraba yá, cuando las voces de los guías llamaron para dirigirnos al punto de destino. Caminábamos sobre un suelo húmedo, resbaladizo; las raíces de los árboles dificultaban el paso y un poco más arriba traficábamos por entre arrayanes.

De pronto un grito de sorpresa: la Naturaleza, admirable, nos movía con su espectáculo a súbitas reflexiones y a un profundo respeto. Los conocedores del lugar aconsejaban silencio. Una inmensa hoya se presentaba ante nosotros. Era el gigantesco cráter del magestuoso volcán Poás. ¡Habíamos llegado!

Con gran suerte, ninguna nube lo cubría. Estaba completamente despejado. Y digo con gran suerte, pues no son pocas las veces que muchos se han visto defraudados en su deseo de admirarlo, porque las nubes lo impedían.

Un amigo costarricense que nos acompañaba y que había visitado en otras ocasiones el volcán, lo encontró esta vez muy cambiado. "Todos los años varía de aspecto, pero conservando siempre su belleza. Un pedazo más, uno menos, una nueva grieta acá, un canjilón allá, todo origina cambios en su aspecto exterior".

El Poás es algo maravilloso, digno de contemplarse. En las paredes de su cráter se pueden ver perfectamente divididas diferentes capas terrestres que la Geología nos describe; en el fondo arden unas cuantas solfataras, despidiendo penetrantes gases sulfurosos y hay agua hirviendo, que origina constantemente vapores, que el frío de la atmósfera condensa, dando lugar a ligeras nubecilllas.

Algunos desean manifestar sus impresiones rompiendo el silencio que reina, pero se les impide. Hay "miedo de que despierte" . . . . . o hay temor de que las nubes que velan su sueño acudan en su auxilio y nos lo oculten". En efecto, a su alrededor, como cuidándonos, se extiende un interminable mar de nubes, de caprichosas ondas.

Un grupo decidió hacer el descenso por el cráter para internarse en sus entrañas y poder contemplarlo más de cerca. Hacerlo requiere gran cuidado; muy peligrosa es la empresa, pues, un mal paso, una im-

El valor de un hombre no se determina por lo que posee, ni aún por lo que hace, sino que está directamente expresado por lo que es él mismo.

prudencia, pueden ser los causantes de una tragedia.

Vale la pena mencionar en este relato lo que hoy todos conocemos por las "peripecias de un fotógrafo". Nuestro sujeto, un cadete muy aficionado a la fotografía, pero excesivamente nervioso, decidió, tal vez, con el fin de probar que no lo era, bajar con los demás para tomar unas cuantas vistas. Le faltaban manos para agarrarse; de cuando en cuando una parada y enfocaba lo más interesante. Pese a sus temores, insitió en su propósito, impresionó bastantes placas, muchas. Pero ¡oh desilusión! cuando las mandó revelar en el taller de un amigo, comprobó que el volcán se había negado a grabarse en sus películas. ¡No obtuvo ni una sola fotografía!

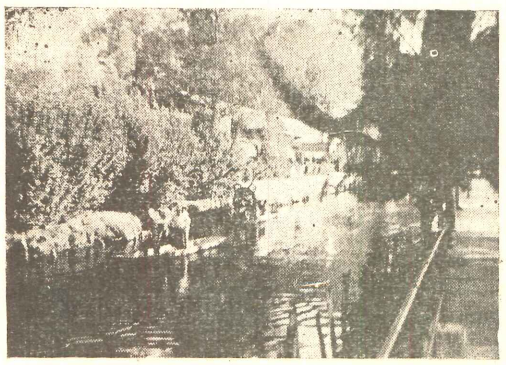
Una hora duró nuestro descenso. Algunas veces tuvimos que desandar lo andado, pues sucedió que tomábamos algunos canjilones que no tenían salida, es decir, que era imposible seguir descendiendo por éllos.

Llegamos lo más cerca que pudimos del fondo. El agua se oía bullir y de cuando en cuando se levantaban columnas que alcanzaban regulares alturas. A uno y otro lado se veían solfatadas que constantemente desprendían vapores sulfurosos.

Desde arriba se nos gritó que regresásemos, pués yá algunas nubes se acercaban a cubrir el volcán. Después de dos horas nos encontramos de nuevo en los labios del cráter.

Un rato más y las nubes nos habrían sepultado.

Antes de regresar emprendimos el camino de la Laguna. Veinte minutos de marcha entre arayanes, una ligera bajada y de pronto otra maravilla ante nuestros ojos. La Laguna del volcán Poas se presentó



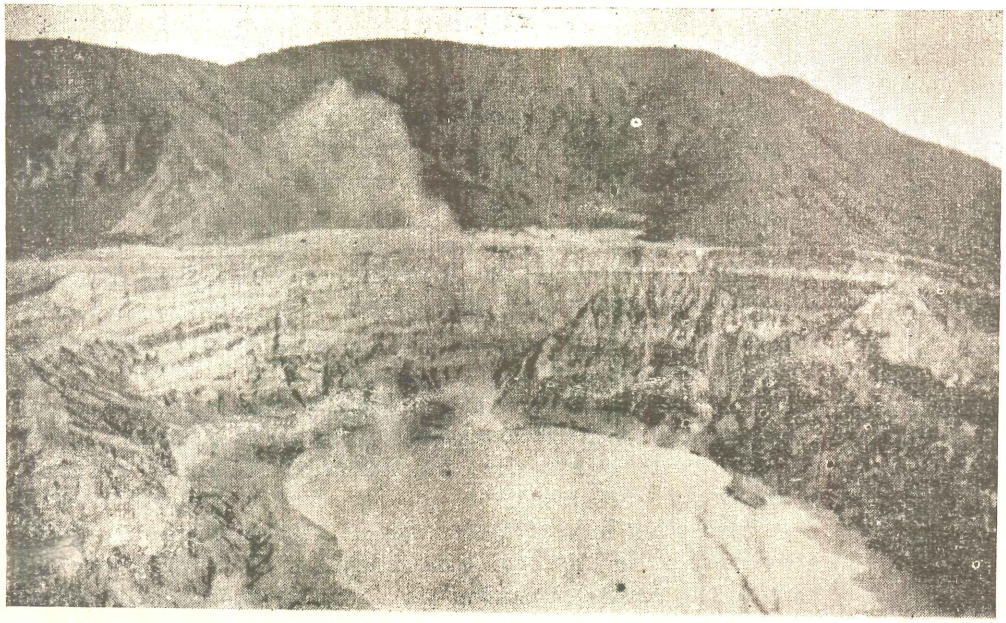
MEXICO
Xochimilco

magnífica ante nuestro nuevo asombro. Sus aguas, claras y tranquilas, semejan un inmenso espejo en el que se contempla, orgulloso y eterno un monte vestido de verde oscuro. Se dice que este gigante de la laguna vigila y protege eternamente la tranquilidad y el reposo de sus aguas con sabor de azufre, frías y transparentes.

Se hacía yá tarde, y era preciso regresar.

Costa Rica, el país romántico e inspirador, de hondos afectos, nos puso en el corazón ese día inolvidable, una emoción más, y otro motivo para recordarlo...

N. M. E. IV. AÑO
Costarricense



Vista del volcán Poás tomada cerca del cráter

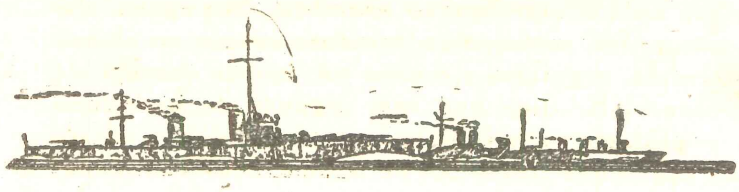
No hay peor sordo.....

Pasó un automóvil. Dos lindas americanas lo ocupaban. La sonrisa de un par de cadetes las detuvo y después de unas cuantas palabras en mal inglés de este par de tenorios, subieron al carro y continuó el paseo. Todo marchaba a las mil maravillas, inclusive el carro. Los jóvenes hablaban más inglés del que habían aprendido pero, una pregunta, y una parada frente a una venta de gasolina, paró todo.

Para que no se queden con la curiosidad, les diremos cuál fué la pregunta que los hizo enmudecer y la causante de que olvidaran todo lo que sabían:

"Have you any money for the gass?".

Vanos fueron los esfuerzos de las señoritas para hacerles comprender lo que eso significaba.



Sacrificio de un Piloto

Es muy posible que muchas de las personas que lean estas líneas ignoren quién fué John Maynard.

John Maynard, era el piloto de un pequeño barco de pasajeros que hacía su servicio entre dos puertos de las costas de Inglaterra cuando, ocurrió el hecho que voy a relatar.

Era una obscura noche de invierno en que la nave regresaba de una de sus cortas travesías. A su bordo traía numerosos pasajeros. Se hallaba a cargo del timón el piloto John Maynard. Faltábale al buque apenas veinte minutos para llegar al lugar de su destino, y el viaje se venía realizando sin ningún contratiempo. Ya se divisaba las primeras luces del puerto, cuando en medio del silencio de la noche se oyó la voz de un tripulante que gritaba:

—Fuego a bordo!

Bastaron estas palabras para que el pánico cundiera entre los pasajeros que, aterrados, comenzaron a correr en todas direcciones sobre la cubierta de la nave. En medio de un grietrío ensordecedor se dejó escuchar la voz del capitán que trataba de tranquilizar al pasaje. Parado en su puente de navegación, dirijiéndose a las personas que se hallaban en cubierta, les dijo:

—No hay por que desesperar; faltan solamente diez minutos para llegar a tierra. Nuestra salvación depende del piloto, quien, si se mantiene en su puesto nos llevará sanos y salvos a tierra.

