

TOMO NOVENO

B O L E T I N

D E L

C E N T R O N A V A L



B U E N O S A I R E S

ESTABLECIMIENTO DE IMPRESIONES DE G. KRAFT, CUYO 1124

1 8 9 1

PERMANENTE

La Comisión Directiva del Centro Naval, en sesión de fecha 4 de noviembre del año de 1887, aprobó y acordó por unanimidad y hasta nueva resolución:

1º Publicar un *permanente* en la primera página del *Boletín*, invitando al Gobierno, a la prensa, al Cuerpo General de la Armada y a cuantos se interesen por el porvenir de la marina militar, a emplear su autoridad, su influencia y su propaganda en el sentido de que la Escuela Naval quede como *única puerta* para el ingreso como Oficial en la Armada.

2º Invitar en los mismos términos para que se destine un buque de la Armada ó se adquiriera uno especial para que cada año verifique un crucero de 8 a 10 meses como viaje de aplicación para los Alumnos que hubiesen egresado de la Escuela.

3º Invitar ó peticionar al Exmo. Gobierno de la Nación a producir medidas oficiales que aseguren los objetos mencionados.

Con motivo de un importante informe elevado al señor Ministro de Guerra y Marina, por la Junta Superior de Marina, respecto al racionamiento que se pasaba a los aspirantes y distinguidos que revistaban en los buques de la Armada, se ha tirado el siguiente decreto, que la Comisión Directiva del Centro Naval ha resuelto se publique a continuación del permanente y en el mismo carácter:

Art. 1º Suprímense de la Armada las plazas de aspirantes y distinguidos.

Art. 2º Prevéngase a la Comandancia General de Marina que no podrá dar de alta en los buques ni reparticiones de la Marina a ningún ciudadano en la clase a que se hace referencia en el artículo anterior.

Art. 3º Comuníquese, etc.—Juárez Celman.—*E. Racedo*.

Determinación rápida de los puntos de una curva de alturas

Vamos a exponer un método dado por el profesor de Hidrografía M. J. Reveille, para construir fácil y rápidamente una curva de alturas, lo que permitirá obtener el punto a medio día, por medio de la misma curva, sin necesidad de recurrir a los cálculos algo largos de las rectas de alturas.

Antes de entrar a tratar el método, es necesario recordar algunas relaciones entre las proyecciones estereográficas y de Mercator, halladas y dadas por el mismo Sr. Reveille y que hay que conocer, para comprender el desarrollo del problema.

Supongamos las proyecciones estereográficas hechas sobre el ecuador y el radio de la esfera igual a la unidad. Llamemos ρ y ω las coordenadas polares de un punto de esta proyección y consideremos al centro de la carta, como polo y al primer meridiano como eje polar, se tiene las relaciones:

$$\rho = \operatorname{tang} \frac{\lambda}{2}; \omega = G$$

Representando λ y G la colatitud y la longitud del punto.

Si se designa por x e y las coordenadas rectangulares del mismo punto sobre la carta marina, considerando como ejes de coordenadas al ecuador y al primer meridiano, se tiene:

$$y = l \operatorname{tang} \frac{1}{2} [(90 + (90 - \lambda))] = l \cotang \frac{\lambda}{2} \quad (x = G)$$

De donde

$$y = -l \rho \quad \text{ó} \quad \rho = e^{-y/l} y; \quad x = \omega$$

Como se ve estas fórmulas relacionan las dos proyecciones. Luego si la proyección de una curva es conocida en uno de estos sistemas, la proyección de la misma curva en el otro sistema se hallará fácilmente.

Sean ahora ρ y ρ' los radios vectores homólogos de dos curvas que tienen por centro de homología el centro de la carta, se tiene por definición de homología:

$$\frac{\rho}{\rho'} = m$$

Tomando logaritmos, viene,

$$l\rho - l\rho' = lm$$

Sustituyendo en lugar de ρ y ρ' sus valores en función de y y y' se saca:

$$-y + y' = lm' \text{ ó } -y' = -lm$$

Fórmula que demuestra claramente que las curvas sobre la carta marina deben ser iguales.

Si las dos curvas homotéticas son círculos, claro está que las curvas iguales que representan a éstos sobre la carta marina, serán curvas de alturas.

Estos círculos que tienen como centro de homología el centro de la carta, tienen que ser tangentes a los mismos dos meridianos, reales ó imaginarios según el polo esté al exterior ó al interior de los círculos. Se sabe también por geometría que dos círculos que tienen dos tangentes comunes son homotéticos, estando su centro de homología en el punto de encuentro de las dos tangentes; de ahí el teorema siguiente: todos los círculos de la esfera que son tangentes a los mismos dos meridianos reales ó imaginarios, están representados sobre la carta marina por curvas de alturas que son iguales.

Llamemos ahora ϕ' la latitud de un punto, desde donde se observa la altura h' del astro A' , en el momento en que su declinación δ es nula; si llamamos P , el ángulo formado en el polo por el meridiano del astro y el

del observador, obtendremos un triángulo igual al de posición en el que t se hace igual a P y $\delta = 0$; sustituyendo en la fórmula de la altura se obtiene:

$$\cos P = \frac{\sin h'}{\cos \varphi'}$$

En esta fórmula se ve que a cada valor de φ' corresponde un nuevo ángulo en el polo, y por consecuencia un punto de la curva de alturas.

El caso en que la declinación del astro A no sea nula, se reduce al anterior con la ayuda de las fórmulas que se explicarán en seguida.

Como la declinación del astro A , puede ser menor ó mayor que su altura h , se tratarán los dos casos separadamente; sea primero $\delta < h$.

Busquemos el ángulo $90^\circ - h'$ comprendido entre el meridiano del astro y el meridiano tangente a su círculo de alturas. El polo, el astro y el punto de tangencia, serán los vértices de un triángulo esférico rectángulo en este último punto; los lados de este triángulo serán, la distancia polar ($90 - \delta$) la distancia zenital ($90 - h$) y la distancia del polo al punto de tangencia del meridiano y el círculo de alturas.

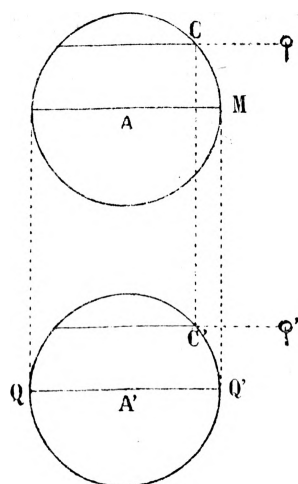
De este triángulo se sacará

$$\cos h' = \frac{\cos h}{\cos \delta}$$

El círculo de alturas de un astro A' , cuya declinación es nula y su altura es h' , es tangente a los dos mismos meridianos del astro A ; luego las curvas de alturas sobre la carta marina de estos dos astros serán iguales.

La latitud M , del punto de contacto del círculo de alturas del astro A , con el meridiano tangente, es dada por la fórmula:

$$\sin M = \frac{\sin \delta}{\sin h}$$



Esto supuesto, considere mos las dos curvas de alturas iguales correspondientes a los astros A y A' y a las alturas h y h'; sea ϕ el paralelo de latitud que en la curva A determina el punto C. este punto se conocerá si se conoce el valor correspondiente del ángulo P, en el polo.

Este ángulo será el mismo que el que corresponde al punto de intersección C' de la curva A' con el paralelo ϕ' , que se encuentra a una distancia del ecuador igual a la distancia que hay desde el paralelo ϕ al paralelo M.

Hemos, pues, reducido a encontrar el ángulo P en el caso que la declinación es nula. La latitud ϕ' es evidentemente aquella latitud creciente igual a la diferencia de las latitudes crecientes de ϕ y M.

En resumen, se tiene el cálculo siguiente:

$$1) \cos h' = \frac{\cos h}{\cos \delta} \quad \text{sen } M = \frac{\text{sen } \delta}{\text{sen } h}$$

$$2) \text{ lat. crec. de } \phi' = \text{ lat. crec. de } \phi - \text{ lat. crec. de } M$$

$$3) \cos P = \frac{\text{sen } h'}{\cos \phi'}$$

Cuando se quiere obtener los diversos puntos de la curva de alturas A, se calculan las fórmulas (1) una vez por todas. No hay entonces mas que dar diversos valores en la (2) a ϕ lo que hará conocer a ϕ' que se sustituye en la (3).

Como se ve para cada nuevo punto no hay más que dos nuevos logaritmos a buscar.

La aplicación de estas fórmulas se hace inmediatamente al caso del punto a medio día. El cálculo ante-

Los elementos h' y M pueden hallarse por medio de las latitudes crecientes transformando las fórmulas (1)

Los elementos h' y M pueden hallarse por medio de las latitudes crecientes transformando las fórmulas (1)

$$\frac{1 - \cos h'}{1 + \cos h'} = \frac{1 - \frac{\cos h}{\cos \hat{z}}}{1 + \frac{\cos h}{\cos \hat{z}}} = \tan \frac{1}{2} (\hat{z} + h) \tan \frac{1}{2} (\hat{z} - h)$$
$$\frac{1 - \cos h'}{1 + \cos h'} = \tan^2 \frac{1}{2} h' = \tan \frac{1}{2} [90 + (\delta - Z)] \tan \frac{1}{2} [-90 + (\delta + z)]$$

$$l \tan \frac{1}{2} h' = \frac{1}{2} \left\{ \left[\tan \frac{1}{2} [90 + (\delta - z)] \right] - l \tan \frac{1}{2} [90 + (\delta + z)] \right\}$$

$$l \tan \frac{1}{2} h' = -l \tan \frac{1}{2} (180 - h')$$
$$\text{lat. crec. de } (90-h') = \frac{1}{2} [\text{lat. crec. de } (\delta+z) - \text{lat. crec. de } (\delta-z)]$$
$$\text{lat. crec. de M} = \frac{1}{2} [\text{lat. crec. de } (\delta + z) + \text{lat. crec. de } (\delta - z)]$$

En el 2º caso, es decir, cuando se tiene $\delta > h$, se designa por h' el ángulo que forma con el ecuador el máximo de iluminación del astro A, que, como es homotético al círculo de alturas, estará representado sobre la carta

marina por una curva igual a la de alturas de este astro A; por M, designamos la latitud del punto de intersección del círculo de alturas con el meridiano perpendicular al meridiano que pasa por el astro.

El polo, el astro y el punto M, sirven de vértices a un triángulo esférico rectángulo en M, formado por la distancia polar, la distancia zenital y la colatitud del punto M; además el ángulo formado en este último punto será igual al h' . De este triángulo se saca:

$$1) \operatorname{sen} h' = \frac{\cos \delta}{\cos h} \quad \operatorname{sen} M = \frac{\operatorname{sen} h}{\operatorname{sen} \delta}$$

ó bien:

$$\text{lat. crec. de } h' = \frac{1}{2} [\text{lat. crec. de } (180 - (\delta + z)) - \text{lat. crec. de } (\delta - Z)]$$

$$\text{lat. crec. de } M = \frac{1}{2} [\text{lat. crec. de } (180 - (\delta + z)) + \text{lat. crec. de } (\delta - z)]$$

Se tiene en seguida las fórmulas:

$$2) \text{ lat. crec. de } L' = \text{lat. crec. de } L - \text{lat. crec. de } M$$

$$3) \cos P = \frac{\operatorname{tang} L'}{\operatorname{tang} H'}$$

J. Irizar.

DEFENSA

Del Alférez de fragata D. Ramón Casas, leída ante el Consejo de Guerra, celebrado el 9 de mayo de 1891, por el Teniente de fragata D. Jorge Victorica.

EXCMO. Y SUPERIOR CONSEJO DE GUERRA:

Cábeme el honor de ocurrir ante V. E. en defensa del distinguido compañero de infancia y de escuela, del émulo, del modelo correcto, cuyos esfuerzos en el estudio y virtudes privadas y militares, pudieron ser siempre, para mi y sus compañeros, un ejemplo.

Cada página del sumario lo comprueba. La opinión fiscal me exime del trabajo de la defensa.

Cábeme defender ante V. E., no al procesado Casas, sino el honor de la marina argentina. Noble misión, a cuya altura quizá no pueda colocarme, pero a que me alienta la presencia, en el Consejo, de antiguos y meritorios servidores de la patria, para quienes el honor personal debe ser la ley suprema, como base segura de la decisión por el honor e integridad del hogar y de la patria.

Raro proceso en que, fuera del noble e imparcial señor fiscal, es la virtud del procesado la que se sobrepone sobre todos los incidentes de la causa.

El señor fiscal ha asumido la excepcional posición del defensor; es que, para su espíritu ilustrado y recto, y abogado jurado de la ley, la inocencia del procesado resplandece con los destellos del honor de la armada argentina.

Entonces, deja mi misión limitada a encarecer a V. E. no las excusas del procesado, sino las condiciones en que con el fallo de V. E. debe salvarse la disciplina de la armada, que si falta de ocasión no ha podido elevarse en su heroísmo al ejército de tierra, tiene en su corazón grabada la memoria de Azopardo, de Espora y de Brown.

El alférez de fragata Ramón Casas, no es un culpable.

Me ufano en proclamarlo ante V. E., tratándose de un oficial el primero en la escuela, el primero en el servicio, de Ramón Casas que tiene marcado un porvenir seguro, por su contracción al estudio, por su exactitud en el servicio, por ese valor innato en el soldado argentino, por esa soberbia del mérito que hace los héroes.

No hay tentativa de homicidio, ni heridas; no hay delito. Ofendido el oficial Casas, brutalmente, por mano torpísima, —excúseme V. E. la frase, que no atañe a los respetos que a V. E. profeso;—ofendido estúpidamente por la mano alevé de un asimilado, de un médico sin clientela que busca en la armada un sueldo,—lo digo sin desmérito de tantos abnegados profesores que se han distinguido en el servicio por su elevado espíritu de compañerismo con la oficialidad; —obcecado en justa ira e indignación, disparó su revólver, no con intención homicida, sino con la de obligar, al cobarde y al alevé, a que aceptase un duelo a que había sido dos veces solemnemente provocado, sin otro resultado que el de que, denunciada vilmente la intimación, haya producido el arresto de los distinguidos oficiales que median-do caballerescamente, solicitaron la debida satisfacción.

No me corresponde en mi subalterna posición increpar los procedimientos que revela el sumario, sin incurrir en falta, del capitán de navío D. Martín Rivadavia; lo abandono al juzgamiento de V. E., al del juicio de la Armada y al fallo inapelable de la opinión pública; pero, moviendo los manes del egregio antepasado, y ante la sombra inmortal de San Martín, tradición imperecedera del honor, del valor y de la honradez del soldado argentino, permítidme que interpele a los viejos soldados que integran el Superior Consejo de Guerra. ¿Quién hubiera sufrido sobre su rostro, la mano injuriosísima del farmacéutico ó del médico, la mano de otro hombre, sin sacar la espada y atravesar de parte a parte al ofensor? No los hay en V. E.; y si hubiera alguno en nuestras filas, ese no sería un militar argentino que siguiera los ejemplos de Alvear y San Martín. Sería un degradado, de cuyos hombros se caerían las insignias para confundirse en los rezagos de las inmundicias de la enfermería.

Protesto a V. E., a cada uno de los antiguos y respetados militares que forman el Consejo, mi profundo respeto; y deploro que el Capitán de navío Rivadavia, cuyo apellido debió elevarlo a las épocas memorables de nuestra historia, haya causado un proceso, donde el alevoso ofensor está libre, y el meritorio y pundonoroso oficial de la

armada, brutalmente ofendido, sufra ha tiempo las injurias de una prisión injusta.

Las ordenanzas españolas no rigen sino hasta 1810, en cuanto las leyes y costumbres patrias se han reformado; y por una indolencia y rivalidad culpables, no rigen ya los nuevos códigos militares que Pellegrini, Zeballos, Al corta, Del Valle y otros distinguidos jurisconsultos argentinos proyectaron. Debido a la ignorancia, que raras veces acompaña a la virtud, fue retenida adversamente la reforma de nuestras leyes militares: pero es absurdo citar las leyes y reformas del gobierno español, posteriores a nuestra independencia, las prescripciones que alteraron a las de Carlos III, si no son las reformas acordadas por las disposiciones patrias.

El que osara ofender villanamente, en las lilas, al hombre y al militar, cualquiera que fuera su jerarquía, queda expulsado y degradado. Esta no es una ley española. Esta es una ley universal.

El médico Azcárate, poniendo su mano villana sobre el rostro altivo del oficial pundonoroso y meritorio Ramón Casas, en campaña, a bordo, en las soledades del mar, delante de sus compañeros, quedaba fuera de la ley, si no era inmediatamente castigado como corresponde por ordenanzas, ó respondía a satisfacer la injuria.

No pudo Casas tomar venganza en el acto: dos veces lo requirió; más tarde, dos veces, indebidamente fueron presos sus padrinos. Ese hombre procaz y cobarde no puede quedar en su puesto ni un día, ni una hora más, sin ofender a la dignidad de las insignias nacionales; no faltó a mi deber, ni al respeto que debo a V. E. Dejaría mis insignias con mi vida, donde pudiese ser impunemente ofendida la integridad de mi persona, el nombre que llevo, las insignias militares que revisto.

El capitán de navío Rivadavia, al que rindo el homenaje que merece su jerarquía y servicios, ¿sufriría impávido, que el médico ó farmacéutico de su buque, le aplicara su mano en la mejilla? El alférez de fragata Casas, que ha obtenido las mejores notas en la Escuela Naval, que se ha distinguido en el servicio, no pudo, no debió sufrir que el médico Azcárate le infiriese la atroz injuria, sin acudir a todos los medios de vindicación.

Este es su crimen.

Esta es su virtud y su mérito. Vosotros, yo, todos los miembros de la armada, hubiesen procedido lo mismo: ó no hay valor, ni honor, ni vergüenza en el personal de la armada argentina.

Crear en vuestro fallo adverso, sería creer en la degradación de los sucesores militares, de los que tomaron Montevideo, escalaron los Andes y dieron la libertad a medio mundo, y rindieron su vida por la gloria en los esteros del Paraguay.

Casas no es culpable: es una víctima del honor y del deber militar, que cabe a V. E. salvar, para estímulo del soldado argentino, de la disciplina de la armada, a la que pueden caber aún gloriosos destinos.

No pido su absolución, porque ella se impone a la integridad, a la nobleza, a la justicia del tribunal.

Pido se honre, declarando su inculpabilidad, y que no ha desmerecido, por su detención, el justificado ascenso a que es acreedor por el tiempo de sus buenos servicios y reconocida competencia.—En Casas hay todo un porvenir; os lo reclamo, en nombre de la patria, Excmo. y Superior Tribunal. En el Alférez Casas, hay todas las condiciones necesarias para formar una de nuestras ilustraciones militares navales: hay todo lo necesario para llegar a las alturas del mérito y de la gloria: reclamo su absolución y libertad, en servicio de la patria.

JORGE VICTORICA.

SENTENCIA

Visto y considerado el proceso instruido con motivo de dos disparos de revólver hechos por el Alférez de fragata D. Ramón Casas de la corbeta «La Argentina», Sobre el cirujano del buque D. Ramón Azcárate: todo bien examinado, con la conclusión fiscal y defensa, hallando el Consejo por unanimidad de votos exento de pena por haber el alférez hecho los disparos bajo la influencia de la ofensa recibida, falla, dando por absuelto de culpa y cargo al Alférez de fragata D. Ramón Casas, disponiendo sea puesto inmediatamente en libertad; en cuanto al cirujano D. Ramón Azcárate, habiendo dado una bofetada a un oficial, lo encuentra acreedor a la pena determinada en el art. 119, del tratado VII del título X de las ordenanzas generales que dice así: «El oficial que diere bofetada ó palo a otro será despedido del servicio.»

Corresponde a la Superioridad hacerlo así.

Manifiesta asimismo el Consejo su extrañeza por no haber el jefe del buque. Capitán de navio D. Martín Rivadavia, observado lo proscripto por las ordenanzas de la armada en los artículos 48 y 52 del tratado II. título I. y arts. 114, 115, 117 y 177 del tratado III, título 1º.

Debe hacerse conocer esta sentencia en la orden general como lo dispone la ordenanza.

(firmados)—*Augusto Lasserre—Jorge H Lawry—Lázaro Iturrieta—Antonio E. Pérez—Valentín Feilberg — Desiderio Cuelli—Luis J. Casavega.*

CAÑONES GRUSON DE TIRO RÁPIDO

(Continuación)

Para completar estos datos de ensayos, agregaremos a continuación un pequeño cuadro de velocidades iniciales y las cargas correspondientes con que ellas se han obtenido:

CAÑÓN	PROYECTIL		CARGA		Velocidad inicial del proyectil m.	Presión del gas, medida con el aparato Crusher. atm.	OBSERVACIONES
	ESPECIE	PESO KS.	ESPECIE	PESO KS.			
Cañón de tiro rápido de 8.2 cm., de 35 calibres de largo.	Proyectil de ruptura en acero, de 2.9 calibres de largo.	7.0	Pólvora á granos gruesos de 4 á 9 mm.	2.0	515	2276	El aparato Crusher estaba colocado en la cápsula. A la velocidad máxima la fuerza viva era por cm² de la sección del proyectil $\frac{E}{\tau \cdot 2 \pi} = 3.24$ E=total.
			Pólvora prismática c/89	2.22	506	—	
			Pólvora á granos cúbicos de 10 a 13 mm.	2.7	576	2289	
			Pólvora á granos cúbicos de 10 mm.	2.0	475	1530	
				2.5	555	2227	
			Pólvora á granos gruesos de c 86	2.0	619	2278	
				2.15	633	2336	
				2.25	660	2570	
				2.50	680	2740	
			Pólvora sin humo c/89 á granos cúbicos de 5 mm.	1.0	593	1620	
				1.1	635	1856	
				1.2	673	2180	
				1.25	692	2328	

Los boletines de tiro y los cuadros demostrativos que insertamos a continuación, permiten hacer comparaciones con los cuadros balísticos de las demás armas de su misma índole, y sacar como consecuencia la importancia que tiene. Dejamos este trabajo a los que, como nosotros, lo creen de interés y pasamos a ocuparnos del cañón de sitio de 15 cm.

Boletín de tiro

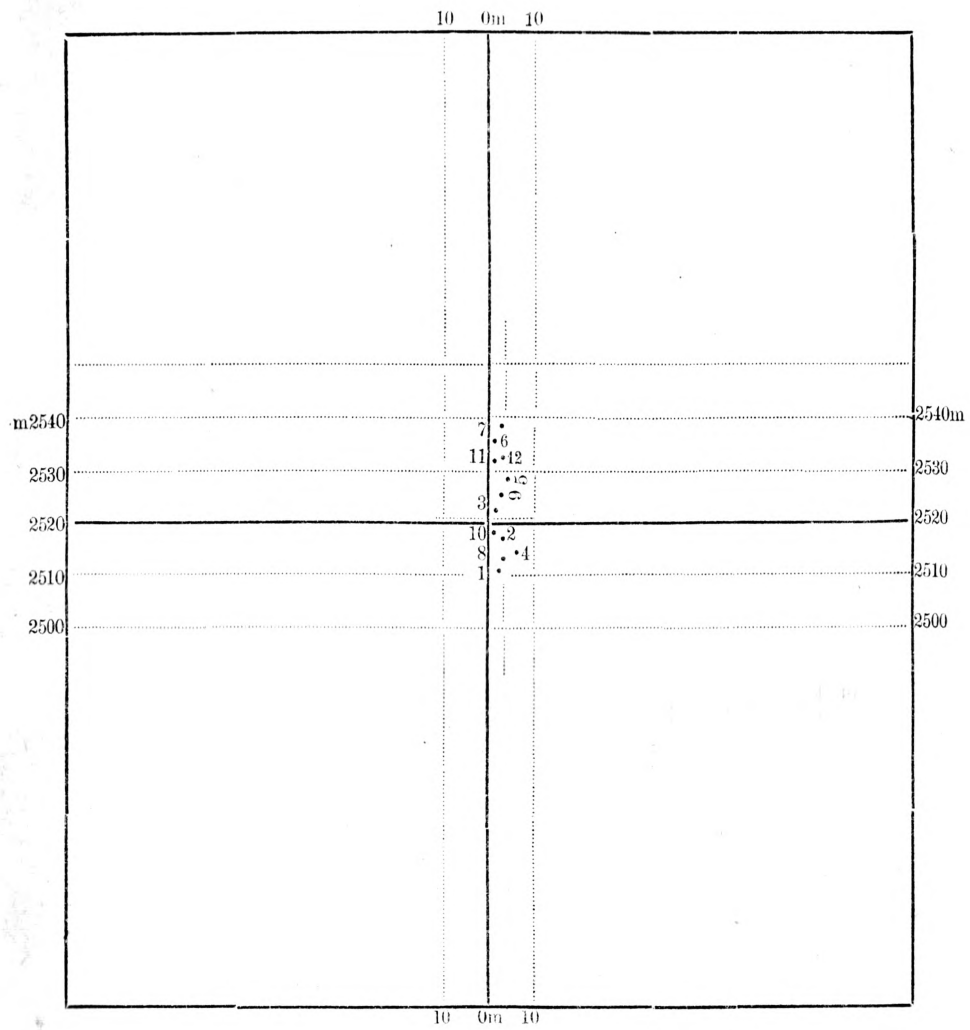
DE 12 DISPAROS A TIRO RÁPIDO DEL CAÑÓN DE 8.2 CM., DE 35 CALIBRES DE LARGO
LANZANDO PROYECTILES DE RUPTURA DE 2.9 CALIBRES DE LARGO

PESO DEL PROYECTIL 7.0 KILOS

NÚMERO DE ÓRDEN DEL PUNTO DE CAIDA	CARGA Y ESPECIE DE PÓLVORA	ELEVACIÓN (°)	DERIVA Á IZQUIERDA (°)	DISTANCIA m.	DESVIACIONES m.	OBSERVACIONES
1	2.2 K ^a de pólvora á granos gruesos c/86	3	2/16	2509	1.0	
2				2515	2.0	
3				2520	2.5	
4				2512	4.3	
5				2526	4.6	
6				2530	3.6	
7				2536	3.0	
8				2512	2.3	
9				2523	3.5	
10				2516	1.5	
11				2531	1.5	
12				2530	4.0	

Cordenadas del punto de caida medio ...	á derecha 2m.8	Tiempo—Cubierto.	
	distancia ... 2521m.7	Dirección del viento	
Dimensiones del rectángulo envuelto	ancho..... 3m.6	Dirección del tiro	
	largo..... 27m.0	Velocidad del viento	nº.5 (brisa fresca)
Desviaciones medias.....	en dirección.. 1m.02	Barómetro.....	748mm.
	» distancia.. 7m.67	Termómetro.....	1º.8.
Desviaciones probables	en dirección.. 1m.61	Higrómetro.....	98 %.
	» longitud .. 12m 06	Peso del aire por metro cúbico	1.262 K.

Polígono de Tangerhütte, Enero 1890.

2º. grupo**TIRO CONTRA EL PLANO**

DE 20 DISPAROS DE CAÑÓN A TIRO RÁPIDO DE 8.2 CM., DE 15 CALIBRES DE LARGO
LANZANDO PROYECTILES DE RUPTURA DE 2.9 CALIBRES DE LARGO

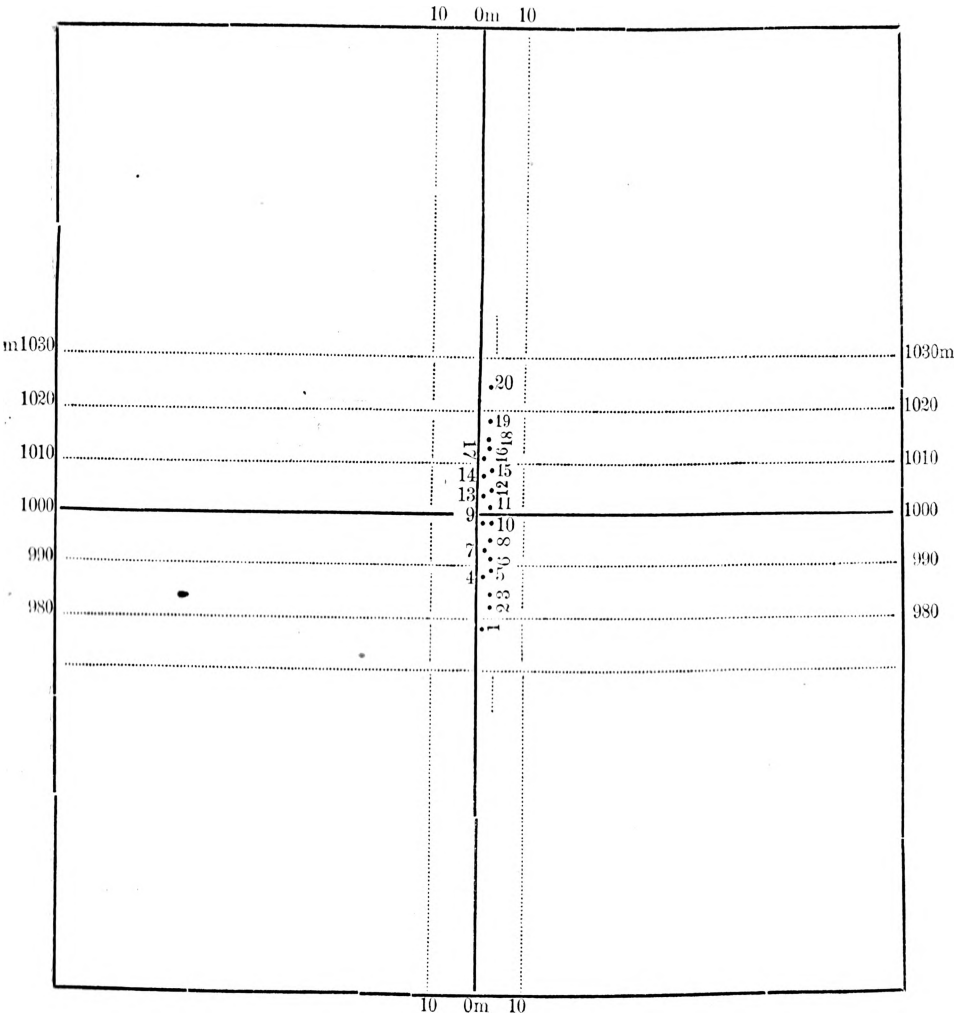
NÚMERO DE ORDEN DEL PUNTO DE CAÍDA	CARGA Y ESPECIE DE PÓLVORA	ELEVACIÓN 0°	DERIVA Á IZQUIERDA 0°	DISTANCIAS m.	DEVIACIÓN Á DERECHA m.	OBSERVACIONES
1	1.9 K ^c	1.3/16	0	979	1.0	Tiro rápido sin corregir la
2	de pólvora de			982	1.0	puntería.
3	granos			986	1.1	Los números de orden han
4	gruesos de 4 á			988	1.2	sido dados comenzando por el
5	9 mm			989	1.3	punto de caída más cerca de la
6				992	1.4	batería.
7				993	1.3	
8				996	1.2	
9				998	1.3	
10				998	1.3	
11				1002	1.4	
12				1004	1.5	
13				1004	1.0	
14				1005	1.1	
15				1006	1.2	
16				1010	1.4	
17				1010	1.3	
18				1012	1.2	
19				1017	1.1	
20				1023	1.0	

Cordenadas	{	a derecha	1m.2	Tiempo—Cálido.	
del punto de caída medio ...		distancia.....	999m.7	Dirección	{  (dirección del tiro)
Dimensiones	{	ancho.....	0m.5	Velocidad del viento	
del rectángulo		longitud	44m.	Barómetro.....	774.6 mm.
envuelto				Termómetro.....	29.
Desviaciones	{	en dirección..	0m.13	Higrómetro.....	95 %.
medias		b. distancia..	9m.6	Peso del aire por metro cúbico	1.327 K°.
Desviaciones	{	en dirección..	0m.21		
probables		longitud	15m.84		

Polígono de Tangerhütte, Noviembre 1889.

