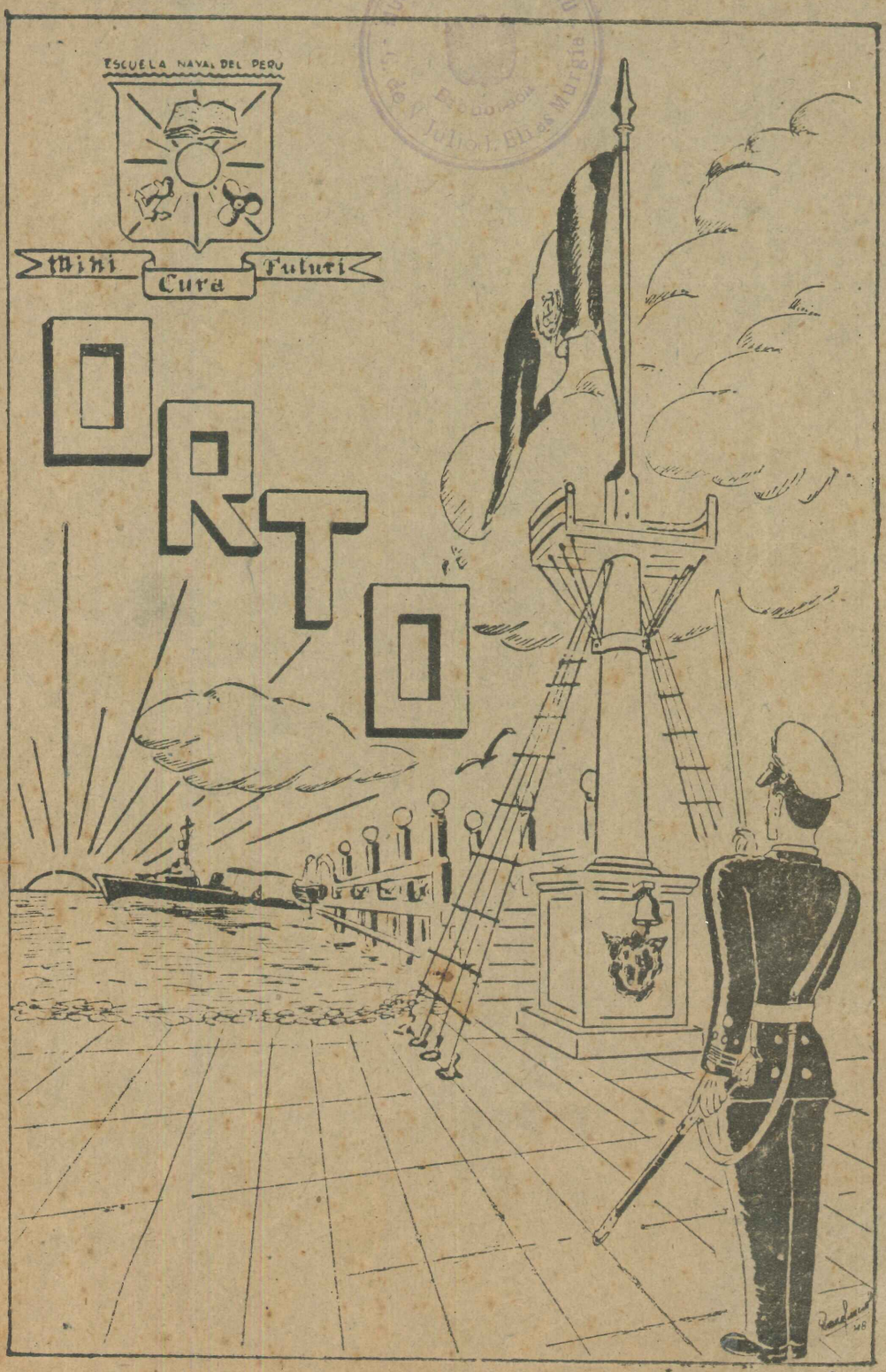
MUSEO NAVAL DEL PERU
Real Felipe



1948 - I

Sumario de la Revista "Orto" de 1948

MUSEO NAVAL DEL ALMIRANTE
C. de N. Julio J. Elías Murgía
Biblioteca

Nuestra Portada.—C. de N. Manuel R. Nieto 1

Fotografía Sr. Director Escuela Naval 2

Cuerpo de Redacción; Nombres 3

Editorial.—Dirección 4

A nuestros queridos Lectores.—La Dirección 6

Bichero al Servicio del Deporte.—Bianchi 8

L. Q. Q. D.—García 11

A la Escuela Naval.—Blanco 12

Marina.—Valdizán 13

El "Farrómetro".—García—Bianchi 14

La Flota Rusa en su máximo poderío.—Cafferata 16

Mi Testamento.—Aste 20

Poesía de un deficiente.—Prato 22

En el tranvía.—García 24

Cosas que se dicen antes de volar.—Portella 27

¡ Encerrado !.—Guerola 28

El Hombre y la Mujer.—Colaboración 30

El Barco.—Távara 31

Pasatiempos interesantes.—Gonzáles 32

Entrevista Fenómena.—García Bianchi 34

Records aéreos establecidos por aviones de la Marina de los Estados Unidos.—Anderson 40

"El Jugador".—Zorrilla 42

Verdugo.—Bianchi 43
Epitafio.—Ferrari 46
Buques Visitantes.—Zevallos 44
Fermín Diez Canseco 47
Algo sobre Refrigeración.—García 50
Respuesta a Pasatiempos.—Ogo. y Zeballos ..... 50a.
Diario de Amadeo Amado Amoroso.—Gergelund 51
Un Misterioso obstáculo: el de la Velocidad.—Sánchez 52
El Grumete Alberto Medina.—Dirección Revista 54
Madrigal.—Valdizán 56
En Casa de la Novia.—Bianchi 57
Anfitrite.—Nieri 58
Carta a Don Fulano.—Pacheco 59
Sinfonía Eterna.—Colina 60
La Visita del Crucero "La Argentina".—Guerola 61
Crónica.—Dirección 62
Enciclopedia Naval 67

NUESTRA PORTADA

(Para la Revista "ORTO")

El 17 de Marzo último, se han cumplido 30 años desde que el mástil de la Corbeta Unión, fué instalado en la explanada de la Escuela Naval del Perú.

Glorioso destino el de este palo, que, desde lejano e ignoto bosque fué llevado a Francia, a los astilleros de Saint Nazaire para servir de mástil a una nave que con el correr del tiempo debía llegar a hacerse legendaria.

Por más de quince años hizo flamear sobre los mares el Pabellón Peruano. Atravesó el Atlántico con el gallardete del Comandante Miguel Grau. Después del Combate de Abtao llevó izada la insignia del Jefe de la Escuadra Aliada, Vicealmirante Blanco Encalada; y el 17 de Marzo de 1880, en la épica jornada de la ruptura del bloqueo de Arica, tremoló en alto el gallardete del Comandante Manuel Villavisencio.

Producido el desastre de Miraflores, la Corbeta Unión fué incendiada y hundida por su propia tripulación al Norte de la Bahía del Callao; pero el mástil quedó siempre sobresaliendo del agua. Durante el día, como si fuera el puntero de un cuadrante solar, su sombra marcaba las horas sobre la tranquila superficie del mar y, en el silencio de las noches estrelladas, parecía señalar en lo alto el tránsito de las constelaciones. Así estuvo treintiocho años.....

Desde el año 1918 en que fué extraído del mar para ser instalado en la explanada de la Escuela Naval, el mástil de la Corbeta Unión vino a constituir para las nuevas generaciones que allí se educan, el símbolo objetivo del valor y del deber cumplido.

Glorioso destino el de este palo que desde lejano e ignoto bosque, cruzó los mares tremolando insignias de héroes; fué hundido por manos peruanas para que no cayera en las del enemigo y hoy, frente al Océano, continúa erguido, viviendo la eterna vida de los símbolos.

Manuel R. Nieto
Capitán de Navío - Director de la
Escuela Naval del Perú.



Capitán de Navío, Manuel R. Nieto, Director de la Escuela Naval del Perú

Cuerpo de Redacción

REVISTA "ORTO" 1948-1

DIRECCION: Cadete Tte. 2o. Raul García A.

Jefe de Redacción: Cadete A. de F. Luis Bianchi

Tesorero: Cadete A. de F. Alfonso Nieri

Dibujos: Cadete 3er. Año Pedro Arana

REDACTORES

Cuarto Año

Cadete Tte. 1o. M. Colina
Cadete Tte. 2o. A. Forcelledo
Cadete A. de F. O. González

Segundo Año

Cadete J. Portella
Cadete G. Cafferata
Cadete H. Beas
Cadete E. Anderson
Cadete. R. Aste

Tercer Año

Cadete R. Zevallos
Cadete R. Fitts
Cadete J. Sánchez
Cadete J. Blanco
Cadete G. Garrido

Primer Año

Cadete C. Valdizán
Cadete J. Bergelund

Aspirantes

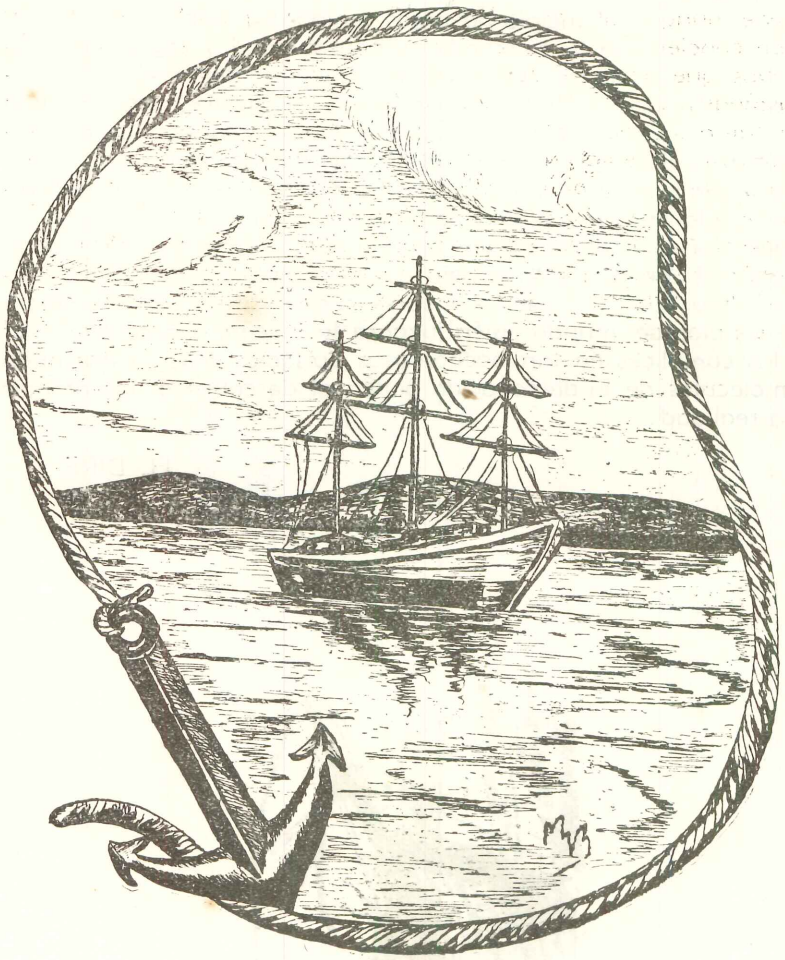
L. Guerola.—G. Prato —. Távara

EDITORIAL

Esta es la Nave que para tripularla matices de nuestra vida se vuelven letras; sus páginas blancas, velas de barco velero van impulsadas por una arrollante fuerza: "la juventud". Ella nos hace atrevidos navegantes en un mar desconocido: la belleza literaria.

"ORTO" es palpitar de corazones, alma escrita de quienes mañana surcarán el mar: los Cadetes Navales Peruanos. Zarpa nuevamente de "La Escuela Naval del Perú" sin otro rumbo que llegar a vuestras manos como al puerto amigo llega ansioso el navegante.

La Dirección



BICHERO

EL REPORTER MACANUDO AL SERVICIO DEL DEPORTE

En una mañana abundante en rayos solares del romántico Abril, nos trasladamos al velódromo del Madison School Navy en pos de frases pletóricas de entusiasmo, vertidas al éter por los abnegados atletas que competirían en el Derby interno; disputándose el premio Obelisco, donado por el Soldado Desconocido.

Cinco studs se hacían presentes en la pista de cenizas cuya construcción estuvo a cargo del ingeniero veterinario Temístocles Gurusua y cuyos costo se avalua en 4 millones de cajetillas de Nacional Presidente, amén de las energías desplegadas por 150 presidarios de la Colonia Climática del Frontón. Para mayor informe de nuestros lectores esta pista se terminó dos días antes de la llegada de Colón a Río de Janeiro.

Magníficas zapatillas con afiladas puntas de acero, se disponían a devorar distancias con la velocidad del pensamiento; musculaturas perfectas nos hacían recordar a los famosos gladiadores de la Roma de antaño. Era pues en conjunto un espectáculo en el que se admiraba la pujanza de una juventud bien alimentada perfectamente formada y elegántemente uniformada.

A H.Z 10.00 se inicia el desfile olímpico bajo una explosión de vítores y hurras de los catalizadores componentes de las barras; los primeros en pasar a la cuadra son los 11 caza-submarinos, terror de los vagos y "cancheros" siguiendo, en orden de densidades, "las 4 plumas" con las que se escriben los Partes de Arresto. Terminada esta primera etapa, nos dirigimos a la Secretaría en pos de papel de revisión y parte semanal, encontrándonos en condiciones de iniciar el reportaje cumpliendo así con nuestros múltiples lectores que desde todo el territorio nacional nos estimulan con sus frases de aliento.

En busca de material, encontramos a un caballero de 1.89 m. de estatura, impecablemente vestido con uniforme atlético; su panorama físico nos daba la seguridad de que habíamos hallado el punto inicial de nuestra misión en la constelación de atletas. A paso vivo lo abordamos y, junto a él, su edad le preguntamos.

INTERROGADO.—17 años..... de lucha.

NOSOTROS.—Su ideal?

INTERROGADO.—Ir a los Estados Unidos.

NOSOTROS.—Y porqué nó a Londres?

INTERROGADO.—Porque quiero comprarme un encendedor como el que tiene mi primo.

NOSOTROS.—Su especialidad

INTERROGADO.—Las Damas

NOSOTROS.—Nos referimos a las pruebas en que interviene.

INTERROGADO.—En todas las de pista.

NOSOTROS.—¿Será Ud. el más alto exponente de su stud?

INTERROGADO.—No señor, soy el que sostengo la pita en la meta.

Cambiamos de rumbo y vemos la partida de 100 mts. que cuando recién se terminó esta pista fueron planos; nos situamos a distancia prudencial y una vez terminada dicha prueba tratamos de hablar con el ganador, indagamos por él y nos señalaron con el índice a un fornido ciudadano al que rodeaba un grupo de hinchas; asaltado por nosotros, se mostró muy solícito.

NOSOTROS.—Su nombre por favor?