Luego, volviendo la cara a popa y dirijiéndose a una sombra que se distinguía en medio de las llamas aferrada a la caña del timón, exclamó con voz fuerte:

—John Maynard ¿Estás allí?

Clara y precisa llegó la respuesta:

—Sí señor, en mi puesto.

Esto sólo fué suficiente para que volviera la calma a los pasajeros quienes ahora solo proferían frases de aliento. El barco se deslizaba siniestro como una inmensa hoguera que navegaba veloz hacia el puerto en una emocionante carrera con la muerte.

Nuevamente el capitán repitió su pregunta:

—John Maynard ¿estás allí?

Esta vez, en medio de la ansiedad general, no hubo respuesta, hasta después de unos minutos, cuando se oyó una voz apagada y débil que respondió:

—Hago todo lo posible.

Un rápido pensamiento de los pasajeros bastó para representarles la tragedia que se desarrollaba en popa, junto al timón en llamas. Pero fué olvidado pronto, pues en esos momentos llegaban botes de tierra para rescatar a los pasajeros de la nave incendiada. Lo más rápido que se pudo se desembarcó a los viajeros y tripulación y el barco fué abandonado prontamente.

Cuando el último bote que desatracó se hallaba a unos cincuenta metros, una formidable detonación indicó la explosión de una caldera, haciendo pedazos al buque y con este a John Maynard quien no había abandonado su puesto en ningún momento.

El recuerdo de John Maynard solo quedó grabado para aquellos que vivieron esos momentos de angustia y supieron apreciar el sacrificio del heroico marino, quien, antes que nada, cumplió con su deber.

J. M. II AÑO

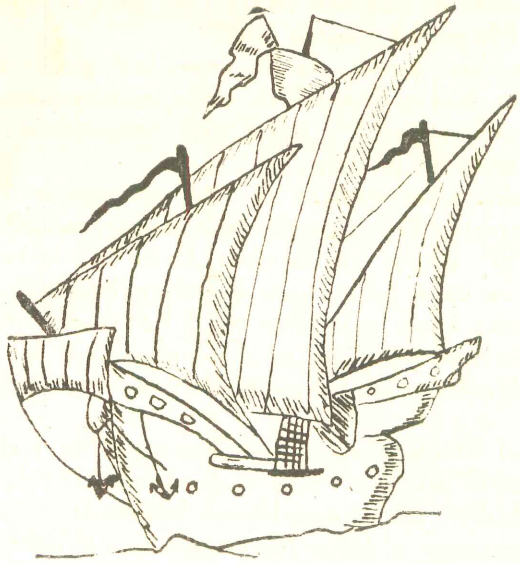
PREMIO HUGHES

La casa Henry Hughes & Son. Ltd. de Londres, acordó en años anteriores otorgar un premio, consistente en un sextante de último modelo, al alumno de la Escuela Naval, más distinguido en Navegación.

El año 1937 resultó favorecido el entonces Cadete Enrique Burga Cisneros, y el año 1938 el Cadete José Arce Larco, correspondiéndole esta vez, al Cadete Jorge Ruiz de Castilla.

El gesto de la casa mencionada, antes de servir como reclame comercial, ha tenido la finalidad de estimular a los cadetes por el estudio de esa ciencia, base de la carrera de marino.

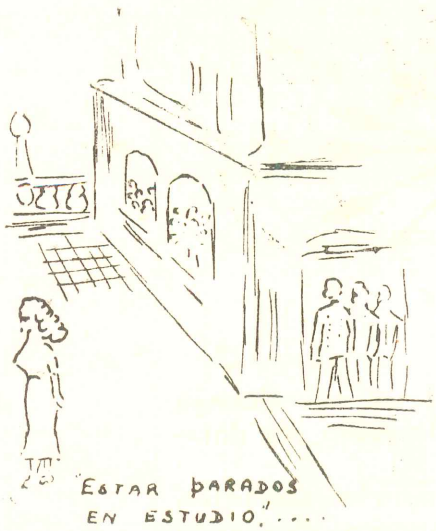
El sextante, de tipo novísimo, trae los últimos adelantos en esta clase de instrumentos.



Nostalgia

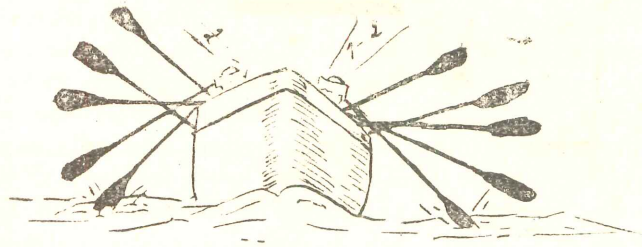
Cuando mi nave surca el océano
siguiendo el rumbo de un mar lejano,
pienso en mi patria, pierdo la calma,
y al dolor abre su puerta el alma.
En vano busco con la mirada
algún bosquejo de tierra amada.
El amplio cielo y el vasto mar
son menos grandes que mi pesar.
Pasan las horas, tristes, del día,
rompen en la noche su sinfonía,
—ora protesta, ora lamento—
entre las jarcias, el frío viento.
Las olas corren con furias locas,
a hacerse astillas entre las rocas.
¡Qué eterna se hace la larga estela!
¡Qué lejos mi alma sobre élla vuela!

J. M. O. II Año.



Si el parte pudiera aplicarse a....

Eva.—Comer a deshora.
Adán.—No cumplir una orden deliberadamente.
Caín.—Falta de compañerismo.
Noé.—Embriaguez.
Mahoma.—Tomarse atribuciones que no le corresponden.
Miguel Angel.—Pintar las paredes.
Hernán Cortéz.—Destruir el material a su cargo.
Pedro de Alvarado.—Saltar garrocha, sin la tenida reglamentaria.
Luis XIV.—Negligencia.
Napoleón.—Estar levantado después del toque de silencio.
Napoleón.—Presencia antimilitar. Estar desabotonado.
Cronwell.—Pegar papeles en una puerta.
Bolívar.—Estar descubierto en la calle.
Balboa.—Bañarse en el mar sin permiso.
Olaya.—Imprudencia, nadar fuera del alcance de una embarcación.
Atila.—Pisar los jardines.
Voltaire.—Insubordinación.
Cambrone.—Palabras reprochables.
Hitler, Chamberlain, Daladier, Stalin — Provocar desórden.



BOGA ALMIRANTE

UNA TARDE DE BOGA

Hoy nos toca boga, y los cadetes con chompa negra y pantalón de faena, hemos formado por dotaciones en el cabezo del muelle.

Las falúas cuelgan y se balancean en los pescantes, que cual brazos hercúleos las sostienen, esperando entregarlas a la primera solicitud nuestra.

El "patrón" es un cadete del sexto año que con voz dura empieza a dar las consabidas órdenes: "Fulano y Zutano a los aparejos"; "¿qué dice proa?"; "listo a arriar", "¡arría!".....

Las pesadas embarcaciones descienden lentamente hasta tocar con sus quillas la ondulante superficie, mientras que los próximos tripulantes, observan la maniobra alineados al borde del muelle, esperando la indicación para embarcarse. Esta no tarda en llegar y los cadetes tienen que deslizarse por los cabos "salvavidas" hasta las embarcaciones, donde van ocupando bancadas. El último en embarcarse es el "patrón".

Todo está listo, y dentro de breves instantes la boga empezará. "Listo a arbolar" "¡arbola!". Es el jefe de la falúa el que ha dado las órdenes de reglamento. Una nueva órden, y los remos caen al agua, iniciándose un chasquido monótono, que para mí es el preludio de una lucha titánica. Las palas se hunden y vuelven a surgir empujando la falúa. La embarcación se desliza y no comprendo la razón. Todos "matan anchovetas" cuando el brigadier desvía su mirada. Una "templada" más y el cansancio se deja sentir. La frente sudorosa me hace parecer a los condenados a galeras; me conduelo de los sufrimientos de los cri-

minales de antaño. Mi mirada se posa suplicante sobre la del patrón, pero éste, parece extasiado en no sé qué pensamientos. Quisiera pedirle un minuto de descanso para reparar las energías perdidas. Pero esto no es posible. Tendré que esperar hasta que él buenamente lo ordene. "¡Galera!", es la orden que más rápido se cumple; significa descanso, el ansiado reposo. Respiro hondo, siento una satisfacción infinita; a lo lejos se divisa la Escuela, con su muelle y sus palmeras, la perspectiva se presta para expansiones literarias. Me siento poeta, y abismado en mis pensamientos, pretendo cantar elegías. Una voz fuerte me saca de cavilaciones; debo anotarme por desatención en un ejercicio. La tripulación estaba yá "listo a dar avante" . . . . . .

El regreso lo hacemos con mucha mayor rapidez, y pronto nos hallamos asidos de los cabos salvavidas.

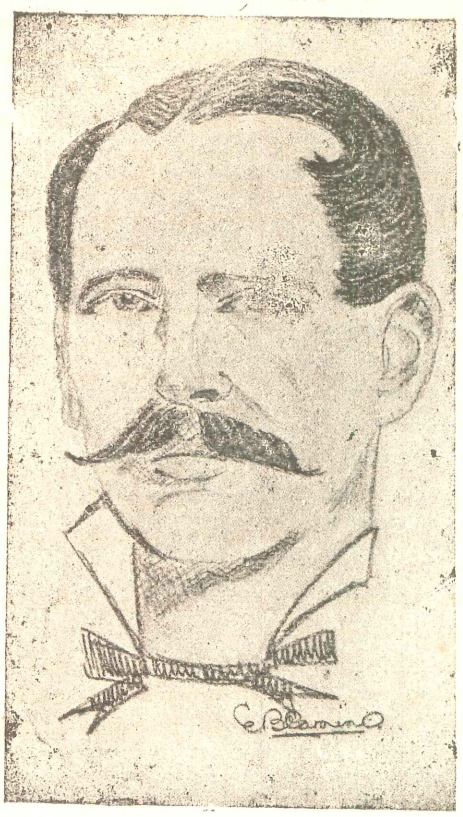
Exhausto llegué esa tarde al muelle, y la maniobra de izar la falúa no me preocupó mayormente, pues con seguir el compás de mis compañeros, ésta fué enganchada de sus "pie de gallo".