1er. grupo

TIRO RÁPIDO EN 49 SEGUNDOS CONTRA EL PLANO



CAÑÓN GRUSON DE TIRO RÁPIDO DE QUINCE CENTÍMETROS

Este cañón es en sistema de construcción lo mismo que el de 8.2 centímetros de que ya nos hemos ocupado, así como también su mecanismo de cierre, que es patentado por la casa Gruson, como sabemos.

El montaje de sitio que se usa en el cañón de 15 centímetros, es siempre según el tipo de los cañones de casamata; pero parece que en este caso está más simplificado, facilitando en consecuencia la maniobra de la pieza en el pequeño espacio de que a menudo se dispone en las construcciones de este género, por espaciosas que ellas sean. La descripción que damos a continuación, hará formarse una idea de la construcción y mecanismo del sistema de defensa que nos ocupa.

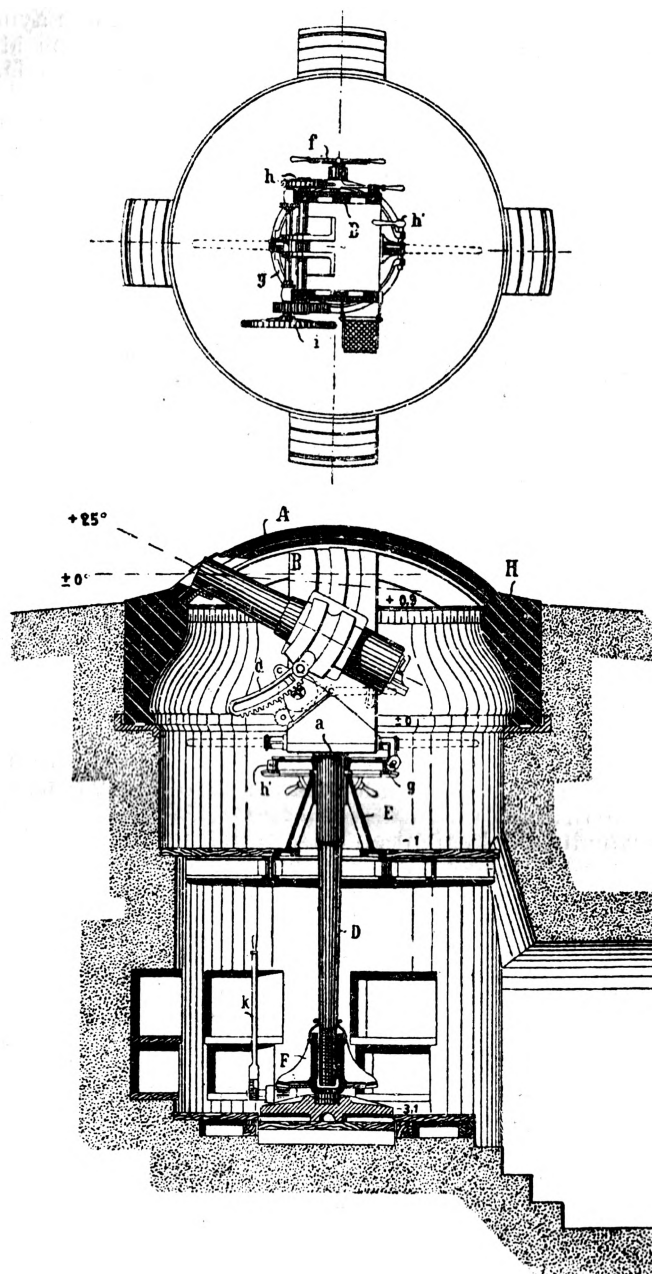
En la figura 4, A es el casquete de la cúpula que va fijo por un fuerte tornillo sobre una contra-placa que va remachada sobre dos almohadillas a que están empernadas las gualderas de afuste B. En su base las gualderas están ensambladas por un fuerte traveso de acero colado.

Toda la construcción móvil se balancea sobre una nuez que va firme al extremo de la columna, soporte D, que resbala verticalmente en la vaina E, cuya extremidad fileteada con paso de tornillo se aloja en la rueda a hélice F, que forma tuerca.

La particularidad de este afuste, consiste en que la cúpula no debe estar separada de la antecoraza sino para el momento de la puntería, mientras que durante el tiro puede perfectamente descansar por uno de sus bordes. Ahora, para separarlo de la antecoraza basta hacer montar la columna, pivote D, sobre los filetes de la tuerca F, lo que se obtiene por la rotación de esta última provocada por la acción de una palanca K, colocada en la parte baja, y obrando sobre un piñón cónico, que a su vez obra sobre la corona a hélice de la tuerca F.

La antecoraza H, está formada de dos segmentos de fundición endurecida y reposando por cuatro planchas de sostén, directamente sobre la albañilería circular en la barbata.

Esta es, más ó menos, la descripción general del afuste



acorazado sistema Gruson, que aunque sucinta, con ayuda de la figura nos servirá no obstante para darnos una idea de la construcción, que tanto se relaciona con la fácil maniobra a que debe estar sujeta la pieza.

Claro que a todas éstas van unidas otras construcciones de menor importancia, que completan la instalación, que por cierto lo es en todas sus partes.

No debemos dejar pasar sin apuntar en esta reseña un punto de vital importancia; esto es, la manera de efectuar las punterías tanto en dirección como en elevación.

Como sabemos, el casquete móvil A, se levanta dando un campo de tiro 360° en el plano horizontal.

El cañón se mueve en el plano para la puntería en dirección, por la acción del volante I colocado en la culata (fig. 5), que lleva un piñón que engrana con la corona dentada g, que va hecha firme a la columna D que sustenta la pieza.

Hecha la puntería se fija la inmovilidad del cañón por medio de la superficie de fricción que se pone en contacto con la corona dentada g por la acción de una palanca.

Aparte de poder hacerse las punterías de la manera que dejamos indicada, puede efectuarse también por la acción de dos palancas combinadas que se mueven a brazo. Después, hay otras palancas también con el objeto de ponerse a seguro de los accidentes de rupturas, etcétera, etcétera.

Dos círculos graduados colocados en la antecoraza y en el compresor, dan el valor de las punterías.

Las punterías en *dirección* se obtienen por medio de una combinación especial, y alcanzan de $\pm 0^\circ$ a $+ 25^\circ$ los ángulos de tiro.

La armadura del cañón en esta parte, es completamente sólida, y está perfectamente a cubierto de averías.

La pieza está montada sobre un muñón, al que va hecha firme una cremallera d, que resbala sobre un piñón a eje, que obedece a los impulsos de una manivela i que se acciona a brazo.

De esta manera, pues, se efectúan fácilmente, y con mucha prontitud las punterías en *elevación*. Para fijarlas se hace uso de un compresor h, y de un resorte a muesca.

Sobre la cremallera está marcada la graduación, que por medio de un índice, da la elevación del eje del ánima y facilita la lectura de la puntería en grados.

DATOS

El personal necesario para maniobrar un sistema del tipo de que acabamos de ocuparnos, es de cuatro hombres; uno para cabo de la pieza, dos para ponerlo en movimiento, aprovisionarlo de municiones, etc; y uno para levantar el afuste y acarrear las cargas de la pieza (+ 15°), se hace por medio de la grúa N.

Los movimientos en general son hechos con presteza, al extremo que servida la pieza por un solo hombre, hace la rotación completa en 15 segundos y nueve la pieza de + 0° a + 25° en 1 minuto y 24 segundos. Y así con igual prontitud se efectúan todos los demás movimientos que completan el servicio del sistema.

El proyectil es de 2.9 calibres de largo, 29,8 kilos de peso, usándose una carga de 25 kgs. (*en sachet a gargousse*).

Las experiencias practicadas para la prueba del sistema Gruson, han sido de dos clases: primero, con el casquete acorazado reposando sobre la antecoraza; segundo, en casquete acorazado separado 5 metros de la antecoraza.

Copiamos a continuación una experiencia de tiro de las muchas practicadas en cada caso, con los datos pertinentes, para que con ellos a la vista, se pueda formar una idea más ó menos general de los resultados. Debemos adelantar antes de terminar, que el segundo caso es preferible al primero por el simple hecho de que las punterías en dirección pueden hacerse con más prontitud sin ningún peligro para la seguridad del montaje y del buen funcionamiento de todas sus partes.

Polígono de Tangerhütte.

Boletín de tiro

TIRO DE 10 DISPAROS DEL CAÑÓN DE TIRO RÁPIDO, DE 15 CM., SOBRE AFUSTE ACORAZADO,
CON PROYECTILES DE 2.9 CALIBRES DE LARGO

PESO DEL PROYECTIL 29.8 KILÓGRAMOS

NÚMERO DE ORDEN DEL PUNTO DE CAÍDA	NÚMERO DE ORDEN DEL DISPARO	CARGA Y ESPECIE DE PÓLVORA	ELEVACIÓN GRADOS	DERIVAS Á IZQUERDA DIVISIONES	DISTANCIAS m.	DESVIACIONES EN DIRECCIÓN		OBSERVACIONES
						Á IZQ'DA	Á D'CHA	
1	115				2066		17.5	El casquete reposa durante el tiro sobre la antecoraza.
2	116	2,5 K"	7	0	2063.5		13.5	
3	117	pólvora á			2079		15.5	
4	118	grano			2088.5		16.2	
5	119	grueso			2057		16.0	
6	120				2060		14.8	
7	121				2035.5		15.5	
8	122				2063		17.2	
9	123				2053.5		17.2	
10	124				2066		15.2	

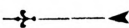
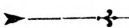
Coordenadas { á derecha 15.9m
del punto de {
caída medio.... distancia..... 2063.2m

Dimensiones { ancho 4.0m
del rectángulo {
envuelto..... largo..... 53.0m

Desviaciones { en dirección.. 0.96
medias..... » distancias. 9.41

Desviaciones { en dirección.. 1.67
probables..... » distancias. 19.16

Tiempo—Nublado.

Dirección del viento Dirección del tiro.. 

Velocidad del viento nº.4 ()

Barómetro..... 770.1 mm.

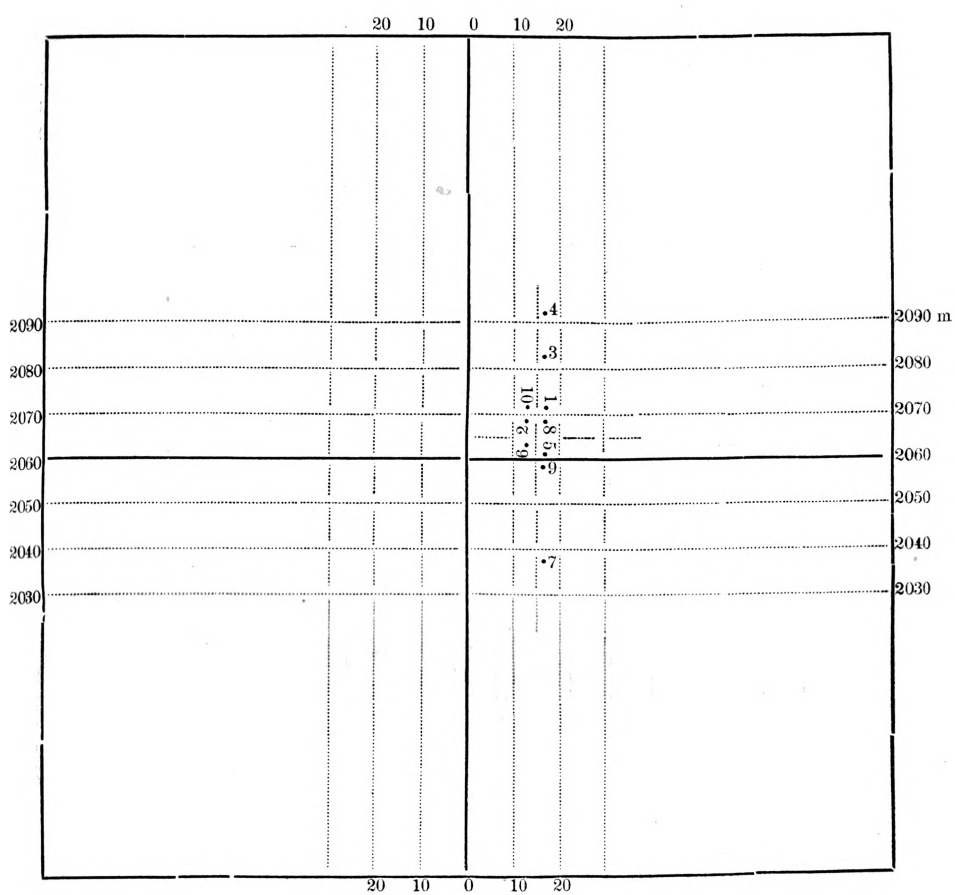
Termómetro + 4.7°c

Hygrómetro..... 75 %

Peso del aire por metro cúbico 1.286 K'.

Grupo de tiro contra el plano

TIRO RÁPIDO DURANTE 1 M. Y 23 S.—LADO DEL CUADRADO PEQUEÑO = 10 M.



Polígono de Tangerhütte.

Boletín de tiro

DE 10 DISPAROS DEL CAÑÓN DE TIRO RÁPIDO DE 15 CM., SOBRE AFUSTE ACORAZADO,
CON PROYECTILES DE 2.9 CALIBRES DE LARGO

PESO DEL PROYECTIL 29.8 KILÓGRAMOS

NÚMERO DE ORDEN DEL PUNTO DE CAIDA	NÚMERO DE ORDEN DEL DISPARO	CARGA Y ESPECIE DE PÓLVORA	ELEVACIÓN GRADOS	DERIVA Á IZQUIERDA DIVISIONES	DISTANCIAS m.	DESVIACIONES EN DIRECCIÓN		OBSERVACIONES
						Á IZQ'DA	Á D'CHA	
1	146	2.5 K°	10	7	2835		1.5	El casquete está separado de la antecoraza durante el tiro.
2	147	de pólvora			2844		3.5	
3	148	á grano			2852		2.5	
4	149	grueso			2828		2.5	
5	150				2861		4.5	
6	151				2849		4.0	
7	152				2867		6.3	
8	153				2848		7.5	
9	154				2835		4.7	
10	155				2826		8.0	

Coordenadas. { á derecha.... 4.5m
del punto de
caida medio.... { distancia..... 2844.5m

Dimensiones { ancho..... 6.5m
del rectángulo
envuelto..... { largo..... 41 m

Desviaciones { en dirección.. 1.7
medias..... { » distancia.. 10.9

Desviaciones { en dirección.. 2.94
probables..... { » distancia.. 18.4

Tiempo—Nublado.

Dirección del viento..

Dirección del tiro.....

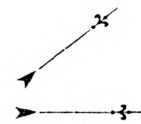
Velocidad del viento.. n° 4

Barómetro..... 758.9 mm.

Termómetro..... + 11° c

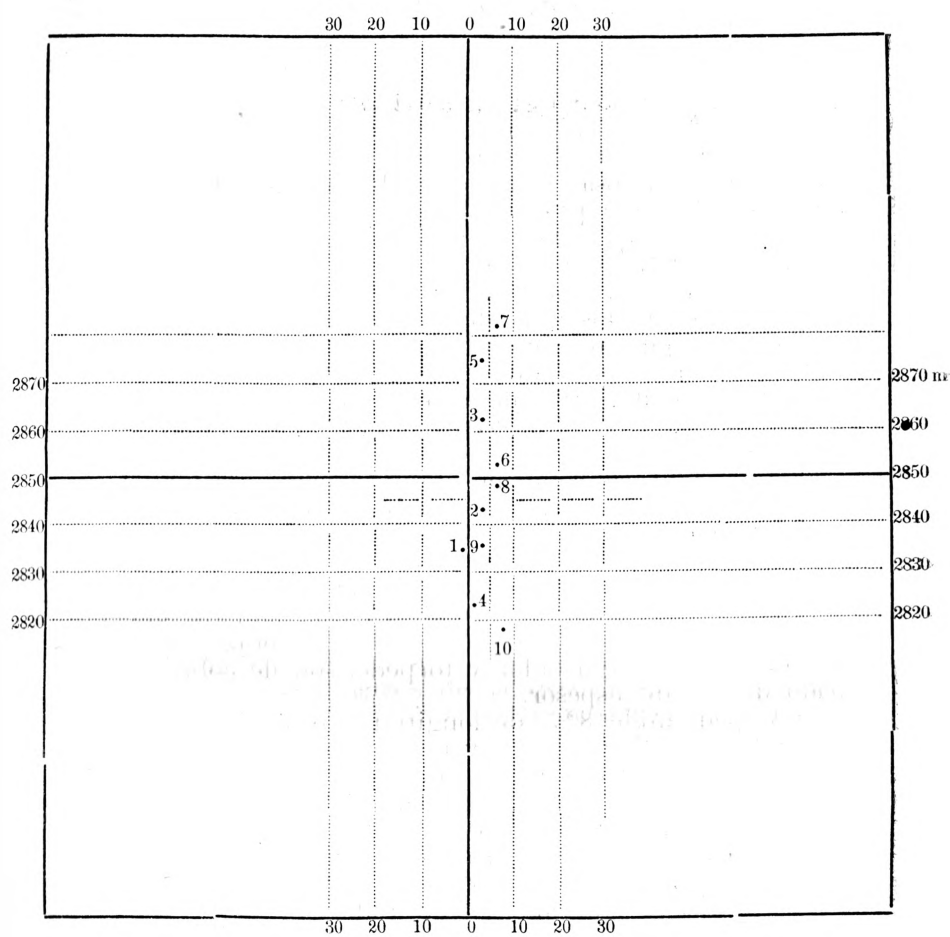
Hygrómetro..... 72.5 %

Peso del aire por metro cúbico 1.238 K°.



Grupo de tiros contra el plano

LADO DEL CUADRADO PEQUEÑO = 10 M.



EL TORPEDO SIMS-EDISON

En el mes de mayo ppdo., tuvieron lugar en los astilleros del Havre las experiencias del torpedo dirigible, del nombre con que encabezamos estas líneas; una concurrencia numerosa, compuesta de oficiales de mar y tierra, de diversos países, varios miembros de la embajada en París, ingenieros electricistas, y otras autoridades científicas asistieron al acto.

Los torpedos dirigibles de este sistema, estarán por el momento destinados a la defensa de los pasos que dan acceso a los puertos, ríos, y las proximidades de las ciudades y plazas a defender.

El inventor asegura que este torpedo será ventajosamente utilizado en el porvenir, aun en los combates en alta mar.

Este torpedo se compone de dos partes principales: una de ellas es un flotador montado sobre la segunda parte, que es el torpedo en realidad; dicho flotador va relleno de algodón y sirve para impedir que el torpedo se sumerja, aunque fuese acribillado a balazos. La segunda parte, como hemos dicho, está situada debajo del flotador y ligada a éste por medio de brazos de acero. Ambas partes, flotador y torpedo, son de cobre laminado de 2^{mm} de espesor.

El torpedo mide 8^m 53 de longitud, y 0^m 53 de diámetro, teniendo su hélice a popa, y por la cara de proa de ésta, a pocos centímetros, está instalado un timón vertical el cual descansa sobre la parte superior de la envoltura metálica del mismo, ó sea entre el torpedo y el flotador.

Listo para funcionar, pesa este torpedo 1359 kilogramos. La hélice tiene 0^m 75^c de diámetro, y se obtienen de 750 a 800 revoluciones por minuto.

En el extremo anterior y posterior respectivamente, del flotador, sobresalen dos varillas, en cuyos extremos van dos esferas conteniendo cada una un farol, los cuales son visibles para el operador solamente durante la noche, lo que permite regular la marcha y seguir las evoluciones del aparato.

El torpedo está dividido en cuatro compartimientos estancos: el 1º destinado a la carga de explosivo, cuyo peso puede ser hasta de 226 kilogramos; el 2º compartimiento es vacío; el 3º contiene el cable, el cual va arrollado en una bobina hueca, lo que le permite desarrollarse sin formarse nudos. El cable sigue una canaleta metálica situada en el exterior del torpedo y por debajo, la que tiene sus extremos en el compartimiento de la bobina y la hélice respectivamente, llegando así a ésta la extremidad del referido cable.

El 4º compartimiento contiene un motor eléctrico y el aparato del timón.

El cable es de un diámetro de un centímetro próximamente, y está formado por dos conductos aislados entre sí. Un conductor central da movimiento al aparato eléctrico del timón, y un conductor anular lo da al hélice. La explosión del torpedo se produce por medio de la electricidad.

Es indispensable una instalación importante para poner en movimiento uno de estos torpedos: una máquina a vapor para hacer funcionar los dinamos productores de la electricidad, y un observatorio, desde donde es manejado el manipulador que regula la marcha, la evolución y se ejecuta la explosión.

El ensayo realizado en el Havre ha dejado algo que desear, debido a ciertos eventos propios de una instalación algo incompleta, que no permitía cumplir el programa exactamente como se había anunciado. El torpedo corre con una velocidad de 20 millas. El torpedo que se lanzó recorrió 800 metros, se le hizo venir en seguida sobre babor, volviendo en dirección al punto de partida, y se le detuvo a 300 metros de la tribuna instalada en el astillero donde se efectuaban estas experiencias.

No se hizo un segundo ensayo, por ser necesario emplear unas dos horas en disponerlo nuevamente, requiriendo bastante tiempo la operación de enrollar el cable en su bobina.

Sin embargo, la opinión de la mayor parte de la oficialidad competente que asistió, declara que el ensayo ha sido bastante satisfactorio.

El señor Sims estima el alcance de su torpedo en dos millas, ó más aun, dependiendo esta distancia de la longitud del cable que contiene la bobina. Tenemos, pues, un invento que no tardará probablemente en competir con el célebre y único torpedo automóvil del día: el Whithead.

LA PÓLVORA SIN HUMO

CONSIDERADA BAJO EL ASPECTO TÉCNICO-QUÍMICO

En vista de la importancia que actualmente tienen las *pólvoras sin humo*, por la revolución que forzosamente producirán en las tácticas de combate, nos ha parecido oportuno llevar a nuestros consocios y lectores el bonito estudio que sobre estos explosivos trae la *Rivista di Artiglieria e Genio* de mayo último.

Durante un período de más de 400 años se ha mantenido en uso una mezcla (preparación) balística que, si bien es cierto tenía muchos defectos, parecía que jamás sería abandonada; y confrontada muchas veces con otros explosivos, siempre obtuvo la victoria. Y esta preparación ó mezcla es la pólvora negra, bien conocida.

La pólvora negra fué fabricada durante una larga serie de años de la misma manera, al menos en cuanto a su composición; los únicos perfeccionamientos se limitaron casi exclusivamente a las operaciones mecánicas para su confeccionamiento.

Estas mejoras en su fabricación fueron, sin duda, la consecuencia de nuevas exigencias que, poco a poco, se impusieron por su perfeccionamiento mismo, por la precisión del tiro, etc. de las armas de fuego. Aquellas tuvieron por objeto principalmente el arribar a una unión mayor en la mezcla de los tres componentes de la pólvora negra, nitrógeno, azufre y carbón; y después para obtener la densidad más grande que fuera posible (mediante el empleo de tornos hidráulicos potentes); y finalmente, dar a tal producto la mayor posible uniformidad de acción.

Así se tenía ya en la pólvora de fusil modelo 1886, una mezcla, la que respondía perfectamente a las exigencias balísticas de un fusil de carga sucesiva y que, respecto a la perfección de su fabricación, muy poco dejaba que desear.

Abandonado este fusil por la adopción del de repetición, las cualidades, si bien excelentes de la pólvora negra mod. 1886, no eran más suficientes a responder a las nuevas exigencias que nacían; y sobre todo, la velocidad inicial que se obtenía con esta pólvora (500 m.) era demasiado pequeña. Los medios de aumentar esta velocidad con la pólvora negra, eran acompañados de tan graves inconvenientes, que se debió pensar en la preparación de una nueva mezcla balística que satisficiera las siguientes condiciones:

1º Que la velocidad inicial del proyectil fuese, al minimum de 600 m., y con una tensión mínima de los gases en el ánima a fin de que el poder destructor fuese pequeñísimo; con tal velocidad se obtiene una trayectoria suficientemente rasante, de modo que el soldado en el breve tiempo que tiene en ciertos momentos importantes para dirigir la puntería al blanco, tiene probabilidades de dar en él, aún sin arreglar perfectamente el alza.

2º Desarrollo considerable de potencia con pequeño volumen y peso, con el objeto de conservar, no obstante la gran velocidad inicial requerida, cartuchos pequeños y de poco peso. Esta condición tiene una importancia particular, puesto que, por el aumento en la rapidez de tiro obtenida con el fusil de repetición, el soldado debe llevar consigo un número mayor de cartuchos que antes, y este peso no puede pasar ciertos límites.

3º Estabilidad química perfecta: ó sea que la mezcla aun cuando quedase mucho tiempo en los depósitos, no deba estar sujeta a alteraciones en su naturaleza química; no debe ser susceptible de descomposición espontánea, fenómeno que podría traer la explosión.

4º Gran insensibilidad por cuanto sea posible, a la influencia atmosférica, como asimismo al choque, golpes ó frotamiento; además, facilidad y seguridad en la confección de las municiones.

5º Debe producir poquísimo humo, para no impedir, particularmente en el tiro acelerado, la vista del blanco y la puntería. Finalmente, que la producción química desarrollada por los gases sea tal, que no ejerza acción dañosa sobre el organismo humano.

Tomando como programa las condiciones más arriba indicadas, en casi todas las naciones, inmediatamente después de la adopción del fusil de repetición, se principió a tratar el modo de obtener nuevas y convenientes mezclas, y hoy existe ya un buen número de procedimientos y de patentes de invención para la fabricación de la pólvora sin humo, de los cuales la mayor parte no

tendrán, sin duda alguna, aplicación en la preparación de pólvoras aptas para los usos de la guerra.

Entre todas las naciones, la Francia fue la primera que tuvo el poder de poner las otras en gran alarma con la invención de la pólvora llamada «sin humo». Pronto fue imitada por la Alemania y también por el Austria, y después que en estas dos naciones se habían aclamado las propiedades de esta pólvora y principalmente la influencia que ejercía sobre la táctica, se pensó en la fabricación de una mezcla balística que tuviera las mismas cualidades; los trabajos persistentes que se hicieron y conducidos en el mayor secreto, fueron coronados por el más feliz resultado, y se afirma que hoy el Austria posee una pólvora sin humo que puede sostener con ventaja el confronto con sus similares que hasta hoy se han inventado.

Ahora, ocurre la siguiente pregunta: ¿Las nuevas pólvoras de guerra, representan sustancias completamente nuevas? A esta pregunta se puede responder redondamente que nó. Al contrario: del examen de todas las pólvoras llamadas sin humo, inventadas hasta hoy, nos encontramos con mezclas bien conocidas; solamente, si nos es lícito expresarnos de esta manera, éstas se encuentran bajo un aspecto diferente del que estábamos acostumbrados a verlas. Las nuevas pólvoras no son sino mezclas muy conocidas, cambiadas únicamente en su forma externa y no en su naturaleza íntima.

Mientras que la pólvora negra es una mezcla de varios componentes hecha mecánicamente, las nuevas pólvoras de guerra representan casi siempre una combinación química bien definida.

Es singularmente notable que casi todas las mezclas balísticas empleadas hoy en día, habían sido propuestas, aunque sin resultado, para sustituir la pólvora negra desde casi 40 años a esta parte. Solo hoy parece que las tentativas hechas hayan dado finalmente resultado.

Según la base de las nuevas pólvoras, éstas pueden clasificarse de la siguiente manera:

- 1º Pólvora de base de nitro celulosa.
- 2º » » » » xyloidina.
- 3º » » » » nitroglicerina.
- 4º » » » » picrato.

Siguiendo esta clasificación, trataremos de hacer la descripción de las diferentes clases de pólvora que hasta hoy se conocen; como la noción acerca de la preparación, propiedad y acción de estos compuestos no se puede

tener sin conocer antes los componentes esenciales (ó base), dedicaremos a éstos una parte de nuestra atención.

Por los datos históricos que daremos acerca del desarrollo de los cuerpos esenciales que entran en la composición de la pólvora sin humo, se podrá juzgar de la novedad que se puede atribuir a las nuevas pólvoras de guerra.

I.— Pólvora con base de nitro celulosa

El elemento principal, ó sea la base de éstas pólvoras, está constituido por la nitro-celulosa (ó fulmicotón).

Estas especies de pólvoras parecen ser, y como son al presente, las que el porvenir les reserva el primer puesto entre las pólvoras sin humo. Es justo, pues, dedicarle una atención particular a la sustancia que constituye su base, al fulmicotón.

El fulmicotón fue descubierto por Schönbein en 1845 en Basilea y al mismo tiempo por Botteher en Francforte, sin que uno de ellos tuviera conocimiento de los trabajos y experiencia del otro. Ambos se unieron después en sociedad y presentaron su invención a la confederación alemana de entonces. Esta había establecido un premio por la invención de una mezcla explosiva la cual no solamente debía poder sustituir la pólvora negra sino también que debía poseer sobre ésta, un cierto número de ventajas. Del examen de la mezcla presentada por Schönbein y Böttcher, fue encargada una comisión de la que hacía parte como representante de Austria el general Ullmann y el capitán Baron Lenk. El parecer de esta comisión no fue muy favorable, pues encontró que la mezcla no tenía una estabilidad química suficiente y que por consecuencia era fácil de descomponerse espontáneamente. Varias explosiones se verificaron sin que se pudiesen explicar las razones que las determinaron y éstas obligaron a la comisión a ser circunspecta en su juicio.

El Baron Lenk, creyó haber encontrado la causa de la tendencia del algodón pólvora a descomponerse espontáneamente, en lo siguiente: las sustancias grasas que se adhieren al algodón tal cual viene del comercio, y que en el procedimiento de la *nitrificación* resultan también *nitradas*, dan compuestos que fácilmente se descomponen; y éstos comunican sus desfavorables propiedades al algodón pólvora. Además, el Baron Lenk creía que, cualquier cantidad de ácido libre que quedase de aquel empleado en la *nitrificación*, por pequeño que fuese, podía determinar la descomposición de la mezcla.

Después de profundos estudios acerca del modo de obtener una mezcla estable, Lenk propuso al gobierno austriaco un procedimiento propio. En seguida de esto, en 1853, se firmó entre el gobierno austriaco y Schönbein y Böttcher un contrato por el cual éstos cedían su invento por la suma de 30.000 florines. Al mismo tiempo se planteaba una fábrica de algodón pólvora en Hirtenberg, cerca de Wiener-Neustadt, en la que se trabajó según el procedimiento inventado por Lenk. La fabricación se hizo en ésta desde 1853 hasta 1865, sin que se verificasen inconvenientes.

Al principio se destinó el algodón pólvora que se fabricaba, a sustituir la pólvora negra sobre todo en la artillería y fue asignado el municionamiento de algodón pólvora a cinco baterías (1853-54). Los resultados obtenidos en las experiencias de estas baterías, fueron satisfactorios. Pero cuando ellas fueron disueltas provisoriamente en 1858, examinando los cañones, se encontró algunos de estos bastante deteriorados y entonces se abandonó la idea de reconstruirlas. Sin embargo, las experiencias que se hicieron en 1860 con algodón pólvora con los cañones rayados, dieron resultados satisfactorios y entonces, 1862, se armaron nuevamente 30 baterías con algodón pólvora sistema Lenk. Pero, una explosión del depósito de esta sustancia que tuvo lugar en los alrededores de Simmering, cerca de Viena, hizo que se renunciase a la introducción definitiva del sistema Lenk.