El.—Atila, (nos respondió aún un poco fatigado)

NOSOTROS.—¿Cuándo se inició en el atletismo?

ATILA.—Cuando gorreaba tranvía y tenía que correr para que no me llevaran preso.

NOSOTROS.—¿Ha participado en algún campeonato?

ATILA.—Sí, en el de Feos Artísticos organizado en el Taller Cerebral del club "Larco Herrera" de Magdalena del Mar.

NOSOTROS.—¿Es integrante de algún conjunto?

ATILA.—Soy el técnico en papelones de la compañía de Atracciones y Mamarrachos "Cangrejo Follies"

NOSOTROS.—¿Cuál es su mayor anhelo?

ATILA.—Que papá Noel me traiga en la próxima Navidad un buque que eche humo y una gringa llamada Jenny de 1.70 mts. de estatura, de 18 años de edad, hija única y con unos 4 millones de dólares que hagan bulto en una caja de fierro en algún banco de los EE. UU.

Agradecimos al gran atleta Atila por su gentileza y en el momento en que nos apartábamos vimos a un morocho que tranquilamente se amarraba las zapatillas; cerca, solicitamos de él unas cuantas palabras, pedido que fué prontamente complacido.

A la Escuela Naval del Perú

Bajo tus bóvedas y aulas umbrosas
surge la nueva juventud vibrante
desafiando el porvenir, mirando avante
yendo en pos de un ideal, siempre ansiosa.

Formas y das temple a sus almas
razón y saber das a sus mentes
bajo la sombra de aquéllos valientes
en cuya memoria batimos palmas.

Educas en la escuela del dolor
a los hijos de este bendito suelo
cuyo nombre se escribió en el cielo
con sufrimientos llanto y fervor.

Glorifiquemos al Perú con amor,
forjemos una patria grande y bella
dando nuestra vida y sangre por ella
bajo el glorioso pendón bicolor.

J. B. CH.



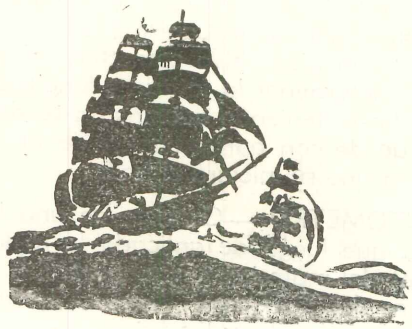
MARINA

En el mar majestuoso se levantan
dos olas verdes de esmeralda y perlas
y, cual corceles de brioso empeño,
sus crines blancas removiendo avanzan.

Cristales de furor lanzan al cielo.
y, en esfuerzo inaudito, desfallecen,
y las perlas brillantes que se mecen
en el verde esmeralda de las olas,
chocan y cantan moribundo anhelo
pidiendo paz y compasión al cielo.

Cansadas de vagar, vierten sus perlas
y se adormecen con la mar tranquila,
y suavemente sus cabezas blancas,
recuestan sobre el largo de la orilla.

C. *Valdizán G.*



"EL FARROMETRO"

Son muchos los precursores de este gran invento que a través de muchos años trataban de perfeccionar el problema de localizar "farras".

Esta nueva maravilla no es más que la aplicación científica del paracaídismo, arma muy usada por los alemanes en la última contienda y por los que ingresan invitados por familiares muy lejanos de la casa en donde se realiza una fiesta.

Finalidad.—Captar ondas "farrométricas".

Principio.—Está basado en la trasmisión del pensamiento con principios de magia negra.

Alcance.—El necesario para bailar lo suficiente y regresar a la Escuela el Sábado a 23.30 hrs.

Partes de que se compone.

1.—El datómetro.

2.—El elementómetro.

3.—El musicómetro.

4.—El gastonómetro.

El DATOMETRO.—Consiste de una antena de radar que por medio de un filtro de un circuito tanque deja pasar solamente la palabra "farra" la que se graba directamente a un rodillo de bolsillo accionado por un mecanismo de cronómetro. Comprende así mismo: un dispositivo corrector, el que automáticamente después de determinar la latitud y longitud nos da la posición exacta de la fiesta teniendo además un teodolito atómico con un despertador que da con aproximación de un segundo la hora civil local (HCL) en que se iniciará el baile.

EL ELEMENTOMETRO.—Consiste de una balanza con tornillo micrométrico que luego de aplicarle la regla de BESSEL da el índice de Pignet del materialeo que concurrirá a la fiesta.

Como auxiliar del ELEMENTOMETRO tenemos el MOSCOMETRO que sirve para localizar las futuras herederas de una fortuna mayor de 10'000'000 y el PUNTOMETRO localizador del "flete" que cargará con nuestra osamenta desde la farra hasta la Escuela en su automóvil cuando se acerque la hora crítica.

El MUSICOMETRO.—Que consta del PICK-UPAMETRO y del ORQUESTOMETRO los cuales enseriados con media docena de triodos al raptar de la ionósfera las ondas musicales, de-

terminan por sus efectos sobre la vibración de un diapasón centrífugo la procedencia musical. Este dispositivo está aplicado a un calorímetro de barril que por influencia de un capacímetro fijan la cantidad de BTU necesarios para bailar el bote.

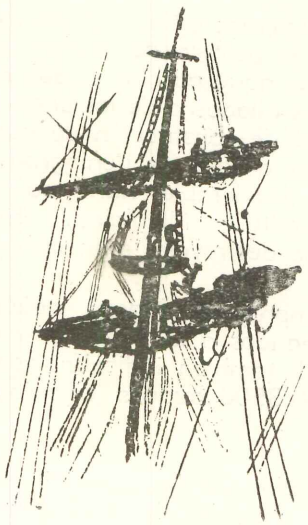
El GASTONOMETRO.—Elemento principal del FARROMETRO de importancia capital que nos da con extrema exactitud la cantidad en toneladas, kilos, gramos, tolines y pilines de las vitaminas que se pueden ingerir, luego de cubicar el estómago.

Auxiliar de este dispositivo es el PISCOMETRO que por medio de un manómetro determina en pulgadas de vacío el volumen de agüita que se debe tomar para poder llegar con los propios pies hasta el edificio Nº 3.

Aplicaciones que puede tener el FARROMETRO.—Para velorios, poseos, pick-nicks, week-end, desayunos, almuerzos, comidas y matrimonios.

Nota.—Antes de poder utilizar el FARROMETRO se recomienda usar el "PICHURIOMETRO" para evitar quedarse deficiente.

El Fabricante.



La Flota Rusa en su Máximo Poderío

Con sus fronteras extendidas y la influencia de la fuerza grandemente expandida del Soviet, la importancia de la gran marina rusa ha estado creciendo rápidamente y la flota roja emerge desde la reciente guerra mundial más fuerte que nunca.

En primer lugar, Rusia como una potencia terrestre, sin accesos adecuados al mar, no poseía un plan de construcción naval remarcable. En el pasado, Rusia se comunicaba por sus ríos, y es así como la conquista y la colonización de Siberia fué posible mediante el empleo de los ríos Tobol, Ob, Iristyh, Kama y otros.

Durante el reinado de los Zares, un amplio programa de construcción de canales fué llevado a cabo y el canal que unía el Volga con el Neva fué concluído. Muchos astilleros fueron perdidos durante la primera guerra mundial y la revolución.

En 1913 se estimó que la flota fluvial rusa, era de 13 millones cuatrocientas mil toneladas incluyendo barcazas; ésta, tuvo una disminución de cuatro millones trescientas mil toneladas en 1930.

Debido a las necesidades militares y económicas de acortar las comunicaciones, el tonelaje de la flota fluvial fué aumentado en más de 6 millones de toneladas en 1937.

Durante los recientes años, con pocas excepciones, la U.S.S.R. ha adoptado la política de diseñar y construir sus propios buques de guerra, aunque no han estado mal dispuestos para adquirir buques de los aliados o de los enemigos que se rendían. El centro de actividad de constucción de buques, desde hace mucho tiempo, ha sido la zona de Leningrado; sin embargo, los buques de tamaño considerable han sido construidos en el Mar Negro, particularmente en Nikolaiev. En la costa Este, buques hasta el tamaño de destroyers, eran construidos en Vladivostok.

Un manual impreso en Moscú, indicaba que 112 buques de guerra fueron agregados a la flota roja en 1939 y 168 más en 1940. El manual también indicaba que las fuerzas soviéticas hundieron más de 3500 buques enemigos durante la segunda guerra mundial.

Se ha informado que los rusos tienen una flota submarina creciente, algunas unidades de la cual son de construcción alemana y obtenidos de éstos como botín de guerra. Estos submarinos están equipados con los últimos adelantos alemanes para la guerra submarina.

Durante la guerra, los Estados Unidos é Inglaterra transfirieron un número considerable de buques de guerra a la flota roja. Entre esos estaba el crucero liviano Millwaukee y el Omaha ambos de la clase CL5 puestos en servicio en 1923. Los antedichos cruceros ligeros operaron en el Atlántico Sur durante el período 1942-43.

También fué transferido el HMS Royal Sovereign varios destroyers y algunos submarinos de 540 toneladas, por el Reino Unido. Los Estados Unidos bajo la ley de Préstamos y Arriendos cedió a la flota roja: 10 barreminas, 12 caza-submarinos de acero, 82 caza-submarinos de madera y un gran número de botes torpederos y otras unidades.

Cuando Rusia readquirió Odessa en 1944, su flota del Mar Negro estaba estimada en un acorazado, el Sebastopol, 5 cruceros (incluyendo el Krasni Krim) 27 destroyers, 50 submarinos y un gran número de lanchas torpederas.

Fuentes fidedignas han indicado que la marina rusa está compuesta por cuatro flotas: la del Báltico, la del Mar Negro, la del Mar del Norte y la flota del Pacífico, amén de flotillas en el Mar Caspio y en los ríos Amur, Danubio y Dnieper.

Tres rompehielos de la U.S. Coast Guard de la clase del Wind, terminados en 1944, de propulsión a motores Diesel y de 5,300 toneladas fueron transferidos a Rusia durante la última guerra; tenían 269 pies de eslora y podían quebrar un hielo de 9 pulgadas de grosor.

En Enero del mismo año los rusos tomaron posesión, por la ley de Préstamos y Arriendos de dos grandes remolcadores de altamar construidos en Oregón, Texas.

Otro buque incompleto y dañado por las bombas, que estaba en el puerto de Sttetin, fué tomado por los rusos; se trataba del portaviones alemán Graf Zeppelin. Tuvo que ser destruido por los rusos de acuerdo con los términos del tratado tripartito. Tenía 19,250 toneladas, 850 pies de eslora, una velocidad de 32 nudos y capaz de llevar 40 aviones.

De fuentes de absoluta confianza se da a continuación la lista de los siguientes tipos de buques de guerra rusos:

Acorazados: Arkhangelsk, de 29,150 toneladas, velocidad de 22 nudos, su batería principal consta de 8 cañones de 15 pulgadas 42 calibres; fué completado en 1916.

Sebastopol, de 26,690 toneladas, velocidad de 22 nudos, batería principal 12 cañones de 12 pulgadas 52 calibres; fué terminado en 1915.

Oktiabrskaya-Revolutia, de 23,620 toneladas, velocidad de 23 nudos, batería principal 12 cañones de 12 pulgadas 52 calibres; terminado en 1912.

Marat, de 23,606 toneladas, velocidad 18 nudos, batería principal 12 cañones de 12 pulgadas 52 calibres; terminado en 1914.

Los cruceros pesados rusos están comprendidos entre tipos de la clase del Petropavlovsk de 10,000 toneladas, con 8 cañones de 8.8 pulgadas 55 calibres y la clase del Krasni Kavkaz terminado en 1932, con 4 cañones de 7.1 pulgadas 57 calibres. Entre los dos tipos anteriores se halla el de la clase del Kirov, que desplaza 8,600 toneladas, con una velocidad de 33 nudos y armado con 9 cañones de 7.5 pulgadas 57 calibres. Los buques comprendidos en esta clase fueron lanzados desde 1936 a 1940 e incluye: Kirov (1936), Maksim Gorki (1937), Kubyshev (1936), Molotov (1939) y Voroshilov (1940).

El tipo más moderno de crucero ligero incluye el de la clase del Krasni Krim de 6,934 toneladas, con armamentos de 15 cañones de 5.1 pulgadas 55 calibres.

Las clases de destroyers incluye las siguientes:

Kuibeshev (1,720 toneladas)

Uritski (1670 toneladas), velocidad 40 nudos, 5 cañones de 5.1 pulgadas 50 calibres;

Yakov Sverdlov (1,271 toneladas);

Leningrad (2,690 toneladas) velocidad 40 nudos, 3 cañones de 5.1 pulgadas 50 calibres;

Vnusbitelni (2,400 toneladas);

Opitni (1,670);

Silni ((2,100 toneladas);

Gromki (2,000 toneladas), velocidad 38 nudos;

Riani (1,800 toneladas)

Shaumyan (1,323 toneladas) 26 nudos, 4 cañones de 3.9 pulgada 60 calibres;

Tashkent (3,200 toneladas);

Derzki(1090 toneladas);

Kalinin (1,354 toneladas).

Cuarenta y cuatro buques de la clase del Stremitelni de 1,800 toneladas están anotados en una lista oficial. Estos son destroyers que desarrollan una velocidad de 37 nudos llevando cuatro cañones de 5.1 pulgadas 55 calibres.

Las clases de buques torpederos están comprendidas entre el tipo del Sasovietz construido en 1938 y el Markin de 580 toneladas.

Las clases de los submarinos rusos son designados generalmente por letras; así tenemos a la clase "V" cuyo tipo principal es el Ursula de 180 pies de eslora que desplaza 730 toneladas y está armado con 6 tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas; la clase "D" con un desplazamiento de 989 a 1400 toneladas y 6 tubos lanzatorpedos de 18 pulgadas. La flota roja posee varios submarinos del tipo "K" de 308 pies de eslora y un desplazamiento desde 1390 hasta 2,600 toneladas; clases adicionales llevan las letras "S", "P", y "L" y son del tipo Shchuka Bolshevik, Mulutka, Yakobinetz y Metallist.

La lista de estos tipos de submarinos incluye sólo a los que tomaron parte hasta el final de la última guerra.

El Chicherin, Biednota y Chorick son clases de lanchas cañoneras de río que desplazan desde 180 hasta 950 toneladas; la mayoría de ellas fueron construídas en Petersburgo y Leningrado.

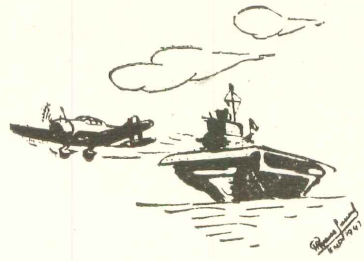
Numerosos patrulleros, siembraminas y auxiliares posee la marina rusa.

En los registros de la Lloyd de 1939, hay una lista de 716 buques mercantes haciendo un total de 1'315,766 toneladas gruesas.

En este artículo se ha tratado de dar una idea más o menos precisa del poderío de la marina roja, con informaciones de fuentes autorizadas. Hasta hace poco tiempo la flota de los Soviets era una incógnita difícil de despejar, pero en la actualidad la flota rusa es conocida casi en su totalidad.