Por la noche, la luz de policía distintiva de mi brigada puso en orden mis pensamientos, recordé la jornada sufrida y me sentí dichoso de haberla soportado ¡Era "lobo"! . . . . . .

G. S. C. I AÑO.



MEXICO
Tasco



NUESTROS HEROES

Capitán de Corbeta
ELIAS AGUIRRE

No quería andar a pié....

Debido a las grandes distancias que era necesario recorrer para ir de un sitio a otro, en las populosas ciudades americanas y dados los elevados precios del servicio de taxis, era preciso entonces, aceptar solo invitaciones de aquellas personas que tuviesen automóvil.

Sucedió cierto día, que en el momento de salir franco un Cadete del B. A. P. "Almirante Grau", encontró al pie de la escala a una simpatiquísima norteamericana, con la cual entabló la siguiente conversación:

—How do you do?
—How do you do
—Is it your ship?
—Yes, do you want to take a walk with me?
—Oh ¡yes, with pleasure!
—Y beg your pardon; have you a car?
—No, I haven't.
—Oh! Y am very sorry, Y can't go with you now, because Y have a cocktail party in the other ship.

León Donayre, nuestro querido farmacéutico, nos ha dedicado este artículo.

Identificado con los cadetes en sus aspiraciones e inquietudes, nos ha colmado de elogiosos conceptos, que sólo los que lo conocemos de cerca, podemos apreciar debidamente.

Don León no está en el ocaso de su vida, porque los hombres buenos irradian, siempre, claridad en el sendero del ejemplo.—N. de la R.

Orto y Ocaso

(A LOS CADETES DE LA ESCUELA NAVAL DEL PERU)

Lleno de optimismo y cariñosamente como cumple el hombre que entregó su tezón, su capacidad y sus energías a la Marina, saludo en el ocaso de mi vida profesional, al espléndido "orto" que significan los jóvenes cadetes de la Escuela Naval del Perú.

En 28 años de servicios prestados a la Armada, de los cuales 18 he servido en la Escuela Naval, he visto acrecentarse, año tras año, y cada vez más, la antorcha del ideal en la juventud que ha desfilado por las aulas. Conozco de sus afanes por superarse profesionalmente, sé que en cada pecho vive, hondamente arraigada, la esperanza de una Marina, que con su potencialidad haga tangible el innegable desarrollo del país y justifique nuestra existencia como un pueblo amante de la paz, laborioso y culto, pero celoso de su soberanía y tradición. Sé que en esta Escuela Naval, cada nuevo Cadete ama el mar que baña nuestras dilatadas costas, con ese amor inteligente y visionario del que sabe que es la vía que nos mantiene en relaciones comerciales con los demás pueblos del mundo.

Para que el mar no se enfurezca, y en sus iras nos traiga páginas de luto como en otra hora, existe el amor profesional de los Cadetes Navales que, en día no lejano, tendrá mucho campo de acción en naves modernas de combate.

En los cadetes de la Escuela Naval del Perú, vé el pueblo satisfechas sus espezanras de días mejores y venturosos, porque el espíritu de Grau, tan hondamente compenetrado en el ambiente de la Institución, justifica la fé que la ciudadanía pone en las virtudes cívicas y militares de la juventud naval, y Dios volverá sus miradas hacia los hombres que, en apretado haz, llevan mercado, en la frente, el sello de un ideal superior: la MARINA.

L. D.



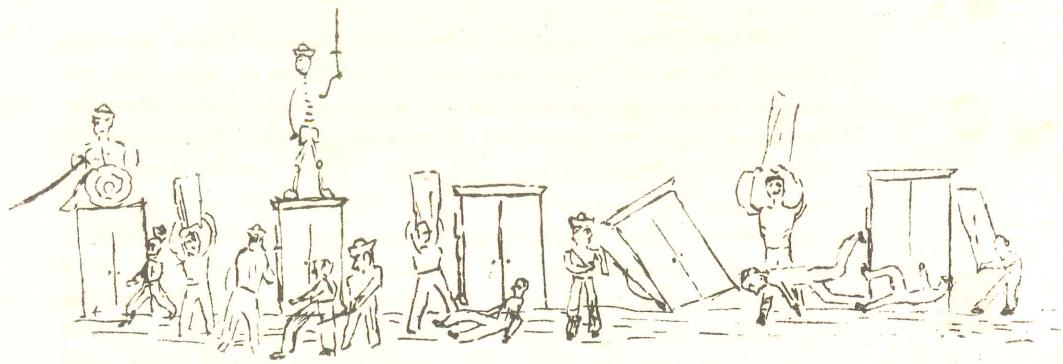
NUESTROS HEROES

Teniente 1º.
DIEGO FERRÉ

¡Hablé por Televisión!

Me hallaba con varios compañeros recorriendo la Feria de San Francisco, cuando uno de ellos insinuó la visita al pabellón de Televisión. Con el "Official Guide Book" nos fué fácil localizarlo: se encontraba en el "Electricity and Communication Building". Allí nos dirigimos, y después de observar varios receptores decidí conocer la estación trasmisora. Cuando atravesaba el pasadizo que daba acceso a élla, sentí claramente el ruido producido por un "switch" que se cierra. Supuse que la trasmisión había terminado y me dirigí resueltamente al locutor, solicitándole, en un mal inglés, me permitiera admirar toda una serie de pantallas, lámparas, etc.

Atentamente me recibió y me hizo una explicación, de la cual no entendía nada absolutamente. Luego me acosó a preguntas, las que respondí adivinando su intención. Lo único que recuerdo perfectamente que me dijo fue: "Where do you come from?" A lo que respondí: "To morrow we will go to San Pedro". Oí una sonora carcajada que me puso sobre aviso que ¡había hablado por televisión!



"Con Los Brazos Abiertos"

Cinematográficas

Con los brazos abiertos—La recepción a los nuevos.
La cena de los acusados—La comida del Sábado.
Culpas ajenas—Las que paga el Encargado.
Yo soy la ley—El Cadete de Guardia.
Pájaros bobos—Muy raros en la Escuela.
Vidas truncadas—La de los "aplatanados".
Horizonte de gloria—El que esperan los cadetes.
Me hicieron criminal-La eterna excusa de los arrestados
El terror del hampa—Los exámenes.
Los muertos caminan—O se los llevan.
La hora trágica—Guardia en el Edificio N°. 2.
El código penal—Parte del Viernes.
Vive como quieras—Pero fuera de la Escuela.
Gente de copete—Los cadetes del 6°. Año.
Hombres con alas—Son muy comunes.
¿Quién tiene la culpa?—Nunca se llega a saber.
Víctimas del terror—Los arrestados.
La patrulla submarina—¿.....?
Ruge la multitud—En la academia de corneta.
La hora radiante—Sábado a 15.00 horas.
Sin novedad en el frente (en el parte)—Muy raro.
Despierta y vive—Al toque de diana.
Entre dos fuegos—Deficiente y arrestado.
Almas en el mar—Los cadetes en boga.
Primavera—Enclaustramiento de los caídos.
De regreso—Domingo a 22.30.
Si yo fuera rey—Pensamiento "canino".

NO APTO

Don X

Desde mi infancia demostré gran afición por las cosas de mar. Seguramente el ambiente que me rodeaba hacía germinar en mi mente una gran ilusión. Soñaba con los grandes almirantes y las historias de Simbad el Marino me seducían. Más tarde pensé seriamente en la carrera, y me presenté al concurso de admisión. ¡Qué angustias las que pasé ese año! El número de postulantes era inmenso y las vacantes muy reducidas. Rápidamente me eliminaron y rápidamente también, cruzó en mi mente la idea de pedir la reconsideración del fallo. Me sentí como un soldado, que sin disparar un solo tiro es herido de muerte. Un defecto físico dió lugar a la atroz sentencia: ¡NO APTO! En mis venas bullía la sangre con asombrosa rapidez, y en mi cerebro revoloteaban pensamientos incoherentes. Nunca había medido la fuerza de aquellas dos palabras. Eran la negación a mis desvelos, una valla para mis aspiraciones.

¡NO APTO! Yó que había estudiado tanto y hasta contratado especialistas en enseñanzas relámpago, no servía para la carrera!

Pasó un mes, luego varios y me negaba a admitir la realidad, para luego acariciar deseos de reivindicarme ante el jurado. Tenía que castigar duramente mi cuerpo, mejorar mi Indice de Piñet. Así lo hice, y cuando llegó nuevamente el examen logré inclinar la balanza a mi favor. ¡Cuánta inquietud antes de conocer el veredicto final! Pero se cumplieron mis deseos, era Cadete Naval y no ocultaba la satisfacción de pertenecer a este Instituto.

Vino luego el año de prueba, con la "saladera" tradicional y dí a conocer mi carácter y aptitud para la profesión.

Me embarqué en los cruceros de instrucción, viajé bastante, adquiriendo los conocimientos indispensables.

Los años han pasado con asombrosa rapidez, encontrándome en las postrimerías de mi vida en la Escuela.