Finalmente, en 1865 tuvo lugar una nueva explosión de un depósito de los alrededores de Steinfeld, cerca de Wiener Neustadt, que contenía 50.000 kilos de algodón pólvora, y por esto se decidió renunciar completamente a la fabricación de un explosivo tan peligroso, decretándose al mismo tiempo la destrucción de las provisiones existentes.

Sin embargo, al mismo tiempo que en Austria se abandonaba esta mezcla, se hacían en otras naciones experiencias relativas a su construcción; bien pronto también renunciaban todas a ella, menos la Inglaterra. Así, en Stowmarket, se fundó por los hermanos Prentice, una fábrica tomando por modelo la de Hirtenberg y la elaboración del algodón pólvora se hizo, en un principio, por el sistema de Lenk. Más tarde, y por trabajos hechos por Abel, Director del Departamento Químico de Woolwich, se introdujeron algunos cambios ó modificaciones en la manipulación parcial relativas a la fabricación.

Poco tiempo después, la fabricación del algodón pólvora

tomó un gran desarrollo, y este explosivo se empleó en los cartuchos de mina, en la preparación de aparatos para la guerra submarina y aun (en Inglaterra) en los cartuchos de caza.

La preparación de la nitro-celulosa según el método de Lenk, es demasiado larga. Sin embargo, daremos algunos datos relativos a este método primitivo, para hacer resaltar de una manera más evidente las características de los métodos más recientes.

Al algodón comprado en el comercio se le sujetaba, ante todo, a un tratamiento con una solución de potasa hirviendo, con el objeto de sacarle toda materia grasa que podía encontrarse adherida; la solución de estas materias y el exceso de *laseivia* eran después eliminadas mediante un hidro-extractor de fuerza centrífuga; el algodón se lavaba, en seguida se extraía el agua con el mismo hidro-extractor y se secaba aquél con calor artificial.

Así purificado el algodón, se procedía a su nitrificación. Con tal objeto se le sumergía, según un determinado procedimiento, en una mezcla compuesta de una parte, en peso de ácido nítrico y tres, en peso también, de ácido sulfúrico: se dividía en seguida en cantidades de una libra a las que se les introducían en recipientes agujereados en el fondo, que a su vez, y después de haber sido cubiertos, se les colocaba en la *cámara de nitrificación* donde quedaba de 24 a 28 horas, con la advertencia que la temperatura no debía bajar nunca de 4° R. ni subir arriba de 20° R. Concluido esto, se eliminaba la parte acida mediante el hidro-extractor y se le lavaba rápidamente en agua; para sacar del modo mejor posible todos los residuos del ácido, los montones de algodón nitrado se colocaban en una caja de lavado y en ésta expuestos, durante 6 semanas, a la acción del agua corriente. Una vez secado con el hidro-extractor, para eliminar la más pequeña traza de ácido que más tarde podría dar origen a la descomposición espontánea del producto mismo, se le sometía a un baño de potasa caliente—y volvía a ser sometido nuevamente al hidro-extractor, lavado, secado aún una vez más en el hidro-extractor, y cubierto con un extracto de salicilato de soda que al secarse sucesivamente el algodón pólvora en el aire, absorbiendo ácido carbónico debía transformarse en carbonato de soda y en ácido salícico, se le lavaba de nuevo y por último se le secaba.

Con el mismo procedimiento se puede convertir en nitro-

celulosa el lino, el cáñamo, la paja, el papel, el aserrín y la madera.

Es de admirar el gran cuidado puesto por Lenk en la preparación del algodón pólvora con la aplicación de este procedimiento, descubierto únicamente por la vía experimental. Este procedimiento, llamado del lavaje, tiene el defecto de requerir mucho tiempo.

El método propuesto por Abel, tenía principalmente por objeto el abreviar el procedimiento del lavaje tal como había sido ideado y propuesto por Lenk; además, él deseaba obtener este producto bajo otra forma. Abel lava el algodón nitrado dejándolo por 48 horas bajo un chorro de agua: lo seca en seguida mediante un hidro-extractor, repitiendo estas dos operaciones ocho veces. Coloca después la sustancia lavada en una máquina parecida a las que se emplean en las fábricas de papel y que se conocen con el nombre de su inventor, máquina de Hollander. La elaboración en ésta dura hasta que la mezcla ó pasta ha llegado al grado de fineza requerido. Para obtener una sustancia que tenga el mínimo poder destructor (cartuchos de escopeta, por ejemplo), Abel agrega a la pasta, cuando se encuentra aún en la máquina de Hollander, una cierta cantidad de algodón ordinario sin nitrar. Esta pasta se muele aún más finamente y para distinguir su uso se le pone una cierta cantidad de materia colorante rosada.

Para la fabricación de los cartuchos de escopeta se sacan de esta pasta, con métodos análogos a los empleados en la fábrica de papel, hojas que después de secas se cortan en listones. De éstos, mediante máquinas al objeto, se forman pequeños cilindros que se hacen impermeables al agua por medio de una película muy sutil de gutapercha. Para completar el cartucho se introduce en el cilindro una pequeña cantidad de algodón pólvora y se coloca el plomo ó bala.

Para la construcción de los cartuchos de mina se saca de la pasta, con formas especiales, cilindros comprimidos que se secan a una temperatura de 60° C.

El algodón pólvora comprimido, hecho explotar con un estopín, desarrolla una potencia que iguala el poder de la dinamita.

La idea de reducir en pasta y comprimir el algodón pólvora no es nueva, pues parece que Lenk la puso en práctica. aunque después renunció a ella.

PROPIEDADES DE LA NITRO-CELULOSA

El algodón pólvora, cuando no está reducido a pasta, tiene el aspecto externo del algodón ordinario; pero es algo más grueso, áspero al tacto y menos flexible, teniendo también un peso específico un poco mayor. Se electriza por fricción y suena cuando se le aprieta entre los dedos; no tiene olor ni sabor, es insoluble en el agua, en el alcohol y en el éter, pero lo es en el *acetone* (acetto-vinagre) y en el éter acético: con estos dos líquidos, el algodón-pólvora, según la cantidad que de ellos se emplee, produce masas gelatinosas, que, mediante la compresión y cilindradura, se puede reducir en determinadas formas.

El algodón pólvora se enciende ó inflama al contacto de un cuerpo inflamado como también por un rápido aumento de temperatura hasta 250° C. En cuanto a la temperatura de inflamación se le atribuyen sin embargo valores diversos, desde 120°C a 170°C y hasta 225°C. La combustión se hace generalmente con rapidez, produciendo una llama amarilla. El algodón pólvora se enciende también bajo la acción de un potente choque. Por la rapidez de su combustión, se convierte prontamente en una masa gaseosa que posee una gran tensión: por ésto tendría propiedades ventajosas en el empleo de las armas de fuego y como explosivo para minas.

La tensión de los gases que resulta de la rápida combustión son tan considerables, que el algodón pólvora sin una construcción particular de los cartuchos no podría ser-emplado como agente balístico. Para disminuir su poder destructor, se había ya buscado hace tiempo, el empleo de cargas provistas de una cavidad interna.

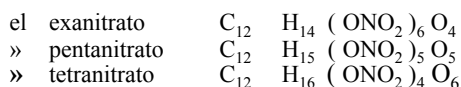
La nitro-celulosa empleada en las armas de fuego, produce un rumor parecido al que produce la pólvora ordinaria ó negra, pero algo más breve; desarrolla una cantidad pequeñísima de humo y no deja residuos. El humo, al principio azulado, toma en la atmósfera un color negruzco rosado, mientras que el bionido de ázoe producido toma el oxígeno al aire convirtiéndose en *ipoazotico*. Además, las pequeñas cantidades de vapor de agua que se encuentran entre los productos que da la explosión, debería producir a su vez, condensándose, una nube de color azul claro.

Estas pequeñas cantidades de humo que se disipan en seguida con rapidez, no pueden impedir en un combate la vista del blanco ni la puntería.

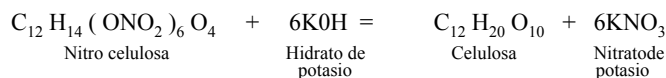
Químicamente, el algodón pólvora ó la nitro celulosa debe

ser considerado como un éter compuesto. Estudios prolijos y reacciones químicas características, demuestran que el nitro-celulosa no es verdadero nitrato, en el sentido químico de la palabra, puesto que, por ejemplo, echando sobre él de una sustancia alcalina la nitro-celulosa puede ser reconstruida separando el nitrato alcalino.

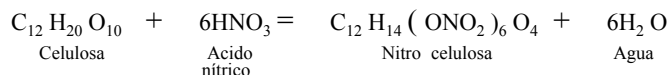
Además, la nitro-celulosa no se debe considerar como un producto único y bien distinto, porque echándole ácido azótico HNO_3 a varios grados de concentración, se pueden obtener productos bastante diferentes. El algodón-pólvora, además, contiene los agentes más nitrados de esta serie:



Volviendo a la reacción indicada al principio, ella está representada por la siguiente ecuación química, suponiendo que se haya empleado el



La reacción en virtud de la que se produce la nitro-celulosa, estaría representada por la ecuación siguiente:



Esta ecuación demuestra que en la nitrificación se produce constantemente agua, la que tendría por efecto de que el ácido nítrico fuese menos concentrado y así daría productos muy poco nitrados. Para absorber el agua que queda libre durante la nitrificación, se mezcla con el ácido nítrico, ácido sulfúrico concentrado, el que, de este modo actúa como un potente secante.

De este modo se explica el uso constante de los dos ácidos nombrados en el procedimiento de la nitrificación.

Sin examinar más detenidamente las propiedades del algodón pólvora, recordaremos solamente que en Austria, en 1870, se hicieron experiencias bastante satisfactorias por el comité técnico militar, las que demuestran que, cuando la nitro-celulosa contiene del 15 al 20 % de agua, es absolutamente insensible a los choques y golpes, y que esta mezcla encontrándose húmeda no se le debe considerar como explosivo. Aun con fulminantes potentes no es posible hacer explotar el algodón pólvora húmedo. La

explosión se puede obtener únicamente haciendo explotar al contacto de aquellas, una cantidad ó carga de algodón pólvora seco.

Con el descubrimiento de esta propiedad notable, quedaba asegurado su empleo ventajoso en la guerra de ofensiva y defensiva y en las defensas submarinas.

El examen cuidadoso que hemos dedicado al algodón pólvora, está justificado por el hecho de que esta sustancia, en la fabricación de las pólvoras de hoy, está destinada a sostener una parte principal.

La nitro-celulosa en la forma que se elaboraba antiguamente, no podía ser empleada en sustitución a la pólvora negra, pues que, y ante todo, era demasiado brisante y no inspiraba fe acerca de su estabilidad química. Se trató, por consiguiente, de encontrar un procedimiento para eliminar tales propiedades desfavorables y traerlo a una forma tal que su fabricación fuese fácil, simple y precisa en los cartuchos.

Según datos que tomamos de varias publicaciones técnicas, la preparación de la pólvora a base de nitro-celulosa, se funda en la propiedad que este cuerpo tiene de producir, tratado con *acetone* ó con *éter acético*, una masa gelatinosa que fácilmente se le da la forma de cilindritos, granos ó láminas, de los que, mediante un procedimiento conveniente para secarla es necesario eliminar los líquidos que han servido para hacerla gelatinosa.

La producción de la pólvora de base de nitro-celulosa comprende, por consiguiente, las operaciones siguientes:

- 1º Preparación de nitro-celulosa.
- 2º Tratamiento de éste con *acetone* ó *éter acético*.
- 3º Compresión (ó pase por los cilindros) de la masa gelatinosa.
- 4º Reducción de ésta a cilindros, láminas ó granos.
- 5º Operación de secar, y cuando se necesita pavonamiento de las láminas ó granos.

1. Concerniente a la preparación de nitro-celulosa como elemento principal de las pólvoras sin humo, se combinaron los procedimientos indicados por Lenk y Abel, abreviando notablemente las operaciones de su elaboración.

Así, recientemente, se ha abandonado la operación para quitar las materias grasas al algodón; la nitrificación se lleva a cabo en recipientes de plomo y de manera a obtener un producto que pueda ser empleado, en pocas horas de trabajo. La eliminación de la mayor parte del ácido excedente se hace por medio de un aparato de fuerza centrífuga; el lavaje mediante un tratamiento más largo

en los así llamados *lavatorios* de Hollander; de modo que de esta manera se puede hacer una gran economía de tiempo. Para eliminar los últimos residuos ácidos, se sumerge el producto así secado con la máquina de fuerza centrífuga, en una débil solución de soda, donde los ácidos nítrico y sulfúrico se neutralizan dando origen a sales de soda. Después de un nuevo lavaje para eliminar estas sales, se introduce la nitro-celulosa en las máquinas de *Hollander de trituración*.

El producido por estas operaciones resulta una pasta, de la que igualmente como se hace en la fabricación del papel, se le puede aún extraer los cuerpos extraños, etc. haciendo con una máquina la operación de depurar (máquina empleada también en la fabricación del papel.)

La masa homogénea que se obtiene después de todas las operaciones indicadas, constituye el producto que se debe someter a la *gelatinificación*, y se le puede conservar en depósitos manteniéndolos húmedos.

II. Para la *gelatinificación* de la nitro-celulosa es necesario el acetone ó el ácido acético. Las opiniones están divididas acerca de la mayor conveniencia de la aplicación de éstos. Sin embargo, parece que el acetone posee mejores cualidades que el ácido acético.

Hay otros tratamientos que se hacen con líquidos a propósito y que han sido indicados por varios experimentadores, pero son un secreto de cada fábrica. Así, por ejemplo, Maxim echa sobre la nitro-celulosa contenido en recipientes, éter acético bajo cierta presión, siguiendo la gelatinificación mediante máquinas parecidas a las empleadas para amasar el pan; con éstas se obtiene el contacto perfecto entre la nitro-celulosa y su disolvente.

III. En la masa gelatinosa es indispensable un exceso de disolvente; para eliminarle en su mayor parte se somete el producto gelatinoso a una compresión hecha con tornos ó cilindros: se consigue al mismo tiempo una masa de consistencia viscosa.

IV. Para la confección de la pólvora en láminas, se hace pasar ésta última masa obtenida del modo indicado, entre cilindros calientes de modo de tener hojas gruesas como el papel, que se cortan en seguida en pequeños rectángulos.

Queriendo hacer pólvora en granos, esta masa se comprime entre planchas agujereadas y cuyos agujeros tienen un tamaño determinado. La masa, obligada por la presión a penetrar por dichos agujeros, sale como pequeños fila-

mentos que, mediante una maquineta son cortados poco a poco del tamaño que se quiere.

Según este último procedimiento se produce por ejemplo la pólvora para fusil en Austria y la pólvora Maxim.

V. Las laminitas ó los granos obtenidos de este modo, conservan aún una cierta cantidad de disolvente sin la que, no hubiera sido posible la última operación descrita; pero ahora debe eliminarse completamente.

Con tal objeto se le emplea un procedimiento para secarle, que es una de las operaciones más peligrosas que hay en la fabricación de la pólvora sin humo. Como una temperatura de 60°. C., es suficiente para producir la evaporación del disolvente, y como los vapores que resultan deben ser también eliminados, la operación de secar aquella se hace en estufas al objeto y cerradas por todos lados. El calentamiento tiene lugar por medio de vapor de agua ó por agua caliente a fin de poder atender y regular la temperatura en modo conveniente. Esta estufa está unida a un aspirador por medio de un tubo el cual lleva los vapores aspirados a un condensador.

Las pólvoras en grano después de secadas, son generalmente empavonadas, practicándose esta operación en botes de barro como para con la pólvora negra.

El empavonado impide que los granos se electricen por rozamiento.

Si confrontamos ambas operaciones, ó sea las operaciones para obtener la pólvora en láminas y aquella para obtenerla en granos, se ve que con la primera es posible conseguir una mezcla con una densidad cualquiera, bastando para esto hacer Variar la presión ejercida por dos cilindros laminadores. En la preparación de la pólvora en grano no se tiene esta ventaja que no es despreciable; puesto que la masa se hace pasar a través de los agujeros de la plancha, siempre bajo la misma presión.

Como todas las pólvoras de que nos estamos ocupando, contienen siempre, aunque bajo diferentes formas, la misma sustancia, la nitro-celulosa, no se puede por esto atribuir a aquellas los mismos producidos de decomposición ó explosión que pertenecen a la nitro-celulosa misma.

Experiencias recientes demuestran que los gases producidos por la explosión de estas pólvoras, en ciertas circunstancias ejercen una acción desfavorable sobre el organismo humano; por esto se buscó el introducir en la composición de las pólvoras, sustancias capaces de combinarse con los producidos dañosos, neutralizando sus efec-

tos. Tales sustancias son principalmente los nitratos de *potasio*, de *bario*, de *amoníaco* etc.

Así, por ejemplo, Gäens, de Hamburgo, elabora una pólvora en la cual la *celulosa* es reducida en gelatina mediante el éter acético, y contiene una cierta cantidad de nitrato de potasio ó amoníaco.

Engel (patente 25 de Abril de 1887), en la *gelatinización* de la nitro-celulosa emplea *acetone*, reduce la masa en pasta con máquina al objeto, agregando nitrato de potasio ó de *bario*. Elimina el disolvente secándolo, y la masa adquiere una consistencia grande.

Glaser y Turpin no recurren a ninguna sustancia secundaria; comprimen el producto gelatinoso con cilindros; sacando u obteniendo hojas que cortan en láminas.

El empleo del éter acético como disolvente del algodón pólvora, no es nuevo; en 1847 era ya conocido.

(Concluirá.)

CRÓNICA

A nuestros suscritores.—Por enfermedad del Secretario de este Centro, quien como, tal debe cooperar a la redacción de nuestro Boletín, éste ha sufrido una demora considerable en su aparición, lo que hacemos constar para explicar su retardo.

La Comisión Redactora.

Composturas en los buques de la Armada.—Por resolución ministerial, en lo sucesivo, los buques de la Armada sufrirán reparaciones en los talleres de marina, debiendo sufrirlas en talleres particulares cuando en los primeros se carecieren de aquellos elementos necesarios para llenar este cometido.

Desarme de buques.—El Inspector del Estado Mayor General de Marina, Capitán de Fragata D. Eduardo Múscari, cumpliendo con órdenes de la superioridad, procedió al desarme de los buques surtos en el puerto de Zarate, dejando a bordo de ellos el personal estrictamente necesario para su conservación.

Los buques desarmados son: acorazado «Andes», cañoneras «Paraná» y «Uruguay», bombarderas «Bermejo», «Constitución» y «Pilcomayo».

Sólo queda hábil para el servicio la bombardera «República».

Esta medida, que hacía tiempo se dejaba sentir como una imperiosa necesidad, viene a aliviar al presupuesto de una buena carga, sobre todo si se tiene en cuenta que los citados buques, en su mayor parte, muy pocos servicios podían prestar en razón a que por sus condiciones bélicas son inhábiles para desempeñar las comisiones que hasta hoy han desempeñado por lo general, sirviendo de transportes.

Las tripulaciones, como parte de la dotación de oficiales, han sido repartidas entre los buques mayores.

Arsenal de Zarate.—El Teniente de Navio D. Santiago Danuzzio, quien ha sido nombrado para desempeñar el puesto de 2º Jefe de esta repartición nacional, ha dado comienzo al desempeño de su delicado puesto con una contracción y celo dignos de todo encomio.

Hemos visitado últimamente el Arsenal, y con placer hemos observado que a pesar de los escasos elementos con que cuenta, se nota ese movimiento que indica el trabajo.

Llama la atención del visitante un precioso muestrario de espoletas que hay a la entrada de los grandes galpones, donde por número y clase está especificado el sistema de cada una de ellas.

El transporte nacional «Villarino».—Este buque de nuestra escuadra por quien se llegaron a abrigar serios temores, aunque infundados, en su último viaje a la costa sur, ha llegado con toda felicidad a nuestro puerto conduciendo 250 toneladas de pedregullo, recogidas en la bahía de Ushuaia, las cuales probablemente serán entregadas a la Intendencia Municipal, a objeto de que ésta les dé el empleo que más convenga.

Nuestro consocio y amigo el Alférez de Navio D. Mariano Beascoechea, que pertenecía a la dotación de este buque, pasó por orden de su comandante a hacerse cargo del comando del vapor «Golondrina».

Es un acertado nombramiento por el cual lo felicitamos.

Cañón Canet. — Tuvieron lugar en el polígono de la Pointe du-Hoc, cerca del Havre, experiencias con el cañón Canet de tiro rápido.

Muchos almirantes y oficiales de la marina francesa, oficiales chilenos, japoneses, americanos, griegos, españoles y mejicanos, asistían a ellas.

Con un cañón de 12 centímetros que lanza un proyectil de 21 kilos, se hicieron dos series de cinco disparos cada una, una en treinta segundos y otra en veinticuatro; lo que da una media de cinco a seis segundos por disparo, ó sea al rededor de 12 tiros por minuto.

Se llegó a este resultado: que en un minuto se puede, con un cañón de calibre relativamente pequeño, lanzando 12 proyectiles, proyectar 250 kilogramos de acero contra un buque enemigo, no siendo estos proyectiles destinados

sólo a atravesar planchas de poca importancia, sino que a una distancia de 1.000 a 1.500 metros, pueden atravesar corazas de un espesor de 24 centímetros.

Después del tiro en series con las de 12 centímetros, se han hecho series de tiros balísticos con el de 10 centímetros, el de 12 centímetros y el de 15 centímetros de tiro rápido. Todas las pruebas dieron perfectos resultados.

(*Le Yacht.*)

La laca como preservativo de los fondos de los buques.—El *Army and Navy Journal* del 21 de marzo último, da cuenta del resultado de las experiencias hechas en el Japón empleando la laca como preservativo de los fondos de los buques, de hierro ó acero.

La idea de aplicar la laca para conservar bien los fondos de los buques de hierro, fue de un fabricante de Tokio, M. Hotta, que había notado que la laca podía estar sumergida en el agua salada mucho tiempo sin sufrir alteración apreciable. En junio de 1886, una parte de los fondos del «Fuso-Kan», buque de guerra japonés, fue cubierta de laca. Dicho buque no fue examinado en dique hasta septiembre de 1887; el Teniente de Navio J. B. Mordeck, estaba presente y dice que la parte dada de laca en los fondos, se encontraba en perfecto estado. Hasta diciembre de 1888 no volvió a dique, encontrándose la laca en tan buena disposición que no fue preciso tocarla; comprobación que fue hecha en junio de 1889 y abril de 1890, siempre con los mismos resultados satisfactorios.

Desde esa experiencia, siete buques japoneses y dos rusos han sido cubiertos con ese preservativo por M. Hotta y C^a, que tienen el monopolio de esa operación.

Véase cómo se procede, según el testimonio del Teniente Mordeck: cuando el buque está en dique se limpia su fondo con cuidado para quitar toda materia extraña; sin embargo, si quedara algún resto de pintura bien adherida, no se arrancará. Se cuidará de extender por encima de los operarios, encerados ó velas viejas, desde la línea de flotación a la quilla con objeto de impedir se depositasen materias llevadas por el viento. La primera capa de laca se extiende uniformemente con una brocha suave. Un operario puede lacar una superficie de 500 pies cuadrados en ocho horas de trabajo. El tiempo necesario para que se saque esta primera capa, varía de tres horas a un día entero, según el estado de la atmósfera bajo el punto de vista del calor y de la humedad. Se cree conveniente la aplicación sucesiva de tres capas para la protección de

las planchas y otras tres para impedir el depósito de hierbas marinas y cenechuelas. En condiciones favorables el buque no tendrá necesidad de quedar en dique más que seis días. El precio pagado a los inventores es de 13 céntimos de peso por pie cuadrado.

Nuevo farol de señales.—Actualmente se ensaya en los Estados Unidos un nuevo farol de señales proyectado por el Capitán de ingenieros R. E. Thompson, para usarse en los buques de guerra de esta nación.

La luz se obtiene por medio de hachote, produciéndose en virtud de un mecanismo ingenioso, un destello de modo que el farol puede servir para hacer señales ó para los fines usuales; el alcance es de unas cinco millas, no estando destinado aquél a sustituir a los faroles de señales de gran alcance experimentados durante algún tiempo; se adquirirán 50 de los citados faroles de hachote, los cuales se probarán antes de ser adoptados.

Pérdida de la torpedera «Edmond Fontaine».—La División Naval Francesa del Norte, compuesta de la Capitana «Magenta» (contralmirante Gervais), de los acorazados «Requin» y «Furieux», del crucero «Sourcouf», del aviso-torpedero «Lauce» y de la torpedera núm. 129, zarpó el miércoles 7 de mayo de Saint-Vaast-la-Honghe, para simular un ataque nocturno a Cherbourg. A fin de repeler este ataque fueron destinadas las torpederas de la defensa móvil: «Bonêt Villaumes», «Dehorter» y las torpederas números 60, 66, 72 y 130, las cuales a las 9 horas 15 m. del mismo día salieron del puerto.

El almirante Gervais, mandó entre tanto, como exploradores al «Sourcouf» y al «Edmond Fontaine» hacia la parte Oeste. «La Lauce» y la torpedera 129 hacia la parte Este.

La noche sobrevino muy nebulosa y oscura, por lo cual todos los buques encendieron sus faros a fin de no dejarse sorprender por las torpederas enviadas a su encuentro.

El «Sourcouf» caminaba—según instrucciones del almirante—con su mínima velocidad; es decir, 6 millas por hora, dirigiéndose hacia el Oeste. Las torpederas de la defensa, ocultas en la boca Oeste, hacían rumbo en su misma dirección, y pasando entre el «Sourcouf» y la tierra, esperaban virar pasándole por la proa, para después atacarlo al largo.

El «Edmond Fontaine», que se veía amenazado de una

colisión con las torpederas que se encontraban a la derecha, quiso echarse a la izquierda del «Sourcouf», pasándole por la proa. Este último, apercibido de esta maniobra, dió atrás a toda fuerza. El «Edmond Fontaine» se veía así obligado a pasar como lo hizo, pero con desgracia porque su popa chocó contra el espolón del «Sourcouf»—que está casi parado—abriéndose un gran rumbo en su ligero casco.

El «Sourcouf» puso inmediatamente en acción un proyector eléctrico, dirigiendo el rayo luminoso hacia el agua—que era la señal convenida para significar *averías*—y arrió en el acto todas sus embarcaciones las que en breve circundaron al «Edmond Fontaine», el cual continuaba dotando. El comandante de este último trataba de tomar remolque de alguna de las torpederas destinadas a la defensa local; pero a las 11 p. m., una hora después de la desgracia, los compartimientos estancos cedieron y la nave se hundió lentamente cerca de la boca oeste en 12 metros de profundidad.

El «Sourcouf» tenía cerca del lado derecho del espolón una plancha ligeramente machucada y dio fondo en el lugar del siniestro. El resto de la escuadra entró al puerto esa misma noche.

Al principio las inspecciones de los buzos resultaron infructuosas a pesar de haberse puesto una boya en el sitio en que ocurrió el accidente; pero poco después el casco del «Edmond Fontaine», fue encontrado próximo al punto del naufragio y se está trabajando para embargarlo con cadenas y sacarlo a flote.

Importante aplicación de la electricidad en los buques. —

En el contrato firmado entre el Ministro de Marina en Francia y la sociedad «Forges et Chantiers de la Méditerranée» para la construcción del acorazado «Jauregui-berry», se ha estipulado que la fuerza motriz a emplearse a bordo, excepción hecha de las máquinas principales será producida por la electricidad. Tendrán por tanto movimiento por medio de la electricidad los cañones, las torres, los ventiladores y otros órganos accesorios.

Varadura del acorazado inglés «Empress of India». — El 9 de mayo de 1891 a las 4.30 p. m., fue varada felizmente en Pembroke la nave «Empress of India» (antes «Renown»). Dicha nave tiene de eslora: 115.8 ms., de manga 22.86 ms. Su desplazamiento es de 14.150 toneladas. Tendrá gran número de gruesa artillería, entre ella varios cañones de

60 y 70 toneladas en barbetas. Estará provisto de 7 lanzasiluros tendrá 650 hombres de equipaje, una velocidad de 19.5 millas y una máquina de 13.000 caballos indicados.

Experiencias del «Goubet».—Tomamos de la *Marine Française* los siguientes interesantes datos sobre el submarino «Goubet»:

«El buque submarino «Goubet», ha hecho sus experiencias oficiales delante de la comisión que presidía el almirante Gerváix, comandante de la Escuadra del Norte.

«Le Goubet» salió libremente del arsenal con una velocidad de cerca de 6 nudos por hora. Recorrió la rada en todas direcciones apareciendo en la superficie y volviéndose a sumergir para aparecer más lejos.

«Las tripulaciones de la escuadra seguían con el más vivo interés estas evoluciones, y los marineros del «Marengo» no pudieron despojarse de una gran emoción, cuando vieron aparecer el «Goubet» a algunos metros del acorazado, después de una inmersión más larga que las precedentes.

«Por mandato de la comisión, el submarino se sumergió a 5 metros, conservando en esta profundidad una inmovilidad absoluta.

«Cuando volvió a la superficie se unió por un hilo telefónico al «Marengo», y el almirante Gervais conversó largamente con los tripulantes del pequeño buque.

«Estas experiencias han sido un verdadero éxito para el «Goubet», y todos los marinos que han asistido a ellas están contestes en las consecuencias que para las guerras futuras puede tener la entrada en escena de este terrible invento.»

La electricidad aplicada a los relojes.—El Sr. D. Manuel Castagnetto, distinguido industrial argentino, acaba de introducir una reforma en los relojes, destinada a llamar la atención, tanto por la sencillez en su aplicación como por los resultados benéficos que reportará a la población.

Se trata de un reloj electro-automático, en el que como lo dice el nombre, la electricidad es el agente principal.

El aparato motor tan sencillo como ingenioso, está colocado en un reloj de péndulo compensado, y de allí por medio de hilos conductores trasmite la hora a un número ilimitado de relojes, consiguiéndose así la uni-

formidad de hora que era hasta hoy el problema, irresoluble.

Con el aparato en cuestión ha evitado el inventor una serie de inconvenientes que se han producido en todos los relojes eléctricos hasta hoy conocidos, teniendo en cuenta los cambios de temperatura y los fenómenos atmosféricos.

Los relojes que hasta ahora se han inventado han empleado como agente impulsor las pilas; el reloj del señor Castagnetto es movido por acumuladores, con lo cual obtiene una ventaja sobre el primer sistema, pues no están los acumuladores como las pilas sujetos a los cambios de temperatura.

En el deseo de hacer más perfecto su invento y antes de librarlo al servicio público, ha ideado el medio de que el reloj bata la hora por medio de un timbre, el cual está unido por un resorte al aparato automático.

El Departamento Nacional de Ingenieros le ha concedido la patenté de invención por el término de 10 años.

La Unión Industrial que siempre patrocina con decisión los esfuerzos de la industria, ha hecho una visita de inspección al invento, por iniciativa del Presidente honorario de esta asociación D. Agustín Silveira, y elabora el informe que para satisfacción del interesado debe ver pronto la luz pública.

Tratándose de un compatriota, autor de un invento tan útil y que como ha dicho uno de nuestros distinguidos electricistas, está destinado a dar la vuelta al mundo, haremos votos para que pronto pueda obtener el éxito que desde ya le deseamos.