(Traducido y extractado de la Revista All Hands.

Por el cadete de Segundo Año J. Cafferata)



MI TESTAMENTO

Próximo a abandonar la E.N.P.,en pleno uso de mis facultades, nombro ante la autoridad competente a mis herederos forzosos para que gocen mis bienes de acuerdo con las condiciones que estipulo:

1.—Mis puntos de demérito a los Srs. Brigadieres para que los distribuyan equitativamente entre los componentes de la Compañía de Cadetes y Aspirantes.

2.—Las condecoraciones que por Orden del Día 102 y 160 me pertenecen, para los cadetes deficientes los que la lucirán los días sábado y domingo con uniforme de cuartel.

3.—Mi biografía escrita en cuatro volúmenes por los Srs. Oficiales de Disciplina con láminas y curvas ilustrativas para ser leídas en las academias de Cultura Naval.

4.—Mi retrato de primera comunión para el Casino de Cadetes.

5.—Mi ficha antropométrica con mis records atléticos a los profesores de Edc. Física para consuelo de los cadetes que no la aprueban.

6.—Mi lista con los números telefónicos cuyo uso no implica un parte aplatanante para los irresistibles.

7.—Para mis secretarios, como gratificación a sus desinteresados servicios: 2 escobas, una plancha, una lata de cera, una jerga, un pomo de brillo y mi correaje.

8.—Mis pasos y revisiones para todos los amantes de novelas terroríficas.

9.—Mi obra titulada "El Manual del Perfecto Canchero" con un reglamento adjunto para consultar por si acaso falla alguna de mis experiencias.

10.—Mi frasco de agua regia a medio usar, para los cadetes que gozan de calvicie prematura y micosis plantal.

Después de haber repartido todo cuanto poseo y esperando sean cumplidos mis deseos, exhorto a los beneficiados para que haciendo alarde de prendas tan preciadas sepan aquilatar el valor que ellas representan.

El 13

DENTALES



Poesía de un Deficiente

¡ CAIGA !

I

¡Caiga el estudio
que es el preludio,
de las maldades y la locura
de los horrores y la trístura!

II

¡Caiga el maestro
duro y siniestro,
que por las noches en su cubil
pone sentencias a más de mil!

III

¡Caiga la "Ciencia"
y la execrable feroz sapiencia,
que al pobre alumno le hace trinar
sin quitar tregua a tanto estudiar!

IV

¡Y la Aritmética
ciencia tan burda como hipotética.
que nos destruye todo el cacumen
con tanto resten y luego sumen

V

¡Caiga la Historia,
que a nadie importe su luz ni gloria
si al pobre joven lo hace sufrir
sus episodios al escribir!

VI

¡Caiga el rebaño de profesores
que a la cabeza nos dan dolores,
y caiga el sabio que instituyera
de los estudios la odiada era!

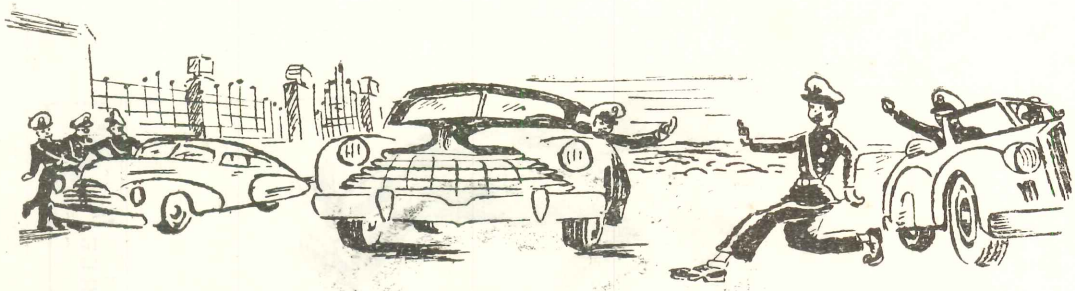
VII

¡Caiga por siempre ya la enseñanza
sólo esto hagamos rascar la panza
y desechemos juntos, a coro
estudio, pasos, deberes, todo!

Guillermo Prato A.



"UN DOMINGO EN LA TARDE"



EN EL TRANVIA

10.00 de un domingo, La Punta se llena de cadetes, unos corren a tomar el tranvía, otros suben a lujosos coches que a la puerta los esperan y los menos apurados, con cadencioso paso se dirigen a la bodega más cercana, se toman unas Coca-Colas compran caramelos, cigarrillos y chupetes.

Sigamos a uno de estos dichosos mortales en su feliz odisea.

Se encuentra estacionado en un paradero; se detiene un tranvía, se abre la puerta, con toda marcialidad sube y se arrellana en un asiento al costado de un civil, mirando a diestra y siniestra, por detrás y por delante, ha comprobado que no hay "Brigas", con toda delicadeza se quita la gorra, achica el aro, estruja la funda entre sus manos, se pone la gorra y con feliz mirada reflejada en el espejo del motorista goza lo indecible en la contemplación de su "canchera" gorra; introduce la mano en un bolsillo y de reluciente cigarrera extrae un cigarrillo que con toda parsimonia enciende.

Saboreando estrepitosamente el humo y recreándose con las perfectas volutas que sus labios fabrican, dirige despectiva mirada al civil que se encuentra a su lado quien disimuladamente le entabla conversación:

Civil.—¿Debe estar Ud. muy contento Cadete?

Cadete.—Efectivamente Sr. parece que Ud. leyera el pensamiento.

Civil.—¿En qué año está Ud.?

Cadete.—¡Ah! Señor; me extraña profundamente su pregunta, se imagina Ud. que un cadete que no fuera de 4º año, estaría con la gorra canchera y fumando en un vehículo público?

Civil.—Tengo mucho gusto en saber que está en último año; y.....¿Qué tal la vida en la Escuela?

Cadete.—Macanudo Señor no me puedo quejar de nada.

Civil.—¿Y es la misma sensación que siente ahora, la que produce cuando se queda arrestado?



Cadete.—Para mi no hay problemas, quizas quedarme arrestado es lo mismo que estar franco; un poco de estudio en la tarde del día sábado y después al Casino a jugar billar, ping-pong; y una serie de juegos más; después, el domingo, sí que viene lo bueno. Luego de almorzar me voy al Casino y escucho los discos más modernos, juego de todo un poco y a eso de lastres de la tarde comienzan a llegar muchachas a montones, con las cuales bailo hasta las seis de la tarde.

Civil.—¡Caramba! que bien está eso con razón hay tantos muchachos ansiosos de ingresar a la Escuela Naval y quedarse arrestados.

Cadete.—Y.....no es para menos

Civil.—Seguramente los Oficiales de la Escuela los tendrán un poco ajustaditos ¿no?

Cadete.—No señor, qué ocurrencia, no se meten para nada con nosotros.

Civil.—¿Por casualidad conoce al Tte. Rocatagliata?

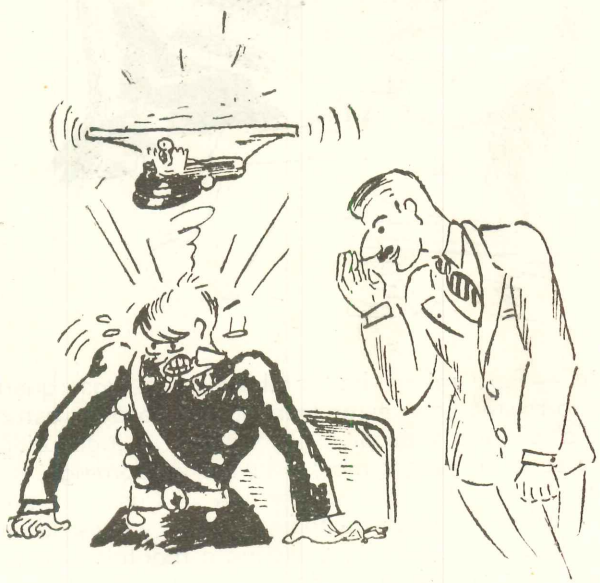
Cadete.—Como no, sí lo conozco. Es Oficial de Disciplina y un poco antipático.

Civil.—Bueno Cadete, he tenido mucho gusto en conversar con Ud. me bajo en la esquina, ¿Podría hacerme un favor?

Cadete.—Con mucho gusto Señor

Civil.—Tenga la bondad de saludar al Teniente Rocatagliata y decirle que el Teniente Piqueras lo irá a visitar el Domingo a su casa.

R. G. A.



Cosas que se dicen antes de "Volar"

—Tengo un terno de civil "tiza", que me lo pondré el domingo. . . . . .

—Esta semana estoy de Encargado. . . . . .

—Déjame hablarle, soy medio amigo del brigadier. . . . . .

—El Sábado tengo una "farra", no puedo quedarme arrestado. . . . . .

—Yo me hago responsable. . . . . .

—Timonel proa a la playa. . . . . .

—Aprovechemos que no está el brigadier. . . . . .

—Tengo una novela magnífica. . . . . .

—Vamos a hablar por teléfono. . . . . .

—Voy a encabezar la lista, total no me manda al Parte. . . .

La gorra "canchera" me asienta. . . . . .

—Este mes saco cintillo. . . . . .

—Hagámosle un chiste al "profe"... tiene un elevado sentido del humor. . . . . .

—No llegamos "morosos". . . . . .

—Vamos a conversar, no estudies. . . . . .

—No me levanto con la diana, seguiré durmiendo. . . . . .

—Te ayudaré a hacer el examen. . . . . .

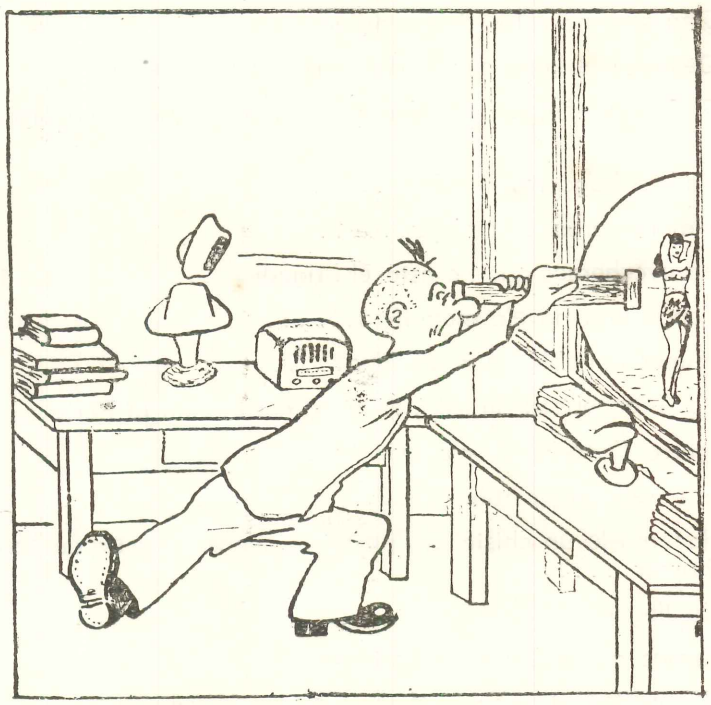
—¡Qué agradable es el "Lucky". . . . . .

—No cumpliré con el memorándum. . . . . .

UNO QUE "VOLO"..

¡ENCERRADO!

El período crucial de mi existencia
perdida la razón y sin conciencia
vivo encerrado, triste y olvidado,
cual mísero colchón abandonado.



En la Escuela Naval soy Aspirante,
hombre sin Dios, a quien cualquier tunante
feroz le ordena: ¡Tómese un "purgante"!
(cocktail amargo que no hay quien lo aguante).

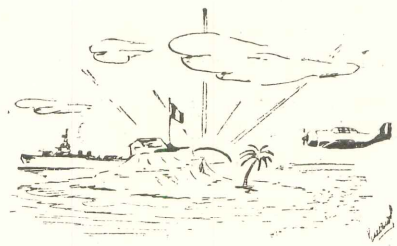
Padezco muy horribles pesadillas,
pues sueño con Fierón y sus bromillas
y aunque tomo remedios y pastillas
su voz escucho terrible y terminante.

Recuerdo amargo la terrible frase
que sin piedad el profesor fulmina
que hace perder salidas y fagina:
—"Ud. se anota por dormir en clase".

Pero yo, ¡que caray! tengo mi genio,
resolví no aguantar tal cautiverio
y cuando todos vencidos por el sueño
dormían "tiesos", me escapé risueño.

Y hoy, pobre de mí, ya no soporto
los 8 meses que vivo castigado,
triste, sin fé, ni amigos, olvidado
sólo vivo por tí, mil gracias, "ORTO".

Alambique.



El Hombre y la Mujer

El hombre es la más elevada de las criaturas. La mujer es el más sublime de los ideales.

Dios hizo para el hombre un trono; para la mujer un altar; el trono exalta, el altar santifica.

El hombre es el cerebro, la mujer el corazón. El cerebro fabrica luz; el corazón produce amor. La luz fecunda, el amor resucita.

El hombre es genio, la mujer es ángel. El genio es incomensurable, el ángel indefinible.

La aspiración del hombre es la suprema gloria, la aspiración de la mujer es la virtud extrema. La gloria hace lo grande, la virtud hace lo divino.

El hombre tiene la supremacía, la mujer la preferencia. La supremacía significa la fuerza, la preferencia representa el derecho.

El hombre es fuerte por la razón, la mujer invencible por las lágrimas. La razón convence, las lágrimas conmueven.

El hombre es capaz de todos los heroísmos, la mujer de todos los martirios. El heroísmo ennoblece, el martirio sublimiza.

El hombre es un código, la mujer un evangelio. El código corrige, el evangelio perfecciona.

El hombre es un templo, la mujer es un sagrario. Ante el templo nos descubrimos, ante el sagrario nos arrodillamos.

El hombre piensa, la mujer sueña. Pensar es tener en el cerebro una larva; soñar es tener en la frente una aureola.

El hombre es el océano, la mujer es el lago. El océano tiene la perla que adorna; el lago la poesía que deslumbra.

El hombre es el águila que vuela, la mujer el ruiseñor que canta. Volar es dominar el espacio; cantar es conquistar un alma.

El hombre tiene un faro: la conciencia. La mujer una estrella: la esperanza. El faro guía, la esperanza salva.

El hombre está colocado donde termina la tierra; la mujer donde comienza el cielo.

EL BARCO

Era un barco majestuoso, sus líneas nos hacían recordar a las de los cisnes; su proa, cortaba el agua suavemente y su figura, sumergida en la niebla, nos parecía una nube pues, con la misma calma se deslizaba, por el conjunto que formaban niebla y mar.