Al hacer recuerdos con mis compañeros, de los días transcurridos, invariablemente la conversación nos lleva a los exámenes de ingreso, y surgen las dos palabras: ¡NO APTO! ¿Fué acaso una advertencia del Destino?.....

De Domingo a Domingo

Carta de un Cadete:

La Punta, 4 de Diciembre de 1939.

Querida Titina:

Te escribo hoy Lunes la pte., para que recibiéndola el Martes, sepas por élla el Miércoles, que estoy "aplatanado" el Jueves, y si no me consideran el Viernes, me quedaré el Sábado y no te veré el Domingo.

Tu querido

Rufino.

P. D.—Ojalá salga el 25 del presente.

R.

Contestación:

Lima, 13 de Diciembre de 1939.

Mi querido y recordado Rufinito:

El papelucho del Lunes, que me angustió el Martes, te lo contesto el Miércoles, para que sepas el Jueves, que si no te consideran el Viernes, lloraré el Sábado, por no verte el Domingo.

No te preocupes querido, será el 25.

Tu afligida:

Titina.

NUESTROS HEROES



Teniente 1o.
ENRIQUE PALACIOS

Sucedió en el Earl Carroll....

Earl Carroll, el elegante teatro-restaurant de Hollywood, estaba esa noche lleno de elegantes habitúes. Personajes de lo más graneado del cine, ocupaban las mesas dispuestas en semi-círculo. En una de ellas, un poco distante, se encontraba un Cadete, que asombrado por el lujo de aquél recinto no atinaba sino a mirar en derredor, haciendo caso omiso de sus anfitriones.

Como hablaba perfectamente el inglés, podía seguir la explicación del "speaker", pero nó, el prefería reconocer a sus estrellas favoritas que ocupaban las mesas vecinas. De pronto, ante la natural sorpresa de nuestro héroe, se apagaron las luces, y un potente proyector lo iluminó. Sintió una salva de aplausos, que lo obligó a parar el oído. ¡Hacía rato que el anunciador se expresaba elogiosamente de su presencia!

Emocionado por el homenaje, se olvidó que hablaba inglés. ¡También castellano!



Colisión entre los Dioses del Mar

Un día, Anfitrite
le dijo a Neptuno:
—Oye, só gran tuno
barbudo y cochino:
yo quiero fugarme
con algún marino
que sea galante,
fino y arrogante,
pues tú ya no soplas
lo mismo que antaño.
Así que, ya sabes,
ya no aguanto un año,
junto a tu persona.

—Tú, de igual manera,
puedes ya buscarte
una marinera.
Pero yo, primero,
quiero marinero.

—Oye, só Anfitrite
Neptuno repuso:
Si de poca nueva
ya estás fuera de uso!
y de esta manera,
quieras o no quieras,
yo seré el primero
con mi marinera.

Y así fué, mi amigo.
Pasaban los días,
pasaban los meses.....
Algunos marinos
surcaban a veces,
y doña Anfitrite,
sentada en La Línea
con su catalejo
se volvía loca,
sin ver a su viejo
que en el otro lado
se había sentado.

Pasó un italiano
con muchos galones;
en medio de gritos
bitas y bitones
sonaban los pitos.
Pero este marino
no fué del agrado
de doña Anfitrite.
En cuanto a Neptuno,
continuó sentado....

Y así por La Línea
llegaron marinos,
desde comandantes
a piratas chinos.

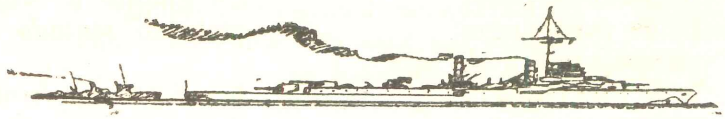
Neptuno veía, veía y veía.....
Hasta que un gran día
no vió, sino "oyó"
una "marinera",
música peruana
de esas de primera.
Y tanto gustó
que con ella, dicen,
el viejo quedó.

Y doña Anfitrite
seguía esperando.....
Y ni un marinero
que fuera a su gusto
surcaba ese mar.
Por fin, con gran susto,
oyó un grito extraño,
después de medio año;
allá por Febrero,
en que los cadetes
hacían "Crucero".

Y entonces la dona,
con su gran poder,
mandó un aguacero
que el más marinero
no pudo aguantar.
Y cuanto cadete
estaba en cubierta,
ya sea en trinquete
velacho o juanete,
se fué hacia el sollado.
Y allí, a todos juntos,
en forma invisible,
la diosa Anfitrite
los pudo entrever.
Mas con su buen gus o,
voluntad y poder,
la pobre consorte
de Neptuno, el "justo"
no pudo escoger.

A todos los vió
finos y arrogantes,
garridos, valientes,
como comandantes.
Y entonces se dijo:
Yo no sé que hacer,
ni siendo una diosa
ni por ser mujer.....
A todo cadete
peruano que pase,
sería chantage,
traición y abordaje
hacerlo quedar.
Yo los quiero a todos.
Que surquen el mar!
me encargo de ser,
(no como mujer),
su estrella y su sino....
No hay como el marino
Peruano! Me dejo vencer....

R-4 III Año



"Metidas de pata"

El título ves lector
Mal escrito y poco fino,
Pero me importa un comino
Tu opinión y tu favor.
Del marino, defensor
Yo he sido con tacto fino,
Mas ahora con dolor
Le critico yo su tino.
¿Mis razones?: las verás,
Mas te pido ser buen juez,
Sensato, cuerdo y ¡En paz!
Pues si no lo eres, serás
Cretino, y hasta otra vez."

Piropeador.

Cierto Teniente de nuestra Armada, que por supuesto no posee ni ha tenido nunca un perfecto dominio de la lengua inglesa, se arriesgaba en los Estados Unidos a cortejar a una damita de singulares encantos que, dicho sea de paso, no sabía ni jota de Castellano, tratando para ello de emplear a menudo frases como ésta:

"Your eyes Kiss me, when they look at me".

Pero el distinguido oficial se desconcertaba las más de las veces al verse acogido con una sonora carcajada, sobre todo, cuando pronunciaba su piropo anterior.

Averiguando el porqué de tan singular respuesta, llegó a la siguiente conclusión:

El trataba de decirle en realidad:

"Your eyes kiss me, when they look at me", cuyo significado en español es:

"Cuando me miran tus ojos, me besan". Mas un lamentable error de pronunciación le hacía decir:

"Your eyes kick me, when they look at me", que es nada menos que:

"Cuando tus ojos me miran, me patean".

Pretensiones.

Un alférez de Fragata, de imaginación fantástica respecto a sus dotes de poseedor de idiomas, desembarcó cierto día con singulares bríos en un puerto del gran país del Norte, y animado por algunos oficiales, abordó a un gringo preguntándole un sinnúmero de cosas en el "inglés" que tan perfectamente dominaba, a lo que el yankee respondióle, una vez terminada la perorata, con tono grave y felizmente en Castellano, aunque muy mascado:

"Perdóneme siñor, pero mí no comprender el español".

La mucha confianza mató a Palomino.

Cierto cadete, víctima de los formulismos de la buena educación, vióse obligado en una fiesta a bailar con una damita de grandes dotes morales, pero de paupérrimo físico.

Como todo llega a cansar en este mundo, aburrióse el susodicho y aprovechándose de la diferencia de idiomas, interrogó a un compañero en criollo perfecto:

¡Oye cholo! ¿No has visto alguna muchacha que sea menos flete, que este flete que me han fletado?, porque ya estoy sintiendo tanto el bailar con élla, como los pisotones que me dá; a lo que obtuvo por respuesta:

"Yo también lo siento mucho", en perfecto castellano, pronunciado por la rubia "girl".

Un cigarro en varias tandas.

Conversando cierto día una matrona de la alta sociedad de San Francisco con el Comandante General de la Escuadra, sobre la conducta intachable de la tripulación en tierra, expresóse muy bien de un marinero al cual había visto pasear fumando por Market Street (la calle principal), y el que por educación y por no ensuciar la acera de tan chillante avenida, apagó el cigarro en la suela de su zapato.

¿No te parece lector que la dama metió la pata?

¡Oh educación!, te venero,
Pero te busco y no te hallo,
Pues para mí el marinero
Quería mucho su "fallo".

Confusión lamentable.

Suscitóse un día de esos a bordo, una pequeña discusión sobre cual debería ser la palabra inglesa equivalente a la española "impermeable". Unos opinaban que al abrigo que reunía esas condiciones, se le denominaba "water-proof"; otros proponían llamarle "rain-coat" a dicha prenda de vestir. Pasaron algunos minutos y se cambió el tema olvidándose todo el mundo de las dos dichosas palabras a excepción de cierto marinerito serrano, al que interesaba mucho el inglés como medio de expresión en aquella tierra extraña.

En una de esas tardes entró un grupo de cadetes a un gran establecimiento de vestidos para caballeros, con el fin de hacer algunas compras, y con gran sorpresa, encontró a nuestro marinero que trataba, sin amoscarse, de hacerle entender a los empleados lo que deseaba, siendo acogidas sus palabras con hilaridad de parte de los "gringos".

Volvióse nuestro hérce al entrar el grupo, y dando un suspiro de satisfacción saludó militarmente, interrogando a uno de los cadetes con inocencia:

Me caditi, ¿No is cierto qui para pidir un impirmiable si dice: "Give me a water-close"?.

Por desconocer el idioma.

En Ciudad de México, hallábanse un grupo de cadetes en amable charla con cierta señora. Como la conversación girase sobre la admiración que profesaban los marinos a los "lindos ojos tapatíos", la referida les prometió presentarles unas "viejas" muy simpáticas, e inmediatamente se dirigió a traerlas, pensando con ello agradar a sus ansiosos huéspedes.