La guerra marítima en Chile.—El primer suceso marítimo de la guerra civil en Chile data del mes de Marzo. El «Blanco Encalada», que con la corbeta «O'Higgins» cruzaba sobre Valparaíso, después de entrar en este puerto disparó un Whitehead contra el remolcador del gobierno «Florence»; el torpedo, sin causar daño alguno a este buque, fue a reventar en el dique flotante, al cual averió considerablemente.

El «Blanco Encalada», entonces, se hizo a la mar y no sufrió desperfectos, a pesar del fuego de las baterías de la costa. El «Florence» y un torpedero salieron del citado puerto en la misma noche para atacar al indicado buque congresista, sin haberlo podido lograr, pues la vigilancia era eficaz; el «Florence» tuvo averías enormes producidas por un proyectil de 18 centímetros; y tocante al torpede-

ro, fue destruido por el fuego del «O'Higgins». Esto no obstante, pronto había de encontrarse en una situación difícil durante esta lucha, pues habiéndose acercado demasiado a tierra, dos proyectiles disparados desde los fuertes le desmontaron uno de los cañones y destruyeron la toldilla. ¿No fue llevar la temeridad hasta el último extremo el luchar con una corbeta vieja de madera, contra fortalezas perfectamente armadas como las que defendían el puerto de Valparaíso?

En resumen: ambos adversarios experimentaron con corta diferencia iguales averías, las cuales fueron, por una parte, un torpedero perdido y un remolcador más que maltratado, y por la otra, la «O'Higgins» muy destruida. En cuanto a las posiciones de los contendientes, las fuerzas del gobierno se apoyaban en un buen puerto, bien defendido, con abundantes recursos, al paso que los congresistas se veían precisados a retirarse hacia el Norte, donde solo hay fondeaderos abiertos.

Los congresistas, por tanto, no podían intentar nada importante contra Valparaíso. Tocante a las fuerzas del gobierno, iban a ser reforzadas con dos cazatorpederos, los cuales en breve tendrían nombradía.

Estos dos buques, el «Almirante Lynch» y el «Almirante Condell», de un andar que pasa de 20 millas, son del tipo «Sharsps shooter» modificado, se construyeron en el astillero de Laird y llevan cinco lanzatorpedos Canet. Cuando sobrevino la guerra civil, los torpederos citados acababan de entregarse a la Legación Chilena en Europa. Se enviaron después a Buenos Aires, (1) en cuyas aguas permanecieron largo tiempo, haciendo luego viaje a Valparaíso, donde se prepararon para acometer a los buques congresistas.

Los del gobierno tenían la ventaja de ser muy andadores, comparados con sus adversarios los acorazados, buques de la escuadra antigua, que por la suciedad de sus fondos apenas podían hacer camino. Pero a pesar de esto los expresados torpederos, de 750 toneladas, no podían tratar de hacer frente en pleno día a los congresistas; así que el intento de aquéllos era sorprender a éstos por medio de la maniobra, de aproximarse los torpederos a los

(1) El articulista olvida probablemente que estos cazatorpederos se agregaron a la escuadra congresista tan pronto como los comandantes respectivos se dieron cuenta de la revolución que había estallado en Chile, pero volvieron a poder del gobierno mediante una estratagema que en Punta Arenas empleó uno de los comandantes de estos buques.

(El traductor.)

buques congresistas y estando bien cerca lanzarles torpedos.

En alta mar era probable que el éxito no fuera satisfactorio para los torpederos, aunque por otra parte se suponía que el servicio se había de desempeñar bastante mal en los buques enemigos, de lo que podrían sacar partido las fuerzas del gobierno.

Quizá no ignoraban también que la disciplina a bordo de los buques congresistas dejaba que desear, pues no hay duda que las discordias civiles producen efectos funestos en aquella, siendo difícil que un poder no constituido se haga respetar debidamente. Hay que prescindir por completo de la política en los buques y en el ejército, cuyo personal sólo debe servir al país.

De todas maneras, en el primer combate librado entre los buques gubernistas y congresales, éstos experimentaron un revés estratégico. La «O'Higgins», imposibilitada de continuar su crucero, fue convoyada al Norte por el «Blanco Encalada», que abandonando el bloqueo de Valparaíso, fondeó el 2 de abril sobre Caldera para proveerse de carbón, dejando por tanto al «Lynch» y al «Condell», en libertad de acción, que bien pronto aprovecharon.

En efecto, el día 23 de abril, antes de salir el sol, y estando de guardia el Teniente de Navio Márquez en el «Blanco Encalada», se avistó por el costado de babor de éste una luz que resultó ser la del proyector eléctrico del «Condell». Media hora después de ocultarse la luz, de la cual no se hizo aprecio, y habiendo aclarado, desde el «Blanco Encalada» se vieron, como a media milla de distancia, dos embarcaciones que a toda máquina hacían por él.

Seguidamente se hizo zafarrancho de combate, si bien era evidente que el «Blanco Encalada» había sido víctima de una sorpresa. Uno de sus contrarios, el «Condell», procedía del Sur, mientras que el otro, el «Lynch», estaba al noroeste, presentándose, por tanto, un ataque doble contra el acorazado, que se hallaba fondeado con los fuegos retienen los y sin tener, según se dice, caladas las redes defensivas contra torpedos, en cuya disposición y mediante el desorden que había a bordo, los gubernistas creyeron la empresa fácil. Sin embargo, fue preciso lanzar unos siete torpedos para destruir al adversario.

El «Condell» fue el primero en atacar; empezó por lanzar, sin resultado, un torpedo, envolviendo en el fuego de sus Hotchkiss a su antagonista; el «Lynch» maniobró del mismo modo a corta distancia. El acorazado acometió

do por ambas bandas, dispara su artillería, cuyos efectos, por las punterías altas sólo *se* experimentan en el aparejo del expresado «Lynch». Éste lanza tres torpedos y el «Condell» cuatro con el fin de echar a pique al congresista, pero los torpedos ni revientan ni chocan.

La situación del «Blanco Encalada», sin embargo, es terrible; la dotación diezmada por los Hotchkiss, la cubierta regada de sangre lo convierten en una masa agónica, en la cual se hace alguno que otro disparo de cañón que aun amenaza a los adversarios. El «Lynch», por fin, toma una decisión suprema, pone la proa a su enemigo y estando muy próximo a él le dispara el torpedo instalado en dicha extremidad, que choca en su costado cerca del palo trinquete, reventando el torpedo con una detonación espantosa. El agua penetra con violencia por una inmensa abertura del costado en el acorazado, el cual se fue a pique en tres minutos, quedando sólo la parte más elevada de su cubierta alta a flor de agua. Las bajas comprenden la mitad de su dotación, salvándose a nado la otra mitad con el comandante Capitán de Navío Goñi.

Tal es, a grandes rasgos, el relato que se tiene de este combate naval, cuyos detalles deben sin embargo acogerse con la mayor reserva. Sin embargo, es indudable que el ataque se ha librado durante la noche, pues el «Blanco Encalada» se fue a pique a las 4.30 a. m., siendo indudable que la acción duraría algunos minutos.

Es de suponer también, que el acorazado no tuvo tiempo para defenderse, y que fue sorprendido como si lo hubieran abordado de improviso en la mar, y que en consecuencia la defensa de dicho buque se paralizó por el desorden reinante.

Los cazatorpederos, en efecto, se hallaban a unos mil metros distantes cuando se apercibió realmente el ataque; la dotación del acorazado estaba durmiendo a excepción de la gente de guardia. Se produjo la alarma, pero antes de estar todos en sus puestos, los adversarios, en atención a andar 20 millas, recorrieron en unos cuatro minutos la media milla que les separaba de la posición para lanzar el torpedo y romper el fuego.

La artillería del reducto del acorazado está por otra parte mal dispuesta, sobre todo para un combate a corta distancia, y los cazatorpederos además, evolucionan desplegándose con gran ligereza; estando también en movimiento constante, al recorrer pequeñas distancias en distintas direcciones, constituyen de noche y en las malas condiciones en las cuales se halla el «Blanco Encalada», objetos

contra los cuales es difícil aprovechar el tiro, dado el pánico que es de suponer existiría a bordo.

Los torpederos, sin embargo, al evolucionar, lanzan mal sus torpedos; el «Lynch» está en esta persuasión, puesto que acomete al «Blanco Encalada» con ánimo de embestirlo, cuya maniobra esta vez es certera y la máquina mortífera va derecha a su objeto dando cuenta del «Blanco Encalada».

Por último y a ser exacto lo precedente, sólo se puede deducir de este combate cuanto se desprende de las condiciones generales en las cuales se libró. Por una parte decisión al atacar, disposiciones hábiles que, sin embargo, en los primeros momentos de la lucha, se frustran por el arma principal que llevan los cazatorpederos. Por la otra sorpresa completa, carencia total de las reglas más elementales de vigilancia, así como de embarcaciones de ronda ó destinadas a la descubierta, ó sea a desempeñar el servicio avanzado; funcionamiento algún tanto deficiente de la luz eléctrica, que no aclaró bien el horizonte, y, por último, de ser el relato verídico, error grave cometido por el infortunado oficial de guardia en no tomar alguna disposición cuando por la primera vez avistó la luz del «Condell». Fijándose, pues, bien, resulta que si en este momento se hubieran cubierto las piezas del acorazado, si se hubieran preparado sus punterías y observado la posición de sus adversarios, sus buques habrían quedado muy mal parados en el combate, al paso que han salido bien de este notable hecho de armas, pudiéndose, por consiguiente, afirmar al concluir este escrito, que es preciso atacar como los chilenos gubernistas y no precaverse como los chilenos congresistas.—(*Le Yacht.*)

Después de las líneas que preceden y que el articulista del periódico francés ha escrito con tan vivos como atractivos colores, una pregunta se nos ocurre.

¿En el siglo del progreso y del invento, es un factor despreciable para las guerras la temeridad y el arrojo?

Seguramente que no, y el desastre de Caldera es una lección que deben recoger las naciones para tenerla en cuenta cuando librando su honra a la suerte de las armas, tengan que apreciar los más mínimos detalles a fin de coronar la obra con el éxito.

«Comodoro Py».—Como es sabido, entre las construcciones encomendadas a los astilleros ingleses por el Gobierno Argentino para aumentar sus fuerzas navales, se

contrató con la casa de Juan J. Thornycroft y C^a, la de dos torpederas de alta mar, munidas de dos hélices.

El miércoles 29 de abril de este año, estando lista para efectuar las pruebas de velocidad, dejó su amarradero la «Comodoro Py», dirigiéndose a Lower Hope.

La comisión argentina que debía presenciar las pruebas, se componía del Teniente de Fragata D. Esteban de Loqui, ingeniero Hughes y del inspector Henny; los constructores estaban representados por el Sr. Sydney W. Barnaby.

Las condiciones en que se iban a verificar las pruebas de velocidad no eran del todo favorables, pues había mucha marejada y soplaban un viento bastante fresco en la embocadura del Tamesis.

Durante dos horas de marcha la «Comodoro Py», obtuvo una velocidad de 25.06 nudos sobre la milla medida, dando un término medio de 24.02 nudos en el total de las corridas.

El contrato exigía una velocidad garantida de 25 nudos sobre la milla medida y de 24 durante dos horas.

Vese, según los resultados obtenidos, que las condiciones han sido llenadas cumplidamente, excediendo bastante de la marcha que se había garantizado.

La comisión argentina quedó satisfecha de las pruebas de velocidad, así como también de las buenas condiciones marineras y de gobierno de la «Comodoro Py»; tanto ésta como la «Murature», miden una eslora de 150 pies, por una manga de 14 pies y 6 pulgadas.

Las máquinas son de triple expansión, movidas por el vapor que reciben de dos calderas, sistema Thornycroft.

Además de los tubos lanzatorpedos de que están dotadas, están armadas cada una con tres cañones de tiro rápido, cuyos proyectiles son capaces de perforar planchas de acero de 4 pulgadas de espesor.

Las primeras torpederas de este tipo fueron el «Ariete» y el «Rayo», construidas para el gobierno español, que obtuvieron una velocidad de 26 nudos en las pruebas; a éstas siguió el «Coureur», que dio tan favorables resultados por su velocidad y cualidades como buqué de mar, que el gobierno francés lo ha adoptado como tipo para las torpederas de mar que ha mandado construir, introduciendo una pequeña modificación en la maquinaria.

Oportunamente daremos los demás datos complementarios, así que nos sean facilitados.

MOVIMIENTO DE LA ARMADA

- Junio 1º—Se nombra segundo Jefe del Arsenal de Zarate al Teniente de navio D. Santiago Danuzzio.
- » 3— Es repuesto en el comando de la Escuadra el Contralmirante D. Daniel de Solier.
 - » 4 —El Teniente de navio D. Manuel Domecq García es ascendido a Capitán de fragata.
 - » » —Por la Tesorería General de la Nación, se entrega a la Comisaría General de Marina la suma de 40.000 \$ m/n.
 - » » —El Alférez de fragata Pedro Padilla, pasa a revisitar en la lista general de Jefes y Oficiales de la Armada.
 - » » — Por intermedio del señor Perito, se ordena a los señores Jefes y Oficiales de marina que prestaban sus servicios en la Comisión de límites con Chile, se presenten al Ministerio de Marina a recibir órdenes.
 - » 10 — Que el cirujano de Escuadra D. Benjamín Araoz, reviste por la lista general.
 - » » — Que se abone por el E. M. G. el alquiler de 200 \$ % por la casa que ocupa el piquete.
 - » » — Concédese permiso al Teniente de fragata D. Mariano Saracho para contraer matrimonio con la Sta. Felisa González.
 - » » — Que la Comisaría G. de M. proceda a contratar a la brevedad posible la confección de uniformes para la Escuela Naval.
 - » 12 — Queda sin efecto el contrato de los Sres. Tristan Suarez y Cía. para la provisión de la armada.
 - » 13 — El Alférez de fragata César Maranga, pasa del «Brown» al «Patagonia».
 - » 15— Concediendo los premios de la campaña de los Andes al Capitán de navio D. Rafael Blanco.
 - » » — El Alférez de navio D. Eduardo Quesnel, pasa al torpedero «Rosales».
 - » » — El Teniente de fragata D. Lucio Basualdo, pasa a la «Paraná».

- Julio 15 — El guardia marina D. Eduardo Méndez, pasa al «Patagonia».
- » 16 — Se reincorpora a la armada al Teniente de navio D. Guillermo Núñez.
 - » 17 — Concediendo la baja y absoluta separación del servicio de la armada, al Alférez de navio don Florentino Márquez.
 - » » — Decreto dando de baja al guarda máquina don N. Coronado.
 - » 19 — Concede el traspaso de la pensión que gozaba la Sra. Juana Hat de Wilkes a favor de su hija legítima Isabel Wilkes.
 - » » — Que todas las reparaciones que en adelante tengan que hacerse en los buques de la armada, se hagan por los talleres de marina.
 - » » — El Teniente de fragata D. Juan Wilson, pasa del E. M. G. al Arsenal de Guerra.
 - » » — Dando de alta al ex-Alférez de navio D. Benjamín Martínez con anterioridad a 1º de mayo ppdo.
 - » 20 — Se nombra 2º maquinista de la armada, al mecánico Francisco Fargas y Grego.
 - » » — Los 2dos maquinistas Eduardo Mulvany y Manuel Pacasso, ascienden a los de 2ª clase; y a 3os los de 4ª Juan Bonfiglio y Luis Silvany.
 - » 22 — Se nombra a D. Guillermo Udy, 2º maquinista del «Maipú».
 - » 25 — Nombrando 2º comandante del acorazado «Brown», al Capitán de fragata D. Manuel Domecq García.
 - » » — Nómbrense 3os maquinistas del cazatorpedero «Rosales», a los de igual clase D. Luis Silvany y D. Pedro Alvarez.
 - » » — Nómbrese profesor de dibujo de la Escuela Naval, al ciudadano D. Enrique Stein.
 - » 27 — Autorízase a la Comisaría General de Marina para adquirir mensualmente en plaza, la cantidad de aceite que necesita el faro de Punta de Mogotes.
 - » » — Concédese la permuta de sus puestos al comisario del «Espora» D. N. Gallo, y al auxiliar de talleres D. Solernó.
 - » » — Autorízase a la Comisaría General de Marina para adquirir en plaza el corraje de uniforme de parada para los cadetes de la Escuela Naval.

- Julio 27 — Concédese la incorporación al Cuerpo de Inválidos, al maquinista de 2ª clase de la Estación de Torpedos, D. Santiago Kenichen.
- » 30 — Decreto nombrando comisario contador del Arsenal de Zárate, al ayudante auxiliar D. Luis Pereyra y en reemplazo de éste al ciudadano D. E. de la Torre.

DESTINO DE LOS BUQUES

«Brown»—Rada exterior.
 «El Plata»—Río Luján (en compostura).
 «Los Andes»—Idem.
 «25 de Mayo»—Europa.
 «Patagonia»—Rada exterior.
 «La Argentina»—Id. id.
 «Villarino»—En viaje.
 «Paraná»—Zárate.
 «Uruguay»—Id.
 «Constitución» —Id.
 «Pilcomayo»—Id.
 «Bermejo»—Id.
 «República»—Id.
 «Maipú»—Dique núm. 2.
 Chacabuco—Tigre.
 «Espora»—La Plata.
 «Rosales»—Id.
 «Buchardo»—Id.
 «Alerta»—Id.
 Demás torpederos, Río Luján.
 «Azopardo»—Zárate.
 «Vigilante»—Riachuelo.
 «Resguardo»—Id.
 «Argentino»—Río Luján.
 «Ushuaia»—Riachuelo.
 «Vapor Comodoro Py»—Punta Arenas.
 «Alvear»—Barranquera.
 «Teuco»—Id.
 «Mendoza»—Río Luján.
 Barca «Diamante»—Riachuelo.
 Id. «Ushuaia»—Id.
 Id. «La Paz»—Rosario.
 Id. «Martín García»—Barranquera.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN JUNIO

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Científica Argentina—Mayo de 1891.

Boletín Mensual del Ministerio de Relaciones Exteriores —Mayo de 1891.

Boletín del Departamento Nacional de Agricultura—Mayo 15 y Mayo 31 de 1891.

Boletín Mensual de Estadística Municipal—Mes de Abril de 1891.

Revista Nacional—1° de Junio de 1891.

Revista de Matemáticas Elementales—1° de Junio de 1891.

Revista Argentina de Historia Natural—1° de Junio de 1891.

ESPAÑA

Boletín oficial del cuerpo de infantería de marina — 30 de Abril y 15 de Mayo de 1891.

Estudios Militares—5 y 20 de Mayo de 1891.

Boletín de Administración Militar—Mayo de 1891.

Memorial de artillería—Abril de 1891.

Unión Ibero-Americana — 1° de Mayo de 1891.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record — Abril 30, Mayo 7, 14 y 21 de 1891.

FRANCIA

Electricité— 2, 16, 23 y 30 de Mayo de 1891.

Revue du Cercle Militaire — 3, 10, 17, 24 y 31 de Mayo de 1891.

Revue Maritime et Coloniale—Abril de 1891.

La Marine Française—26 de Abril, 3, 10, 17 y 24 de Mayo de 1891.

L Echo des Mines et de la Métallurgie—19 y 26 de Abril, 3, 10 y 17 de Mayo de 1891.

Revue Militaire de l'Etranger—Abril de 1891.

Bulletin de la Société de Géographie—núms. 9, 10, 11 y 12.

Journal de la Marine Le Yacht —
2, 9, 16 y 23 de Mayo de 1891.

INGLATERRA

United Service Gazette — 2, 9, 10
y 23 de Mayo.

Engineering— 24 de Abril y 1º, 8, 15,
22 y 29 de Mayo de 1891.

ITALIA

Rivista Marittima—Mayo de 1891.

Rivista de Artiglieria e Genio—
Abril de 1891.

MÉJICO

**Boletín del Observatorio Astro-
nómico Nacional de Tacubaya**—
Tomo I, núm. 3.

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval—
Abril de 1891.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Junio

De Buenos Aires. — «El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar», «Bolle-
ttino Mensile della Camera Italiana», «La Unión Industrial Argentina».

De Costa Rica. — «La Gaceta».

De España. — «La Correspondencia Militar».

De Portugal. — «O Exercito Portuguez».

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1890—1891

EXTRACTO DE SESIONES

1ª asamblea general extraordinaria del 5 de junio de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
» *Secretario*, Irizar
» *Prosecretario*, E. Quintana
» *Tesorero*, Bárcena
» *Protesorero*, Bista

VOCALES

Infanzón
Sáenz Valiente
Dailey
J. Aguirre
Jasidaski
E. Romero
E. O'Connor

SOCIOS

S. J. Albarracin
M. Saracho
Dousset
M. Rivero
Galíndez
Moreno Vera
Caminos
Ramella
Aparicio
A. O'Connor

A las 8 hs. 40 mts. p. m., declaróse abierta la sesión con la siguiente

Orden del día:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Elección de Vicepresidente 1º para integrar la Comisión Directiva.

Acta de la sesión ordinaria anterior, fue aprobada.

Procedióse a la elección de Vicepresidente 1º, resultando electo el Teniente de fragata D. Juan A. Martín.

Por quedar vacante un puesto de vocal a causa de haber recaído la elección de Vicepresidente 1º en el señor Martín que lo desempeñaba, fue electo para esta vacante el señor Santiago J. Albarracin.

Levantóse la sesión a las 9 hs. 30 mts. para celebrar en seguida sesión ordinaria.

1a sesión ordinaria del 5 de junio de 1891**PRESENTES**

Sr. Presidente, Aguerriberry
 » *Secretario*, Irizar
 » *Tesorero*, Bárcena
 » *Protesorero*, Bista

Siendo las 9 hs. 35 mts. p. m., declaróse abierta la sesión con la siguiente

Orden del día:**VOCALES**

Infanzón
 Sáenz Valiente
 Dailey
 J. Aguirro
 Jasclaski
 E. Romero
 S. Albarracín

I—Cálculo de recursos y presupuesto de gastos.

II—Balance de Tesorería del mes de mayo.

III—Asuntos varios.

Procedióse a hacer el cálculo de recursos y el presupuesto de gastos que han de regir en el 10º período administrativo.

Después de resolverse que el alquiler de casa, por las necesidades del Centro, se elevase de 150 a 200 pesos; que al Intendente se le pagarán 20 pesos más, sacados del alquiler de casa, hasta tanto se tome otra nueva donde pueda vivir éste, y que la partida de 15 pesos señalada a la Biblioteca, se elevase a 30, el cálculo de recursos y el presupuesto de gastos, han sido aprobados en la forma siguiente:

CÁLCULO DE RECURSOS

	Menos el 25 % Mensual probable Al año		
240 socios a 2 \$ c/u	480	360	4.320
Subvención del Ministerio de Marina..	200	200	2.400
Suscripción al Boletín—Ministerio de			
Relaciones Exteriores.....	50	37.50	450
Idem—Ministerio del Interior.....	25	18.75	225
Idem—Ministerio de Hacienda	25	18.75	225
Idem—Escuela Naval.....	10	7.50	90
Idem—Comisaría General de Marina..	10	7.50	90
Suscriptores.....	10	7.50	90
Eventuales.....	10	10.00	120
	830	667.50	8.010

PRESUPUESTO DE GASTOS		Mensual	Anual
Part. I—	Alquiler de casa.....	200	2.400
» II—	Impresión del BOLETÍN.....	140	1.680
» III—	Intendente, su sueldo.....	100	1.200
» IV—	Portero, su sueldo.....	40	480
» V—	Biblioteca.....	30	360
» VI—	Gastos de secretaría, estampillas, etc.....	20	240
» VII—	Gastos menores, gas, artículos de limpieza y varios.....	60	720
» VIII—	Eventuales.....	<u>45</u>	<u>540</u>
		635	7.620
	SUPERÁVIT.....	32.50	390
		667.50	8.010

Es aprobado el balance de Tesorería de mayo último.

Léese una nota del Sr. Stegmann aceptando el puesto de vocal de la C. D.

Se resuelve pasar una carta de pésame a la señora viuda del socio que fue de este Centro D. Antonio Ripoll, fallecido recientemente.

Resuélvese que los fondos existentes en Tesorería, ingresen en el Banco Nacional como depósito en custodia.

El Sr. Presidente, usando de sus atribuciones, designa a los señores siguientes para componer las respectivas subcomisiones:

DIRECCIÓN DEL «BOLETÍN»

Sr. Teniente de Fragata D. Vicente E. Montes.
» Teniente de Navio D. Santiago J. Albarracín.

FONDO DE RESERVA

Sr. Teniente de Navio D. Juan G. Dailey.
» Teniente de Navio D. Macedonio Bustos.
» Teniente de Navio D. Eduardo O'Connor.
» Teniente de Fragata D. Felipe R. del Viso.
» Teniente de Fragata D. Juan P. Saenz Valiente.
Levantóse la sesión a las 10 h^s. 30 m^s. p. m.

2a sesión ordinaria del 12 de junio de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Secretario, Irizar
Prosecretario, E. Quintana
Tesorero, Barcena
Protesorero, Bista

A las 8 h^s. 30 m^s. p. m., declaróse abierta la sesión con la siguiente

ORDEN DEL DÍA :

VOCALES

O'Connor
Jasidaski
Infanzón
Bustos
Moneta

I—Acta de la sesión anterior.

II—Asuntos varios.

Fue aprobada el acta de la sesión anterior.

Aceptóse al comisario auxiliar D.

Manuel Bonifay, su renuncia de socio de este Centro.

El Sr. D. Juan A. Martín dirige dos notas: en una participa aceptar el cargo de Vicepresidente 1º y en la otra manifiesta no poder asistir a ninguna, de las sesiones que se celebran en este mes.

El Sr. Presidente del Club Cosmopolita de Capitanes Marítimos, remite el diploma de *socio honorario*, título que aquel club confiere al Centro Naval.

Al señor E. Quintana se le concede la autorización que pide para hacer un gasto extraordinario que ocasionará el aumento de páginas en el BOLETÍN de mayo.

El Sr. Tesorero propone se le aplique el art. 19 ítem b del R. O., al socio Sr. Soldani a quien se ha dirigido por nota sin resultado alguno, y se resolvió pasarle una segunda nota para que cumpla el reglamento.

A propuesta del mismo señor Tesorero, se acuerda dirigir una nota a varios socios que aparecen morosos en el pago de sus cuotas, para que retiren de tesorería de la mejor manera que les sea posible, si en su totalidad no pudiesen hacerlo, los recibos del importe por que se hallan en descubierto.

Se resuelve que en las tapas del BOLETÍN, se inserten los nombres de los señores socios honorarios.

Resuélvese también que al margen de las actas, se consignen los nombres de los asistentes a las sesiones que desempeñan cargos sociales. Levantóse la sesión a las 9 h^s 30 m^s p. m.

3ª sesión ordinaria del 19 de junio de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Tesorero, Bárcena.
Protesorero, Bista.

A las 8 h^s p. m. declaróse abierta la sesión con la siguiente

Orden del día :

VOCALÉS

O'Connor
 Albarracin
 Infanzón
 Del Viso

I—Acta de la sesión anterior.

II—Renuncia que hace de su cargo el secretario.

III—Asuntos varios.

Acta de la sesión anterior aprobada.

El Sr. Irizar, por tener que ausentarse, presenta su renuncia del cargo de secretario, la que le fue aceptada.

A moción de los Sres. Bárcena y S. J. Albarracin, resolvióse citar a asamblea para el viernes próximo, a fin de cubrir la vacante que deja el Sr. Irizar.

Los señores comandante y oficiales de la corbeta austro-húngara «Saida», aceptan el ofrecimiento que se les hizo, de los salones de esta Asociación.

Acéptase la renuncia de socio presentada por el Sr. Servando Cardoso.

El señor consocio D. Eugenio Bachmann, accediendo al pedido de este Centro, pone a disposición del mismo el contra maestre Ródenas para el arreglo del modelo del *Patagonia*.

Cambiáronse algunas ideas acerca de la mejor manera de llevar a efecto la cobranza de las cuotas de socios.

Levantóse la sesión a 8 h^s 40 m^s p. m.

4ª sesión ordinaria del 26 de junio de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Prosecretario, Quintana.
Tesorero, Bárcena
Protesorero, Bista

No habiendo número bastante para celebrar la asamblea convocada para el día de hoy, procedióse a celebrar sesión ordinaria a las 8 h^s p. m.

VOCALÉS

Montes
 Jasidaski
 Infanzón
 S. J. Albarracin

ORDEN DEL DÍA :

I— Acta de la sesión anterior.

II— Presentación de un candidato a socio.

III— Asuntos varios.

SOCIOS

Dousset

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada.

Los Sres. Teófilo de Loqui y Quiroga Furque, en nota que dirigen, presentan para socio militar activo al señor Comisario Contador D. Mariano A. Gamboa.

Dase lectura de una nota del Sr. Director de Contabilidad del Ministerio de Marina de Francia, participando que envía, con destino a este Centro, al Sr. Ministro Plenipotenciario de aquel país en esta capital, varios números de la «Revue Maritime et Coloniale». A moción del Sr. Montes se resuelve pasar copia de la nota a dicho Sr. Ministro y retirar de su poder las entregas indicadas.

Resuélvese también, a moción del Sr. S. J. Albarracin, dirigir una nota al Sr. Ministro de Guerra y Marina, solicitando cierto número de ejemplares del Informe del viaje de instrucción que últimamente realizó la corbeta «La Argentina» en las costas del sur, para darlo a conocer a las publicaciones extranjeras que tienen establecido canje con el BOLETÍN de esta Asociación.

El Sr. Dousset pide se le conceda el cambio de algunos BOLETINES que tiene duplicados. Se acuerda que se dirija por nota a la C. D.

El Sr. Montes pide autorización para la impresión de una lámina en el BOLETÍN de junio, la que le fue concedida después de un ligero debate acerca de la inversión de la partida de «Eventuales».

Resuélvese citar a asamblea por segunda vez, para el viernes 3 de julio.

Levantóse la sesión a las 8 h^s. 50 m^s. p. m.

BOLETIN DEL CENTRO NAVAL

Véase el libro de caja, página 194, 195, 196, 197.

Vº Bº	
G. C. Aguerriberry,	Julian Irizar.
Presidente.	Secretario.

Buenos Aires, mayo 31 de 1891.

Emilio A. Bárcena
Tesorero.

PERMANENTE

La Comisión Directiva del Centro Naval, en sesión de fecha 4 de noviembre del año de 1887, aprobó y acordó por unanimidad y hasta nueva resolución:

1º Publicar un *permanente* en la primera página del *Boletín*, invitando al Gobierno, a la prensa, al Cuerpo General de la Armada y a cuantos se interesen por el porvenir de la marina militar, a emplear su autoridad, su influencia y su propaganda en el sentido de que la Escuela Naval quede como *única puerta* para el ingreso como Oficial en la Armada.

2º Invitar en los mismos términos para que se destine un buque de la Armada ó se adquiriera uno especial para que cada año verifique un crucero de 8 a 10 meses como viaje de aplicación para los Alumnos que hubiesen egresado de la Escuela.

3º Invitar ó peticionar al Exmo. Gobierno de la Nación a producir medidas oficiales que aseguren los objetos mencionados.

Con motivo de un importante informe elevado al señor Ministro de Guerra y Marina, por la Junta Superior de Marina, respecto al racionamiento que se pasaba a los aspirantes y distinguidos que revistaban en los buques de la Armada, se ha tirado el siguiente decreto, que la Comisión Directiva del Centro Naval ha resuelto se publique a continuación del permanente y en el mismo carácter:

Art. 1º Suprímense de la Armada las plazas de aspirantes y distinguidos.