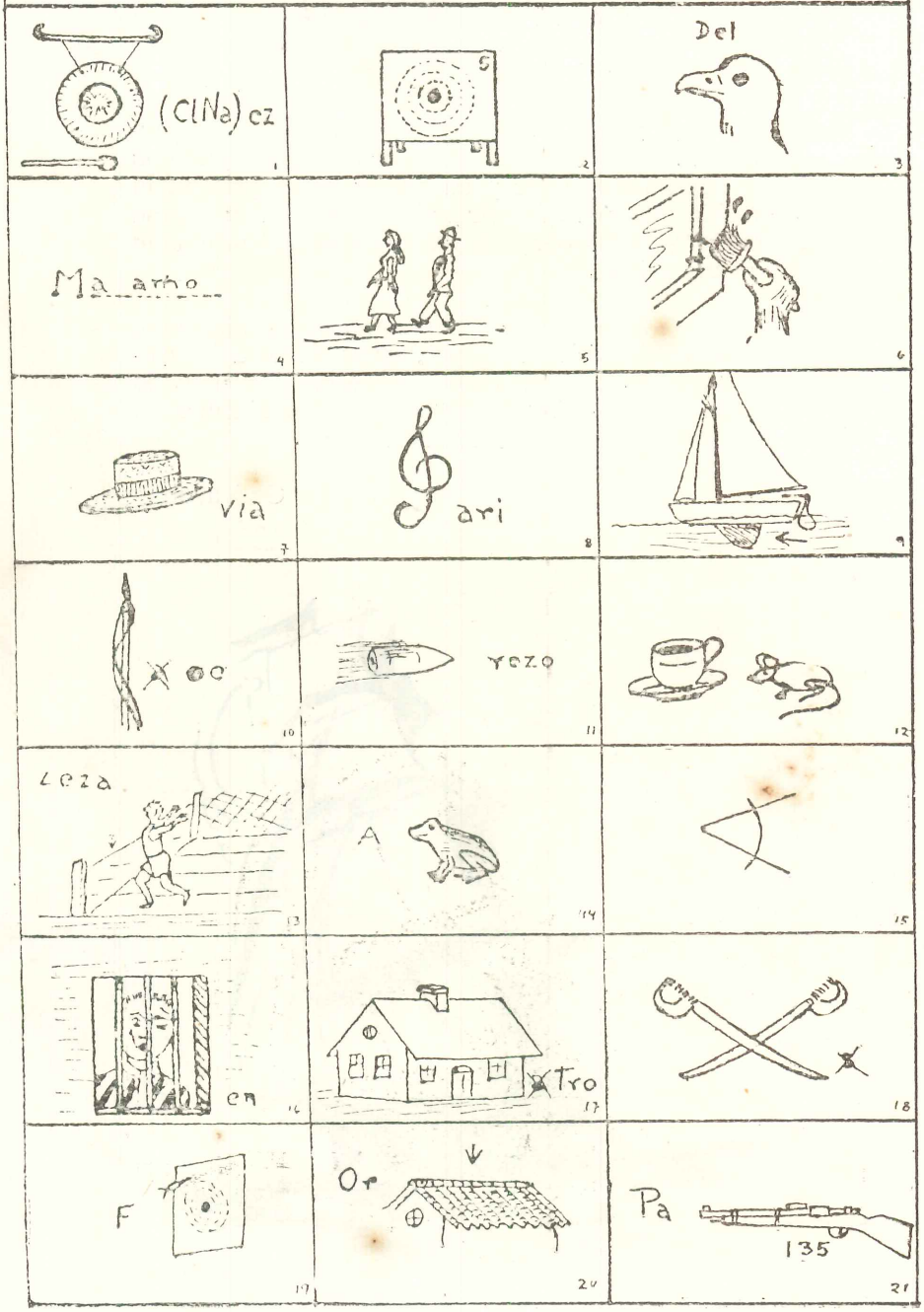
Más que un barco, figuraba algo alegórico, cual un vehículo de dioses que se dirige a los cielos, y en su camino dejaba una estela, mezcla de agua y de neblina, que trataba de ocultarnos su belleza; era, el barco soñado.

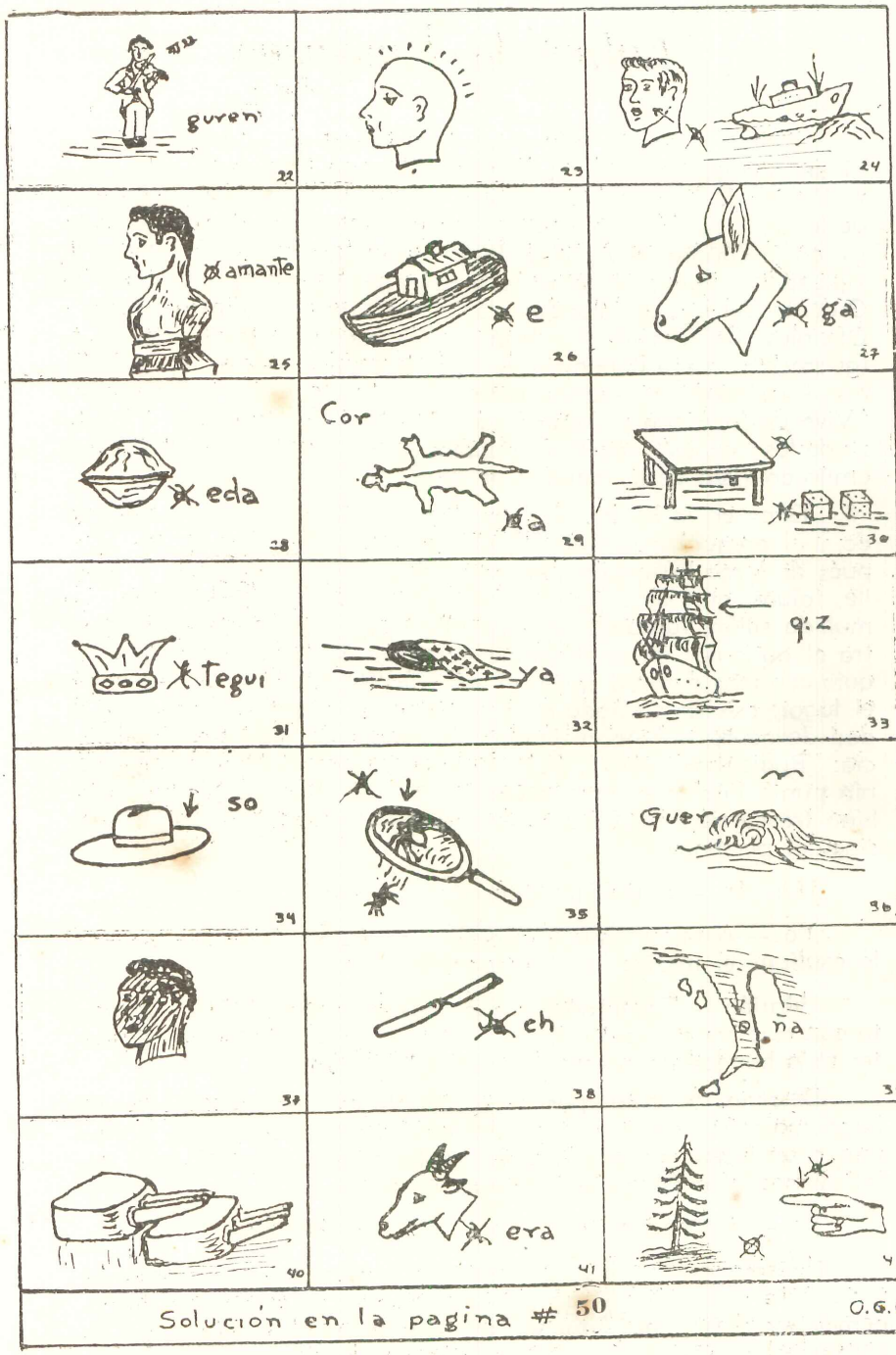
G. Távara



MUSEO NAVAL DEL PERU
Biblioteca
Dr. Julio J. Elías Murguía

Algunos apellidos de Cadetes y Aspirantes





Solución en la pagina # 50

O.G.O.

Entrevista Fenómena

Bichero, repórter sensacional, entrevista en forma exclusiva al decano de los Cadetes Navales Hilarión Guerra Von Der Paz y Sueños Dulces, sobrevivientes de la O .D.—102, vencedor de la O. D.—160, recordman en el puntaje de demérito, colero en el cuadro de Aptitud Física, gran favorito en el Derby de Aplazados, figura prominente y de gran figuración social en las Ordenes del Día de Sábados y Domingos, terror de instrucctores y Oficiales de Disciplina, maníaco depresivo. instructor de bote (guaracha), socio honorario de la Enfermería, moroso empedernido, especialista en cartas amorosas, tesorero de la Sociedad "Vive de lo Ajeno y fuma Lucky Traigan", padrino en el bautizo de los "canes", amén de muchas otras cualidades y títulos que omito en vista de la carastía de papel.

Estoy en la E. N. P., me dirijo en busca de mi entrevistado y al preguntar por él, 10,000 direcciones me son dadas, después de larga búsqueda por camarotes, casino, rompeolas, muelle, faluas, etc. etc. logro al fin dar con él. Sentado estaba en mullido sillón, fumando un cigarrillo turco y teniendo en la diestra el auricular de un teléfono corriente, sostenía animado coloquio con una dama a quien él solía llamar Chuchi; sorprendióme el lugar; estaba atestado de trasmisores y receptores, gran cantidad de gente trabajaba febrilmente, amén de un letrero que decía: "Radiogoniómetro". Extrañado acerquéme a Hilarión que ponía punto final a su amena charla con un Buenas Noches (habían trascurrido trece horas de intensa búsqueda) abordé a este singular personaje.

Hilarión.—¿Tiene un cigarrillo por favor?

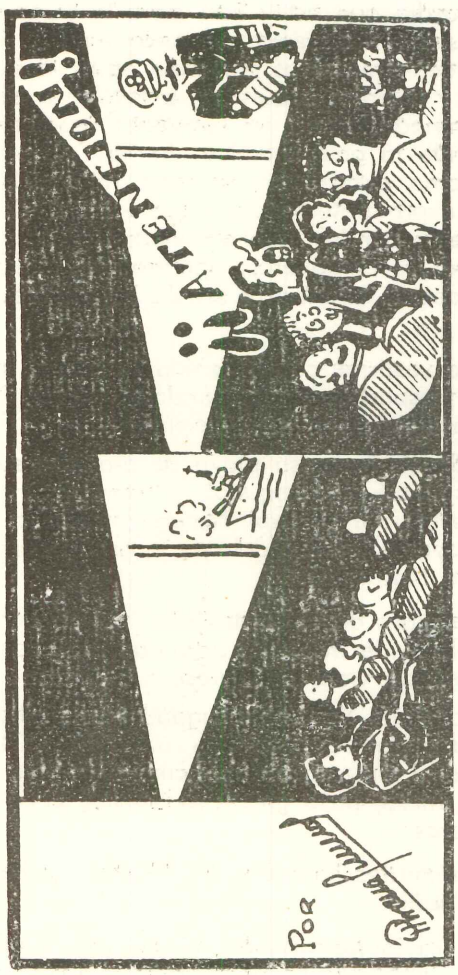
Yo.—A la vez que le ofrecía uno de mis favoritos (Camel) le expliqué el motivo de mi presencia.

Hilarión.—Encantado, a sus órdenes señor Bichero, lamento que nuestro encuentro haya sido aquí en mi oficina particular, tenga la bondad de acompañarme a mi Boudoir.

Después de bajar por serpenteante escalera y recorrer un largo malecón, en cuyo trayecto cambiamos impresiones, llegamos a un lugar amplio, lleno de mesas, sillas y confortables, nos instalamos cómodamente iniciando la entrevista.

Yo.—¿Cómo trascurriría para Ud. un día ideal.

Hilarión.—Vive Dios por ventura a mi juego me llamaron, tome nota y no interrumpa comencemos por el principio y terminemos por el fin, ¡qué timbres, cornetas ni pitadas (solamente las gorreadas) supresión de relojes y sistemas de alarma.


¡ATENCION!
POR

Diana.—11 hrs. 13 min. 13.3 sgs. es la suave mano del Jefe del Departamento de Moral que acariciándome la frente susurra a mi oído: Ya es hora Cadete, tenga la bondad de despertarse, conseguido lo cual se retira silenciosamente. Después de desperezarme, me siento en la cama, extiendo la mano y cogiendo uno de los teléfonos de mi mesa de noche, comunico al Mayordomo de Guardia que estoy listo para la tarea matutina. No. bien han trascurrido dos minutos cuando ya los "especiales" a mi servicio acuden presurosos portando agua tibia (102.2º F = 39º C) jabones y colonias exquisitas, proceden a efectuarme prolija policía, terminada la cual un suculento desayuno es puesto a mi vera, iniciando la gastronómica faena. Diarios y revistas, tanto locales como extranjeros, solazan mi espíritu y llenándome de pavor el exorbitante precio a que está el kilo de carne, los peligros financieros por los que atravieza Valdez y la defunción de nuestros queridos peluqueros; ligeramente cansado por el esfuerzo mental, decido levantarme siendo las 12 hrs. 13 min. 13. 3 segs.

Después de vestirme con la tenida de playa, recibo una notita del jefe de trasportes, comunicándome que el Pick-Up se encuentra listo para llevarme a la Herradura.

!La Herradura!, hermosa playa de arenisca superficie, atestada de carpas, kioskos, kiosquitos y hermosas muchachas que recuerdan mi estadía en Hawai, hacen envidiar a Febo que con sus candentes rayos acaricia indolente la arquitectura más perfecta y divina de la Naturaleza.

A 1413, después de la zambullida reglamentaria (repetida tres veces), cubierto de afelpada bata con motivos náuticos y astronómicos emprendo viaje de regreso a la Punta.

A 1513, después de haber jugado una partida de Rocambor y tomado unos delicios aperitivos, uno de los Oficiales de Disciplina, me invita al almorzar en la Cámara de Oficiales, en donde presidiendo una mesa, paso gratos momentos engullendo los más deliciosos manjares.

A 1613 insistentes llamadas de Morfeo, oblíganme a dejar tan selecta compañía.

Por una hora ininterrumpida mi esp´ritu vaga por el reino de lo inefable en unión de las más bellas y hermosas Musas que arrullándome en sus brazos me hacen el más feliz de los dormidos mortales.

A 1713 el Jefe de Servicio descorre suavemente el velo que me separaba de la realidad, para decirme que me están esperando en la explanada del Edificio 3 los Profesores Pichling y Mitman para mi acostumbrada clase de piano, órgano y violín; agradezco esta delicadeza al Jefe de Servicio y acudo presuroso en busca de mis Maestros.



¡La Herradura!
hermosa playa de
arenisca superficie. . . . .



Chuchi y. . . . . yo;
saliendo del
Crillón.

A 1743, concluída la academia de música, me dirijo al Laboratorio de Idiomas, preparo el Linguaphone, escucho tres discos de Frank Sinatra, cuatro de Tommy Dorsey, diez de Myrta Silva y trece de Cascarita.

A 1843, paso al salón de té en donde tengo un "tete a tete" con los señores Tragodara, Cavallero y Babroff, saliendo a relucir grandes aparatos, espadas y puñetes.

A 1943 púlcramente vestido de elegante etiqueta en el auto del Sr. Director, me dirijo al Club Nacional en donde soy recibido por los Drs. Santillán y Vargas que, gentilmente han organizado un Shower party, celebrando el ascenso del distinguido y entusiasta químico Dr. Silva Novoa.