Un Cadete descorazonado por la proposición, volvió grupas y viento en popa a toda vela se dirigió a otros lugares en busca de más amables perspectivas, pues según lo confesó después, el quería conocer muchachas y no ancianas decrépitas.

¡Imagínate lector la cara que pondría mi héroe, cuando después de pasadas unas dos horas y encontrándose con un amigo, trató de instruirse sobre expresiones mexicanas, preguntándole cómo denominaban en la tierra charra a las muchachas, obteniendo como respuesta la siguiente frase:

¡"Pos verás, maníto, pos aquí les decimos..... pos viejas"!.

Costumbre cara.

Es yá clásico en Lima el saludar a un amigo diciéndole: ¡Hola cholo! ¿Que haces?. Pues bien lector, la costumbre es la costumbre y por más que quieras dominarla siempre te traiciona.

Cierto cadete hallábase paseando por la calle Isabel la Católica en Ciudad de México, cuando acertó a pasar un conocido que muy acaramelado con su novia la llevaba cogida del talle, y de cuando en cuando, disimuladamente, le desmotraba su amor con tiernos besitos en la mejilla. Saludólo mi compañero con un sonoro "¡Hola! ¿Qué haces?"

Raro le pareció el saludo al Mejicano, y rara también fué la cara que puso el Cadete cuando oyó que le respondía:

"¿Yo? ..... pos..pos..pos..pos.... ¿que te importa manito?".

Y aquí lector tan querido,
Cansado de tanto Pos,
Con fecha Diciembre dos
Pongo el punto y me despido.

J. V. G. IV AÑO.



Vale más un barco de guerra, que diez diplomáticos.—NELSON.



NUESTROS HEROES

Contralmirante
PEDRO GÁREZON

¿Le gusta esta Revista?

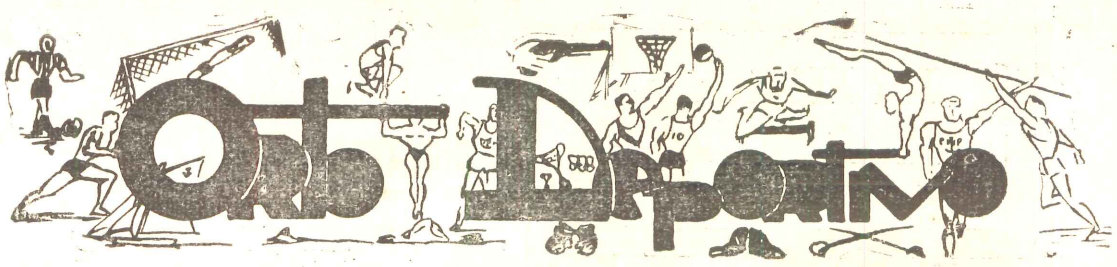
Coopere a su mejoramiento.

¿No le gusta?

Diganos el motivo y atenderemos sus consejos.

¿Le es indiferente?

Apóyela de todos modos.



Un Triunfo Merecido

Después de tres años en los que el equipo de Tiro de esta Escuela no escatimó esfuerzo alguno en pró de su adelanto técnico, logró campeonar en el concurso para cadetes de los Institutos Armados.

El triunfo de nuestros tiradores no fué un golpe de suerte. Fué el premio a la constancia, a la preparación metódica, a los sacrificios diversos.

Sabido es como en el año 1937 tuvieron su bautizo de fuego. Esa vez se presentaron a la lucha muy bien entrenados y mejor dirigidos. Quizás el exceso de confianza trajo por tierra sus legítimas expectativas de triunfo.

Posteriormente, en 1938 fuimos nuevamente desplazados al segundo lugar.

Parecía que la fatalidad se hubiera confabulado contra nosotros, y parecía también que el Campeonato Individual tradicionalmente iba a ser nuestro.

Fueron dos golpes terribles para nuestros rifleros que les sirvieron de acicate para el porvenir. Demostrando tener temple y ser deportistas de verdad, no se inmutaron. En un afán muy noble, alternaron, mano a mano con nuestros ases nacionales, intervinieron en competencias oficiales defendiendo a clubs civiles, sacrificaron muchas horas de sus salidas dominicales, en pró del ideal que acariciaban.

Fué así, como el 5 de Octubre de este año, con bases más estrictas que las anteriores, lucharon bala a bala por el triunfo. Con el aliento moral de la Armada entera, sin esforzarse mayormente, alcanzaron el estupendo porcentaje de 90.06 % aventajando en noventa puntos a su más cercano competidor.

Al triunfar nuestros tiradores dieron una prueba de lo que significa constancia y fé puestas al servicio de un ideal, y confirmaron una vez más el lema de "querer es poder".

Por eso al retornar a la Escuela con los laureles de la victoria, sintieron una emoción indescriptible, y en la algarabía del recibimiento tuvieron su mejor recompensa.

Quizá para ellos fué una rehabilitación simplemente, pero, para la conciencia de los cadetes, fué una lección imborrable.

Bien por ellos. Ojalá su ejemplo sea imitado por las generaciones del futuro.

La Historia de un Campo Deportivo

Fué por el año de 1920, que se dotó a la Escuela Naval, de un pequeño campo deportivo en su parte Sur, es decir la que actualmente ocupa la cuadra de marinería. En este campo se inició el entusiasmo atlético, que más tarde nos diera los laureles del triunfo durante un período de doce años consecutivos.

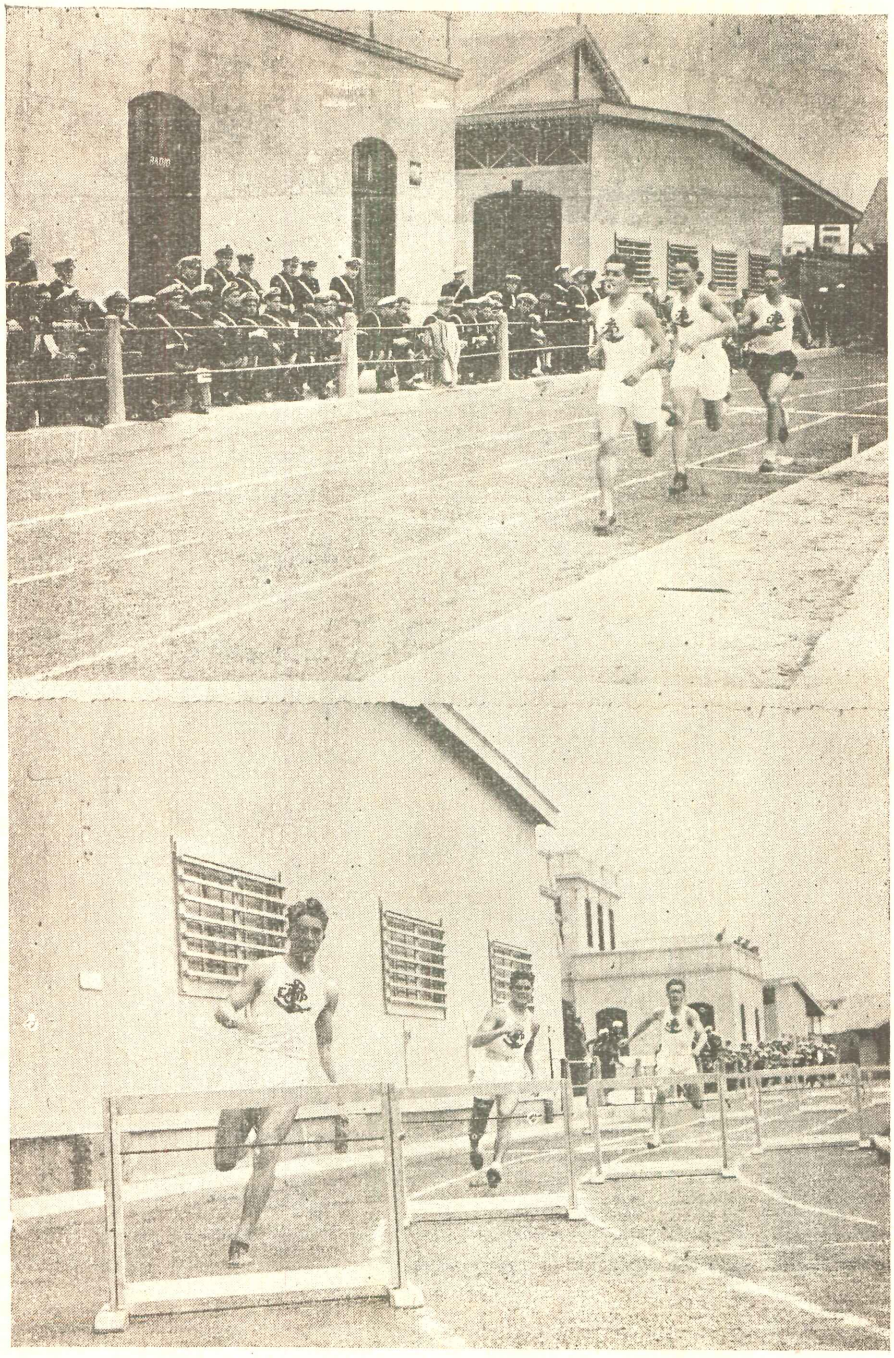
Años más tarde, en 1923, bajo la dirección del Capitán de Navío Charles Gordon Davy, miembro de la Misión Naval Norteamericana, es que el atletismo inicia en esta Escuela un gran desarrollo.

En primer lugar, se ocupó de dotar al Campo de las facilidades requeridas por los atletas para el desarrollo de su gradual entrenamiento.