Art. 2º Prevéngase a la Comandancia General de Marina que no podrá dar de alta en los buques ni reparticiones de la Marina a ningún ciudadano en la clase a que se hace referencia en el artículo anterior.

Art. 3º Comuníquese, etc.—Juárez Celman.—*E. Racedo*.

INFORME DE LA COMISIÓN OFICIAL

PARA EL ESTUDIO DEL CANAL DEL RIACHUELO

Julio 14 de 1891.

A S. E. el señor Ministro del Interior, Dr. D. José V. Zapata.

En cumplimiento del decreto del Superior Gobierno, fecha 3 de junio, y dándosele tan sólo el alcance que V. E. señaló verbalmente el día 13 del mes pasado a la Comisión que suscribe, ella tiene el honor de informar lo siguiente:

Que ha procedido a estudiar el canal de acceso al puerto del Riachuelo, verificando sus condiciones actuales.

Para ello se han efectuado 3117 sondeos entre todo, los más transversales al eje del canal para determinar con precisión los perfiles, los otros longitudinales según el eje práctico del mismo.

Las planillas y planos con los perfiles transversales y longitudinales que se adjuntan, demuestran el estado del canal.

Los sondeos han sido reducidos al cero de la escala de mareas de la Comisión del Riachuelo, el cual según tiene entendido la Comisión que suscribe, difiere 0^m093 del cero adoptado por la empresa del puerto Madero que está a 19 metros debajo del peristilo de la Catedral. Sea como fuera esta diferencia siendo pequeña no afecta materialmente los resultados de la práctica.

ESTADO DEL CANAL

Si bien el canal tiene algunos defectos en el sentido de que no corresponde en toda su extensión el eje práctico con el teórico, esta divergencia no es de naturaleza a causar dificultades serias para la navegación, sobre todo si se da al canal una anchura máxima en el fondo de (60) sesenta

metros en todas sus partes y que se cuide esmeradamente el balizamiento de los puntos que a juicio de la Comisión, deja más que desear en la actualidad.

ANCHURA

La anchura media es actualmente de (60) sesenta metros, pero hay secciones como se notará en la planilla adjunta donde hay solamente 35 metros en el fondo, siendo esta cantidad insuficiente y exigiéndose se proceda cuánto antes a ensanchar estos parajes defectuosos.

Kilómetro	0	60 ^m	Kilómetro VI	55 ^m
id	0.174	35	id VI	438 45
id	0.375	40	id VI	757 55
id	0.565	65	id VI	960 50
id	0.810	65	id VII	197 45
id	1.135	70	id VII	475 20
id	1.260	65	id VII	705 40
id	1.395	65	id VIII	0.25 45
id	1.655	60	id VIII	243 30
id I	900	55	id VIII	506 60
id II	142	60	id VIII	830 55
id II	360	35	id IX	108 60
id II	520	30	id IX	345 60
id II	715	35	id IX	660 60
id II	970	35	id IX	925 90
id III	265	45	id X	190 45
id III	635	50	id X	400 80
id III	880	60	id X	625 85
id IV	5	35	id X	823 75
id IV	155	45	id XI	0.30 105
id IV	447	50	id XI	128 75
id IV	687	60	id XI	335 95
id IV	830	50	id XI	551 100
id V	260	50	id XI	811 115
id V	546	55	id XII	0.38 130
id V	814	55	id XII	207 115

PROFUNDIDAD

El examen de los perfiles revela que los trechos más bajos del canal se encuentran en los puntos que se señalan a continuación:

Desde el kilóm. 0m170 al kilóm. 0m300 el fondo mínimo es de										56 dm. = 18' 5"
"	"	"	11.360	"	"	2.970	"	"	"	57 á 58 = 18' 9" á 19' 2"
"	"	"	4.000	"	"	4.100	"	"	"	57.5 = 18' 11"
"	"	"	7.475	"	"	7.705	"	"	"	56 = 18' 5"
"	"	"	8.025	"	"	8.243	"	"	"	58 = 19' 2"
"	"	"	8.830	"	"	9.345	"	"	"	58.5 = 19' 3"
"	"	"	9.345	"	"	9.500	"	"	"	58.5 á 57 = 19' 3" á 18' 9"
"	"	"	11.134	"	"	—	"	"	"	58 = 19' 3"

Desde el kilóm. 16.700 hasta llegar a los fondos naturales de 64^{dec} = (21 pies) hay un trecho de 3.500 metros próximamente en el cual el fondo aumenta 57.5 hasta 64.

Los demás trechos tienen de 59 a 72^{dec} ó sea de 19' 6" a 23' 8"

Del kilóm. 14.335 al kilóm. 14.500 hay 68^{dec}, = 22' 5" de suerte que existen varios trechos donde hay buenas profundidades y aun más de lo exigido.

El examen de la planilla de los sondeos correspondiente al kilóm. 14.592, revela la existencia de dos canales que provienen probablemente de algún error de dragado ó cambio de dirección en el proyecto primitivo.

MAREAS

A estar a los datos que han tenido a bien suministrar los señores Madero, como así también los que figuran en las memorias de la Comisión de las Obras del Riachuelo que concuerdan con las anteriores, el término medio de las crecientes es 1^m06 (3' 6"), lo que daría actualmente fondos de 67^{dec} ó sea 22' con marea ordinaria en la parte más defectuosa del canal.

En tales condiciones y aprovechando las mareas ordinarias pueden entrar los buques que calen de 20 a 21 pies, debiendo los buques de mayor calado esperar las mareas favorables.

La estadística de los buques entrados y salidos en los últimos tres años, suministrada por la Prefectura Marítima, indica que la gran mayoría de los buques entrados tienen un calado de 20 a 21 pies, siendo naturalmente menores las entradas de buques de un calado superior.

Con este motivo se permite señalar la Comisión que suscribe, que es indispensable a su juicio que un buque tenga por lo menos 1" 6" de agua debajo de la quilla para poder gobernar bien y que el admitir que los vapores de mayor calado pueden sin dificultad cortar un pie de fango, sería el exponerse a ver producirse accidentes ó por lo menos

la circunstancia de vararse en el canal un vapor de grandes dimensiones, produciendo graves desperfectos en los taludes por los remolinos que causa la hélice al mover la máquina para intentar zafar de la varadura.

BALIZAMIENTO

El balizamiento actual es deficiente por ser las boyas de dimensiones demasiado reducidas, siendo difíciles de avisar con tiempo algo cerrado ó con lluvia; es, pues, de toda necesidad el reemplazarlas por medio de buenas balizas que señalen con toda claridad y permanencia los límites laterales del canal.

PILOTAJE

Otro punto que deja mucho que desear es lo referente al pilotaje de los buques, pues teme esta Comisión por informes que ha recogido, que no se les exija a los prácticos un conocimiento profundo de las condiciones del canal; y es sensible que éstos no se apersonen con frecuencia a la Comisión de las Obras del Riachuelo, para conseguir los datos y conocer las variaciones que se producen en el canal.

Además, el hecho de depender la generalidad de los prácticos de las compañías remolcadoras, es una anomalía que dificulta la ingerencia de la autoridad marítima y hace difícil en hacerles sentir la responsabilidad de sus funciones.

Los requisitos y condiciones que se requieren de los prácticos son indudablemente insuficientes, y los reglamentos vigentes a los casos de cruzamientos y alcances no son bastante explícitos.

Durante sus estudios, la Comisión ha presenciado también la salida con noche oscura de varios vapores y particularmente de los de la carrera de Montevideo.

Estas salidas son sumamente perjudiciales, visto que es muy fácil se produzcan colisiones con las pequeñas embarcaciones del cabotaje y más particularmente que estos vapores destruyan las boyas, pues por su poco calado tienen interés en cortar camino, abandonando el canal y al tal hacer es muy fácil arranquen las boyas.

Conviene, pues, el prohibir las salidas de noche por las razones expuestas.

MALECONES

La Comisión, antes de concluir su informe relativo al estado presente del canal de acceso, se permite señalar

a V. E. la conveniencia que habría de proceder a ensanchar la entrada al puerto entre malecones, pues en este sitio que es muy angosto, debido al derrumbe de los muelles, cualquiera mala maniobra ó accidente de navegación podría producir las más graves consecuencias.

Los malecones destruidos son una fuente de peligro y convendrá removerlos con más perfección de la que se ha hecho hasta aquí. El situarlos a mayor distancia uno de otro como ha sido propuesto por la Comisión de las Obras del Riachuelo, sería un gran beneficio para la navegación.

En resumen, señor Ministro, en las condiciones actuales pueden, aprovechando la marea, entrar sin dificultad los vapores del tipo «Orenoque», habiendo presenciado la Comisión que suscribe la entrada de dicho buque al puerto con un calado de 64 dec^o (21') y habiéndose producido con facilidad un alcance entre ese vapor y un buque de vela remolcado a la altura de la boya XIV.

La Comisión presenció también un cruzamiento entre dos vapores grandes, el «Bellarden» y otro de igual porte, cruzamiento que se produjo sin dificultad.

Es muy sensible que los datos que esta Comisión pidió a la Prefectura Marítima, no hayan podido ser suministrados sino de una manera muy incompleta, pues hubiera sido de sumo interés el conocer en qué condiciones han tenido lugar los cruzamientos y alcances y la influencia que ellos han tenido en el gobierno de los buques y producción de accidentes. Sea como fuera, con marea ordinaria y tomando las precauciones convenientes, el canal de acceso en las condiciones actuales es perfectamente accesible a los buques de 20 a 21 pies; pero no así a los buques de mayor calado, y si bien es cierto que buques de 22 pies y más han entrado, ha sido la excepción y no la regla y que han corrido riesgo al hacerlo.

MEJORAS DEL CANAL ACTUAL

Con el objeto de mejorar a la mayor brevedad las condiciones actuales del canal de acceso al puerto, la Comisión considera que se puede adoptar por ahora una anchura en el fondo de 60 metros, a condición de darle en todas partes una profundidad de 64^{dec} (21 pies) con relación a cero.

Para esto será menester dragar unos 387.000 metros cúbicos hasta el kilómetro XVI, y unos 147.000 metros cúbicos desde ese punto hasta las aguas hondas; trabajo que podrá ser efectuado en un período de tres meses próximamente,

a condición de emplear las tres dragas grandes y las dos chicas de la Comisión del Riachuelo.

Las dragas chicas «Nacional» y «Emilio Casares» trabajarían, por ejemplo, del kilómetro I hasta el kilómetro V. Las dragas grandes que son la «Progreso», la «Riachuelo» y la «Capital», podrían trabajar dos de ellas desde la boya núm. V hasta la XVI, la tercera del kilómetro XVI hasta las aguas hondas.

Sería menester, naturalmente, proceder a la inmediata reparación de todas las dragas que necesitan refacción.

Esta Comisión se permite aconsejar la conveniencia de dragar hasta 25 pies, a fin de no tener que atender con demasiada frecuencia a la conservación de los fondos.

BALIZAMIENTO

El balizamiento actual, siendo insuficiente, nos permitimos aconsejar la adopción de balizas situadas en cada kilómetro y puestas a unos siete metros de la arista exterior del talud.

Podría adoptarse un tipo parecido al que representa el dibujo que se acompaña, pues sería esta baliza sumamente sencilla y económica y llenando perfectamente las condiciones requeridas. En caso de ser destruida no presentaría grave obstáculo la remoción de la parte remanente y la reposición de la baliza nueva.

Como complemento a estas balizas, convendría colocar dos boyas en el espacio que media entre las dos balizas consecutivas, dejando un intervalo de 350 metros próximamente entre cada boya, pudiendo aprovecharse para ello las actuales. Las balizas se llevarían hasta las aguas hondas.

Para facilitar la entrada al canal y transmitir a los buques un dato que es de la mayor importancia para ellos, es decir, el conocimiento de la menor agua que pueden encontrar en un punto cualquiera del canal, convendrá el establecer un sistema de señales especiales.

Esto podría hacerse prácticamente sin gasto apreciable del modo siguiente:

Fondear el estacionario «Vanguardia» en un sitio tal que cualquier señal que hiciera pueda ser avistada por los buques antes de penetrar al canal.

El pontón observaría el agua que indicaría una escala de marea colocada en la baliza más próxima a su fondeadero y la transmitiría por señales de larga distancia.

La escala de marea deberá ser móvil, de manera a poder ser rectificada periódicamente e indicar el agua

que haya ese día en el canal. No siendo muy rápidas las modificaciones del fondo, el arreglo de la escala podría hacerse cada semana, por ejemplo.

Conjuntamente con estas mejoras y cuidando la autoridad marítima de hacer cumplir estrictamente los reglamentos de navegación al mismo tiempo que se exigirá de los prácticos un conocimiento perfecto del canal, la Comisión no trepida en afirmar que éste sería navegable para los vapores de mayores dimensiones que entran al Río de la Plata.

CANAL DEFINITIVO

Pasando ahora a emitir opinión sobre las dimensiones convenientes a dar al canal definitivo, esta Comisión opina que una anchura de 80 metros en el fondo, llenaría ampliamente las condiciones requeridas para la navegación.

Para enunciar esta opinión, la Comisión se funda entre otras, en las consideraciones emitidas en 1874 por el Ingeniero en Jefe de la Comisión de ensanche del canal de Suez, el cual decía:

«La experiencia diaria demuestra, en efecto, que un
« buque de buenas formas con un buen timón y bien tri-
« pulado, necesita para recorrer un canal, que éste tenga
« una anchura algo mayor del doble de su manga; y para
« que esto suceda es necesario que los vientos de través
« no sean fuertes y que las corrientes si son de popa no
« sean violentas. Por otro lado, para determinar el ancho
« de un canal navegable, que se preste al cruzamiento de
« los buques, es menester tener presente que al recorrer
« un buque un canal angosto se produce en la superficie
« del agua y a lo largo de los costados de éste, hacia la
« mitad de su eslora, una depresión que es tanto más pro-
« nunciada cuanto mayor es el andar del barco y cuanto
« menor es la relación entre la sección del canal y la
« superficie de la cuaderna maestra del buque; de donde
« se deduce que al cruzarse dos buques en un canal se
« producirá entre sus flancos una depresión tanto más con-
« siderable cuanto menor sea la distancia que los separe
« y su marcha sea más rápida.»

En estas condiciones y suponiendo que los barcos tengan 15 metros de manga, que es la media mayor, necesitarán al cruzarse un espacio doble de su manga y será menester a más reservar un intervalo de 10 a 11 entre los costados de los barcos y la línea alta del talud. De ahí se deduce una anchura de canal de $2 \times 11 + 2 \times 15 + 30 = 82^m$ correspondiendo a una anchura en el fondo de 70 metros.

Esta anchura sería suficiente para un canal sin corriente, pero en el que nos ocupa hay corrientes de través y vientos, por lo que sería conveniente adoptar ochenta (80) metros en el fondo, con el objeto de tener un margen mayor en caso de guiñada al producirse los cruzamientos.

La Comisión opina también que la reducción de anchura comparada a la de 100 metros propuesta para el canal proyectado importaría una considerable economía en el costo de construcción, al mismo tiempo que disminuiría considerablemente los gastos de manutención.

Creemos conveniente también el aconsejar la adopción de una anchura suficiente para la fácil navegación, sin por eso entrar a exagerar las dimensiones, lo que implica por otra parte gastos considerables que no están compensados por las ventajas ofrecidas a la navegación.

Un canal de 80 metros en el fondo convenientemente balizado, llenaría, pues, a nuestro juicio, todas las condiciones debidas.

PROTECCIÓN DEL CANAL

Esta Comisión se permite señalar la conveniencia que habría quizá en construir unas obras de defensa en los primeros kilómetros del canal, contados desde la salida del puerto, con el objeto de evitar se rellene el canal con tanta rapidez como sucede en la actualidad, debido a la presencia de los bancos de arena y a la dirección que éste tiene con referencia a la línea de la corriente.

Se evitará también en parte la presencia indeterminada de las dragas en el canal, las cuales siempre causan inconvenientes a la navegación.

Según datos que suministró la Dirección técnica de las obras del Riachuelo, el canal suele llenarse en esa parte de 10" por mes próximamente y un fuerte temporal causa desperfectos aun mayores.

Estas obras de defensa ó malecones podrían hacerse por el lado del sud primero, lo que permitiría estudiar el régimen de las corrientes y la sedimentación consecuente, debiendo resultar de este estudio la conveniencia de alargar esas obras ó construir otras del lado norte.

DRAGADO

Una vez dragado el canal de 60 metros, se necesitará para ensancharlo hasta 80 metros en el fondo, dragar próximamente unos 400.000 metros cúbicos más, que representan próximamente dos meses y medio de trabajo para las dragas.

ALUMBRADO

La cuestión del balizamiento, habiendo sido tratada para el canal de 60 metros, esta Comisión se limita a decir que el mismo llenaría las condiciones requeridas para el nuevo canal, no entrando a ocuparse del alumbrado nocturno de las balizas por considerar la Comisión que el Puerto debe quedar cerrado de noche para evitar los contrabandos y los accidentes marítimos posibles.

Por otro lado, el tráfico actual del Puerto no lo requiere.

REGLAMENTO

La Comisión se permite insistir nuevamente sobre la absoluta necesidad de ampliar los reglamentos de navegación que rigen para el Puerto de la Capital, como así también la conveniencia de reglamentar las velocidades que deben llevar los buques mientras naveguen en el canal con el doble objeto de proteger los taludes contra los desmoronamientos y evitar las colisiones.

Estando probado que las velocidades mayores de seis millas destruyen los taludes que no tengan más de 2.50 metros de agua por encima de ellos, la Comisión aconseja se adopten las velocidades siguientes, teniendo en cuenta la dirección de las diferentes tramas del canal con respecto a las corrientes y al agua que hay en los costados:

Velocidad de 8 millas como máximo—Hasta la boya 14

» 6 » » —De la 14 a la 7

» 4 » » —De la 7 hasta el Puerto.

Conviene también obligar a los buques grandes a tomar dos remolcadores, uno a proa y otro a popa, desde la cuarta boya hasta adentro, con el objeto de evitar toda guiñada y de controlar su dirección.

Al concluir el presente informe, la Comisión se complace en comunicar a V. E. que los señores de la Comisión administradora y técnica de las Obras del Riachuelo han tenido la galantería de proporcionarle algunos de los elementos y parte del personal necesario para poder llevar a cabo los sondeos, suministrando también todos los datos que se le pidieron.

La Comisión que suscribe aprovecha esta oportunidad para ofrecer al señor Ministro la expresión de su más distinguida consideración.

Dios guarde a V. E.

RAFAEL BLANCO—MARTÍN RIVADAVIA
—MANUEL J. GARCÍA.

PLANCHAS DE CORAZA

EL METAL SCHNEIDER

Parece que no ha sido vana la tarea que nos impusimos algunos jefes y oficiales de la marina, en el sentido de poner en evidencia a los ojos de la superioridad las enormes ventajas que ofrece la industria francesa en cuanto se relaciona con la construcción de buques; ventajas que, en lo que respecta a la confección de planchas de coraza de metal Schneider, son incalculables.

A mediados del año pasado, cuando se recibían aquí tan malas noticias sobre los procedimientos de nuestra comisión naval en Londres, algunos oficiales creímos hacer acto de patriotismo señalando al gobierno el error grave que se cometía encargando incondicionalmente nuestras construcciones navales a la industria de Inglaterra.

Fundábamos nuestra crítica desapasionada, en las numerosas noticias que diariamente nos llegaban de fuentes imparciales, relacionadas todas con ensayos de planchas de coraza, y algunas no menos autorizadas y de no poco valor referentes a las sorpresas del cañón Canet que, relativamente moderno, está a punto de ocupar el primer rango—sino lo ha ocupado ya—entre las artillerías en uso en las marinas.

Tan fácil nos fue defender nuestra tesis, que por entonces nadie se atrevió a rebatir las publicaciones en cuestión, quizá porque no se hallaron buenas razones que oponerles; lo que quiere decir que no aparecieron en la palestra ni los cultores del porcentaje, acostumbrados a mirar como cosa baladí cuanto atañe a la defensa del país. Aquello fue *un triunfo en toda la línea*, del que

con orgullo nos vanagloriamos los que a nombre de nuestros compañeros iniciamos la cruzada periodística, porque, como decíamos antes, parece que teníamos razón, a ser ciertas las noticias que se nos acaba de transmitir del Creusot mismo, sobre las que no tenemos razones para ponerlas en duda.

Para la mayoría de los lectores del BOLETÍN, no es una novedad que nuestro gobierno encargara el año pasado a la comisión naval que solicitase de los principales astilleros de Francia y de Inglaterra, planos y presupuestos para un acorazado más ó menos del tonelaje del «Arturo Prat», chileno.

Pues bien: las casas a quienes se pidió asistieran al concurso enviaron lo que concernía a la construcción del buque, acordándose que éste sería encargado a la industria inglesa y las *planchas de coraza al Creusot* que, como se sabe, produce el acero Schneider, dos veces triunfante en los últimos y decisivos ensayos de Okta y de Annápolis; es decir, en Rusia y en Estados Unidos.

Que la construcción del acorazado no haya sido empezada por razones que está demás señalar, no desmiente en nada la verdad de las informaciones que transmitimos a nuestros lectores, pues a nuestro juicio son insospechables las palabras del alto empleado de esa gran usina con quien estamos en comunicación.

Por fin habían de llenarse en parte las aspiraciones del elemento progresista de nuestra marina, después de tantos esfuerzos nobilísimos gastados en pro de la regeneración intelectual y material de ella.

Si decimos en parte, es porque creemos que hay mucho por hacer todavía, para que la adquisición de material de combate para nuestra flota, sea hecho con más conciencia y con más patriotismo.

Al general Levalle, ministro de la guerra, cábele el honor de haber secundado decididamente nuestros trabajos, adoptando disposiciones que han cortado muchos abusos, como por ejemplo el de hacer caso omiso de la industria francesa en las construcciones navales que encargábamos sin someterlas al concurso; recurso de que siempre ha echado mano Chile cuando ha querido aumentar su escuadra,

Para que se vea la creciente demanda de metales para blindajes de que el Creusot viene siendo objeto, no hay más

que ochar una ojeada sobre las revistas de todos los países que últimamente se han recibido entre nosotros.

El gobierno ruso acaba de encargar a los Sres. Schneider el blindaje completo del acorazado de 10.000 toneladas «Georgy Pobedonozetz» (San Jorge el victorioso) en construcción en los astilleros de la sociedad del mar Negro, en Sebastopol.

El espesor de las placas varía de 20 a 40 centímetros en la línea de flotación y 30 centímetros en las casamatas, etc.

Este pedido importa un peso total de 2155 toneladas, cuya importancia aumenta si se piensa que el gobierno ruso desde hace varios años había instalado una usina en la cual se fabricaban los blindajes Compound bajo la dirección de la casa Cammel.

Come se ve, la resolución del ministerio de la marina rusa tiene gran significación en presencia de lo que dejamos consignado, pues en perjuicio de su industria misma imita la conducta de los gobiernos italiano, dinamarqués, español, chileno, griego, chino, japonés, etc.

Es incuestionable que la conservación de las flotas de guerra, así como la adquisición de modernos elementos en armonía con los progresos siempre crecientes del arte naval, exige erogaciones cuantiosas que las naciones europeas no deben ni pueden escatimar si quieren conservar ó aumentar su preponderancia en el mar. En este concepto la Rusia, desde hace un buen número de años, viene votando enormes créditos para la reforma completa de su artillería embarcada y la construcción de poderosos acorazados, ajustada a la más severa economía, invirtiendo a menudo respetables cantidades en serios ensayos sobre corazas como el de Okta, por ejemplo, que es el que la ha obligado a dirigirse al Creusot en demanda del metal Schneider.

Al mismo tiempo que tenían lugar los ensayos en Okta, la marina dinamarquesa verificaba en su polígono de Amager, ensayos especiales y que merecen tenerse en cuenta preferentemente.

El gobierno dinamarqués había ya encargado a las usinas del Creusot los blindajes de los cruceros «Tordenskjold», «Walkyrie» y «Hekla». Durante la entrega de la coraza de este último, la marina dinamarquesa hizo verificar un ensayo comparativo entre una de las placas suministradas por el Creusot y una placa de Cammel *pedida y fabricada a propósito para este ensayo*.

Siendo por esta vez también favorable a las planchas

Schneider el ensayo verificado, el gobierno dinamarqués acaba de encargar al Creusot las placas para la torre de comando y defensa parcial del crucero «Geiser».

España, en su período actual de regeneración de su flota, se dirige también al Creusot en demanda de 3.000 toneladas de blindajes para tres poderosos cruceros de 6.000 toneladas cuya construcción ha comenzado en los arsenales de Cartagena, Cádiz y Ferrol, sin contar el suministro hecho para el «Pelayo» y otros buques botados al agua no ha mucho tiempo.

Aparte del pedido de corazas hecho por este gobierno al Creusot, acaba de solicitar le provea de cureñas para la artillería de los cruceros de que se habla.

Dichas cureñas están destinadas para cañones sistema Hontoria, son de un tipo especial y sobre las cuales en el Creusot se han hecho estudios muy completos, consiguiendo verificar en ellas reformas muy ventajosas, como son la reducción de los espacios en el sitio de su instalación.

He aquí los términos en que se expresa «Le Temps» de París a este respecto: «Acaban de verificarse en el polígono de los señores Schneider y C^a. (Creusot) experiencias de tiro que ha presenciado una comisión de jefes y oficiales de la artillería española, presidida por el teniente coronel Escribano.

«Se trataba de ensayar un nuevo tipo de cureña central, para cañones de marina. Estas cureñas estudiadas en el Creusot, están destinadas al cañón de 14 centímetros, modelo 1883 del sistema del general Hontoria.

«El peso de esta cureña y el espacio que ocupa son sensiblemente inferiores a los de todas las cureñas ejecutadas hasta ahora y, sin embargo, la cureña ha dado los mejores resultados demostrando tener una resistencia notable a pesar de ser muy reducidas sus dimensiones.

«En consecuencia, este tipo va a servir de modelo para la construcción de las cureñas de los cañones de 14 centímetros destinados al armamento de los cruceros acorazados de 6.000 toneladas que la marina española actualmente construye.»

Es de advertir que el Creusot había ya construido cureñas parecidas a este último tipo, con mucha anterioridad a verificarse el pedido que nos ocupa.

Después de la revista que acabamos de pasar a las últimas demandas de metal Schneider, en que gobiernos experimentados con viejas marinas entre las cuales hay algunas como la italiana que por su organización y poderío puede considerarse sin disputa la tercera del mundo, es sensible que nosotros no figuremos allí sino hipotéticamente; y me expreso así, porque creo con bastante fundamento que se pasarán más de cuatro a cinco años antes que podamos admirar el hermoso acorazado de división que se proyecta construir, no sabemos aun si en Inglaterra ó en Francia.

Ni siquiera nos queda el consuelo de que nuestros acorazados de río que actualmente se construyen en Inglaterra, ostenten en sus flancos las planchas del sistema que nosotros y todo el mundo preconiza como compuestas del metal menos vulnerable.

Por ahora nos quedaremos con la satisfacción que nos ha producido la noticia del proyecto.

Hemos de volver a insistir en más de esta ocasión, en esta revista y en la prensa periódica, acerca de este tópico de capital importancia para el valor material de nuestra flota, ya haciendo crónica de los hechos que a este respecto se producen en las marinas más adelantadas que la nuestra, ó con el tono subido de la polémica al calor del patriotismo, demostrar una vez, y ciento si fuera preciso, la superioridad del metal Schneider para planchas de coraza, sobre todos los que están en uso.

Escritas las líneas precedentes, hemos tenido oportunidad de hablar sobre estas cuestiones con nuestro distinguido amigo el capitán de navio honorario D. Ruben Warren, quien nos asegura que las planchas de corazas *compound* que llevan los acorazados «9 de Julio» é «Independencia», han sido objeto de muy serios estudios comparativos aunque en ellos no entrara en lucha Schneider con sus temibles productos.

Este mismo dato nos lo ratificó el estimable capitán de navio Sr. Spurr, miembro de la comisión de construcciones, afirmando que la *industria francesa se negaba a concurrir a los concursos en Inglaterra*.

No pretendemos absolutamente poner en duda las respetables opiniones de los citados caballeros, pero no se nos negará el derecho que tenemos en preguntarnos; ¿qué interés puede perseguir Schneider en no tomar parte en

estos torneos que tan provechosos le resultan, como en el caso de los dos últimos?

Hay algo más, y en esto pedimos humildes disculpas al Sr. Warren, que nos parece extrañó, como él nos dijo, que no solamente la coraza Schneider no lucha en Inglaterra, *sino que la industria francesa acude allí en procura de la compound.*

Entiéndase que el Sr. Warren habla por boca de Lord Brassey, quien en su último anuario afirma que así se pasan los hechos.

Nuestra opinión es que tan indisputable autoridad como Lord Brassey, ha sido mistificado por alguna publicación poco escrupulosa. No sería extraordinario que los industriales franceses compraran en Inglaterra los diversos metales de acero que se aplican en las construcciones navales, quizá por aquello de que la mano de obra es mucho más cara en Francia; pero de esto, a que se precise el cargo de que la coraza compound es importada en dicho país para proteger naves de guerra, va un abismo de distancia.

Que se produzca el hecho aislado de que un gobierno extranjero haya adjudicado la construcción de un buque a la industria francesa y solicite el compound y no el Schneider, no lo dudamos; lo que está lejos de probar la bondad de aquél sobre este metal.

Esto lo vemos repetirse con frecuencia en Inglaterra misma, con la particularidad que no solamente se va a Francia a buscar el metal para la coraza, sino también las cureñas y cañones correspondientes a la nave en construcción.

Digase lo que se quiera, hoy por hoy, la mayoría de los escritores militares del mundo entero, en presencia de concluyentes ensayos, como los de Spezia, Annápolis y Okta, están conformes en que el metal Schneider marcha a la cabeza de sus rivales, y prueban esta superioridad de una manera incontestable los enormes pedidos que recibe esta casa.

Seamos patriotas sinceros. Desprendámonos de la rancia preocupación del *secreto* inglés, y en adelante, cuanta cosa compremos a la Europa, en cuanto a la guerra se refiera, que sea por el concurso y nada más que por él.

Sin esta arma legítima, tendremos que soportar las orgullosas pretensiones de los constructores ingleses, encastillados en hacernos víctimas de sus atrasos.

La última revista naval ha puesto en evidencia a los ojos del país los elementos iniciales de una ilota que debemos conservarla y aumentarla, no a tontas y a locas, sino obedeciendo a un plan premeditado, estratégico en cierto modo, trazando los lineamientos de su organización, para que responda a las exigencias de la guerra naval moderna.

Soc.

La destrucción del “Blanco Encalada” por torpedos Whitehead

Aun cuando han transcurrido ya varios meses desde que tuvo lugar la destrucción del «Blanco Encalada» en el puerto de Caldera, el suceso reviste todavía interés y por lo mismo le dedicaremos algunas líneas en las páginas de nuestro **BOLETÍN**.

El croquis que publicamos representa la posición en que se encontraba fondeado el «Blanco Encalada», cuando fue atacado por los dos caza-torpederos «Condell» y «Lynch».