A 2043 recibo un telefonazo, avisándome que me esperan a comer en el Hotel Crillón, el Embajador de España y mis amistades de la Colmena, entre ellas la seductora Chuchi.

Profundamente apenado, me veo obligado a abandonar el Club Nacional dejando atribulados a los Drs. Vargas, Santillán y Silva Novoa, amén de mis numerosos amigos que me tientan a quedar ofreciéndome hermosas cajetillas de "rubios" y "habanos" que muy a pesar m'o no puedo aceptar.

En el Hotel Crillón, las muchachas impacientes esperan mi arribo el que se efectúa a 2050 en medio del alborozo y contento de las chicas que dejan en mi faz múltiples marcas de finísimos "rouges".

Ubicados en el comedor, sostengo animada conversación con el Embajador de España, mientras que los platos más exóticos hacen las delicias de los comensales. A los postres invito a Chuchi a la función del "Paramaunt Tacna", quien acepta gustosa, siempre y cuando la lleve a "mezzanine".

Después de espectar el estreno de la interesante producción "El Hijo del Sheik" con Rodolfo Valentino, Chuchi y yo abandonamos el cine y cuando estamos por subir al coche, nos encontramos con el Dr. Espinosa y un grupo de amistades que nos invitan al Embassy.

Dos magníficas orquestas alegran el ambiente, las libaciones se suceden una a una, como preámbulo para la iniciación de los Deportes Náuticos con el ya famoso "bote".

Rendido por la agitada vida social decido retirarme siendo las 0413 hrs.

Después de dejar a Chuchi en su residencia tomo rumbo a la Escuela llegando a las 0500hrs.

Al llegar al Edificio Nº 3, el Cadete Vigilante me recibe con las gratas noticias de que han aumentado la propina, han suprimido el Examen de Aptitud Física y los deficientes y, además, habrá acelerada; se podrá llevar radio a la Enfermería, darán zapatos con taco de goma, y se cerrarán las puertas de los Camarotes.

Con tan hermosas nuevas, me dirijo a mi Camarote, arreglo la ropa de gimnasia, cuelgo las medias y me acuesto.

Yo.—Muy agradecido Cadete Von Der Paz, será un honor para "ORTO", grabar en sus páginas sus vehementes deseos.

BICHERO.



Chuchi y.....yo;
en el campo.

Records aéreos establecidos por aviones de la Marina de los Estados Unidos

Durante los dos años pasados, la aviación naval de los EE. UU. ha quebrado un número enorme de records de aviación.

Las más famosas y espectaculares proezas de aviación son los fabulosos records de velocidad obtenidos por el Avión D-558 Skystreak ,que fué piloteado por el Comandante Turner F. Caldwel U.S.N. y el mayor Marcon E. Carl U.S.N., el Skystreak rompió todos los records de velocidad volando a lo largo de la recta Muroc Dry Lake, Calif. a 640 y 650. 6 millas por hora, en esta ocasión alcanzó una altura de 10,000 pies en 100 segundos. Después tenemos al Capitán de Corbeta M. V. Davenport U.S.N. piloteando el F-8-F- Bearcat que alcanzó un nuevo record de altura en el Cleveland National Aircraft Show.

Entre los muchos records mundiales de aviación que mantiene la Marina, está el de resistencia en el aire. El 27 de Octubre de 1946, del aerodromo de Hakehurs-New Jersey decolló el dirigible naval XM-L, remontándose a través del hielo por un lapso de 170.3 horas sin haber tomado nueva provisión de combustible. El capitán de esta nave fué el Teniente primero U.S.N.R. H.R. Walton.

El Truculent Turtle, un P2V Neptune, estableció una nueva marca mundial de larga distancia volando de Perth, Australia a Columbus, Ohio; cubriendo una distancia de 11,236 millas en 53 hrs. 17 minutos, siendo el piloto de esta nave el Comandante Thomas D. Davies.

Estos son, en resumen, los últimos records oficiales de aviación establecidos por la marina de los Estados Unidos.

Traducción de la revista
ALL HANDS (Annapolis Academy).

Por el Cadete Anderson


HUMM... DATO?
TENGO MUCHA TOS DOCTOR
PUES, LE RECOMIENDO LAS COMBINACIONES 2-3 Y 4-1
1
2
3
4
5
ANTI GRIPE
LAS CARRERAS

EL JUGADOR

Sin Dios, porque le olvida en su locura;
sin ley, porque atrevido la vulnera;
sin hogar, porque ¡infame! lo perdiera;
sin hijos , porque pan no les procura;

sin salud, porque tiene calentura;
sin fe, porque del cielo desespera;
tal es del jugador la verdadera,
imponente, fatídica figura.

Vedle: llega al tapete; su atonía
en sorda excitación se cambia luego;
late su corazón con furia impía;
¡ay! se siente morir; olas de fuego
azotan su cerebro. . . .y todavía
con cavernosa voz exclama: ¡juego!.

José Zorrilla



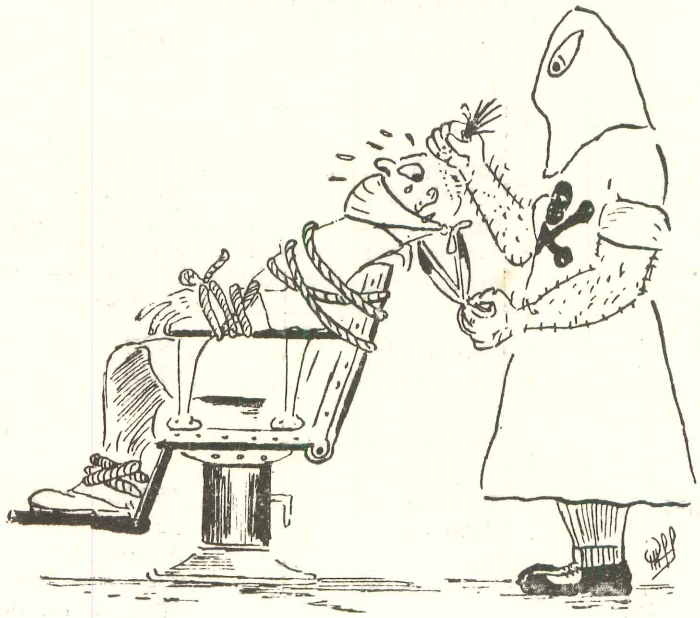
VERDUGO

Eres Tú, quien con tus manos la cruel sentencia cumples. . . . . Eres Tú, quien de pie ante la víctima, contemplas la tragedia que tu oficio representa. . . . . tal vez, tu alma sa ha dormido ante el dolor y placer encuentres al cortar.

En tu rostro grabados se han quedado el pavor del condenado y no tiene mas vida tu mirada que la tristeza entregada por la muerte.

Yo se que el eco te persigue del último gemir del sentenciado, y que paz tan sólo hallas para tu alma enferma en la triste soledad del cementerio. Y yo que me he inspirado mientras sentado el turno me llegaba, en el robusto peluquero he contemplado los rasgos del verdugo despiadado.

L. BIANCHI



RELACION DE BUQUES DE GUERRA EXTRANJEROS QUE HAN ARRIBADO A NUESTRO PRIMER PUERTO ENTRE LOS AÑOS 1945 Y 1948 Y SUS CARACTERISTICAS.

RALEIGH.— U.S.S.

Tonelaje .....6000 Tons.
Velocidad .....34 nudos
Tipo .....Crucero Ligero
Armamento Principal ...9 cañones de 6"
Armamento Secundario ..20 cañones de 3"

Construido 1936

LITTLE ROCK.— U.S.S.

Tonelaje .....13000 Tons.
Velocidad .....38 nudos
Tipo .....Crucero Ligero
Armamento Principal ...9 cañones de 6"
Armamento Secundario ..20 cañones de 5"

Construido 1945

UGANDA.— C.S.

Tonelaje .....8500 Tons.
Velocidad .....40 nudos
Tipo .....Crucero Ligero
Armamento Principal ...9 cañones de 6"
Armamento Secundario ..20 cañones de 3"
16 Tubos Lanza Torpedos

Construido 1938
Reconstruido 1944

WISCONSIN.— U.S.S.

Tonelaje .....45000 Tons.
Velocidad .....32 nudos
Tipo .....Acorazado
Armamento .....9 cañones de 16"
20 cañones de 5"
24 Ametr. 40 mm.

Construido 1943

LEYTE.—
U.S.S.

Tonelaje ..... 30000 Tons.
Armamento ..... 30 cañones de 5"
Tipo ..... Portaviones

MASSEY.—
U.S.S.

Tonelaje ..... 1800 Tons.
Velocidad ..... 45 nudos
Tipo ..... Destroyer
Armamento Principal ... 4 cañones de 5"
Torpedos
Construido 1943

DEWEY.—
U.S.S.

Tonelaje ..... 1800 Tons.
Velocidad ..... 45 nudos.
Tipo ..... Destroyer
Armamento Principal ... 4 cañones de 5"
Torpedos
Construido 1943

---

5 SUBMARINOS.—
Tipo Fish.
U.S.S.

Armamento ..... 2 cañones de 5"
Torpedos
4 Ametr. 40 mm

SHEFIELD.—
H.M.S.

Tonelaje ..... 7000 Tons.
Velocidad ..... 34 nudos.
Tipo ..... Crucero Ligero
Armamento Principal .. 9 cañones de 6"

LA ARGENTINA.—
A.R.A.

Tonelaje ..... 7600 Tons.
Velocidad ..... 35 nudos
Tipo ..... Crucero Ligero
Armamento ..... 9 cañones de 6"
4 cañones de 4"
12 Ametr. de 12.7 mm
12 Ametr. de 7.6 mm
6 Tubos L.T.
Construido 1936

ORION.—
U.S.S.

Tonelaje .....15000 Tons.
Velocidad .....25 nudos
Armamento .....4 cañones de 5''
y cañones de menor calibre
Tipo .....Buque Madrina
de Submarinos.

Construido 1943

R. Zevallos N.

EPITAFIO

Aquí yace,
A braza y media de fondo,
El casco del que fué Rolando Cienfuegos
Quien se hundió a las 4 p. m. del 24 de Mayo,
Cuando su corredera marcaba 58 años de edad
Mantuvo siempre sus cañones cargados
Y su maniobra lista,
Pero agotada su munición y estructura.
Se hundió ante el peso abrumador de.....la andanada de la muerte.

Tramboyo

Fermín Diez Canseco

Nació en Lima el 9 de junio de 1854: fué hijo del Gral. Dn. Carlos Diez Canseco y de la Sra. Da. Isabel Coloma. Terminada su instrución media en los mejores colegios de la Capital, ingresó a la "Escuela Naval", obteniendo los calificativos de sobresaliente, en sus estudios profesionales. Con la clase de Guardia Marina salió en el clipper Americano S. Paul, a su viaje de práctica, a Europa, llegando a Amberes en Marzo de 1876. Regresó al Callao en la Lirrie Fennel, y fué destinado a la Frgta. "Independencia". El 1º de enero de 1877 salió á su 2º viaje en la Fgta. de guerra "Nagisienne" de la Marina Francesa, con la clase de Alférez. Después de una vuelta por América del Ne., Oceanía y Chile, el Almirante Ferré, dió un testimonio de la competencia de los jóvenes Canseco y Velarde pidiendo y obteniendo del Gobierno Peruano su promoción a Tte. 2º. Fué nombrado inmediatamente Canseco, en la comisión científica que salió en el "Huáscar" a Paita y tuvo el puesto de observar la altura del sol, en los instantes de su contacto, durante el paso de Mercurio (1878). A su regreso se le nombró Director de la Escuela de Condestables.

Declarada la guerra de Chile al Perú, el día 3 de Abril de 1879 el Cmdte. Grau pidió a Canseco, para la tripulación del "Huáscar". Salió del Callao la pequeña Escuadra el 10 de Mayo del mismo año. Este oficial después del combate del 21 en Iquique, fué el 1º que valiente y generoso, se lanzó en un estropeado bote y salvó a Uribe y a otros náufragos de la "Esmeralda".

El Monitor regresó a limpiar sus fondos al Callao, y á su vuelta rompió el bloqueo de Iquique, el 10 de Julio Canseco, fué nombrado para comunicarse con las autoridades de tierra, comisión riesgosa que desempeñó con su características serenidad; haciendo en seguida, una excursión en la playa de Antofagasta, hasta tomar dos pescadores, que le dieron en el "Huáscar" al Cmdte. Grau los datos que deseaba.

En la toma del "Rímac", valiosa presa, tomada a los chilenos, Canseco y Palacios fueron los primeros en hacerse cargo del barco rendido.

Los planos del combate del 21 de Iquique y de Antofagasta fueron trabajados por el oficial de quien nos ocupamos.

Pero su mayor hazaña, que copiamos de una reunión de la Junta de Marina dice así:

"Acordó que era deber rememorar el hecho notable de "orgullo militar y de importancia pública que practicó" en Antofagasta, este distinguido servidor arrojándose al mar en la noche del 27 de Agosto, para desviar el torpedo que debía destruir el "Huáscar" privándolo de la gloria póstuma que adquirió después, por cuya abnegación fué Capitán de Corbeta en 1885 y obtuvo" por el Congreso el premio de una medalla".

Canseco, debió perecer esa noche cuando ya desfalleciente después de lograr su objeto sucumbía; pero sus compañeros Heros y otros le arrojaron un cable para que se tomara de él y pudiera izarse al Monitor. Al día siguiente, un nuevo combate en Antofagasta, hizo caer una bomba y volar al valiente oficial Carlos Heros. Canseco fué a reemplazar a su amigo en la batería de sobre cubierta. El legendario combate de "Angamos" fué horrible, el Monitor era sitiado por todos los buques chilenos Grau, Aguirre, Rodríguez, Ferré, volaron sucesivamente, Gárezon el 5º comandante ocupaba el puesto. Carbajal ciego, Palacios moribundo. Canseco cayó herido por un casco de bomba y después de "heroica resistencia" el buque, destrozado, y la cubierta convertida en cementerio fué abordado por el enemigo, cuando cuatro pies de agua estaba sumergido, pues los supervivientes hicieron abrir las válvulas para hundirse en el océano.

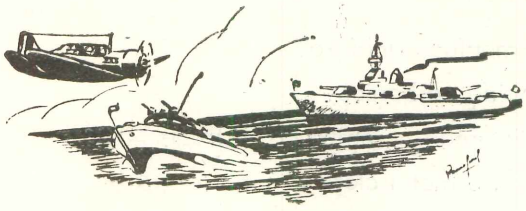
Canseco con sus compañeros fueron conducidos prisioneros a S. Bernardo. Salvó la vida, pero la herida a la izquierda del pecho, el golpe del casco de la bomba probablemente, le ocasionó la afección al corazón que padeció después. Canjeados nuestros marinos con los de la "Esmeralda" volvieron al Callao. Canseco fué nombrado Cmdte de la batería "Elías Aguirre", quizo poner el nombre del 2º Cmte del "Huáscar" que herido gravemente, siguió en su puesto durante media hora más hasta su muerte. En esta batería levantada en el Muelle Dársena, tomó parte en todos los bombardeos durante el bloqueo del Callao, y en combates de lanchas que los arrojados Marinos Peruanos, sostenían con la escuadra enemiga. Desarmado el Callao por las autoridades peruanas, después de la batalla de Miraflores, el patriotismo y actividad de Canseco, no podía tolerar en la Capital, la ocupación chilena. Emprendió una penosa marcha por tierra hasta Arequipa, de allí fué mandado a Pacocha, para recibir, burlando la vigilancia enemiga, los alambres para el telégrafo del Sur.