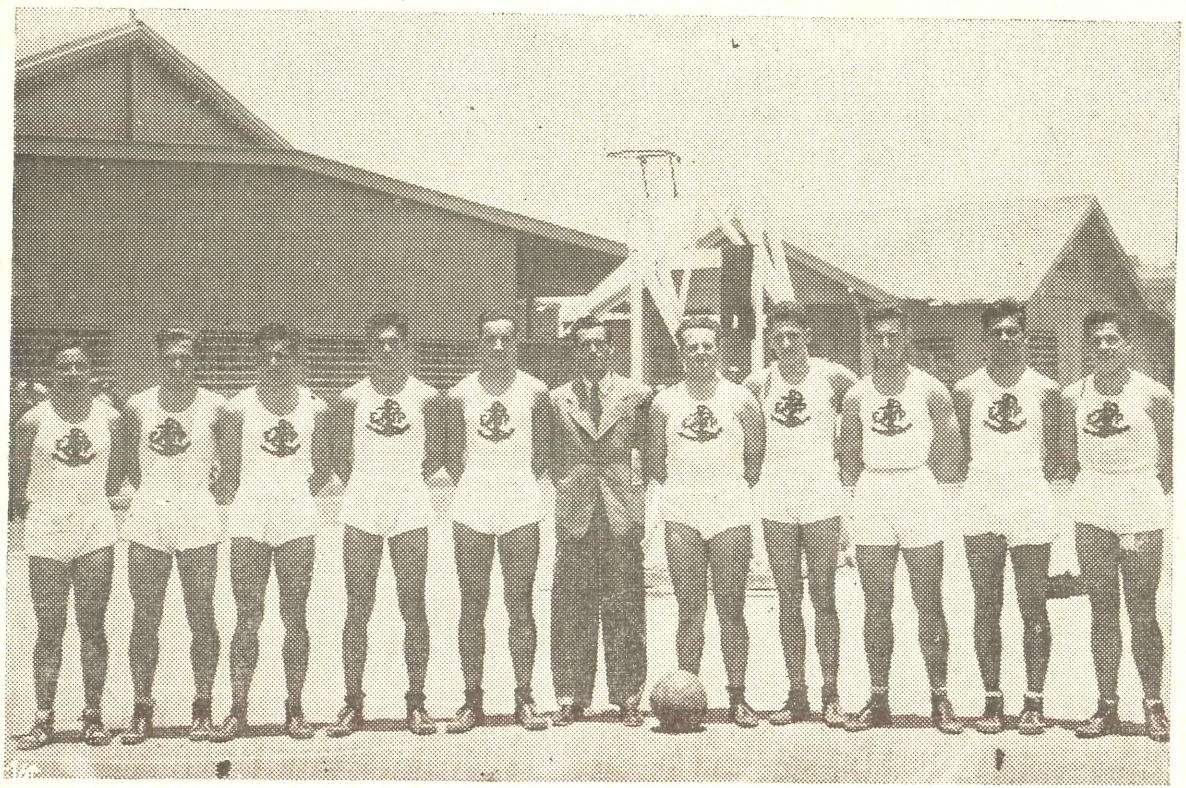
Antes de entrar en detalles sobre dicha realización, queremos dar a conocer a grosso modo, lo que era en ese entonces, el actual campo deportivo.

Como se ha dicho, en la parte SW, correspondiente a la puerta Unión, se encontraba la pista atlética, contando con algunas pozas de saltos y otros elementos de importancia y todo el resto del campo se hallaba a una profundidad no muy superior al nivel del mar, originando que durante sus bravezas, se formara como un pequeño lago, que imposibilitaba el tránsito, por lo cual se construyeron dos puentes de madera, uno, que unía el campo con el edificio y otro que daba pasaje entre la antigua puerta Iquique con el mismo.

La primera idea del Comandante Davy, al hacerse cargo de la Dirección de esta Escuela, fué la de ampliar el campo. Como se requería un trabajo duradero y de difícil solución económica, ingenió el modo de efectuar éste, en la mejor forma posible, para lo cual cual dió orden que la tripulación cumpliera sus arrestos, trasportando en carretillas, las piedras que quedaban en la playa después de cada braveza de mar; de manera que en un espacio reducido de tiempo, quedó a una altura suficiente para poder nivelar el terreno con unas camionadas de tierra. Terminada la primera etapa, se dió comienzo al aplanamiento y se hizo la pista de 250 metros de longitud, de forma



Los Cadetes en actividades atléticas.



Primer equipo de Basket-ball de la Escuela, que tuvo una sobresaliente actuación durante este año.

ovoide y demarcadas en su contorno, por una sucesión de piedras pintadas de blanco; se hicieron así mismo pozas de saltos y picaderos de lanzamientos. Debemos añadir que conjuntamente se llevó a cabo las obras de construcción de los pabellones de la plana menor y cuadras para el alojamiento de los contingentes navales, obra que colinda con el campo.

Esta pista y campo fué cuna de los primeros atletas, que dieron lustre al Perú, durante las justas atléticas tanto nacionales como sudamericanas. Así mismo fué campo de iniciación de grandes atletas, cuyas performances no se borrarán del galardón atlético Naval ni de nuestra memoria. Entre otros, cabe mencionar en forma especial los nombres de Mesía, Otero, Souza, Soyer, Mosto, Castillo, Gálvez P., Capella, Lindley, Noya, Ordóñez, Romero, Bonuccelly, Woll, Elías, Zapater, Salaverry, López de Castilla, Cely y muchos más, como también los marineros Albarracín, Clavijo, Serrot, Chávez, Montero y Arias. Todos ellos son portadores de recuerdos que llenan de gloria nuestra páginas atléticas.

Años más tarde, con la introducción del basket-ball e hicieron dos canchas, una en el patio Grau y otra en la explanada adjunta al campo.

Así peruró hasta el año de 1937, en que se hicieron dos canchas de basket-eall dentro del mismo campo.

Al año siguiente por iniciativa del Comandante Alejandro G. Vinces, en ese entonces nuestro Director, se levantó alrededor de la pista, un sardinel de ladrillos revestido de cemento con una altura de 0.40 centímetros y de inmediato se procedió a la colocación de una base de piedra, para luego rellenarla de tierra seca en toda la superficie del campo y pista.

Este año se ha terminado la labor, bajo la entusiasta dirección de nuestro jefe de Deportes, en otro tiempo buen atleta, Teniente 1°. Carlos Lindley.

Es preciso hacer mención especial de la galantería de los Sres. Hixon, Moskell y Paredes de la Peruvian Corporation, quienes nos han obsequiado y transportado gratuitamente la ceniza necesaria para la construcción de nuestra pista, así como al Comité Nacional de Deportes, el cual nos ha ayudado a finalizar este trabajo.

Actualmente contamos pues, con una hermosa pista de ceniza, semejante a la de nuestro Estadio

Nacional, alrededor del campo; dos canchas de basket-ball de asfalto, pozas de saltos y un gran campo de grass destinado a lanzamientos y otras prácticas deportivas. En la parte media se ha instalado un andarivel, con diversos aparatos de gimnasia.

Con la conclusión de esta obra, volveremos nuevamente a las pistas atléticas nacionales a seguir el ejemplo de los que dejaron abierto el camino del deporte nacional.

Es así como ha evolucionado nuestro campo deportivo, que ha sido siempre uno de los grandes frutos que honra a nuestro primer Instituto Naval.

BASKET-BALL

Copa "Pace Powers"

Con enorme entusiasmo se realizó el campeonato relámpago por la Copa "Peace Powers", donada por los jóvenes norteamericanos Robert Pace y Donald Powers ex-cadetes de esta Escuela, que últimamente retornaron a su patria para efectuar estudios sobre Arquitectura Naval uno y Radio el otro.

Equipos de Basket de todos los años dirimieron superioridades, consiguiendo la mejor clasificación el tercer año, por escasa diferencia en el puntaje general. Sorprendiendo a la crítica, los jugadores del quinto año, sin cambiar un solo hombre en todos los partidos, se adjudicaron el segundo puesto, siguiéndoles en orden de mérito sexto y cuarto que empataron el tercer lugar, y segundo y primero que empataron el cuarto.

Los partidos se realizaron en la mañana y la tarde, demostrando los equipistas una gran fortaleza física, al jugar todos sus matchs con el mismo tren, sin hacer decaer en ningún instante el interés por el torneo.

Los ganadores inscribirán sus nombres en el trofeo mencionado, por este año.

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

ATLETICAS

Campeonato Sudamericano de Atletismo.

A pesar del tiempo que llevábamos alejados de las pistas y del completo desentrenamiento de nuestros atletas después del Crucero de Verano, tres de ellos tuvieron el honor de integrar el equipo atlético que representó al Perú en dicho certamen. Fueron: el Alférez de Fragata Abraham Woll, y los Cadetes: Luis López de Castilla H. y Mario Celi Coronado.

Cadetes Navales vs. Chalacos.

Inaugurando la nueva pista de ceniza de la Escuela y clausurando las actividades atléticas de este año, se realizó un torneo amistoso entre el equipo de Cadetes y la Comisión Atlética del Callao con el fin de seleccionar el equipo que defenderá a nuestro primer puerto en el próximo Campeonato Nacional de Atletismo.

El Sábado 11 y Domingo 12 de Noviembre fueron las fechas en que se efectuaron las competencias mencionadas, en las cuales los Cadetes Navales denotaron una gran preparación y valía, consiguiendo hacerse de casi todas las pruebas pese al entusiasmo de los chalacos.