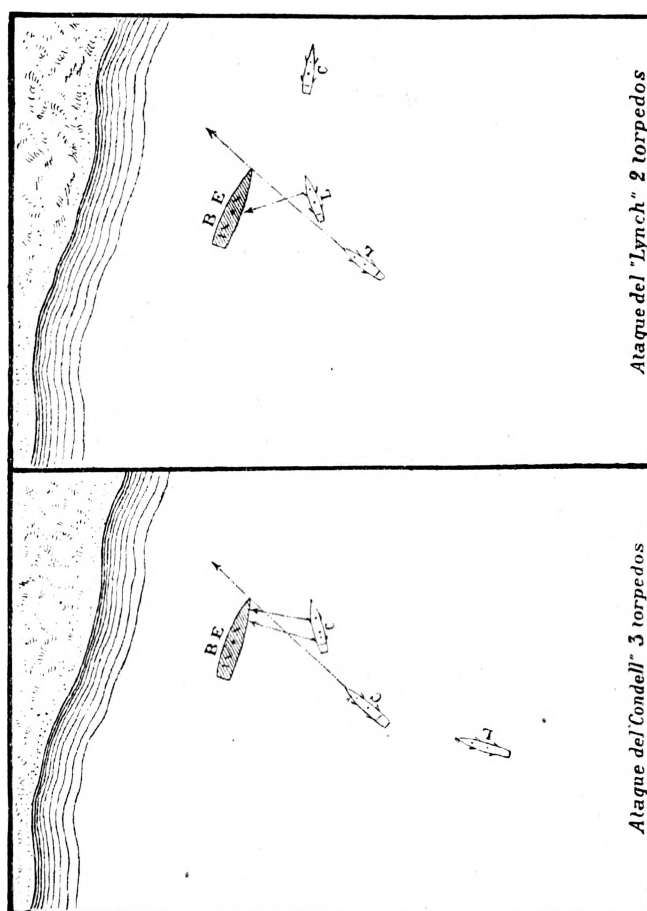
El primer ataque lo llevó a cabo el «Condell»; el torpedo de proa no hizo ningún efecto; los otros dos, disparados con los tubos laterales de babor, parece que hubieran dado contra el «Blanco Encalada».

A su turno entra en acción el «Lynch» y dispara su torpedo de proa con igual resultado que el del «Condell»; pero lanzado su segundo torpedo con el tubo de proa de babor, éste alcanza al blindado, hacia el centro del casco, hace explosión y dos minutos después el «Blanco Encalada» se había ido a pique totalmente.

El ataque, propiamente dicho, no duró más de siete minutos, que fue el tiempo transcurrido entre el disparo del primer torpedo del «Condell» y el último del «Lynch».

Para la mejor inteligencia del croquis, he aquí las referencias :

B E «Blanco Encalada»;—C «Condell»;—L «Lynch»;—
1, 2, 3, 4, 5, indican los torpedos en el orden en que fueron
disparados; >----- dirección seguida por los torpedos.



La hora en que el capitán Moraga llevó a cabo el ataque, es justamente aquella en que debe redoblar la vigilancia a bordo y no se comprende cómo es que la tripulación del

blindado no había adoptado las medidas más elementales para precaverse contra un ataque de torpederos; máxime, cuando sus jefes debían ya estar enterados de la presencia de los caza-torpederos en el Pacífico.

Tal hecho revela, ó que no creían posible semejante ataque, ó que confiaban demasiado en la excesiva vigilancia establecida a bordo del blindado.

Sin embargo, no puede negarse que esa tripulación supo cumplir con su deber en tan críticos momentos, pues, según el parte del capitán Moraga, entre el momento de disparar el segundo y el tercer torpedo del «Condell», el «Blanco Encalada» abrió contra éste un fuego rápido y sostenido, *haciendo uso de sus ametralladoras, cañones de tiro rápido y de los rifles.*

Si bien es cierto también que el fuego del blindado causó varias bajas a los tripulantes de los caza-torpederos, las averías de éstos fueron insignificantes, a pesar de la corta distancia a que llegaron; si en vez de dirigir el fuego especialmente sobre el «Condell», lo hubieran dirigido, luego de pasar éste, sobre el «Lynch» — que parece no habían apercibido en el primer momento,—quizá éste hubiera sufrido algunos serios desperfectos; pero, es indudable que el resultado final hubiera sido el mismo, esto es, la voladura del blindado.

El torpedo que, aparentemente, ha sido el único que produjo efecto, fue el segundo que disparó el «Lynch»; su carga era de 50 kilos de algodón pólvora solamente; se puede, pues, entonces prever, cuál será el resultado de la explosión de un torpedo de 5 metros, que lleva en su cabeza de carga 100 kilos del mismo explosivo: ningún buque a flote actualmente en el mundo podrá resistir su acción.

Niégrese por muchos la importancia del combate de Caldera, pues se dice que el «Blanco Encalada» fue sorprendido y que, por esta circunstancia, el ataque de los caza-torpederos no fracasó.

A primera vista, parece que tuvieran sobrada razón los que así opinan; pero, desde luego conviene establecer que los torpederos son embarcaciones especialmente destinadas a efectuar ataques rápidos y en lo posible sin dejarse ver; en caso de ser apercibidos a tiempo, puede ser frustrado su ataque, sin que el buque contra el cual se dirigen pueda ser ofendido: puede también acontecer—y esto es lo más probable—que, a favor de las tinieblas, lleguen a encontrarse a la distancia máxima del buque, que tratan de

destruir, para que los torpedos tengan probabilidades de éxito al ser disparados.

En este último caso, la distancia que separa a las torpederas del buque que es atacado, es de 700 metros; suponemos que las torpederas son apercibidas en este momento por la gente del buque y que la artillería de éste empieza a hacer fuego.

¿Qué hacen los comandantes de las torpederas que llevan el ataque?

Dan toda fuerza a la máquina, acortando por lo tanto la distancia en pocos minutos, y disparan sus torpedos a una distancia menor de la que hemos expresado—pongamos 400 metros;—alguno de los torpedos hará su efecto y éste, ya se ve, por lo sucedido en Caldera, es terrible; quiero conceder que dos de las torpederas que han llevado el ataque hayan sido echadas a pique—y esto es mucho;—siempre el resultado será favorable a éstos, si se comparan respectivamente las pérdidas materiales y de vidas entre el blindado y las torpederas.

Vamos a estudiar otro caso: varios blindados están defendidos por sus redes, por botes de ronda y por escampavías, que circulan a cierta distancia para prevenir la aproximación de las torpederas.

Ahora, ya el ataque no es llevado por una sola división, dos son las que atacan, esto es, seis torpederas; no vienen juntas todas, como es de presumir, el ataque es doble y por lo mismo su éxito está más asegurado, como que por otra parte varios son los buques, que pueden ser blanco de los torpedos, *no obstante la protección* — hasta cierto punto efectiva—*de las redes*.

Hasta aquí hemos supuesto los ataques verificados con mar calma y tiempo tranquilo, en las mejores condiciones para la defensa.

Supongamos que el mar está algo picado y el cielo cubierto: ¿en qué condiciones se encontrará la defensa?—Desfavorables, pues la mayor parte de los medios con que cuenta para la vigilancia, no pueden ya ser tan eficazmente empleados y tenemos que las torpederas pueden entonces obrar con mayor seguridad.

Por otra parte, las torpederas pueden amagar continuamente ataques simulados, con el único objeto de mantener inquieto al enemigo, sin dejarle descansar, la sobreexcitación moral se acrecienta y la fatiga rinde a las tripulaciones mejor preparadas, pues que las torpederas atacan, cuando les conviene, para sorprender a su enemigo y destruirlo.

No quiero encarar por ahora la cuestión bajo otros puntos de vista; estoy convencido de que ya tendré ocasión de hacerlo y por esta razón termino aquí estas consideraciones, que me han sido sugeridas por la destrucción del «Blanco Encalada» en Caldera, sin más objeto que tratar de demostrar que, en efecto,—lo que todos saben—el torpedo es una arma para sorpresas y que siempre serán pocas las precauciones que se adopten para precaverse de sus terribles e irresistibles efectos.

NAUTILUS.

Cañón de tiro rápido Máxim-Nordenfelt de 14 libras

Cañón y mecanismo—El cañón consiste en un tubo A, reforzado adelante de los muñones por un fuerte manguito y a lo largo del brocal por medio de zunchos; el material empleado en todas las partes del cañón, es acero templado de la mejor calidad.

El mecanismo de culata, que es del sistema Nordenfelt, consiste en un macizo de culata, que lleva el percutor, el muelle real y el disparador (gatillo); este macizo ó *block* tiene movimiento de rotación, comunicado por el de la «palanca de acción»; la cuña que tiene un movimiento vertical en el macizo de culata asegura firmemente todo el sistema. El mecanismo es sumamente simple, y puede ser armado y desarmado sin el empleo de herramienta alguna; para la descripción completa y los detalles, véase el *Handbooks* para los cañones Nordenfelt de 6 libras.

MUNICIONES

Pólvora y cartucho—La pólvora empleada para estos cañones es la Nordenfelt hexagonal, que es en pequeños granos de seis lados con los extremos entallados.

El cartucho es de bronce, sin soldadura, con la base y el cuerpo de una sola pieza. Su forma es algo cónica, para asegurar la fácil extracción. Un pequeño tubo de bronce está ajustado en un agujero del centro de la base y se proyecta en el interior del cuerpo del cartucho como unas seis pulgadas; este tubo está cebado, y la cápsula asegurada firmemente en su cabeza.

Proyectiles—Se proveen cuatro clases de proyectiles con estos cañones, a saber:

Granada de acero (perforante de corazas).

Idem común.

Shrapnel.

Tarro de metralla.

Las granadas perforantes están destinadas a recibir en la base la espoleta de percusión y la granada común la misma espoleta, ya sea en la base ó en la punta; el shrapnel, una espoleta combinada de tiempo y percusión, en la punta; para la descripción completa y detalles de las espoletas mencionadas, véase el *Handbooks* de los cañones Nordenfelt de 6 lb.

El tarro de metralla contiene balines de plomo endurecido, de 28 por libra. El cuerpo es de bronce sólido, sin soldadura, revestido interiormente con segmentos de acero y su base es de bronce, asegurada firmemente al cuerpo.

MONTAJES

Hay por ahora dos clases de montajes para estos cañones, a saber:

1. Montaje con retroceso, marca A.
2. Montaje con retroceso, marca B.

Montaje con retroceso (marca A)—El cañón está montado sobre una palanca, en forma de horquilla y constituye el soporte de los muñones. Esta palanca es de pivote, hacia el centro, sobre un perno que pasa al través de las gualderas de la cureña y el extremo inferior de la palanca se conecta al cilindro de un tope de combinación hidráulica y elástica.

La elevación se efectúa por medio de un volante a mano y engranaje de husillo de transmisión, actuando un sector elevador. El ronzamiento se efectúa por medio de un eje y piñón que funciona en un medio punto horizontal asegurado a la cubierta. La hombrera de puntería está asegurada a la gualdera izquierda de la cureña, para el ronzamiento aproximado y para afirmar al hombre que hace la puntería, el cual la retiene con firmeza, apretando contra ella su hombro derecho.

El cilindro del tope hidráulico está armado interiormente con franjas de metal de cañón y en el pistón hay canales correspondientes, manteniendo así una presión constante durante el retroceso.

Después del retroceso, el cañón vuelve instantáneamente a la posición de fuego sin ningún golpe ni rebote y sin causar ninguna alteración en la dirección ni elevación.

Montaje con retroceso (marca B)—El cañón permanece en una cuna que constituye también los soportes para los muñones. La cuna se conecta en su frente con dos émbolos, que trabajan en dos cilindros hidráulicos; una pieza con la armazón en la cual se desliza la cuna. Al retroceder

el cañón, obliga a la cuna a deslizarse hacia atrás y a comprimir los resortes que permanecen contra el marco-soporte. El marco tiene muñones que se apoyan en un travesaño, que es una pieza con pivote de acero que trabaja en la posición dispuesta al efecto.

La elevación y dirección se efectúan por medio de una hombrera adherida al marco-soporte.

Los cilindros de los topes hidráulicos están provistos de filetes de metal de cañón en los lados interiores, y el émbolo lleva canales correspondientes, manteniendo así una presión constante durante el retroceso.

Después del retroceso, el cañón vuelve instantáneamente a la posición de fuego sin ningún golpe ni salto, y sin causar ninguna alteración en la dirección ni elevación. Esta última se asegura por el marco apresándolo durante el retroceso por medio de un freno hidráulico automático que obra en el travesaño.

MIRAS

Mira trasera—El alza ó mira tangente es de acero, marcada en yardas y provista de una hoja de desvío dividida en grados; aloja en un orificio de metal de cañón, a la izquierda del cañón, colocada en ángulo con el plano del eje, que corrige la mira de la deriva permanente. La mira se sube y se baja por medio de un cursor atornillado al soporte, provista de un muelle automático, que impide se altere la elevación por el choque causado por el disparo.

Mira delantera—La mira delantera de acero es de la forma usual de los puntos de mira de a bordo y se asegura en su lugar en el cañón por medio de la corredera de bayoneta, lo que hace fácil su remoción.

Mira de velocidad—Las miras de velocidad son de acero, de la forma usual graduada como se requiere para la velocidad del buque y del del enemigo.

Las instrucciones para conservar los cañones en orden eficiente y las observaciones referentes al funcionamiento de los Nordenfelt de 6 Ib, son igualmente aplicables a estos cañones; para informaciones, véase el *Handbooks*.

CAÑÓN AUTOMÁTICO DE TIRO RÁPIDO DE 14 LBS.

El cañón de tiro rápido de 14 Ib está también provisto algunas veces del mecanismo necesario para facilitar el funcionamiento del mismo respecto a las importantes ope-

raciones de cerrar y abrir la culata, así como la extracción del cartucho, enteramente automática. El cañón, así dotado, posee las siguientes ventajas:

1ª Las importantes operaciones de cerrar y abrir la culata efectuándose por la acción del cañón durante su regreso después del retroceso, no pueden serlo prematuramente; cada movimiento del mecanismo depende del que inmediatamente le precede; está obviado así todo riesgo por fallas en el tiro.

2ª No empleándose la palanca a mano usual para el funcionamiento del mecanismo de culata, el apuntador puede dedicarse por completo a su importante deber, sin que su atención sea distraída por el funcionamiento de dicha palanca ó cualquiera otra parte del mecanismo.

3ª Se requiere un hombre menos para el buen funcionamiento de este cañón, que para cualquier otro de tiro rápido del mismo poder.

4ª La línea de mira no se altera por la acción de la palanca a mano.

La manera como se obtienen estas ventajas se hará evidente teniendo en cuenta la descripción general del cañón.

DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MECANISMO

La culata se cierra por un block de culata, susceptible de movimiento vertical, conteniendo el muelle real, percutor, etc. El cañón no tiene muñones, y penetra en una cuna de metal de cañón; esta cuna tiene muñones que permanecen en las muñoneras del montaje. Un poderoso tope de combinación hidráulica y de resorte, está conectado inmediatamente debajo de la cuna, con el émbolo con que se conecta el cañón. En la parte posterior de la cuna hay un guardamonte que contiene el disparador, y en el costado derecho una palanca desconectable, por cuyo movimiento puede bajarse ó levantarse el block de culata.

Al lado de la cuna hay una caja que contiene un mecanismo de resorte, por cuya acción funciona el block de culata, y extrae la cápsula.

Sin detallar ni describir las varias partes del mecanismo, la siguiente descripción general de su funcionamiento dará una idea suficientemente clara del trabajo del cañón.

Preparar el cañón para «empezar el fuego»—Se abre la culata moviendo la palanca a mano, cuya manivela se destaca del todo quedando en un sostén preparado para su recepción. El movimiento de la mencionada palanca hace girar un

manubrio cuya acción hace bajar el block de culata y por medio de un excéntrico en el eje-manubrio comprime un poderoso muelle chato en la caja lateral. Al mismo tiempo el pivote en el brazo del manubrio empuja hacia atrás el martillo y de este modo el percutor, comprimiendo así el muelle real; estas partes se mantienen en posición por un aparato de seguridad. Moviéndose hacia abajo el block de culata, empuja la parte inferior del extractor y obliga a la parte superior a salir de la cara del extremo del alojamiento y presenta dos pequeñas proyecciones sobre el borde superior del block de culata, impidiéndole así levantarse por la reacción del resorte.

Se desliza después con viveza el cartucho en el ánima y como el mismo adelanta hacia su sitio, su borde toca contra el extractor y fuerza hacia atrás las proyecciones que impiden se levante el cierre; el muelle chato en la caja lateral actúa en el excéntrico que lo comprime, girando así el manubrio y levantando el block de culata, cuyo último movimiento ascendente liberta el seguro del martillo, de suerte que, tirando del disparador, el martillo permite al percutor ser abandonado hacia adelante por la acción del muelle real.

«*Empezar el fuego*»—Tirando del disparador, el cañón da fuego y retrocede en la cuna de metal de cañón; el retroceso, que es controlado por el tope hidráulico, comprime el fuerte muelle en espiral arrollado al vástago y cuya reacción instantánea vuelve al cañón a su posición de fuego en la cuna.

Al retroceder el cañón actúa sobre el mecanismo de la caja lateral, por medio de un linguete colocado en un receso del excéntrico, haciendo girar con eso el manubrio que, como ya se mencionó, hace bajar el block de culata. Hay que notar que la aguja que conecta el manubrio al block de culata, trabaja en una guía curva, siendo así gradual el movimiento de este último, suave al principio y aumentando rápidamente; el extractor actúa por la caída del block de culata, que consiguientemente afloja el cartucho por un suave movimiento primero, y que aumentando con rapidez lo arroja finalmente a retaguardia.

El cañón queda luego listo para otro tiro, para lo cual se coloca el cartucho en el cañón como ya se dijo; la culata se cerrará y asegurará automáticamente; los disparos pueden hacerse deliberadamente tirando del disparador (gatillo) cuando se requiera; pero si se conserva en éste la presión necesaria, el cañón dará fuego automáticamente una vez que se asegura la culata.

OBSERVACIONES SOBRE EL MECANISMO AUTOMÁTICO

El mecanismo es fuerte y sencillo; puede montarse y desmontarse sin el empleo de ninguna herramienta y requiere solamente el cuidado ordinario para conservarlo en buen funcionamiento. No debe rasarse ni pintarse en ningún sentido ninguna de sus partes, pero deben conservarse todas ligeramente enaceitadas, como protección contra el herrumbre.

Ninguna parte del mecanismo es susceptible de descomponerse, pero si ocurriese cualquier accidente, como romperse un muelle real ó aguja, puede reemplazarse rápidamente la parte afectada.

Después de hacer fuego deben limpiarse perfectamente todas las partes del cañón, lavarlas con agua fría y jabón, secarlas bien y enaceitarlas ligeramente. Debe preservarse el cañón de la humedad.

OBSERVACIONES SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DEL CAÑÓN DE 14

LIBRAS

El cañón posee grandes cualidades balísticas y como consecuencia, una trayectoria rasante en todas las distancias; estas importantes ventajas lo hacen particularmente adaptable para el servicio de a bordo; cuando se halla montado sobre cada uno de sus afustes de retroceso, el esfuerzo sobre los soportes es casi nulo; debería, desde luego, ser llevado por buques de construcción ligera. Cuando el cañón está provisto con el mecanismo de tiro rápido (Q. F.), es capaz de dar, con la exactitud requerida, de 20 a 22 disparos por minuto; pero se aumenta en mucho la capacidad del fuego rápido cuando el cañón se halla dotado con el mecanismo, que hace automática su acción.

Con respecto al poder del cañón para perforar corazas, el resultado obtenido en la siguiente prueba ilustra este dato de una manera muy notable.

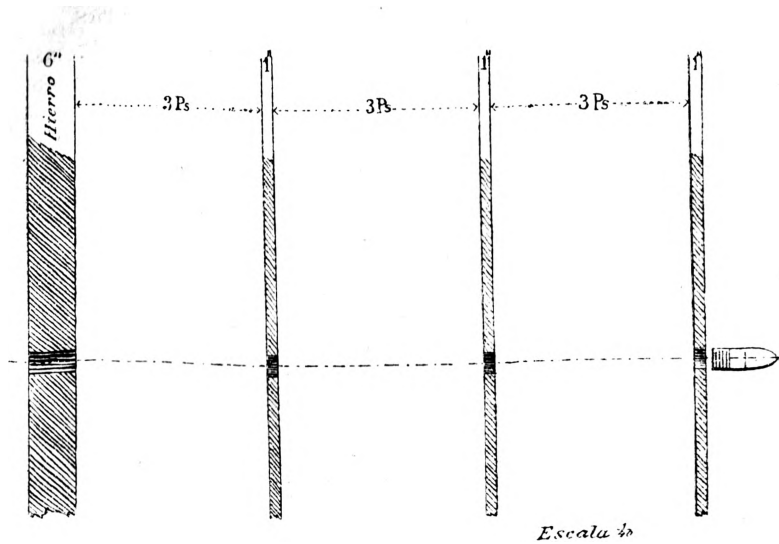
El *blanco* consistía en una sólida plancha de hierro forjado de seis pulgadas, y tres planchas de hierro de una pulgada, colocadas atrás de la de 6", estando cada una de éstas a 3 pies una de otra.

El *proyectil* era una granada perforante, vacía, de acero.

La *carga* era 6 1/2 libras de pólvora Nordenfelt hexagonal.

La *distancia al cañón* era 200 yardas.

Resultado — El proyectil perforó las cuatro planchas de hierro y se alojó en una viga de madera a retaguardia. (Véase el diagrama adjunto.)



Datos del cañón, municiones y montajes

CAÑÓN	DATOS	
Peso del cañón.....	18	quintales
Calibre.....	3	pulgadas
Longitud del ánima, incluyendo la recámara.....	126.5	»
Longitud del ánima, de la base del proyectil a la boca.....	106.5	»
Longitud total del cañón.....	188.0	»
» de la parte zunchada.....	82.0	»
Rayado—Número de rayas.....	30	
Campos lisos entre las rayas.....	0841	
Profundidad de las rayas.....	018	
Paso.....	De 1 en 360 a 1 en 30 calibres	

MUNICIONES	DATOS
Carga—Clase de pólvora.....	45 hexagonal
» Peso » »	6 y 1/2 libras
Cartucho—Longitud.....	22 pulgadas
» Peso.....	7.5 libras
Granada común—Longitud.....	12 pulgadas
» » » en calibres...	4
» » Peso, cargada.....	14 libras
» » Carga explosiva.....	5,260 granos
» de acero perforante, longitud...	10.7 pulgadas
» » Peso, cargada.....	14 libras
» » Carga explosiva.....	3,000 granos
Shrapnel—Longitud.....	11 pulgadas
» Peso, cargado.....	14 libras
» Carga explosiva.....	1,100 granos
» Número de proyectiles.....	226
» » por libra.....	35
Metralla—Peso.....	18 libras
» Número de balines.....	364
» » por libra.....	28

BALÍSTICA	DATOS
Velocidad—En la boca.....	2,100 pies
» A mil (1000) yardas.....	1,619 »
Energía total—En la boca.....	428 » tns.
» » A mil (1000) yardas.....	254 » »

PERFORACIÓN DE HIERRO FORJADO	DATOS
En la boca.....	7 pulgadas
A 1000 yardas.....	5.4 »
» 2000 »	4.2 »

MONTAJES, ETC.

DATOS

Montaje de retroceso (Marca A):

	qq	@	lb
Peso del montaje completo, con medio punto.....	10	0	0
Peso del escudo, $\frac{5}{16}$ pulgadas de espesor.	1	2	3

Montaje de retroceso (Marca B):

Peso del montaje con pivote y soporte...	12	2	10
» » cono elástico.....	7	0	0
» » escudo.....	1	2	13

14 libras.—Velocidad inicial 2,100

YARDAS	ELEVACIÓN	ÁNGULO DE CAÍDA	DURACIÓN DE LA TRAYECTORIA	VELOCIDAD REMANENTE	ESPOLETA
	° ' "	° ' "	Segundos	Pies	
100	0 3	0 4	.14	2044	—
200	0 7	0 8	.29	1990	—
300	0 11	0 13	.44	1937	—
400	0 16	0 18	.60	1886	—
500	0 21	0 24	.76	1836	—
600	0 26	0 30	.92	1788	—
700	0 32	0 37	1.09	1742	—
800	0 38	0 44	1.27	1699	—
900	0 44	0 52	1.45	1658	—
1000	0 51	1 0	1.63	1619	—
1100	0 58	1 8	1.82	1580	—
1200	1 5	1 17	2.01	1541	—
1300	1 12	1 26	2.21	1503	—
1400	1 19	1 35	2.41	1465	—
1500	1 27	1 45	2.62	1428	—
1600	1 35	1 55	2.83	1392	—
1700	1 43	2 6	3.05	1357	—
1800	1 51	2 17	3.27	1322	—
1900	1 59	2 29	3.50	1288	—
2000	2 8	2 42	3.73	1255	—
2100	2 17	2 56	3.97	1224	—
2200	2 26	3 10	4.22	1195	—
2300	2 35	3 25	4.47	1168	—
2400	2 44	3 41	4.73	1142	—

YARDAS	ELEVACIÓN	ÁNGULO DE CAÍDA	DURACIÓN DE LA TRAYECTORIA	VELOCIDAD REMANENTE	ESPOLETA
	° ' "	° ' "	Segundos	Piés	
2500	2 54	3 58	5.00	1117	—
2600	3 4	4 16	5.27	1094	—
2700	3 14	4 35	5.54	1073	—
2800	3 24	4 54	5.82	1054	—
2900	3 35	5 14	6.11	1037	—
3000	3 46	5 34	6.40	1021	—
3100	3 57	5 54	6.69	1006	—
3200	4 8	6 15	6.99	992	—
3300	4 20	6 36	7.29	979	—
3400	4 32	6 58	7.60	967	—
3500	4 44	7 20	7.91	955	—
3600	4 57	7 43	8.22	943	—
3700	5 10	8 8	8.54	932	—
3800	5 23	8 35	8.86	921	—
3900	5 36	9 4	9.19	911	—
4000	5 50	9 35	9.52	901	—
4100	6 4	10 6	9.85	891	—
4200	6 18	10 38	10.19	881	—
4300	6 32	11 10	10.53	871	—
4400	6 47	11 43	10.87	862	—
4500	7 3	12 16	11.22	853	—
4600	7 20	12 51	11.57	844	—
4700	7 38	13 28	11.92	835	—
4800	7 57	14 8	12.27	826	—
4900	8 17	14 51	12.63	818	—
5000	8 38	15 37	13.0	810	—

LA PÓLVORA SIN HUMO

CONSIDERADA BAJO EL ASPECTO TÉCNICO-QUÍMICO

II—Pólvora con base de almidón nitrado

En esta clase de pólvoras, el almidón nitrado constituye el elemento fundamental.

En 1832, Brauconnot demostró que la fécula, tratada con ácido *azótico*, se convertía en una sustancia explosiva y se dio el nombre de *xyloidina*; pero en esta época, este nuevo explosivo no encontró un empleo particular. Más tarde Uchatius estudió a su vez esta mezcla; indicó un método muy fácil para su preparación haciéndolo un compuesto estable, pero tampoco él pudo darle la aplicación de agente balístico en las armas de fuego, ni como explosivo para minas. Cuando se estudió la cuestión de las pólvoras sin humo, era natural que este preparado se introdujera en el camino de las investigaciones.

Si bien las pólvoras con base de *xyloidina*, no han encontrado hasta hoy en ninguna parte gran empleo como pólvora de guerra, creemos, sin embargo, útil hacer una ligera descripción, ya sea para que nuestro estudio resulte más completo, ó ya porque en su fabricación requieren una manipulación completamente especial.

Así también, es especial el procedimiento de la nitrificación del almidón. Si la fécula fuese tratada, como la celulosa nitrada con la mezcla de siempre de los dos ácidos, se formarían (originados verosíblemente por la precipitación de sustancias *saccharinas* ó similares), pequeñas masas que encerrarían partes no nitradas y que harían imposible el lavaje.

Esta observación fue hecha ya por Uchatius, quien, en la preparación de la *xyloidina* empleaba el siguiente procedimiento: diluía una parte, en peso, de fécula de papas en ocho partes de ácido azótico humeante (caliente) enfrian-

do al mismo tiempo la solución. lista, después que había adquirido una consistencia viscosa, se colaba en hilos sutiles en dieciseis partes de ácido sulfúrico concentrado, mezclado rápidamente. La pasta así obtenida, se dejaba reposar durante veinticuatro horas; en seguida se la lavaba abundantemente con agua, agregando a ésta un poco de soda para eliminar toda traza de ácido. Después de un lavaje repetido varias veces, el polvo blanco que resultaba era secado a una temperatura de 50 a 60° C. Este es, pues, el procedimiento usado por Uchatius.

Hoy la fábrica que se ocupa de la preparación de la xyloidina ha adoptado, al parecer, el método descripto.

El único perfeccionamiento introducido, según parece, consiste en el modo de cómo la solución del almidón en el ácido nítrico, es sumergida en el ácido sulfúrico. Con tal objeto, se emplea un inyector potente y un pulverizador, obteniendo así la gran ventaja que cada parte de la solución del almidón en el ácido nítrico, llega al contacto íntimo con el ácido sulfúrico; inmediatamente en seguida se forma un precipitado constituido por una masa *amorfa*, pulverulenta, la xyloidina, que se puede lavar fácilmente. El procedimiento del lavaje constituye un secreto de fábrica, pero no debe diferenciarse mucho de los ya conocidos.

El producto lavado, en su aspecto externo, apenas se distingue del almidón ordinario. La masa de polvo, después de agregarle una pequeña cantidad de nitro-benzoato, se reduce a tiras del grueso que se quiere, mediante el empleo de potentes tornos, operación que se hace posible sólo por la notable insensibilidad de la xyloidina a la presión. Las tiras así obtenidas, y mediante máquinas a propósito, son reducidas a granos, los que se someten a la operación de la separación, empleándose en seguida para cargar los cartuchos.

El empleo del nitro-benzoato se explica así; que éste, bajo la acción de una presión potente, hace el efecto de un disolvente del éter azótico del almidón. El efecto que se obtiene, es que, aunque se llegue con la pólvora a una velocidad inicial considerable, la presión de los gases en el alma es poquísima.

Una experiencia hecha con pólvora de base nitro-celulosa análogamente preparada, ó sea agregando el nitro benzoato, confirma esto.

Desgraciadamente, en el transcurso del tiempo, y a causa de la evaporación espontánea del nitro benzoato, esta ventajosa propiedad de las pólvoras desaparece, y las presio-

nes de los gases en el alma crecen con el aumento de la *edad* de la mezcla.

Si a la pólvora de base de xyloidina está reservado en el porvenir un empleo más vasto, por el momento es difícil de preverlo.

III—Pólvoras de base de nitroglicerina

El inventor de la mezcla a la nitroglicerina es, como se sabe, Alfredo Nobel. También por parte de este inventor, cuando se discutió la cuestión de las pólvoras sin humo, se hicieron estudios con el objeto de emplear la nitroglicerina para la elaboración de una pólvora de guerra.

Estos estudios, sabiamente conducidos, fueron pronto coronados por el suceso; la nueva pólvora Nobel, fue sometida a experiencias concluyentes en el establecimiento Krupp en Essen; y los resultados obtenidos y publicados se demostraron favorables tanto para su empleo en las armas portátiles, cuanto en el empleo en la artillería de pequeño y gran calibre.

Al día de hoy, tales pólvoras se encuentran en uso en el ejército italiano y se las conoce bajo el nombre de *Balistitas*.

Los componentes esenciales de la *balistita* son: la nitroglicerina y la celulosa débilmente nitrada (celulosa soluble ó algodón colodio).