Desempeñada con buen éxito esta riesgosa misión, fué nombrado subprefecto de Tarata, en reemplazo del joven La Torre muerto en un combate con las avanzadas chilenas de Toque-Canseco. Desempeñó ese puesto importante defendiéndolo de

los chilenos, pues era centro de operaciones de los montoneros Peruanos y comunicación para Puno y Arequipa. El desconcierto y anarquía del 82, lo hicieron regresar a Lima. En Noviembre del 23 fué nombrado Capitán de Puerto de Mollendo. Más tarde, obtuvo su cambio a Pisco. La Junta de Gobierno del 86, después de haber desempeñado 6 meses la intendencia del Callao, lo hizo 2º Cmdte del vapor Perú. Desarmado este vapor para "Escuela" su amor por los viajes y deseos de conocer las regiones Amazónicas lo hizo aceptar el nombramiento de Capitán de puerto de Iquitos. En Enero del 88 salió del Callao haciendo el viaje por Panamá, Las Antillas y el Pará. Un año hacía que desempeñada este puesto, cuando su enfermedad al corazón tuvo un desarrollo, pero su espíritu no decaía; escribía a su madre á quien adoraba, no se regresaría sin conocer los ríos y explorarlos. Se embarcó en la lancha Mayo y al llegar a la embocadura del Pachitea un ataque violento al corazón dió fin a su existencia el 7 de Febrero de 1889. Corta fué su vida; murió a los 34 años empleados la mayor parte en servicio a su Patria.

El Congreso hizo traer sus restos que llegaron a Lima el 25 de Octubre de 1891.

Copiã fiel del manuscrito enviado por Doña Juana Diez Canseco, hermana del héroe, el 2 de Octubre de 1917 al Dir. Esc. Naval Capitán de Navío Caballero y Lastres.



Algo Sobre Refrigeración

El proceso de generar calor es mucho más conocido y es considerablemente más económico que el de producir frío.

Este moderno proceso es aplicado para la perfecta conservación de alimentos propensos a la putrefacción y su uso en ésto, le ha dado en llamarse REFRIGERACION.

La razón para una mejor economía en producir calor que en el proceso inverso, es tomando en consideración el que normalmente cualquier proceso de refrigeración se dispone para que absorva calor, y este calor absorvido es una pérdida directa de energía.

La energía conducida también es convertida en calor mucho del cual también es añadido al calor extraído, y es asimismo una pérdida adicional.

Sin embargo, en el ciclo normal, el calor extraído no es una pérdida, porque junto con el calor de la energía conducida, calientan el medio externo, elevando así su temperatura.

Entonces, un sistema de refrigeración está destinado para extraer todo este calor.

Los varios tipos de sistemas de refrigeración usados en los buques, comprendiendo su maquinaria, usan uno de los siguientes refrigerantes:

a).—Amoníaco anhídro.

b).—Acido carbónico.

c).—Diclorodifluorometano o treón—12

d).—Etyl o metyl clórico.

e).—Dióxido de azufre.

f).—Eter.

Algunos sistemas refrigerantes emplean aire frío, pero los refrigerentes más usados son el freón, amoníaco y ácido carbónico, debido a ciertas características que los hacen más favorables.

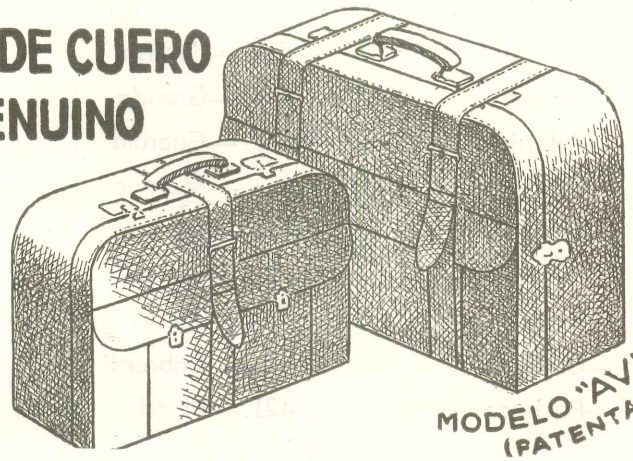
RESPUESTA A PASATIEMPOS

1). —González
2). —Blanco
3). —Del Aguila
4). —Madueño
5). —Pareja
6). —Pinto
7). —Saravia
8). —Solari
9). —Zapata
10). —Aste
11). —Balarezo
12). —Cafferata
13). —Lezameta
14). —Arana
15). —Angulo
16). —Carcelén
17). —Castro
18). —Cruzado
19). —Ferrari
20). —Ortecho
21). —Pacheco
22). —Sologuren
23). —Calvo
24). —Carbajo
25). —Bustamante
26). —Arce
27). —Burga
28). —Castañeda
29). —Corcuera
30). —Mesones
31). —Reátegui
32). —Telaya
33). —Velasquez
34). —Alonso
35). —Granda
36). —Guerola
37). —Moreno
38). —Navach
39). —Romaña
40). —Torres
41). —Cabrera
42). —Pinedo

Maletas

"AMERICA"

DE CUERO
GENUINO



MODELO "AVION"
(PATENTADO)

ESTABLECIMIENTOS "AMERICA"

PEDRO P. DIAZ S. A.

AREQUIPA - CUZCO - LIMA - MIRAFLORES - TACNA

Diario de Amadeo Amado Amoroso

1927.—Nazco en mi casa.

1928.—Cumplo un año.

1929.—Me aparece un diente y aprendo a hablar.

1930.—Uso mi primer pantalón corto y entro al Colegio.

1931.—Por primera vez recibo propina.

1932.—Hago un buquecito de papel.

1933.—Repito año en el Colegio.

1934.—Ya no creo en el Papá Noel.

1935.—Me trompeo con el profesor.

1936.—Asisto a películas para adultos.

1937—.Uso pantalón largo y aprendo a fumar. Soy un hombre.

1938.—Voy a la Avda. Arequipa a cirear.

1939.—Tengo mi primera enamorada.

1940.—Llego por primera vez a mi casa a media noche.

1941.—Me doy cuenta que tengo vocación para ser Marino.

1942.—Termino el Colegio siendo Brigadier General.

1943.—Ingreso a la Escuela Naval del Perú.

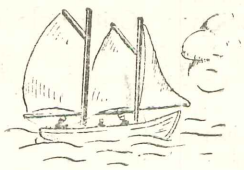
1944.—Tengo mi primer Crucero de Verano y conozco la Bahía de Salinas (Huacho).

1945.—Repito año por querer a la Escuela.

1946.—Adquiero el complejo del Ermitaño.

1947.—Hago por primera vez guardia en la Prevención Nº 3.

1948.—Soy el ronco de la Escuela.



Un Misterioso Obstáculo: el de la Velocidad

La aviación ha progresado hasta el punto, que los aviones pueden igualar actualmente la velocidad del sonido de unos 1184 a 1216 Km. por hora. Pero, al alcanzar ese punto, los diseñadores de aviones se han visto ante una barrera invisible. El hallar un medio para sobrepasar esa velocidad los ha mantenido perplejos durante mucho tiempo. Unicamente los aviones-cohete pueden lograrlo. Cuando los aeroplanos se aproximan a la velocidad del sonido, suceden cosas extrañas. Unas veces el timón y los alerones permanecen rígidos. Otras golpean violéntamente, y se desgarra parte de la cobertura. El avión no se eleva bien, sale lentamente de las picadas. O a veces, a pesar de una fuerza motriz extra, un aparato que se ha lanzado en picada no puede volar más rápido y hasta llega a perder velocidad. Los mejores motores, los combustibles superiores y las alas mejores no pueden sortear esta barrera que se ha levantado ante los aviones modernos.

Unicamente cuando se hayan descartado las hélices y las alas, y la aviación dedique su atención a los aparatos de propulsión parecida a los de los proyectiles, se podrá salvar ese obstáculo hallado al alcanzar la velocidad del sonido.

Con los aviones propulsados a chorro y la bomba voladora queda descartada la hélice y las velocidades aumentan 160 Kilómetros. El próximo paso será dejar de lado las alas y encarar el verdadero vuelo por medio de aviones cohete.

Al hacer que un avión vuele más y más rápido significa que las moléculas de aire deben ser apartadas de su camino. El secreto del buen diseño de un ala consiste en hacer ésto lo más fácil posible. Pero si el avión vuela tan rápido como el sonido mismo, las moléculas de aire no tienen materialmente tiempo de apartarse de su camino.

El movimiento de traslación de las ondas sonoras ilustra la veracidad de estas afirmaciones. Grite golpée las manos, o efectúe cualquier otra clase de sonido y hará que las moléculas de aire vibren, por efecto de estos sonidos. Estas vibraciones repercuten sobre las moléculas vecinas y causa también la vibración de las mismas y así sucesivamente. De esta manera, las ondas vibratorias se trasladan por la atmósfera.

Mas, las ondas sonoras no desarrollan una velocidad infinita. El período de vibración de las mismas moléculas fija la velocidad máxima, y la velocidad del sonido al nivel del mar es de 1184 a 1216 Km. por hora. A 10500 mts. de altura es de 1056 Km. por hora.

Cuando un aeroplano alcanza a desarrollar la velocidad del sonido se topa con la misma dificultad que hallan las ondas sonoras. Las moléculas de aire no se mueven ya fácilmente, se agrupan ante el aparato formando lo que los expertos califican de "burbujas de compresión". Las alas encuentran un obstáculo, las hélices se resisten a "morder" el aire y disminuye el poder de ascensión del aereoplano.

Un mejor diseño de las alas contribuye, en parte, a esta situación, y las alas modernas son delgadas y afiladas en su parte delantera, para que puedan cortar mejor el aire. Pero un mejor diseño del ala solamente, no puede vencer por completo esas burbujas de compresión. La influencia de las burbujas de compresión sobre las alas, es algo muy conocido para los diseñadores de hélices. Durante años han tratado de vencer ese problema. Las puntas de las hélices son las partes de los aviones que se mueven a mayor velocidad.

El avión puede haber estado volando a 320 Km. por hora, pero las hélices han revolucionado a razón de 800 Km. Y, á esas velocidades, se hallaron también frente a las burbujas de compresión. Al hacerlo, perdieron parte de su poder ya que han debido emplear la mitad de su energía para abrirse paso a través de la atmósfera. Durante un tiempo, se resolvió este problema haciendo los motores más y más potentes, pero en los nuevos aviones se ha reducido la velocidad de las hélices a un tercio de la velocidad del motor. Los aviones comenzaron a volar más rápido a medida que sus hélices giraban más despacio.

Sin embargo ésta no es la solución para sobrepasar la velocidad del sonido. Se recordará que algunos aviones han picado a 1300 Km. por hora, más rápido que la velocidad del sonido. Pero los expertos en la materia encaran ésto de dos maneras: no tienen confianza en los aparatos que registraron estas velocidades, e insisten en que picar con un aeroplano no significa volar. Cuando hablan de aventajar la velocidad del sonido, se refieren a vuelo horizontal, sometido al dominio del hombre, que preste utilidad; el tipo de vuelo, que puede ser empleado en los aviones del futuro.

J. Sánchez A.

El Grumete Alberto Medina

El 10 de abril en el Hospital Naval de Bellavista, rindió la vida una reliquia viviente, un hombre modesto y recio, que vivió horas de fulgurante heroísmo, el grumete Alberto Medina, ex-tripulante del Monitor Huáscar.



Alberto Medina, que fallece cerca de los 100 años, fué escogido con cinco mozos por Miguel Grau para servir en el Huáscar. Peleó como "pasa cartuchos" en Iquique y en el combate de Angamos, aquélla jornada homérica que honra a todas las Armadas de guerra del mundo. Prisionero, estuvo en Valparaiso y luego fué canjeado. Pero el recio moreno, de vuelta a la Patria, nuevamente sentó plaza en el transporte de guerra Chalaco, hasta que se firmó la Paz.

Alberto Medina iba por las calles vestido con uniforme de guerra. Con orgullo de peruano mostraba en su gorra marinera de modelo anticuado, el nombre gallardo: Monitor Huáscar. Era fuerte, a pesar de su edad; caminaba a pie o se valía de los servicios de transporte colectivo. Su rostro era curtido y en él refulgían ojos que vieron la llamarada de la explosión que puso fin a la carrera de su jefe, el Almirante. Su cabello estaba ya muy blanco y sus piernas gruesas se curvaban; pero iba sin bastón, con su gruesa casaca de paño azul. Venía del pasado, era un trozo de historia viva, que nos recordaba la tragedia y la gloria de horas de prueba.

En las ceremonias del 8 de Octubre estaba presente en primera fila.

Desfilaban los gallardos Oficiales y Marineros, al son de las marchas. Ondeaba el Pabellón roji-blanco, y en lo alto del pedestal de piedra, en el Callao, estaba de pie el Almirante. Volvía Medina después a su casa de la Calle Constitución. Cuando se inauguró el Monumento a la Gloria del Almirante Grau estuvo también al lado de la familia del héroe y de los altos funcionarios de la Nación. Debió evocar entonces la hora solemne del combate en Punta Angamos, mientras resonaba grave la voz de los cañones.

A su sepelio asistieron el Ministro de Marina y el Jefe del Estado Mayor General de Marina, y al lado de su féretro, en la última morada, estuvieron hombres de mar de la más alta jerarquía y de los grados iniciales. Con Alberto Medina se va un jirón de la leyenda de nuestra Marina de Guerra. El pertenece ya a la Historia, porque supo cumplir con su deber, en el momento en que la Patria le señaló el camino, con serenidad, con coraje, con gallardía de peruano.

De "EL COMERCIO" 12-IV-48.

"ORTO", revista del Cadete Naval, rinde su póstumo y más cálido homenaje al grumete Alberto Medina Cecilia y envía su más sentido pésame a la familia del extinto.

LA DIRECCION

MADRIGAL

¿ Son luceros tus ojos,
que en la noche reflejan
a la luz de la luna
con celeste brillar?

¿ Es de grana tu boca ?
¿ Es cristal tu sonrisa ?
¿ Quién perfuma la brisa
de tus negros cabellos ?

¿ Un pedazo de cielo
de una noche en el mar ?
¡ Quién pudiera en la vida
estas cosas juntar !

Un poquito de grana,
un trocito de cielo . . .
y colgar los luceros
de tus ojos sin par.

C. Valdizán

En Casa de la Novia

La Sirvienta.—(al abrir la puerta), ¡Qué contenta se vá poner la señorita!

El Hermanito, y sus amiguitos.—Amigo....préstame tu gorra.