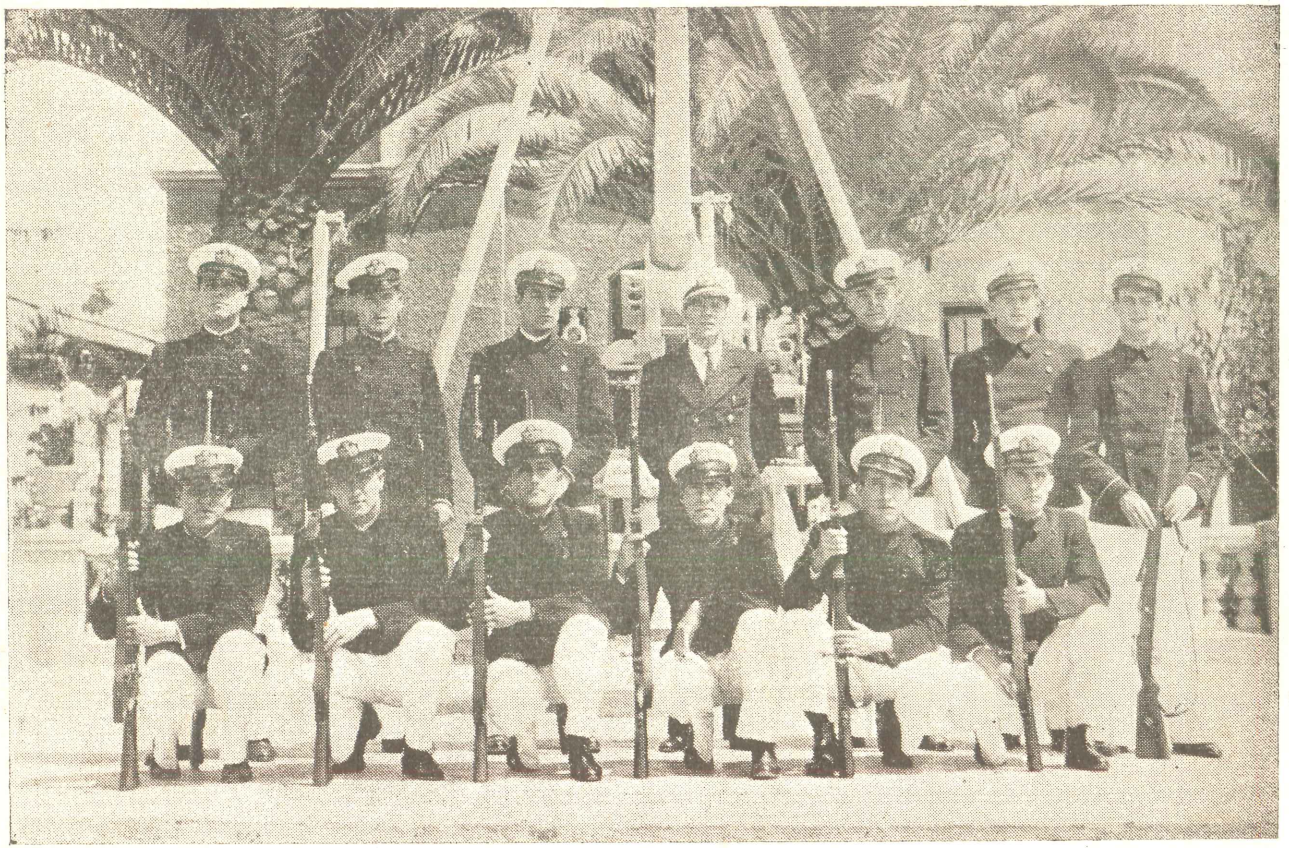
Todas las pruebas se cumplieron animosamente y las marcas conseguida, sin ser excepcionales, fueron bastante promisoras y revelaron el espíritu de superación de nuestros atletas; tanto la de los nuevos elementos como los ya conocidos, que ratificaron su valía con marcas muy aceptables; haciéndonos pensar en la reaparición de la Escuela en actividades atléticas externas, volviendo a revivir las glorias del pasado.

Brillante actuación de compatriotas.

Por noticias publicadas en algunos diarios locales, y confirmadas después, desde la Argentina, estamos enterados de la brillante actuación que les cupo a los cadetes peruanos que se educan en la Escuela Naval Militar de Río Santiago, durante el Torneo Atlético Intercolegial llevado a cabo en la Capital del Plata.

Lucho Salaverry ganó las pruebas de alto y garrocha, con las apreciables marcas de 1.75 y 3.20 respectivamente. Germán Castillo ganó el salto triple con 13.10 metros y Eduardo Fernández Dávila como integrante de las postas corta y larga coadyudó al triunfo de su Escuela.

Posteriormente, en los eventos realizados frente a la Facultad de Ingeniería, lograron performances parecidas, que dicen mucho del esfuerzo realizado.



Equipo de Tiro de la Escuela Naval del Perú, Campeón de los Institutos Armados.
Lo acompaña su "coach" el Teniente 1º. J. L. Kruger

TIRO

El 5 de Octubre se realizó por tercera vez el Concurso de tiro con fusil "Copa Ministerio de Marina y Aviación", para cadetes de los Institutos Armados.

Intervinieron los equipos de la Escuela Militar, de Policía, de Aviación y Naval. Como estipulaban las bases, el concurso constaba de dos pruebas, la primera a 400 metros sobre blanco de corrección, y la segunda a 300 metros sobre silueta recortada móvil con una aparición de cinco segundos, con un intervalo igual de ocultación.

En esas condiciones era muy difícil sindicar al posible vencedor. En años anteriores el conjunto de esta Escuela, no obstante encontrarse en inmejorables condiciones, no había podido hacerse del triunfo, contentándose con los campeonatos individuales y dos segundos puestos. Para los entendidos la lucha iba a concretarse únicamente a los equipos de la Marina, Policía y Ejército. Así fué en efecto. Ella se entabló desde el principio y con caracteres de emotividad. Un diario local publicó al día siguiente:

"Auspiciados con todo cariño por el Director de la Escuela, Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto y en manos de un coach como el Teniente Krüger, los cadetes navales impusieron su clase de principio a fin. En ningún momento peligró la victoria de la Escuela Naval. Un equipo homogéneo y bien cuajado, tanto en el blanco de corrección de diez aonas a 400 metros como en el tiro de aplicación sobre silueta móvil a 300 metros dió ayer estupenda exhibición de sus cualidades"....."los muchachos de La Punta se impusieron luciendo calidad de los mejores y una preparación técnica envidiable".

Los resultados sobrepasaron las mejores espectativas pues se obtuvieron los siguientes, en los que huelga todo comentario:

Equipos	B.	P.	%B.	%Ptos.	%G.
1.-Escuela Naval...	148	701	92.50	87.62	90.06
2.-Escuela Militar..	131	611	81.87	76.37	79.12
3.-Escuela de Policía	126	606	78.75	75.75	77.25
4.-Esc. de Aviación	127	569	79.37	71.12	75.24

Ganó pues el equipo de esta Escuela, por una diferencia de 90 puntos sobre su más cercano competidor, y con el sensacional porcentaje de 90.06% en las ocho series computadas.

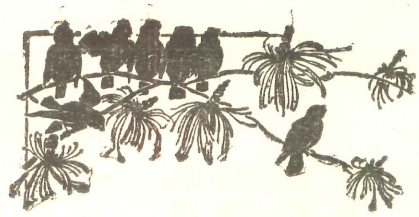
En la mejor serie individual no estuvieron afortunados esta vez nuestros rifleros, pues el triunfo le correspondió al Cadete Jorge Fernández Carlín de la Escuela Militar.

El equipo vencedor estuvo formado por los cadetes: Humberto Pellegrini, que tuvo la mejor actuación en el equipo, Gerardo Rossell, Alberto García, Armando Patiño Arca, Jorge Ganoza, Alberto Indacochea, Carlos de la Torre, Gastón Herrera, José Valdizán y Jorge Ruiz de Castilla. Como suplentes figuraron los cadetes Alejandro de las Casas y Oscar Iturrino.

La situación actual por la posesión definitiva de la Copa "Ministerio de Marina y Aviación" es la siguiente:

	Camp. Colec.	Camp. Indiv.	Sub-Camp. Colec.
1.—Escuela Naval.....	1	2	2
2.—Escurla Militar.....	1	1	1
3.—Escuela de Policía.....	1	0	0
4.—Escuela de Aviación..	0	0	0





Notas Diversas

Próximos alfereces.

Después de cursar los seis años de estudios reglamentarios, recibirán la clase de alfereces de fragata veintiún cadetes de esta Escuela. Son ellos: José Arce Larco, César Barandiarán Novoa, Manuel Benza Chacón, Antonio Bustamante Tamayo, José Cabrera Ibáñez, Aurelio Carrillo Perla, Alejandro de las Casas Castaño, Hernán Corpancho y O'Donell, Alberto García Cúneo Alejandro Graner Carmelino, Oscar Iturrino Falco, Luis López Jiménez, Oscar Mavila Medina, César Palacios Cortés, Hernán Ponce Mendoza, Carlos Risco Bohl, Luis Vargas Caballero, Manuel Vegas Rovira, Juan Velarde Vivero, Enrique Villa Salcedo, y Arturo Villacorta Reyna.