Desde mucho tiempo a esta parte y antes que se pensase en la elaboración de la pólvora sin humo, Nobel había descubierto que, la celulosa nitrada débilmente es soluble en la nitroglicerina y que el producido de esta solución es una masa trasparente, gelatinosa, que se distingue por una notable potencia de explosión. Nobel dio el nombre a esta mezcla, que contiene casi 6 a 9 % de nitrocelulosa, *gelatina explosiva*.

La solubilidad de la nitrocelulosa en la nitroglicerina, la usó Nobel para elaborar una sustancia cuyo poder destructor fuese pequeño, y obtuvo tal resultado aplicando el 50 % en cantidad a la nitrocelulosa. Es singularmente notable que, de la unión de dos sustancias tan poderosamente explosivas como la nitroglicerina y la nitrocelulosa, haya podido obtenerse un producido que, gracias a la presión relativamente pequeña producida en el alma, se puede emplear en las armas de fuego.

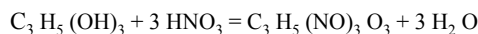
Al principio Nobel buscó disminuir el poder destructor

agregando alcanfor; pero, evaporándose con facilidad, constituye un medio poco seguro.

La nitroglicerina se obtiene tratando la glicerina con ácido nítrico y ácido sulfúrico. La fabricación de esta sustancia eminentemente explosiva debe hacerse con gran cuidado, tomando precauciones particulares de seguridad.

Químicamente hablando, la nitroglicerina es un éter compuesto por la glicerina y el ácido *azótico* y por las mismas razones ya indicadas para la nitrocelulosa no debe considerársele como un nitrato verdadero en el sentido químico de la palabra.

El procedimiento de la nitrificación está representado en la siguiente fórmula:



glicerina ácido azótico nitroglicerina agua

La glicerina, elemento esencial de la grasa animal, de la que se saca como producto secundario en la preparación del ácido *sebaco*, representa químicamente un alcohol triple.

En la ecuación anterior figura como último término el agua a voluntad que es absorbida por el ácido sulfúrico.

La nitroglicerina es un líquido más bien denso, aceitoso, amarillento, que tiene un peso específico de 1,6; es insoluble en el agua, pero lo es en el alcohol y en el éter.

Bajo la acción de un golpe ó del choque, como asimismo calentada rápidamente hasta 180°ct. hace explosión violenta. Sobre el organismo humano actúa como un potente veneno. Se congela a + 8°c. formando una masa cristalina que se vuelve líquido a + 11°c. En la explosión genera ácido carbónico, agua, ázoe y otro compuesto azótico.

Sin entrar en pormenores acerca de los métodos de fabricación de la nitroglicerina, daremos ahora algunos datos sobre el procedimiento para la preparación de la balistita.

Una parte de algodón colodium se mezcla con 6 a 8 partes de nitroglicerina. En seguida, y mediante la compresión y con el uso del hidro-extractor, se elimina el exceso de nitroglicerina. El producto así obtenido se somete al procedimiento de molerlo y se lleva a la temperatura de 60° a 90°c. a la que la nitroglicerina disuelve completamente la nitrocelulosa; a la misma temperatura,

la masa obtenida se reduce en hojas sutiles, haciéndola pasar entre cilindros calentados; varias de estas hojas pueden ser unidas mediante la compresión entre los cilindros, de manera a dar origen a hojas más gruesas. Las hojas sutiles son recortadas en rectangulitos y constituyen la pólvora de fusil; las hojas más gruesas (2mm.) son recortadas en forma de dado y constituyen la pólvora de cañón. El color de las láminas es gris-azul de los cubos negruzco y trasparente.

Para que la estabilidad química sea más segura en esta mezcla se puede agregar a la nitroglicerina, antes de disolver en ella la nitrocelulosa, el 1 ó 2 % de *difenilamina*.

La relación oficial de las experiencias en el establecimiento Krupp con la balistita, es completamente favorable a esta mezcla que debe poseer reales ventajas siempre que sus propiedades se mantengan invariables en todas las circunstancias. Su potencia es casi triple de la de la pólvora negra.

IV—Pólvora de base de picrato

El elemento principal de esta pólvora está representado por el ácido *picrico* y por sus sales. Los derivados del ácido *picrico*, habían sido ya experimentados otras veces para hacer pólvora para las armas de fuego ó para las minas. Recientemente se experimentó en Francia una nueva pólvora de base de picrato en gran escala.

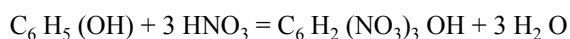
El ácido *picrico* es un compuesto derivado de la bencina C_6H_6 , y se puede obtener con facilidad con la nitrificación del ácido *fénico* conocido comunmente con el nombre de ácido *carbólico*, $C_6H_5(OH)$.

La preparación se hace más económica, si en vez de hacer actuar el ácido nítrico directamente sobre el ácido *carbólico*, se trata éste, después de haberlo fundido mediante el calor, con ácido sulfúrico en modo de obtener una mezcla intermedia, el ácido sulfo-fénico y este último con ácido sulfúrico concentrado.

También con otras sustancias puede obtenerse el ácido *picrico*.

La reacción con la que se obtiene el ácido *picrico* em-

pleando el ácido *carbólico*, está representada por la siguiente ecuación:



Ácido carbólico Ácido azótico Ácido picrico Agua

Esta ecuación demuestra que el ácido picrico es de considerarse como un *trinitrofenolo*?, puesto que para obtener su fórmula basta sustituir a la 3 átomos de H en la fórmula del *fenolo*, 3 grupos HO_2 . Esta ecuación y otras secciones exactas, demuestran que en el ácido *picrico* tenemos un verdadero nitro en el sentido químico de la palabra.

El ácido picrico se cristaliza en láminas de un color amarillo claro, tiene amargo sabor, es venenoso, se disuelve con gran dificultad en el agua fría y con facilidad en la caliente, en el alcohol, éter y bencina; colora intensamente al amarillo la lana y la seda, pero no los filamentos vegetales: por mucho tiempo se empleó para teñir.

Bajo la acción de un golpe ó por un calentamiento a más de 300°C ., hace explosión violentamente.

El da origen a los *picratos*, entre los que se distinguen por la facilidad de explosión los picratos de potasa de sodio y de amonio.

El ácido *picrico* y sus sales fueron empleados como pólvora en las de arma de fuego y de mina. El Berlinetto propuso, en 1867, como explosivo de mina la siguiente mezcla:

10 partes de ácido picrico
10 » » nitrato de sodio.
8,5 » » cromato potásico.

Esta mezcla no explota por el simple choque ó fricción.

El elemento principal de la pólvora Désignolles es el picrato de potasa. Según los procedimientos ideados por este inventor en Francia, en el Bouchet, se fabricaron pólvoras de fusil, de cañón, de granada, de minas y torpedos. Los explosivos para las minas ó torpedos, además del nitrato potásico, contenían solamente picrato potásico hasta 90 %; aquellos que debían servir como pólvora para las armas de fuego contenían, además, carbón.

En la pólvora de cañón la proporción del picrato varía entre el 8 y el 15 %, en la de fusil no pasa nunca del 20 %.

Los resultados obtenidos con esta pólvora, a estar a lo que se decía, eran excelentes. Ella producía una gran

velocidad con poca fuerza dañosa, acción uniforme, limitado desarrollo de humo. Según el Jonglet, 60 gramos de esta pólvora equivalen a 350 gramos de pólvora negra.

A pesar de estas buenas propiedades, la pólvora Désignolles sólo pudo sostenerse en uso como explosivo apto a constituir las cargas internas de los proyectiles y de los torpedos.

Asimismo parece que no exista ninguna probabilidad en el porvenir, del uso de las pólvoras de picrato, y sobre todo después que las pólvoras de base nitrocelulosa se han abierto tan gran camino.

Si, partiendo del calor de la combustión, se calcula el trabajo que puede dar la unidad en peso de la pólvora negra, del algodón pólvora, del picrato potásico y de la nitroglicerina, y tomando además como unidad la pólvora negra, se obtienen los siguientes números proporcionales, que pueden dar una idea de la potencia relativa de los explosivos nombrados:

Pólvora negra..	potencia	1
Picrato potásico	»	1.2
Algodón pólvora	»	1.6
Nitroglicerina...	»	2.53

Acerca del desarrollo del humo en la pólvora de las armas de fuego, depende de los productos de la explosión; los líquidos ó sólidos a la temperatura ordinaria son gases a la temperatura producida en la combustión del explosivo.

Ahora, si los productos de la combustión de la pólvora fuesen exclusivamente constituidos por los llamados gases permanentes, N, H, CO. y sus análogos, el desarrollo del humo sería nulo.

Este caso, sin embargo, no se verifica en ninguna de las pólvoras modernas y por consiguiente el disparo es acompañado por la producción de una pequeña nubecita de humo, y esto especialmente para las pólvoras que contienen sales, como el nitrato de *bario*, etc.

También el vapor de agua, comprendido entre los productos de la explosión, se condensa al salir de la boca del cañón dando origen a una nubecilla azulada trasparente.

Es necesario tener también en cuenta que la bala está engrasada y esto contribuye asimismo a la producción del humo.

En un principio, cuando se comenzó a pensar en susti-

tuir la pólvora negra por otras mezclas como el algodón pólvora, la pólvora de Schultze, la pólvora Désignolles, etc., no se tenía en cuenta la ausencia del humo. Y sólo hace poco que se ha atribuido a esta propiedad la importancia principal, dejando en segunda línea las propiedades más importantes.

Si se encontrara tarde ó temprano una mezcla que poseyese cualidades balísticas y técnicas más perfectas, se renunciaría a la ausencia del humo; (1) esta es una propiedad completamente casual, que no da derecho por ello a denominar así la nueva pólvora.

Hemos, pues, en el límite de este estudio, dado algunos datos respecto a la cuestión actual de las pólvoras, en el campo técnico químico. Pero si la nueva pólvora ofrece un estudio detenido para el químico, él no es menor para el táctico. A éste poco importa su composición y de los métodos de preparación del nuevo explosivo; pero su atención es atraída esencialmente por la propiedad de la poca producción del humo. Con la ausencia de éste, viene a faltar uno de los medios más seguros de dirección durante el combate.

Las experiencias que se harán en las futuras guerras, demostrarán si la pólvora sin humo se encuentra en grado de dar las ventajas que de ella se esperan.

(1) Como los redactores de la «Rivista di artiglieria e genio», no estamos conformes con esta opinión, pues la ausencia del humo en las armas de tiro rápido, será siempre una gran ventaja que permitirá ver el *blanco* y aprovechar los disparos. — (N. de la Redacción).

CRÓNICA

Repatriación de los restos de guerreros de la Independencia—El jueves 9 de julio a las 5 p. m., zarpaba de la Dársena Sur el transporte «Villarino», conduciendo a su bordo las comisiones militar y popular encargadas de ir a Montevideo y devolver al seno de la patria los restos gloriosos del Teniente General Rodríguez, de los Generales de división Olazábal y Galván, y los del Coronel Quesada.

La comisión militar, compuesta del General de División D. Julio de Vedia, y de los de Brigada Molina y Cerri, representaba al Gobierno. La comisión popular presidida por el Sr. D. Antonio Pillado, representaba al pueblo. Iban, además, varios deudos de los guerreros.

Por disposición del Sr. Jefe del Estado Mayor de Marina, formaba la guardia de honor en el transporte un piquete de 25 hombres, con un oficial de mar, dos trompas y dos tambores, a las órdenes del Teniente de Fragata D. César A. Silveyra.

La llegada a las playas orientales fue todo un acontecimiento. Las comisiones argentinas fueron objeto de todo género de agasajos, no sólo por parte del gobierno de aquella nación amiga, sino que también del pueblo, el que con demostraciones que lo honran como pueblo culto, nos reiteró las pruebas de confraternidad que tantas veces nos ha dado.

La ceremonia para extraer las urnas funerarias del sitio donde descansaron olvidados por tantos años los despojos de los guerreros, fue por demás imponente. Allí las salvas de artillería, interrumpiendo los acordes de las marchas fúnebres, hacían recordar a los hijos del Plata que en aquel momento se tributaba un deber postumo a los que habiendo derramado generosos su sangre para darnos nombre, caían más tarde ocultos entre las tinieblas de la tiranía, aunque quedando grabados sus nombres

en el corazón de sus conciudadanos. Allí el pueblo compacto, inmenso, majestuoso, se descubría con respeto al paso del fúnebre cortejo, cortejo que para él simbolizaba algo más que la patria, pues que representaba a los autores de ella.

A pedido del Gobierno Oriental quedaron en el panteón que en aquella tierra se ha erigido a la memoria de sus proceres, las veneradas cenizas del general argentino que en vida se llamó Rondeau, y a quien hoy la Patria Uruguaya se enorgullece en llamarlo su creador; prueba evidente de la solidaridad de sentimientos que liga a dos pueblos hermanos, creados al calor de una misma idea, y para quienes las glorias como las amargas de uno lo son también del otro.

Los discursos pronunciados por el primer magistrado oriental y varios de sus ministros al despedir los restos queridos, estuvieron en armonía con lo grandioso del acto, revelando de paso que han sabido hacerse intérpretes de lo que deben las naciones a los fundadores de su existencia.

El almirante de la escuadra inglesa surta en el puerto de Montevideo, quiso también asociar su bandera a la fúnebre ceremonia, enviando a tierra al efecto 100 hombres de infantería de marina, los que con marcial porte y correcta disciplina rindieron los honores del caso, demostrando que Inglaterra, siempre amante de sus glorias, no reconoce al heroísmo patria.

Una Comisión Oriental, presidida por el Teniente General Tajés, fue hasta el «Villarino» custodiando los restos, de los que hizo entrega al Sr. General Vedia, quien con esa galantería que todos le reconocemos, agradeció en nombre del gobierno, del ejército, de quien es digno representante y del pueblo, argentino de quien es más digno ciudadano, las demostraciones que había recibido de aquella tierra, en la que, como dijo, él también militó en la época aciaga de la tiranía. Estas palabras fueron acogidas con un estruendoso viva al pueblo, al ejército y a la armada argentina, viva que fue retribuido para el pueblo, ejército y armada oriental.

Después de esta escena tan sincera como entusiasta, el redoble de tambores y toques de corneta del piquete de marina, anunciaban que entraban a bordo las veneradas reliquias, las cuales se colocaron en la capilla ardiente preparada al efecto, y que la generosidad y patriotismo de las damas orientales había tapizado de antemano con aromáticas flores.

El «Villarino», levando anclas en seguida, con sus vergas embicadas y haciendo disparos cada cuarto de hora hasta perder de vista la tierra, regresó a la Patria con su preciosa carga, y con el convencimiento que sus tripulantes llevaban de que el deber de ciudadanos estaba cumplido, y cumplida también la justicia postuma.

La capitana de nuestra escuadra con su banda de música que entonaba marchas fúnebres y haciendo disparos de artillería, abatió su bandera junto con los demás buques en señal de duelo, al pasar el transporte por su costado. Y los que emocionados presenciábamos esa escena, pensábamos que los ilustres varones por cuya memoria se tributaban aquellos honores, tal vez en su última visión de la vida vieron el pabellón de su patria libre ya de la sangre con que lo manchó un tirano, cobijar a su sombra sus despojos, y con ellos la voluntad nacional.

El pueblo argentino, amante de presenciar espectáculos que retemplan sus fibras patrióticas, recibió los restos de los guerreros y formó el cortejo hasta la última morada. Estadistas, tribunos y militares hicieron su apología.

Y allí descansan, en la tumba de Rivadavia, el hombre de la idea, y de Lavalle, el hombre de la espada. ¡Extraña coincidencia, por cierto, y que en vida no profetizarían! Persiguen un mismo ideal, lo realizan a costa de cruentos sacrificios, reciben en recompensa el destierro y la persecución, y ya muertos la posteridad los cobija bajo un mismo techo.

La República ha cumplido, pues, con su deber; la recompensa justa está dada, lo cual, por otra parte, es explicable tratándose de naciones que hacen de su historia un culto.

Un nuevo ingeniero naval argentino—Está entre nosotros, después de algunos años de ausencia, el distinguido oficial de nuestra armada, Alférez de Navio D. Lorenzo Saborido, quien a su egreso del Colegio Naval se propuso ampliar sus conocimientos emprendiendo los estudios de ingeniero naval; ingresó al efecto en la notable escuela que de esta rama de la ciencia existe en Génova.

Las notas sobresalientes obtenidas en todos los exámenes, y los informes que de su aplicación han pasado anualmente sus profesores a nuestro representante diplomático en Roma, Dr. Del Viso, dicen bien claro que Saborido ha sabido aprovechar su tiempo, abrigando de paso la satisfacción de haber dejado en las aulas una reputación bien sentada, que honra a su patria y al uniforme que viste.

Forma parte de la pléyade que como Durand, Carmona y Sundblad, se han dedicado a este género de estudios y cuyos servicios serán tan útiles al país, sobre todo cuando tengamos en el mismo elementos propios de construcción.

Saborido ha sido destinado a los talleres de marina, de los que es director el Ingeniero Teniente de Fragata D. Aníbal Carmona, para que preste allí sus servicios, recibiendo la remuneración de 300 \$ mensuales.

Damos nuestras felicitaciones al inteligente y distinguido oficial.

El Alférez de fragata Ramón Casas—Le ha sido concedida con fecha 18 de Julio, la baja y absoluta separación del servicio a este aprovechado oficial de nuestra armada.

Dadas las bellas cualidades que le adornan, y que hacían de él toda una promesa para la marina, es de lamentar que haya dado este paso, máxime cuando el Consejo de Guerra nombrado para entender en su causa, y la notable defensa que en la misma hizo el Teniente de Fragata D. Jorge Victorica, demuestran hasta la evidencia que su conducta ajustada a equidad ha merecido la aprobación unánime.

Nuevo Presidente de la Comisión de faros—Por tener que ausentarse a Europa el Capitán de Navio D. Valentín Feilberg, presidente interino de la Comisión de Faros, ha renunciado a este puesto dicho jefe, entrando a reemplazarlo el Teniente de Navio D. Luis Maurette.

La ilustración y laboriosidad de Maurette, importan una garantía para la buena marcha de la Comisión y una prueba de feliz elección por parte de la Superioridad.

Para el puesto de vocal que deja vacante por ocupar la presidencia, se ha nombrado al Teniente de Fragata D. Rafael García Mansilla,

Faro de Punta Mogotes—Después del informe elevado al Sr. Ministro de Marina, suscrito por el Presidente de la Comisión de Faros, Capitán de Navio Feilberg, y su secretario el Teniente de Fragata Silveyra, la Superioridad ha dispuesto fijar el día 15 de agosto para librar al servicio público el faro de Punta Mogotes.

Consideraciones sobre los buques submarinos — Tomamos de la revista francesa *Les Tablettes des deux Ghareutes*, las siguientes consideraciones sobre los submarinos, que por su oportunidad transcribimos.

Habla el articulista francés:

« Es fuera de duda que la mayor dificultad a vencer y
« que parecerá siempre inabordable, en la cuestión de hacer
« práctico el uso de los submarinos, es la visión. El buque
« submarino es ciego. El mejor medio, a nuestro juicio,
« de resolver pronto el problema, sería sacrificando una de
« sus principales cualidades: la de la invisibilidad por la
« visibilidad.

« Se sabe, que lo que hace visible a una torpedera al
« enemigo, no es precisamente su casco sino mil otros
« detalles, como por ejemplo el penacho de humo y al-
« gunas veces las llamaradas que salen de la chimenea,
« o cuando va a toda fuerza, la estela que se levanta
« en torno de ella. Otros indicios para conocer la apro-
« ximación de una torpedera en una noche calma son:
« el rumor de los ventiladores, el de las máquinas lanzadas
« a toda fuerza y el remolineo del agua agitada por la
« hélice.

« Ahora, imaginémosnos un buque submarino como el
« *Gymnote*, movido por electricidad y en consecuencia sin
« humo, cuyo casco sea surmontado por una pequeña torre,
« provista de vidrios lenticulares, y de dimensiones ape-
« nas suficientes para que el comandante del buque pueda
« de ella observar el horizonte. Se supone el buque man-
« teniendo todo el casco sumergido de modo que sólo la
« torre sobresalga de flor de agua.

« Es indudable que mientras el comandante no encuen-
« tra dificultad alguna en dirigir su buque desde que sus
« funciones son poco más ó menos iguales a las de un
« Comandante de torpedera, agrega la ventaja de consi-
« derar la embarcación como absolutamente invisible por
« dos razones: 1ª, porque no tendrá penacho de humo ni
« llama y su pequeña cúpula a flor de agua sólo pre-
« sentará un pequeñísimo punto, imposible de distinguir
« aún a corta distancia; y 2ª porque esta pequeña cúpula
« no podrá jamás levantar tanta espuma como para lla-
« mar la atención de los buques atacados.

« Aún en pleno día, un punto tan pequeño en el mar,
« animado de considerable velocidad, presentará al ene-
« migo un blanco bien difícil de tocar.

« En consecuencia, para que el submarino pueda figurar
« en el campo de la práctica, es necesario que responda
« a las siguientes condiciones: que sea de las más peque-
« ñas dimensiones posibles, que tenga potentísimos acu-
« muladores de electricidad, a fin de obtener gran velocidad;
« que se sumerja de modo que solo quede la torre a flor

« de agua; y además, que esté munido de aparatos para « lanzar torpedos Whitehead.

« Un buque así construido, submarino a medias, si se « quiere, podrá sustituir con gran ventaja a las torpede- « ras en un ataque, pues es indudable que sus reducidas « dimensiones ofrecerán bien poca probabilidad a un « acorazado enemigo para destruirlo. »

Interesantes observaciones—La revista inglesa *Shipping World*, refiere las siguientes observaciones hechas por la expedición hidrográfica enviada últimamente al Mediterráneo por la Academia de Ciencias.

Se escandallaron 72 puntos. Se encontró la mayor profundidad entre Malta y Cerigo, es decir, 3700 metros. La profundidad es mayor hacia la costa de Italia que hacia la de Grecia.

Sobre la costa de África, la luz penetra en el agua a una profundidad considerable. Un disco metálico puede percibirse fácilmente en la hora próxima al mediodía, a 43 metros bajo la superficie del mar.

Se preparó químicamente un lastre y se fondeó en un punto situado a 200 millas marinas al N. de Ben-Chazi, y recibió una ligera impresión de la luz a 500 metros de profundidad.

El agua es salada uniformemente desde la superficie al fondo, y contiene la misma cantidad de amoníaco.

La región profunda del Mediterráneo oriental es pobre de vida animal. A la profundidad de 3.060 metros no se encontró rastro alguno de seres animados, y a 2.000 metros se encontraron pequeños organismos en forma de hojas, que se suponen de la misma especie de los encontrados a la misma profundidad en el océano Atlántico por la expedición Plaukson.

Un buque de guerra mejicano—La «Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée», acaba de construir por cuenta del Gobierno mejicano un crucero-escuela llamado *Zaragoza*.

He aquí sus datos principales:

Eslora 65 m., manga 10 m., puntal 5,50 m., calado 4.30 m., desplazamiento 1200 toneladas, fuerza de máquina 1300 caballos, velocidad 13 nudos.

La artillería se compone: de 2 cañones de 57 milímetros de tiro rápido y dos cañones revólver de 37 milímetros.

La tripulación se compondrá de 230 hombres, comprendido el personal de la Escuela.

La «Zaragoza» tendrá tres mástiles y está destinada para uso de la Escuela Naval Mejicana.

Nueva-York convertida en plaza fuerte—El Gobierno de la Confederación Norte-Americana, ha resuelto convertir la ciudad de New-York en plaza fuerte marítima.

Para llenar este objeto, se ha nombrado una comisión de ingenieros, la cual debe proceder al proyecto tendente a establecer un sistema de fortificaciones lijas.

Entre tanto, se ha propuesto la construcción en la mar, a 12 ó 15 millas de New-York, de tres fuertes acorazados sobre islotes artificiales, cuyos fuertes deberán estar armados con cañones de grueso calibre, situados de modo que pueden dominar con sus fuegos cruzados todo el pasaje obligado de los buques.

Estos fuertes servirán, además, de punto de apoyo a los guarda-costas y a las torpederas que se destinaren para la defensa.

Terrible accidente en un buque inglés—Tomamos de «Le Temps», el siguiente relato hecho por este periódico sobre la explosión de un cañón a bordo de un crucero inglés. Helo aquí :

« El Secretario del Almirantazgo Inglés ha comunicado a la prensa francesa un telegrama del Contralmirante, comandante en jefe de la División Naval de Australia, anunciando que uno de los cañones retrocarga de 15 centímetros del crucero «Cornelia», ha reventado.

« El teniente de navío Hillyar, el teniente de infantería de marina George Gordon y tres hombres de los que servían la pieza fueron muertos en el acto; un cuarto individuo murió un poco después; siete individuos fueron gravemente heridos, y sólo uno muy ligeramente.

« La explosión tuvo lugar en las siguientes circunstancias:

« El «Cornelia», hacía rumbo de Fidji hacia Nonmea, después de concluir con los ejercicios de tiro.

« Todas las piezas habían cesado de hacer fuego, y sólo quedaba por disparar el séptimo y último tiro de la tercera pieza de babor que estaba ya en puntería cargada con un obús ordinario. Se dio la orden de hacer fuego y fue entonces que la explosión se produjo en una forma terrible, sacudiendo el buque de un extremo al otro y matando e hiriendo a todos los individuos que estaban cerca del cañón como acabamos de decir.

« Los pedazos volaron en todas direcciones, los unos pro-

« yectados hacia el mar a algunos cientos de metros del
« costado, otros rompían todo lo que encontraban a su paso,
« otros se reducían a átomos, llegando a ocurrir que hasta
« el puente de mando se levantó.

« El «Cornelia» es un crucero de 2.380 toneladas y 2.420
« caballos, botado al agua en Portsmouth en 1881. Está
« en campaña desde 1887.

« Un poco antes de su partida de Inglaterra, un cañón
« del mismo tipo del que acaba de hacer explosión, reventó
« en el crucero el «Active». Se levantó una información;
« se modificó el mecanismo del tipo, y después de un
« cierto tiempo, el «Cornelia» recibió su artillería y salió
« a la mar.

« El almirante de la estación en Australia, dice que no
« sabe a qué atribuir este grave accidente.»

Experimentos de fondeadura de torpedos en Toulon —

Tuvo lugar en Toulon un importante experimento sobre fondeadura de torpedos. Tratábase de saber en cuanto tiempo una línea de torpedos podría servir, tratándose de un ataque repentino.

Durante los ejercicios, en los cuales tomaron parte el personal de la defensa sub-acquea, y los alumnos del buque-escuela «Algesiras», se fondearon seis torpedos prontos para explotar en menos de tres horas.

Siendo cinco las líneas de torpedos comprendidas en medio de la defensa de la rada, se puede presumir que sería suficiente un sólo día para fondear todos los torpedos que deben contribuir a asegurar la defensa sub-acquea de Toulon. (*Journal des Debats*).

Proyecto de expedición al Polo Norte —

El capitán Sunman, que desde hace años combate todo proyecto tendente a buscar el polo Norte con buques a vela de gran porte ó con vapores, se complace hoy en ver arraigarse la teoría contraria; es decir, sustituir los buques de porte por embarcaciones menores.

He aquí cómo desarrolla su plan el navegante:

« Mi idea, dice él, sería de emprender la expedición con
« botes... Pero para semejante empresa, no escogería por
« cierto marineros ordinarios, antes bien a hombres endure-
« cidos en la práctica adquirida entre los hielos, hombres
« que hayan pasado la mayor parte de su vida entre este
« elemento, contraidos a su profesión. Individuos dotados
« de estas condiciones serían preferibles en mucho a los
« Esquimales, no sólo porque se darían cuenta del objeto

« de su misión sino que también porque en el servicio no
« perderían el coraje.

« Por lo que pueda conocer de los hombres y las cosas,
« escogería para mi servicio un número suficiente de indivi-
« duos, que llenaran las condiciones de los que más arriba
« he mencionado, los enviaría a San Petersburgo, y de esta
« ciudad por tierra hasta el establecimiento ruso de Ob-
« dorsk. Allí, construiría y equiparía el número necesario
« de barcas y de trineos destinados para el viaje.

« Se comprende que estas embarcaciones, por lo excepcio-
« nal de su servicio, deben ser de una construcción especial:
« hechas de abeto, a fin de hacerlas más livianas y maneja-
« bles; protegidas con revestimientos y quillas de metal,
« munidas de cadenas para poderlas llevar a remolque
« cuando las circunstancias lo exigieren, y de todos los
« aparejos necesarios. De esta manera las tripulaciones y
« sus provisiones se trasportarían con toda seguridad al
« través del mar libre; y cuando los hielos hicieran im-
« practicable la navegación a vela, se remolcarían las em-
« barcaciones sobre éstos sirviéndose además de las velas.

« Con mis barcas bien construidas y convenientemente
« equipadas, me lanzaría por el río Obi de Obdorsk hacia
« el mar y navegaría en demanda del Cabo Norte de la
« Siberia, teniendo cuidado de alejarme todo lo posible de
« la costa.

« Los grandes ríos Obi y Sienissei como todos sus afluen-
« tes que desembocan en el Océano Ártico, repelen los hielos
« a una cierta distancia, en virtud de la fuerza misma de
« sus aguas que tienden a alejarse hacia el Océano. Gracias
« a esta circunstancia favorable, el pasaje hasta el Cabo
« Norte de la Siberia se hace muy fácil, teniendo, además,
« la ventaja de tener la corriente favorable.

« Recalado el Cabo Norte en tales condiciones, se podrá
« llegar a latitudes más altas de las tocadas por la *Jeannette*,
« cuando esta nave naufragó, y sin haber arriesgado ni mis
« embarcaciones ni mis tripulantes.

« Después de hacer provisión de leña, todo estará listo
« para llenar el objeto principal del viaje en el punto mismo
« en que otros han renunciado a la empresa, en razón a
« que han seguido una falsa vía, luchando contra las co-
« rrientes, los icebergs, etc., etc., durante su pasaje por el estre-
« cho de Davis ó de Behring para encontrar una salida en el
« Océano Ártico, viéndose paralizados, por así decir, antes
« de buscar el punto en que debe comenzar efectivamente
« la expedición.

« Mis barcas munidas con velas de fortuna, serán aptas

« para afrontar cualquier tiempo; llevarán provisiones para
« nueve meses, estivadas con el menor volumen posible,
« herméticamente cerradas entre envolturas impermeables
« de cuero de carnero y sacos de cuero. Todo será ligero,
« bien asegurado y dispuesto de modo a poderse transportar
« en caso de accidentes imprevistos.

« Cuando las embarcaciones sean remolcadas sobre los
« hielos, las velas se emplearán a guisa de reparo, exten-
« diéndolas.

« Si los hielos llegaran a ser muy cerrados para poder-
« los atravesar, llegará entonces la ocasión de constatar
« la superioridad de las barcas sobre los buques de gran
« porte, pues que en tal caso se marcharía a vela, ó se
« remolcarían las barcas sobre el hielo, siempre que no
« existiera peligro para los hombres y las embarcaciones.

« ¿ Y si acaeciera el encontrar la tierra, como según mi
« entender debe suceder antes de llegar al Polo? Pues
« bien; entonces las circunstancias deben inspirar al na-
« vegante, por cuanto ninguna regla se podría trazar con
« anterioridad.

« Después de haber dejado el Cabo, toda esperanza de
« éxito dependerá grandemente de la habilidad y juicio
« del que mande. » (Cosmos.)

El autor de este proyecto, cree que con circunstancias favorables, la expedición se podía preparar en el espacio de un año.

La pólvora sin humo en Rusia—El nuevo polvorín en Ochta, cerca de San Petersburgo, ha comenzado a funcionar. El día de las pruebas se trabajó desde las 12 m. hasta la 6 p. m., y a pesar de varias interrupciones se fabricaron 8 pouds (181 klg.) de pólvora.