El Hermano mayor.—¡Hola!.....¿Qué tal?....¿Qué dice la Escuela?...

El novio de la hermana.—Dí que tienes que regresar temprano si quieren ir al cinema.

La mamá.—¡Hijito.....!

El papa.—¿Tiene cigarrillos "rubios" Almirante?...

La abuelita.—Si yo me hubiera casado con Zacarías sería viuda de un Contralmirante.

La tía solterona.—Cada vez que te veo me acuerdo cuando tenía quince años.....¡Cómo me "ciriaban" los marinos...!

El tío desocupado.—¿Sabes el cuento del lorito?...

Las visitas.—¿Quién es?.....¿Cómo se llama?.....

En qué año está?.....¿Lo tienen asegurado?.....¡Me parece cara conocida!.....¿Tiene plata su familia?.

La amiga que siempre la acompaña.—¿Has visto la película que dan hoy en el "Paramount Tacna"?..

La hermana.—¿Se han puesto de acuerdo a qué cine vamos?

Ella.—¡Mi vida!.....¡Al fin saliste!.

El

ANFITRITE

Para surcar el verde mar de tus ojos, parte el velero de mi inspiración desde este puerto al que llamo corazón.

Tiene por ruta la que el destino de nuestras almas señaló y es su guía aquella estrella que los dos vemos alumbrar; te hablo de la dicha, cuya luz es fija cuando a tí me suele conducir.

Comanda esta gran nave el bizarro pirata del amor y una vez más mis pensamientos ansiosos a tripularlos se ofrecieron sin más paga que el calor de tu mirada.

Y cuando en el horizonte sus velas desplegadas veas asomar, quiero sepas que en aquel velero llega mi gran amor, que de este pecho por ti se hizo a la mar.

Neptuno

Carta a Don Fulano

Señor Don

Fulano de Tal y de la Piña.

Calatayud.

Muy caro amigo:

Haciendo un paréntesis en mis múltiples quehaceres rutinarios, apresto mi aereodinámica pluma y te narro mi visita a esa chocolateada Villa que se llama PLATEADA:

Me levanté al rayar el ALVA, el firmamento estaba claro, límpido; decidí subir a lo alto de una COLINA y contemplar el vasto paisaje que se ofrecía a mi vista: una extensa pradera cubierta toda de verde pasto y en medio de ella escrutando el cielo en busca DEL AGUILA voraz un PASTOR con su rebaño de ovejas.

A lo lejos, en lontananza, sobre una gran ROCA se veía un inmenzo CASTILLO con una PAREJA de TORRES semejando dos brazos pidiendo paz.

De los habitantes del lugar, el más extraño era un tipo MORENO, casi CALVO; cuya única ocupación consistía en contar con gracia y DONAYRE exóticas historias sobre un GRANDAZO ESCARBAJO BLANCO que pedía a gritos la CARCEL por haber robado, según él, el agua DE LOS RIOS HUDSON Y JORDAN, y de un HIDALGO caballero que por orden de un REY arrancó los pétalos DE LA ROSA del PORTILLO con el propósito de hacer no sé que mágico filtrado de amor, que había aprendido en la GUERRA de los CRUZADOS.

Al tratarlo me pareció un buen hombre, de mucha ALEGRIA, me condujo a uno de los MESONES de la COSTA, que era parte DEL SOLAR en que él vivía y mostrándome la ZAPATA de una llanta se ofreció a componer las mías diciéndome: para que BEAS que en estas cosas me PINTO, me aplico el SUERO del trabajo y en DIEZ minutos, de puro contento SILVARAS, pues quedarán arregladas, y no te recibiré en pago ni un sólo PENNY. Desde ese ANGULO de vista es que enfoco esa clase de servicios.

Dándole las más efusivas gracias emprendí el viaje de regreso.

Esperando que este relato sea de tu agrado me despido afectuosamente.

Tuyo:

Jupasu del Sarmiento

Sinfonía Eterna

Amar y ser correspondido, debe ser dulce y sublime. Pero amar y no saber si se es correspondido es aún mejor; une la fantasía con el espíritu, separa lo perfecto de la realidad, nos hace vivir un sueño pleno de bellezas e inquietudes.

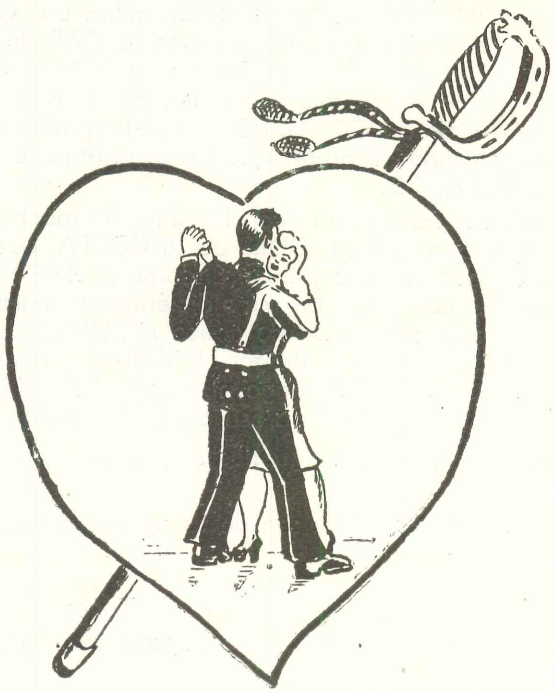
La iniciación de un amor, es como el abrirse de un capullo en flor, es puro como todo lo que nace, es fresco como una mañana; como el primer rayo de sol, como un arroyo cristalino que entre encumbradas montañas da sus primeros pasos; ese amor, puro y fresco, todavía no ha tenido contacto con el mundo, que es la realidad.

Un amor que perdure es un himno, una epopeya, una sinfonía. Es una recia montaña; tiene la belleza de la inmensidad del mar, de la inmensidad del cielo...!

Si quisiéramos llevar a la música la historia del amor desde que nace hasta que perdura tendríamos que empezar don un allegro suave y delicado é ir en crescendo a la explosión faustuosa de una sinfonía que durase una eternidad, porque el amor es eterno.....

El amor que no es correspondido, también es bello,..... es una Sinfonía inconclusa.

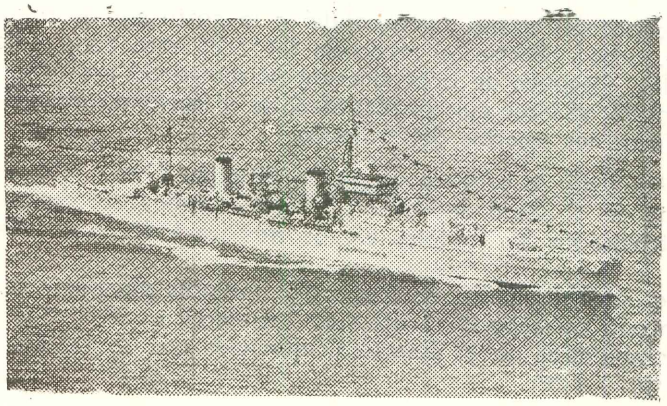
INCOMPRENDIDO



La visita del Crucero "La Argentina"

La llegada al Callao del crucero "La Argentina" ha tenido la virtud de estrechar aún más los lazos de amistad que siempre han existido entre los marinos peruanos y argentinos.

Esto se puso en evidencia desde el primer momento en que el hermoso buque-escuela arribó a costas peruanas. El saludo afectuoso, el abrazo cordial y la expresión sincera brotaron espontáneas y el crucero argentino se sintió peruano y el alma peruana se supo argentina.



Crucero "La Argentina"

La Escuela Naval del Perú abrió sus puertas al hermano viajero y en medio de la alegría de una fiesta surgieron cálidas las expresiones de agradecimiento por la acogida brindada, renovándose el sentimiento de fraternidad que como herencia grandiosa inspira el recuerdo de San Martín.

El selecto grupo de marinos argentinos, en los pocos días que estuvo en nuestra Patria, supo captarse gran simpatía; dejándonos una muestra del anhelo de superación nacional que abriga el gran pueblo del Plata; evidenciando, con su corrección y marcialidad, el alto grado de cultura a que ha llegado el progresista país hermano.

Al finalizar su viaje los guardiamarinas argentinos, a la vez que estarán en condiciones de incorporarse como eficientes oficiales a la marina de guerra argentina, podrán estar seguros de haber logrado con su visita a nuestra capital, un mayor acercamiento entre nuestros pueblos.

J. Gueroía

CRONICA

CRUCERO DE VERANO 1948

Con el objeto de cumplir el rol de actividades que prescribe el Reglamento Interno de la Escuela Naval del Perú, la Compañía de Cadetes inició el Lunes 12 de Enero el Crucero de Verano correspondiente al presente año, embarcados en el Crucero "Almirante Grau" y Fragatas Tnte. "Ferré", Tnte. "Palacios" y Tnte. "Gálvez".

La primera etapa correspondió a la costa sur de nuestro territorio, efectuándose el recorrido de toda esta zona, llegando hasta Ilo. Después de unos días de permanencia en dicho puerto se reanudó el viaje con rumbo al norte y haciendo escalas en la mayoría de los puertos del trayecto.

Finalizada la primera etapa, la Fragata Tnte. "Gálvez" fué excluída del Crucero de Verano por necesidades del servicio siendo distruibuídos los Cadetes en las tres unidades restantes.

La segunda etapa se inicia con mejores perspectivas, dado que en ella correspondía efectuar los ejercicios de tiro y maniobras combinadas de la Escuadra, ejercicios que se llevaron a cabo con todo éxito.

Durante ambas etapas, los Cadetes, hábilmente guiados por sus instructores, trabajaron intensamente tanto en cubierta como en ingeniería, alternándose la diaria faena con ejercicios de boga, natación y diversos deportes practicados en tierra.

El 26 de febrero se procedió al desembarco de Cadetes, dándose por finalizado el Crucero de Verano.

INGRESO DE ASPIRANTES A CADETES NAVALES

Después de pasar satisfactoriamente sus exámenes de Capacidad Física, Psicotécnico, Aptitud Física, Pedagógico y Apreciación General, hicieron su ingreso a la Escuela Naval en número de 33 los nuevos Aspirantes a Cadetes Navales.

El lunes 1º de Marzo el Capellán de la Escuela ofició una Misa en presencia del Sr. Director Contralmirante Victor S. Barrios, Jefes, Oficiales y nuevos Aspirantes; concluída ésta, los Aspirantes, en unión de sus familiares pasaron al Casino de Cadetes en donde el Sr. Director en breves pero elocuentes frases les dió la bienvenida felicitando al mismo tiempo a sus familiares.

Posteriormente los Aspirantes acompañaron a sus familiares hasta la Puerta Unión, despidiéndose de ellos e iniciando así su vida de marinos. La Revista "ORTO" les dice también: "BIENVENIDOS".

RUPTURA DEL BLOQUEO DE ARICA

Celebrando esta fecha se realizó en el Patio Nº 1 de la Escuela una ceremonia, en la cual hizo uso de la palabra el Tte. 1º A. Arana, quién exaltó en edecuados términos el valor desplegado por los marinos que tomaron parte en dicha acción.

Esta fecha coincidió con el treintavo aniversario de la instalación del mástil de la Corbeta "Unión" en la Escuela, por iniciativa del entonces Capitán de Corbeta Don Manuel I. Vegas G.

APERTURA DEL AÑO ACADEMICO

El 1º de Abril a 0800 hrs. se efectuó la ceremonia de apertura del Año Académico de 1948, con la asistencia del Sr. Ministro de Marina, del Sr. Contralmirante Jefe de Estado Mayor General de Marina, Director de la Escuela, Sub-director, Jefes, Oficiales y Compañía de Cadetes y Aspirantes .

El Jefe del Dpto. de Moral C. de C. Germán Castillo Z. dió la bienvenida a los Cadetes exhortándolos con breves palabras a la fiel continuación de sus deberes y compromisos contraídos con el Estado.

JURAMENTO DE LOS CADETES DE PRIMER AÑO

El día 29 de abril se incorporó en forma oficial a la Armada Peruana 35 Cadetes de primer año.

La Compañía de Cadetes y Aspirantes al mando del Cdt. Tte. 1º, Miguel Colina, formó alrededor del Patio Nº 1, emplazándose los Cadetes de 1º año delante del busto al Almirante Grau.

Pocos instantes más tarde llegaron a la Escuela el Sr. Ministro de Marina y el Sr. Contralmirante Jefe del Estado Mayor General de Marina, siendo recibidos por el Director de la Escuela C. de N. Don Manuel R. Nieto.

A continuación el Sr. Director tomó el juramento de estilo a los nuevos Cadetes.

Concluída tan significativa ceremonia la Compañía de Cadetes y Aspirantes desfiló delante de los Jefes anteriormente nombrados.

La Revista "ORTO" felicita sinceramente a los nuevos Cadetes Navales y les desea mucho éxito en su carrera.

COMBATE DEL 2 DE MAYO

En presencia del Director, Sub-director, Jefes, Oficiales, Compañía de Cadetes y Aspirantes y Plana Menor de la Escuela, hizo uso de la palabra el Cadete Alférez de Fragata Luis Penny D., quién remoró esta fecha en términos altamente patrióticos.

FIESTA EN HONOR DE LOS MARINOS ARGENTINOS

Con el fin de recepcionar a los marinos argentinos que nos visitaron se realizó en la Escuela una fiesta en su honor, que transcurrió alegremente y se prolongó hasta altas horas de la noche.

COMBATE DE IQUIQUE

Celebrando esta fecha se realizó en la Escuela una ceremonia recordatoria de este hecho de armas. Asistieron el Sr. Ministro de Marina, el Sr. Contralmirante Jefe del Estado Mayor General de Marina, Director, Sub-director, Jefes , Oficiales, Compañía de Cadetes y Aspirantes y Plana Menor.

Hizo uso de la palabra el Cadete Tte 2º Antonio Forcelledo.

CAMPEONATO ATLETICO DE CUARTA CATEGORIA

Se inició el sábado 22 de Mayo disputando la copa "Coronel Alvarez".

Correspondió la victoria al equipo de la Escuela Militar de Chorrillos, quedando el segundo puesto al equipo de la Escuela Naval.

Al finalizar el campeonato el Cadete Tte. 1º Miguel Colina en un gesto altamente deportivo felicitó a los Cadetes Militares por su gran perfomance, siendo subrayada esta congratulación por el franco abrazo en que se confundieron Cadetes Navales y Militares.

CONCIERTO

Iniciando la serie de Conciertos Sinfónicos en esta Escuela el 27 de Mayo a 1600 hrs. se efectuó el primero de ellos. Intervinieron la Banda de la Marina, el tenor del Teatro Colón de Buenos Aires Sr. Juan Días André, el primer violin de la Orquesta Sinfónica Nacional Sr. Bronislaw Mittman y el profesor Sr. Carlos Pichling. Con este motivo el Teatro de la Escuela se vió muy concurrido.

EXPEDICION KON-TIKI

Por gentileza del Sr. Bengt Danielsson, se realizó el 3 de junio a 1700 hrs. en el Teatro de la Escuela una charla y exhibición cinematográfica sobre dicha travesía científica.