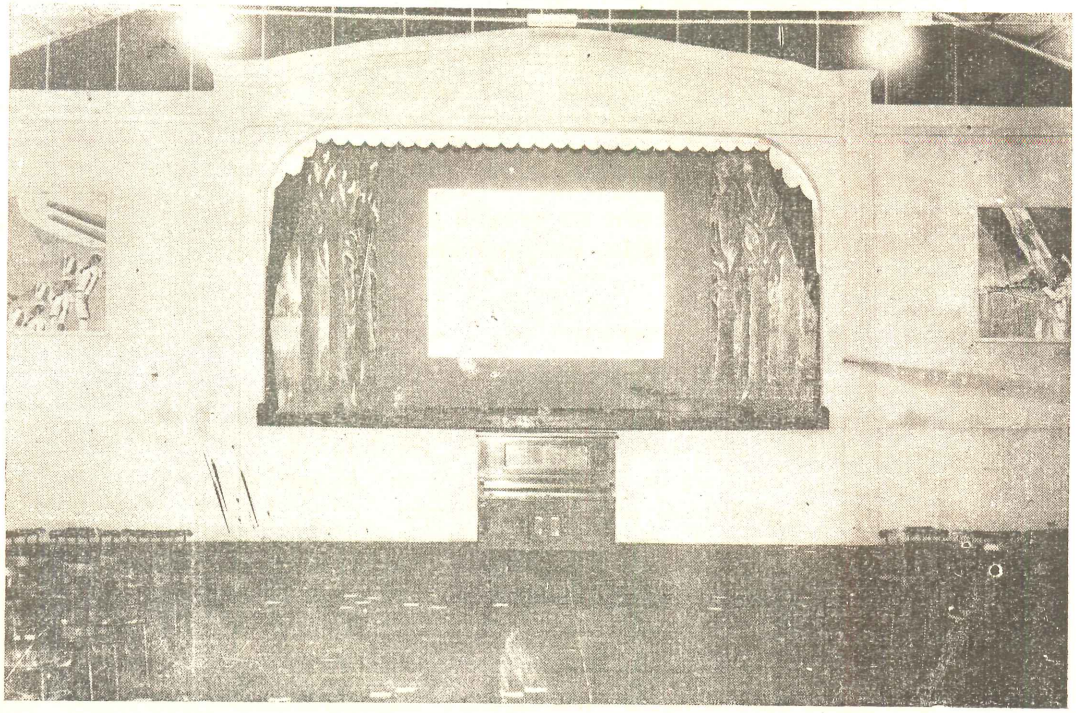
ORTO pierde con ello, algunos de sus más asiduos colaboradores, que irán a incrementar las filas de nuestra oficialidad, y a laborar, así como lo hicieron desde las columnas de esta Revista, por nuestros más caros ideales.

Una visita cordial.

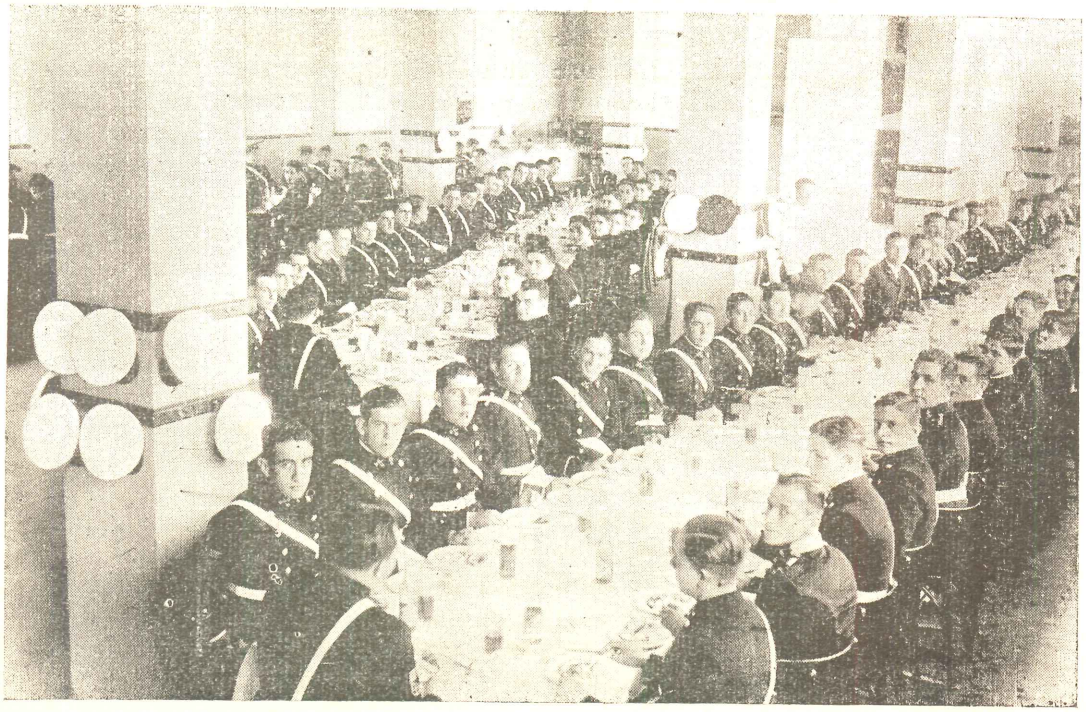
El Martes 1°. de Agosto tuvimos una visita muy agradable. Los alumnos de la "Granja Agrícola de Puno", correctamente uniformados y con su banda de músicos, recorrieron todos los edificios y dependencias de esta Escuela.

Antes habían hecho lo propio a bordo de algunos buques de la Armada anclados en la bahía.

Al llegar al portalón de uno de los cruceros, no pudieron contener una exclamación; frente a ellos, como una autógrafa en un viejo álbum, celosamente cuidado, vieron una placa y en ella una fecha.



Teatro Naval.



Almuerzo ofrecido por los Cadetes Navales, en la Escuela Naval, del Perú a sus colegas militares, aviadores y policías.

Neófitos en cuestiones navales — aunque entre ellos habían navegantes de pequeñas embarcaciones en el Titicaca — guíados por el aspecto exterior, murmuraron palabras de admiración.

Pasearon por la Escuela, y antes de despedirse nos obsequiaron con música regional. A travez de sus instrumentos nos transmitieron su estado de ánimo; una mezcla de tristeza y alegría, un programa de yaravíes y cachasparis.....

La velada anual.

Cumpliendo con una costumbre tradicional, se realizó en esta Escuela la Velada Anual, con la que se celebra todos los años el Día de la Marina.

En el elegante Teatro, construído exprofeso por el Departamento de Construcción, y que servirá en adelante para Actuaciones, los artistas hicieron derroche de arte, ante un público que llenaba totalmente la sala.

Contando con la hábil dirección de Sánchez Osorio, los improvisados actores cumplieron su papel a la perfección. Números de varieteé completaron el programa, que fué del agrado del auditorio.

La numerosa concurrencia que pasaba de dos mil personas, bailó animadamente en el Edificio N°. 2 que se hallaba convenientemente arreglado.

La visita del "Bibb".

Cerca de sesenta cadetes americanos nos visitaron en el mes de Agosto, a bordo del U. S. Coast Guard "Bibb", que efectuaba un crucero de instrucción, por la costa del Pacífico.

Los cadetes de esta Escuela agasajamos a nuestros camaradas con una recepción en el Casino de Cadetes. Allí tuvimos ocasión de departir largamente con ellos. Jóvenes todos, impresionaron favorablemente por su dón de gentes.

Desorientados por su poco dominio del idioma, pronto comprendieron la simpatía que en nuestro medio se les profesa.

Al retornar a su patria nos escribieron dándonos a conocer sus impresiones, que nos halagaron sobremanera.

Visitas a la planta eléctrica Juan Carozzio.

Las Empresas Eléctricas invitaron en días pasados a los cadetes, a hacer una visita a la planta eléctrica Juan Carozzio, últimamente construída.

Tres grupos de cuarenta cadetes fueron llevados a la central mencionada, con un intervalo de una semana.

Después de visitar las instalaciones que posee la Compañía, fueron agasajados con un almuerzo en Cayahuanca.

Almuerzo de confraternidad.

Siguiendo con una costumbre iniciada por los cadetes de esta Escuela, se realizó el almuerzo de confraternidad entre los cadetes de los Institutos Armados.

En el Comedor de Cadetes tuvo lugar el ágape, que fué ofrecido, a nombre del Equipo de Tiro, por el Cadete Teniente Primero José Arce Larco.

Rodearon la mesa comisiones de todas las escuelas, que fueron invitadas luego, a pasear por los distintos edificios de la Escuela.

Publicó un diario:

"Ochenticuatro cadetes peruanos presenciaron a bordo de dos de los cruceros americanos que nos visitaron, las maniobras que hicieron en las afueras del Callao. Allí, frente a la eficiencia de los norteamericanos, nuestros cadetes habrán gozado viendo las posibilidades de la bella carrera que han escogido y habrán meditado sobre cosas profundas relacionadas con ella y con las necesidades del país. Acaso la Providencia haya designado a alguno de los que forman la nueva sangre de nuestra armada para realizar la grandeza de la flota de guerra del Perú. Tal vez ayer se haya suscitado un impulso creador en uno de estos jóvenes, que siguiendo los cauces profesionales y gerárquicos, pueda, con el correr de los años, brindar a su patria lo que ésta reclama desde que existe: una Marina de Guerra poderosa. En todo caso, por natural emulación, todos nuestros jóvenes marinos habrán sentido la necesidad de aportar su esfuerzo entusiasta para conseguir lo que otros han conseguido."

("La Prensa").

Piense en la Marina

"Factor esencial de la potencialidad naval, es la conciencia marítima del pueblo, es decir, su grado de comprensión y hasta de sensibilidad en todo lo que afecta los destinos marítimos de la Patria"

"Faltando esa conciencia marítima, se hace poco menos que imposible la tarea de realizar en forma completa, la política naval que la posición geográfica fija a una nación que, como la nuestra, confía más del 90% de sus riquezas a las rutas marítimas".



EL PORVENIR DEL PERU ESTA EN EL MAR.

TODO PERUANO DEBE PENSAR EN LA NECESIDAD DE UNA MARINA GRANDE Y PODEROSA.