Concurrieron a ella el Sr. Embajador de los E.E.U.U. de N. A., el Director, Sub-director, Jefes, Oficiales y Compañía de Cadetes y Aspirantes.

BATALLA DE ARICA

Con motivo de conmemorarse esta fecha, el 7 de junio se efectuó una ceremonia en la Escuela. En presencia del Director, Sub-director Jefes, Oficiales, Compañía de Cadetes y Aspirantes y Plana Menor, el Cadete Tte. 2º Kurt Plate en breves palabras recordó esta epopeya.

SOLEMNES HONRAS FUNERALES

La Compañía de Cadetes asistió a la solemne Misa de Honras Fúnebres, que con motivo del lamentable deceso de Monseñor Arrigoni, Nuncio Apóstolico de su Santidad Papa Pío XII, se realizó en la Basílica Metropolitana.

ANIVERSARIO FUNDACION DEL COLEGIO MILITAR "LEONCIO PRADO".

Celebrando el cuarto aniversario de su fundación, la Dirección de ese centro de estudios invitó gentilmente a una comisión de Cadetes de esta Escuela al almuerzo que ofrecía en su local.

Concurrió una comisión integrada por ex-alumnos del Colegio Militar, actualmente Cadetes Navales.

ANIVERSARIO NACIMIENTO ALMIRANTE GRAU

En conmemoración del aniversario del nacimiento del Héroe de Angamos, se realizó en la Escuela Naval una ceremonia patriótica a la que asistieron el Sr. Ministro de Marina, el Contralmirante Jefe del Estado Mayor General de Marina, el Contralmirante Inspector de Marina, el Capitán de Navío jefe de la Misión Naval American, Sr. Director de la Escuela, Sub-director, Jefes, Oficiales, Compañía de Cadetes y Plana Menor.

Después de proceder a izarse el Pabellón y luego de cantarse el Himno Nacional, hizo uso de la palabra el Cdt. Tte. 1º, Miguel Colina, quién en relievantes términos compendió la vida del glorioso Almirante. En seguida se colocaron afrendas florales ante el busto de Grau, mientras se ejecutaba el toque de silencio.

A continuación se sirvió en el comedor de Cadetes un desayuno al que asistieron los Jefes y Oficiales nombrados anteriormente, durante el cual el Sr. Director de la Escuela Naval pronunció una hermosa alocución exhortando a los Cadetes y Aspirantes a mantener siempre en el nivel que se merecían el prestigio y la tradición navales.

Acto seguido en el Patio Nº 2 se realizó la ceremonia de confirmación de cargos y entrega de diplomas a los Cadetes Oficiales, Abanderado y Escoltas, de Bandera.

TE-DEUM

Como todos los años la Compañía de Cadetes y Aspirantes concurrió al solemne Te-Deum, que con asistencia del Sr. Presidente de la República, se realizó en la Basílica Metropolitana.

DESFILE MILITAR

Con motivo de la celebración de Fiestas Patrias, la Compañía de Cadetes y Aspirantes asistió al Desfile Militar en el Campo de Marte.

Enciclopedia Naval

La Revista de Marina, publicó su edición inicial el 15 de Abril de 1907.

El 10 de Agosto de 1907 fondearon en el puerto del Callao los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", procedentes de Inglaterra, donde se les construyó. Al mando de estas unidades venía el Sr. Contralmirante Melitón Carbajal.

El Centro Naval del Perú fué fundado en Febrero de 1919, siendo su primer presidente el C. de N. José M. Olivera.

El 8 de Octubre de 1919 se creó el Ministerio de Marina siendo su primer Ministro el C. de N. Juan Ontaneda.

El 6 de Noviembre de 1920 se celebró en Washington D. C. el contrato aprobando el envío de la primera Misión Naval Americana.

El 6 de Julio de 1922 se eligió la divisa de la Escuela Naval del Perú: "MIHI CURA FUTURI".

El día 16 de Noviembre de 1922 fué aprobado el Escudo que actualmente ostenta la Escuela Naval del Perú.

En el año 1924 se cambió el sistema de combustible de carbón por el petróleo en los cruceros "Grau" y "Bolognesi".

La primera promoción egresada de la Escuela Naval del Perú que adoptó el "anillo de promoción" fué la del año 1925. El símbolo grabado en él fué el escudo de la Escuela.

El 12 de Diciembre de 1926 llegaron al Callao los submarinos R-1 y R-2 procedentes de New London (USA). Y el 5 de Noviembre de 1928 llegaron el R-3 y R-4 procedentes del mismo puerto.

"ORTO" vió la luz por vez primera el año 1936 siendo su fundador y primer director el Cadete de 6to. M. Flores actual C. de C.

Plana Mayor de la Escuela

Director

C. de N. M. R. Nieto

Sub-Director

C. de N. J. Arbulú G.

Secretario Académico

C. de C. L. Castro R.

Departamento de Administración

C. de C. A. López J.

Departamento de Armamento

C. de C. L. M. Ponce.

Departamento de Letras e Idiomas

C. de C. A. Ascenzo.

Sr. F. Schiller.
Sr. A. Espinosa P.
Sr. A. Vargas.
Sr. H. Santillán.

Departamento de Ingeniería

C. de C. E. Salinas.

C. de C. J. Camino
Tte. 1º A. Carrillo.

Departamento de Moral

C. de C. G. Castillo.

Tte. 1º J. García C.
Tte. 1º M. Amat y León.
Capellán M. Navarro.
Tte. 1º A. Arana.
Tte. 1º F. Quirós.
Sr. R. Pardón.

Departamento de Navegación

C. de C. C. Mavila.
Tte. 1º A. Bustamante.

Departamento de Comunicaciones

C. de C. A. Echeandía
Tte. 1º J. Jiménez.

Departamento de Ciencias

C. de C. L. Castro R.

C. de C. Asim. Q.L. H. Silva N.

Tte. 1º C. de la Torre. Tte. J. del Río.

Tte. 1º M. Morán. Sr. F. Pareja.

Departamento de Construcción y Manejo Marinero

Tte. 1º A. García C.

Departamento de Sanidad

Tte. 1º (SN) J. Lozano.

Tte. 2º SN (O) J. Koster. Tte 2º SN (O) J. Rivero.

A. de F. SN (Interno) G. Modríguez.

A. de F. SN. (Interno) J. Ranrique.

RELACION COMPLETA DE LA COMPAÑIA DE CADETES Y ASPIRANTES AL INICIARSE EL AÑO ACADEMICO DE 1948

CADETES

Cuarto Año

Bianchi I. Luis.
Colina M. Miguel.
Forcelledo D. Antonio.
García A. Raúl.
Garrido L. Enrique.
Koster J. Herbert.
González O. Oscar.
Nieri G. Alfonso.
Pastor G. Luis.
Penny D. Luis.
Plate C. Kurt.

Tercer Año

Arana C. Pedro.
Aguila Del A. Jorge.
Blanco Ch. Jaime.
Du Bois G. Jorge.
Fitts G. Ricardo.
Garrido L. Carlos.
Llerena P. Javier.
Madueño Ch. José.
Pareja L. Jaime.
Pinto T. Rafael.
Sánchez A. José.
Saravia H. Alberto.
Solari L. Carlos.
Urrunaga G. Luis.
Zapata M. Julio.
Zevallos N. Ricardo.

Segundo Año Grupo "A"

Aste B. Rómulo.
Balarezo D. José.
Bossio B. José Luis.
Cafferata M. Jerónimo.
Castillo J. Alfonso.
Farfán M. Carlos.
Figueroa O. Alfredo.
González U. Germán.
Lezameta B. César.
Murguía B. Luis.
Pérez del S. Augusto.
Portella R. Jorge.
Rotalde de R. Alvaro.
Vidal M. Armando.
Villalobos U. Jorge.

Segundo Año Grupo "B"

Anderson R. Enrique.
Angulo D. Guillermo.
Beas P. Héctor.
Camogliano L. Pablo.
Carcelén B. José.
Castro B. Juan.
Cruzado A. Carlos.
Ferrari R. Andrés.
Mecklemburg C. Enrique.
Ortecho D. Tomás De.
Pacheco H. Julio.
Petrozzi M. Enrique.
Ramírez C. Hugo.
Roca A. Fernando.
Sologuren L. Felipe.

Primer Año Grupo "A"

Andrade G. Jorge.
Arias C. Ricardo.
Bergelund R. Juan.
Calvo C. Jorge.
Carbajo G. Hugo.
Guerra M. Daniel.
Harm L. Willy.
Marrou M. Rubén.
Montenegro L. Humberto.
Nicolini del C. Víctor.
Noriega H. José.
Nugent C. Carlos.
Núñez V. Teófilo.
O'Hara N. Jorge.
Pardón V. Mario.
Ramírez I. Víctor.
Sáez B. Carlos.
Saravia H. Ciro.
Solari L. César.
Valdizán G. Carlos.
Zubiaga Ll. Francisco.

Primer Año Grupo "B"

Alegría H. Teodoro.
Alva T. Luis.
Arce A. Félix.
Burga T. Fernando.
Castañeda P. Jorge.
Corcuera S. Vicente.
Costa S. Javier.
Della Rosa Roberto.
Egúsquiza B. Carlos.
Goicochea G. Luis.
Hildebrandt P. Jorge.
Mazzotti P. Armando.
Mesones A. Germán.
Reátegui M. Eduardo.
Reátegui P. Julio.
Ríos Julio De los.
Santillana G. Alberto.
Telaya H. Jorge.
Trigoso T. Luis.
Velásquez T. Jorge.

Apirantes Grupo "A"

Alonso J. Fernando (A. A.).
Fernández H. Augusto.
Granda Rey T. Alfredo.
Guerola L. José.
Iriarte V. Hermilio.
Montoya S. Luis.
Moreno L. Juan Antonio.
Navach. N. Jaime (A. A.).
Ojeda S. Jaime.
Pacheco S. Juan (A. A.).
Prato A. Guillermo.
Romaña C. Héctor.
Sánchez P. Mario.
Silva Santisteban Víctor.
Sologuren L. Luis R.
Torres M. Edgardo.
Torres T. Fernando.

Aspirantes Grupo "B"

Burga T. Alfonso (A. A.).
Bustamante R. Jorge.
Cabrera V. Luis.
Delgado S. Mario.
Gamero D. Gastón (A. A.).
Hinojosa R. Francisco.
Huguet N. Ezequiel.
Izcue Cavero Carlos de.
Pérez Diez C. Alfredo.
Pérez Barreto P. Alberto.
Pinedo H. Manuel R.
Soko L. Mirko.
Soria D. Juan Enrique.
Távara U. Gastón.
Tejerina A. Jorge.
Valdivia P. Alejandro.

LOCERIA Y SASTRERIA

— DE —

VICTOR M. SANCHEZ G.

Importación directa de Cristalería, Loza, fierro esmaltado, aluminio y objetos de fantasía

VENTAS POR MAYOR Y MENOR

Calle Paz Soldán 456 - 478 — Lima - Perú.

Gran Mueblería "CANZIANI"

Casa de renombrado prestigio, pone a disposición del público de todo el Perú, los selectos modelos en muebles de absoluta originalidad y en los estilos más acabados

Esquina Avenida Uruguay y Belén

— LIMA —

"LA FAVORITA"

— DE —

CELESTINO COCHELLA

Jirón Arequipa 861 — LIMA — Teléfono 32121

FABRICA DE VIDRIOS - COMPLETA VARIEDAD EN TODA CLASE DE ARTICULOS DE VIDRIO

LA CALIDAD DE SUS PRODUCTOS ESTA GARATIZADA POR EL PRESTIGIO ADQUIRIDO DURANTE MUCHOS AÑOS DE SERVIR HONRADAMENTE A LA COLECTIVIDAD.

Bodega Bazar "CASAGRANDE"

Avenida Grau 240 — La Punta

COMPLETO SURTIDO DE CONSERVAS NACIONALES Y EXTRANJERAS.— CHOCOLATES Y BOMBONES DE LAS MARCAS MAS ACREDITADAS, LOS MEJORES CHAMPAGNES, VINOS Y LICORES

Se atiende pedidos a domicilio llamando al Teléfono 91206.

FARMACIA "PASTOR"

Azángaro 994

Lima

UN SURTIDO CONTINUAMENTE RENOVADO
Y COMPLETO

ATENDIDO POR SU PROPIETARIO
QUIMICO - FARMACEUTICO

N. E. PASTOR

Teléfono: 30305.

ANTIGUA CASA TREFOGLI, TALLERI y Cía. S.A. Ltda.

"LUIS CANESSA SOLIMANO"

(Sucesor)

Almacén de Papeles Pintados, Pinturas, Alfombras
Linoleum, Géneros para Muebles y Cortinas
Persianas, Stores automáticos,
Pergamino para Pantallas
Galerías, Brochas, Chapas, etc. y todo lo necesario

PARA EL MEJOR CONFORT DEL HOGAR

OFRECEMOS A LOS SEÑORES PROPIETARIOS Y CONSTRUCTORES A PRECIOS SIN COMPETENCIA Y CONDICIONES VENTAJOSAS

Esquina de Coca y Villalta, Carabaya, 401-405
Ucayali 200 - 206

L I M A

Teléfono: 3 0 3 4 8

Bodega "El Arbolito"

— DE —

MOISES OSORIO I.

Esquina Descalzas Nº 800 y Pajuelo Nº 601.

SURTIDO COMPLETO DE LICORES NACIONALES

Existencia permanente de deliciosas y vitamínicas viandas frías

Fósforo en gran abundancia lo adquirirá tomando el sustancioso

"CALDO DE CHOROS"

Lugar obligado de reunión de los más exigentes y refinados catadores, que constituyen la más amplia garantía que podemos ofrecer a la distinguida clientela que estamos seguros nos seguirá favoreciendo con su puntual asistencia

Compañía Comercial e Industrial

"E B E C" S. A.

Ramón Ribeiro 142

Lima

TODA CLASE DE ROPA DE TRABAJO
CONFECCIONADA CON TELA

"D U R A M A S"

AUNQUE MOJE, NO ENCOJE

Los Relojes
más afamados del Mundo...

...son los Suizos



ACUATICOS
SEGUNDARIO
AL CENTRO

OMEGA

Relojes de Alta Precisión

CASA

Emilio Marchetti

La Merced Nº 657

Baquíjano Nº 701

Fiocco y Contreras

Confección de Uniformes

para

MARINA Y AVIACION

IMPORTACION DIRECTA

DE

Casimires Ingleses

Baquíjano 727 — Teléfono 35206

— LIMA —

HOTEL "MAURI"

EN EL CENTRO DE LIMA

Su alojamiento tiene todo el confort moderno.

La calidad de la comida y el servicio es una sola

¡LA MEJOR!

NO OLVIDE FRECUENTAR EL

M A U R Y

CUANDO VISITE LIMA

PISOS DE PARQUET "p o c h o p p"

Un producto de calidad y garantía única
por su perfección
por su duración
por ser silenciosos
por ser económicos

FABRICA DE MUEBLES "PAUL POCHOPP"

Carretera de Chosica 212 — Teléfono 37536