Esta fabricación de pólvora, sin humo, no tomará, sin embargo, todo su desarrollo sino cuando esté concluida la nueva fábrica de piroxilina en Ochta. Por cálculos hechos se deduce que hoy se pueden fabricar diariamente 80 pouds de pólvora sin humo, y 120 pouds trabajando de noche; pero en este último caso, la fabricación del día será de 50 pouds.

La fábrica de piroxilina estará concluida dentro de algunos meses.—(*Revue du Cercle Militaire.*)

Modificaciones introducidas en el acorazado inglés «Thunderer»—Este buque al recibir nuevas máquinas, nuevas calderas, nuevos cañones y aumento de corazas, ha sido elevado su centro de gravedad de tal suerte, que

el «Controller» de la costa inglesa quería desde luego colocarle 400 toneladas de lastre en su doble fondo, pero se limitó a disponer la colocación de 300 cementadas y fijas. Cuatro días antes de ser armado se realizaron las pruebas de inclinación para calcular su estabilidad, y su resultado ha sido el aumento de 150 toneladas de lastre de hierro cementadas, a las 300 que se le habían colocado. Esto hace 450 toneladas sin contar el aprovisionamiento de agua para las calderas que llenan dos compartimientos del doble fondo.

Es verdaderamente sensible, dice el *Broad Arrow* del 28 de marzo del corriente año, el ver agregar un peso muerto tan considerable a un buque que ha querido dotársele de cañones más livianos y de un aparato motor también de menos peso. Habiéndose mejorado las condiciones de estabilidad, se ha sacrificado en parte la protección del aparato motor que poseía el antiguo «Thunderer».

(*Revue Maritime et Coloniale*.)

Maniobra de la escuadra austro-húngara en 1891 —

La *Reichswehr* del 28 de marzo hace saber que las maniobras navales de este año tendrán, bajo todo punto de vista, una importancia mucho mayor que las de los años precedentes. En efecto, casi todos los buques de la marina militar efectivamente disponibles en tiempo de guerra, tomarán parte en ellas y las operaciones serán dirigidas de manera que se aproximen lo más posible a las condiciones de una guerra marítima.

Los buques que se trata de armar, en vista de estas maniobras, son los siguientes:

Los acorazados de escuadra con torres «Erzherzog Rudolf», y «Erzherzogin Stephanie»; el crucero-torpedero de espolón «Kaiser Frantz Joseph I»; un acorazado del tipo «Kaiser Max» (modelo antiguo); los cruceros-torpederos «Léopard», «Tiger» y «Lussin»; los contra-torpederos «Komet», «Planet» y «Trabant»; 6 torpederos de 1ª clase y 12 de 2ª; el buque-depósito de material de torpedos «Elizabeth» y además, un cierto número de trasportes de pequeño modelo.

Las maniobras finales, que tendrán lugar en presencia del Emperador, serán a doble acción. El tema general será el siguiente: la flota enemiga (comandante: contraalmirante «Hinke») ataca el fondeadero organizado por la escuadra de defensa de las costas (comandante: contraalmirante «von Rohrscheidt») en «Valsaldone», cerca de

Spalato y hace una tentativa de desembarco en la costa, en la vecindad de este punto. La defensa fija del fondeadero será asegurada, como en el caso de una guerra real, por el empleo de todos los procedimientos modernos y principalmente por torpedos fondeados.

La «Reichswehr» hace notar, a propósito de este tema, que la hipótesis del desembarco de un cuerpo enemigo en la región de Spalato, poco poblada y sin recursos, no es muy realizable, mientras que la costa de Istria presentaría, al contrario, a un verdadero adversario, objetivos mucho más importantes.—(*Revue Militaire de L'Etranger*.)

Los cañones submarinos Ericson y Torelli—La compañía que se ha formado para continuar la obra empezada por Ericson para la defensa de costas con los cañones submarinos, hace restaurar el antiguo *Destroyer*, con el objeto de seguir las experiencias con un nuevo cañón actualmente en construcción en Bethlehem. Será un cañón de 16", teniendo 35' de largo, y los proyectiles que lanzará tendrán 25'. Cada proyectil contendrá de 300 a 400 libras de nitro-glicerina; la carga de lanzamiento será sólo de 25 libras de pólvora. Se cuenta con un alcance de 750 a 1.000 pies. El cañón submarino no tendrá sino 10' de su prolongación fuera del buque; pero el proyectil pasará de 8' la boca del cañón, antes del tiro.

Todos estos detalles están dados en el *Army and Navy Register* del 28 de febrero último, por el vicepresidente de la compañía que quiere continuar estos ensayos y promete comenzarlos en julio próximo. Esta compañía dispone de un capital de 250.000 dollars y el Congreso ha votado un crédito para los gastos de la experiencia. El servicio de artillería hace construir una red de acero muy fuerte que será el primer blanco contra el cual tirará el cañón.

El *Destroyer* no se elevará más de un pie sobre el agua y será suficientemente acorazado para no poder ser dañado por la artillería del buque, hacia el cual se dirigirá. Si los ensayos dan buen resultado, se construirán otros buques más rápidos.

La *Rivista di Artiglieria e Genio* de febrero último, refiere, según muchos otros diarios, que se ha experimentado con éxito en el lago de Como, un cañón submarino inventado por un M. Torelli. El cañón había sido inmerso en el lago a una profundidad de 100 metros y a pesar de la enorme presión del agua, la carga ha sido bastante po-

tente para demoler completamente una barca, que era precisamente el efecto que el inventor quería producir con su arma submarina.

Como consecuencia de los buenos resultados de esta experiencia, M. Torelli habría recibido el encargo de un cañón del mismo género, pero de mayor dimensión.

(*Revue Maritime et Coloniale.*)

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN JULIO

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Científica Argentina—Junio y Julio de 1891.

Boletín Mensual de Estadística Municipal—Mes de Junio de 1891.

Boletín del Departamento Nacional de Agricultura—15 y 30 do Junio do 1891.

Boletín Mensual del Ministerio de Relaciones Exteriores —Junio de 1891.

Enciclopedia Militar—Mayo y Junio de 1891.

Revista Científica Militar—Enero, Febrero y Marzo de 1891.

Anales de la Sociedad Rural Argentina—Nº 6 y 30 de Junio de 1891.

BRASIL

Revista Marítima Brasileira — Enero y Febrero de 1891.

Il Brazile—Mayo de 1891.

ESPAÑA

Estudios Militares—5 y 20 de Junio de 1891.

Unión Ibero-Americana— 1º do Junio y 1º de Julio de 1891.

Boletín oficial del cuerpo de infantería de marina — 30 de Mayo, 15 y 30 de Junio de 1891.

Memorial de Artillería — Mayo y Junio do 1891.

Revista General de Marina—Junio de 1891.

Boletín de Administración Militar - Julio de 1891.

Revista de la Asociación de Navieros—Abril y Mayo de 1891.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record — Nos 22, 23 y 24, 28 de Mayo y Junio 4 y 11 de 1891.

FRANCIA

Revue Maritime et Coloniale — Junio de 1891.

Bulletin de la Société de Géographie—1^{er} trimestre de 1891.

Revue Militaire de l'Etranger—Mayo y Junio do 1891.

Société de Géographie—(Sesiones) No 13.

Revue du Cercle Militaire — Nos 23, 24, 25 y 26 de 7, 14, 21 y 28 de Junio y 5 de Julio de 1891.

Electricité—Nº 23, 24, 25, 26 y 27 de 6, 13, 20 y 27 de Junio y 4 de Julio de 1891.

La Marine Française—Nº 140, 141, 142 y 143 de 7, 14, 21 y 28 de Junio de 1891.

Journal de la Marine Le Yacht — Nº 690, 691, 692, 693, 694, 695 y 696 del 30 de Mayo, 6, 13, 20 y 27 de Junio y 4 y 11 Julio de 1891.

L'Echo des Mines et de la Métallurgie—Nº 21, 22, 23, 24, 25 y 26 del

25 y 31 de Mayo, 7, 14, 21 y 28 de Junio de 1891.

Engineering—Nº 1327, 28, 29, 30 y 31 de 3, 12, 19 y 26 de Junio y 3 de Julio de 1891.

INGLATERRA

United Service Gazette—Nº 3047, 48, 49, 50, 51, 52 y 3053.

MÉJICO

Boletín del Observatorio Astronómico Nacional de Tacubaya—Núm. 4.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Julio

De Buenos Aires.—«El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar», «Bollentino Mensile della Camera Italiana», «La Unión Industrial Argentina.

De Costa Rica. — «La Gaceta».

De España. — «La Correspondencia Militar».

De Portugal. — «O Exercito Portuguez».

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1891—1892

Extracto de las sesiones celebradas en julio de 1891

2ª asamblea general extraordinaria del 3 de julio de 1891

PRESENTES

Sr. *Presidente*, Aguerribery
» *Vicepresidente* 1º, Martín
» *Prosecretario*, Quintana
» *Protesorero*, Bista

VOCALÉS

S. J. Albarracín
Jasidaski
Moneta
E. O'Connor
J. Aguirre
Infanzón
V. Montes
S. Valiente
Wells
Dousset
Rivera
C. Silveyra

Sesión abierta a las 8 hs. 15 mts. p. m.

ORDEN DEL DÍA :

- I— Acta de la asamblea anterior.
- II— Elección de Secretario

Aprobóse el acta.

Procedióse a elegir Secretario, y resulta electo el señor Teniente de fragata D. César A. Silveyra por 9 votos contra 3 y 1 que respectivamente han obtenido los Sres. Montes y Wells.

Realizado el objeto para el que fue convocada la asamblea y siendo las 8 hs. 30 mts. p. m., el señor Presidente levantó la sesión para celebrar acto seguido sesión ordinaria.

5ª sesión ordinaria del 3 de julio de 1891

- PRESENTES Declaróse abierta la sesión a las
8 hs. 35 mts.
- Sr. *Presidente*, Aguerribery
» *Vicepresidente 1º*, Martín
» *Prosecretario*, Quintana
» *Protesorero*, Bista
- ORDEN DEL DÍA :
- VOCALES I—Acta de la sesión anterior.
II—Candidato para socio activo.
III—Asuntos varios.
- S. J. Albarracin
Jasidaski
Moneta
E. O'Connor
J. Aguirre
Infanzón
V. Montes
S. Valiente
- Aprobóse el acta de la sesión anterior.
- SOCIOS Aceptóse para socio militar activo de este Centro, al señor Comisario Contador del transporte «Azopardo», D. Mariano A. Gamboa.
- Wells
Doisset
Riviera
C. Silveyra
- Léese una tarjeta del Tesorero señor Barcena, participando no poder asistir a esta sesión.
- Léese una nota del mismo señor Tesorero en la que expone; que existiendo una resolución de la C. D. por la cual se dispuso que los fondos que obran en su poder, fueran depositados en el Banco Nacional, dejó de hacerlo así por no inspirarle gran confianza este Establecimiento, y pide por lo tanto, a la C. D., disponga la colocación de dichos fondos en un Banco suficientemente garantido, en cuyo caso considera el de Londres y Río de la Plata.
- A moción del Sr. Infanzón, se reconsidera la resolución de la Comisión Directiva a que alude el Tesorero.
- Después de una proposición del Sr. S. J. Albarracin que no fue aprobada, se resuelve, de conformidad con la moción del Sr. Juan A. Martín, autorizar al Tesorero para que deposite los fondos en el Banco que considere más garantido, debiendo oportunamente dar cuenta a la Comisión Directiva del uso que hiciere de esta autorización.
- El Sr. Presidente da cuenta del cálculo de los gastos que el Contra maestre Rodenas considera necesarios para el arreglo del modelo del crucero «Patagonia» que existe en este Centro; y a moción del Sr. Montes es aprobado, disponiéndose que los indicados fondos se pongan a disposición de un oficial para el indicado objeto.
- Nómbrase una Comisión para que informe acerca de las condiciones que reúna una casa que habría de ocupar el Centro, situada en la calle de Talcahuano.
- Apruébase el balance de Tesorería de Junio último.
- Levantóse la sesión a las 9^h 35^m p. m.

6ª Sesión ordinaria del 10 de Julio de 1891

PRESENTES

Sr. *Presidente*, Aguerriberry
 » *Tesorero*, Bárcena
 » *Protesorero*, Bista

A las 8^h 20^m p. m. declaróse abierta la sesión.

ORDEN DEL DÍA:

VOCALÉS

O'Connor
 Albarracín
 Del Viso
 Infanzón

I—Acta de la sesión anterior.
 II—Renuncia de socios activos.
 III—Asuntos varios.
 Aprobóse el acta de la sesión anterior.

SOCIOS

J. Victorica

Aceptóse la renuncia de socio activo de este Centro, presentada por el Sr. D. Francisco Gazzolo.

Respecto a la renuncia que de miembro activo de esta Asociación presentó también el Sr. Costa Argibel, se resuelve no aceptarla a moción del Sr. Bista, y que se le pase una nota pidiéndole funde la indicada renuncia.

Como resolución de un memorándum que dirige la empresa del gas, en el que amenaza con cortar el servicio si inmediatamente no se procede al pago de Lina suma que supone se le debe por el consumo atrasado, se dispone, de conformidad con la moción del Sr. Infanzón, se dé cuenta a la Policía, para que evite el abuso que intenta llevar a cabo la indicada compañía.

Se suspende hasta mejor oportunidad la compra del tomo XVII de la Geografía Universal de Reclús que ofrece el Sr. Jacobsen.

Resuélvese por moción del Sr. O'Connor, pasar una circular a todos los señores socios, para que indiquen las deficiencias que hubiesen notado en el Reglamento orgánico, a fin de que de ellas tenga conocimiento la Comisión que habrá de nombrarse al efecto.

Apruébase una moción del Sr. Infanzón para que se suspenda el tomar casa para el Centro hasta nueva resolución.

A propuesta del Tesorero, se procede a aplicar el artículo 19 ítem b del Reglamento vigente, a los Sres. D. Luis V. Varela, hijo, y D. Alejandro Pereira, como socios morosos en el pago de sus cuotas.

Levantóse la sesión a las 9^h 25^m p. m.

7ª sesión ordinaria del 17 de Julio 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
» *Vicepresidente* 1º, Martín
» *Secretario*, Silveyra
» *Prosecretario*, Quintana
» *Tesorero*, Bárcena
» *Protesorero*, Bista

VOCALES

O'Connor
Montes
Infanzón
S. J. Albarracin
Del Viso
Jasisclaki

Sesión abierta a las 8 hs. p. m.

ORDEN DEL DÍA:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Renuncia de un socio activo.

III—Asuntos varios.

Acta de la sesión anterior, aprobada.

Acéptase la renuncia que de socio militar activo presenta el Mayor del

Regimiento 3º de Artillería, D. Pedro

Echevarría.

Se resuelve dar las gracias al Sr. Alejandro Rosa como autor de la «Colección de Leyes, Decretos y otros documentos sobre condecoraciones militares», por el envío que hace de 25 ejemplares de dicha obra, con destino a ser repartidos entre los señores socios de este Centro.

Se lee una nota del extesorero D. Gustavo Rodríguez Lima, impugnando ciertos cargos referentes a Tesorería que conceptúa apasionados é injustos, contenidos en la Memoria del anterior período administrativo.

Puesto en discusión el asunto, el Sr. Tesorero Barcena refuta los conceptos a que se contrae el Sr. Rodríguez Lima, presentando al efecto datos y comprobantes que justifican sus aserciones.

Después de tornar parte en esta discusión los señores Montes, Bista, Barcena, S. J. Albarracin, Quintana e Infanzón, y a moción del Sr. Bista, se nombra una comisión compuesta de los Sres Saenz Valiente, Montes y Barcena, para que revise las cuentas, y estudie el contenido de la nota del extesorero Sr. Rodríguez Lima.

Levantóse la sesión a las 10 p. m.

Octava sesión ordinaria del 24 de julio de 1891

PRESENTES

Sr. Vicepresidente 1º, Martín
» Secretario, Silveyra
» Tesorero, Bárcena
» Protesorero, Bista

VOCALES

S. Albarracin
Infanzón
Montes
Jasidaski
Del Viso
Stegmann
J. I. Aguirre

SOCIOS

Irizar
Pereira
Rodríguez Lima

Declaróse abierta la sesión a las

8 p. m.

ORDEN DEL DÍA:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Lectura del informe suscrito por la Comisión *ad-hoc* nombrada por el señor Presidente para estudiar el contenido de la nota que en la anterior sesión envió el Sr. Rodríguez Lima.

Aprobóse el acta de la anterior.

Dase lectura del informe suscrito por los Sres. Montes y Saenz Valiente, y encontrándose puntos oscuros y de difícil interpretación, el Sr. Montes se ofrece a leer de nuevo el informe y dar las explicaciones del caso. Así se hace, declarando que si no aparece más nutrido de las aclaraciones que se piden, se debe a que interrogado el Sr. Rodríguez Lima acerca de las bases para la investigación de los hechos, contestó con razones que, si bien eran atendibles, no disculpaban su conducta, ni tampoco arrojaban luz sobre la misma; que por otra parte eran tan triviales aquellas razones, que no debían ni podían figurar en el informe presentado.

Promuévese una larga discusión en la que tomaron parte los Sres. Aguirre, Bárcena, Rodríguez Lima, Albarracin, Infanzón, Bista y otros; y por último, el Sr. Montes hace moción para que se cierre el debate, moción que resultó afirmativa.

Pónese a votación si se aceptaba ó no el despacho de la Comisión, y resulta afirmativa, Pídesse rectificación y resulta también afirmativa.

Por moción del Sr. Albarracin (S. J.), se resuelve que se pase al Sr. Rodríguez Lima una copia del informe de la Comisión nombrada para estudiar su nota, Puesta a votación, resultó afirmativa.

El Sr. Juan I. Peffabet, en nota que a nombre de la Escuela Naval dirige, propone el cambio de algunas entregas que en dicha Escuela existen duplicadas, por otras de que en la misma se carece. Se resuelve diferir la resolución que proceda hasta que el Intendente informe sobre el particular.

El Sr. Albarracin (S. J.), hace presente que existe con-

tradición entre la circular pasada a los socios para que signifiquen las deficiencias que hayan notado en el Reglamento, y el espíritu del artículo 121 del mismo.

El Sr. Montes, como miembro de la dirección del Boletín, pide autorización para el gasto de un cliché. Concedida.

El Sr. Aguirre pregunta, si se encontró local para el Centro.

El Sr. Infanzón contesta que la Comisión encargada de buscar dicho local, y de la cual formó parte, caducó de hecho, puesto que se resolvió aplazar el objeto para que había sido nombrada aquélla.

El Sr. Tesorero Barcena, manifiesta que por resolución de la Comisión Directiva, depositó los fondos de la Asociación en un Banco garantido, esto es, en el de Londres; mas como este banco parece que actualmente inspira algunos temores, pregunta si puede retirar los indicados fondos.

Resuélvese, por moción del Sr. S. J. Albarracin, que el Tesorero deposite el dinero donde crea más conveniente.

Los señores Tesorero e Infanzón hacen presente la necesidad que existe de que se tome un mandadero.

El Sr. Bista hace moción para impugnar esta idea, y puesta a votación resulta afirmativa.

El Sr. Aguirre hace notar la ausencia que se observa de revistas en la mesa de la Biblioteca, cuando el Reglamento Orgánico prohíbe se haga uso de ellas fuera del local de la Asociación.

Levantóse la sesión a las 10^h 5^m p. m.

Novena sesión ordinaria del 31 de julio de 1891

PRESENTES

Sr. *Presidente*, Aguerribery
» *Secretario*, Silveyra
» *Tesorero*, Barcena

VOCALES

O'Connor
Jasidaski
Saenz Valiente
Del Viso
Stegmann
Infanzón
S. J. Albarracin
J. Aguirre

SOCIOS

Demartini

Abrióse la sesión a las 8^h p. m.

ORDEN DEL DÍA:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Nota del Intendente del Centro dando cuenta de que no hay dificultad en que se conceda el canje de boletines propuesto por el Sr. Peffabet, a nombre de la Escuela Naval, en nota leída en la sesión anterior.

III—Nota del señor Spiro Vasiliadis proponiendo un cambio de local para el Centro, y la instalación en él de un restaurant, confitería, etc., mediante

ciertas condiciones.

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada.

Léese una nota del Sr. Spiro Vasiliadis, en que hace varias proposiciones al Centro Naval.

El Sr. Infanzón hace moción para que se nombre una Comisión que estudie el proyecto con el proponente, fijando las bases del mismo.

El Sr. Saenz Valiente invita al Sr. Infanzón a que amplíe su moción sobre lo siguiente: Que la Comisión nombrada goce de poderes amplios y que el contrato que formule, sea *ad referéndum*.

El Sr. Infanzón contesta, que puede ocurrir que después no se encuentre conforme la Comisión Directiva con el contrato *ad referéndum*.

Lo dicho por el Sr. Infanzón, es apoyado por el Sr. Saenz Valiente.

El Sr. O'Connor explica la frase *ad referéndum*, que es la aceptación ó rechazo de un contrato que se formula, sin que las partes contratantes queden ligadas por compromiso formal.

Adhiérese el Sr. Infanzón a la salvedad explicada por el Sr. O'Connor, y el señor Presidente pone a votación la moción del Sr. Infanzón, que resulta afirmativa por unanimidad.

El Sr. Albarracin, amplía la moción del Sr. Infanzón, opinando que debe formar parte de la Comisión como presidente de ella, el Presidente del Centro, añadiendo que el plazo para el arreglo no debía exceder del martes.

El Sr. Barcena propone que debía formar parte de la Comisión el Sr. Bista; pero éste se excusa por razones de delicadeza.

Puesta a votación la moción del Sr. Albarracin, resultó afirmativa.

El señor Presidente nombra una Comisión compuesta de él, del señor Tesorero y de los Sres. O'Connor, Infanzón, Jasidaski, Albarracin y Aguirre, a quienes se les deberá citar para el sábado 1º de Agosto próximo.

El Sr. Bista propone que se cite para el martes a sesión extraordinaria.—Votóse esta moción y resultó afirmativa.

Levantóse la sesión a las 9 hs. 50 mts. p. m.

CENTRO NAVAL

DEBE		Balance de caja del mes de julio de 1891		HABER			
1891				1891			
Julio 1º	Entradas			Julio 1º	Gastos generales		
	Saldo en la fecha		1944 48		Partida 1ª—Alquiler de casa por Junio. Recibo nº 1.	150	
	Recibido por cuotas de los socios.	356			Id. id—Por sobresueldo al Intendente. Recibo nº 2.	20	
	» suscripción al Boletín.	35	391		Partida 2ª—Impresión del Boletín —Mes de mayo. Recibo nº 3.	140	
	Subvención del M. de Marina.		200		Partida 3ª—Intendente, su sueldo, por Junio. Recibo nº 4.	100	
	Interés del trimestre vencido en julio del empréstito nacional interno, por 3.200 \$ en títulos.		48		Partida 4ª—Portero, por 15 días de sueldo por Junio. Recibo nº 5.	20	
	Suma.		2583 48		Partida 6ª—Gastos de Secretaría. Por estampillas para remisión del Boletín. Recibo nº 6.	12 85	
					Partida 7ª—Gastos menores. Gastos diversos del portero. Recibo nº 7.	6 20	
					A E. Rossi, por compostura de una columna. Recibo nº 8.	3	
					A Belloni é Induni, por marcos y parparton. Recibo nº 9.	16 20	
					A «La Prensa», por un aviso. Recibo nº 10.	2	
					Por cien tarjetas y un sello de 0,50. Recibo nº 11.	2	
					A L. Rodenas, s/o. Recibo nº 12.	15	
					Al portero, sus gastos de tran-ways. Recibo nº 13.	1 28	
					A Collongé, por compostura de una campanilla. Recibo nº 14.	2	47 68
					Partida 8ª—Eventuales, por dos grabados para el Boletín. Recibo nº 15.		18
					Suma.	508 53	
				Agosto 1º. Saldo. S. E. ú O.	2074 95		
				Suma igual.	2583 48		
			2583 48				

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

127

Véase el libro de caja, página 202, 203, 204.

Vº Bo
G. C. Aguerriberry,
Presidente.

César A. Silveyra,
Secretario.

Buenos Aires, Agosto 1º de 1891.

Emilio A. Bárcena
Tesorero.

AVISO A LOS NAVEGANTES

COSTAS DEL ATLÁNTICO S.—REPÚBLICA ARGENTINA

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Por superior disposición del Ministerio de Marina (18 de julio de 1891), desde el 15 de agosto próximo será librado al servicio de la navegación un nuevo Faro establecido en «PUNTA MOGOTES», cuya situación es la siguiente:

Latitud: 38° 05' 40" S.
Longitud: 00° 23' 15" E. del observatorio de La Plata.
50° 51' 30" O. de París.
57° 31' 17" O. de Greenwich.

La torre es de acero, pintada color plomo imitando piedra.

Se encuentra a 250 metros de la orilla del mar sobre un montículo de tosca y piedra.

La base del armazón metálico está a 23 metros 20 sobre el nivel del mar.

El alto de la torre es de 35 metros, y el plan focal se encuentra a 55 metros sobre el nivel de las altas mareas.

El faro es de primer orden, de luz blanca, giratoria, condestellos de minuto en minuto, de 32 segundos de duración seguidos de eclipses parciales de 28 segundos de duración.

La luz es visible a 22 millas y el sector iluminado es de 225° que abarca todo el horizonte del mar.

El aparato de iluminación es del sistema Fresnel, lenticular, con ocho lentes.

El aparato rotatorio es del sistema Barbier.

Las lámparas son de nivel constante, sistema Denechaux, con cinco mecheros concéntricos, sistema Bourtel.

Ministerio de Marina, Buenos Aires, julio de 1891.

OCTAVIO CORDOBA
Oficial Mayor.

PERMANENTE

La Comisión Directiva del Centro Naval, en sesión de fecha 4 de noviembre del año de 1887, aprobó y acordó por unanimidad y hasta nueva resolución:

1º Publicar un *permanente* en la primera página del *Boletín*, invitando al Gobierno, a la prensa, al Cuerpo General de la Armada y a cuantos se interesen por el porvenir de la marina militar, a emplear su autoridad, su influencia y su propoganda en el sentido de que la Escuela Naval quede como *única puerta* para el ingreso como Oficial en la Armada.

2º Invitar en los mismos términos para que se destine un buque de la Armada ó se adquiera uno especial para que cada año verifique un crucero de 8 a 10 meses como viaje de aplicación para los Alumnos que hubiesen egresado de la Escuela.

3º Invitar ó peticionar al Exmo. Gobierno de la Nación a producir medidas oficiales que aseguren los objetos mencionados.

Con motivo de un importante informe elevado al señor Ministro de Guerra y Marina, por la Junta Superior de Marina, respecto al racionamiento que se pasaba a los aspirantes y distinguidos que revistaban en los buques de la Armada, se ha tirado el siguiente decreto, que la Comisión Directiva del Centro Naval ha resuelto se publique a continuación del permanente y en el mismo carácter:

Art. 1º Suprimense de la Armada las plazas de aspirantes y distinguidos.

Art. 2º Prevengase a la Comandancia General de Marina que no podrá dar de alta en los buques ni reparticiones de la Marina a ningún ciudadano en la clase a que se hace referencia en el artículo anterior.

Art. 3º Comuníquese, etc.—Juárez Celman.—*E. Racedo*.

ORGANIZACIÓN DE LA ESCUADRA

I

Una de las tareas más arduas que pesan sobre el Ministerio de Marina, es a no dudarlo la formación de las tripulaciones para los buques de la flota de guerra, con elementos indígenas ó criollos.

Todos sabemos, por desgracia, que después de diez años de ensayos más ó menos buenos, la obra de la organización de la marina ha fracasado. La causa, por las complejidades espinosas que presenta, no se presta a un análisis que estaría aquí fuera de lugar.

Desde la expedición atlántica de 1879, época en que nuestros hombres de Estado comenzaron a entrever el rol que debe jugar la escuadra en el porvenir, hasta hoy, es de tal magnitud el cambio que se ha operado en los ingenios navales de guerra, que las tripulaciones que manejaron los buques de entonces, por más homogéneas y aptas que fueran para las diversas labores del ramo, resultarían poco menos que inservibles por el retardo en que estaban con respecto al progreso del material en servicio.

Y este ciclo tan sorprendente recorrido en tan breve espacio por el esfuerzo de la industria de guerra, no sólo ha tomado de sorpresa a nuestra escuadra, sino también a aquellas que por su número y organización ocupan el primer rango.

Empeñados como estamos desde entonces en la tarea de reformar simultáneamente el personal y el material, hemos conseguido apenas la selección parcial de los jefes y oficiales que, con la creación de la Escuela Naval, han ido ganando los puestos de trabajo luchando contra dificultades sin cuento; lucha, que para historiarla, ha-

bríamos de disponer de muchísimo más espacio del que nos ofrecen las columnas de un diario.

Puede decirse, en verdad, que la obra se comenzó por donde debía concluir, pues si aparentemente era más difícil entre nosotros formar oficiales, para cuyo objeto se hacían y se hacen todo género de sacrificios para mantener en pie la Escuela, lo era y es mucho más la formación del personal subalterno en un país como el nuestro en que el servicio no es obligatorio y en donde hay que sujetarse a un defectuoso sistema de enganche que, en la práctica resulta dispendioso para el erario e ineficaz para nuestras instituciones armadas en general.

En la marina ni siquiera con este pobre recurso se cuenta. Se vive diariamente en la esperanza de que la vagancia y el atorrantismo nos suministren elementos incorregibles si son del país, y perjudiciales bajo todo punto de vista si son extranjeros.

De tal manera que, en la mayoría de los casos nuestros buques carecen de la tripulación indispensable, y la poca que tienen no se la consigue utilizar sino muy medianamente. Entiéndase que no solamente nos referimos a los marineros, sino también a los oficiales de mar en general, timonelería, cabos de cañón y personal subalterno de máquinas.

Si por casualidad en uno u otro buque se consigue instruir regularmente su tripulación y se deja ver un buen grupo de gente apta para el servicio de guerra, se lamenta que en su mitad, por lo menos, sean de varias nacionalidades, llevándose los españoles la proporción mayor, que son a no dudarlo quienes se asimilan mejor a nuestros hábitos por razón es etnológicas.

Conseguidos estos resultados, cuando se llega a lo que nosotros llamamos pomposamente *buque organizado*, en lo mejor de la tarea, luego que los oficiales satisfechos han echado el quilo por obligación y patriotismo, vienen las deserciones en número alarmante, que se llevan consigo los mejores elementos, que después de haberseles hecho gente a bordo aprendiendo regularmente una profesión y a veces dos y hasta leer y escribir, se van a tierra en busca de libertad y de un empleo más lucrativo que les permita asegurar su porvenir, porque

en la marina—dicen—y esto tiene sus fundamentos, que cuando se vean viejos y cargados de servicios tandrán que extender la mano pidiendo «una limosna por amor de Dios.»

Cuando no es por efecto de las deserciones que los buques se van quedando vacíos de su buena gente, es después de fenecido el contrato que se van, porque tienen derecho a hacerlo, y raro es aquél que lo renueva para hacer de la noble carrera del marino la de toda su vida.

Estas líneas que escribimos al correr de la pluma y con la impresión fresca aun de la revista naval que presenciábamos últimamente, apenas reflejan pálidamente el verdadero estado de las tripulaciones de los buques de la escuadra.

No hacemos sino repetir lo que se viene diciendo desde hace diez años, aprovechando la oportunidad que se nos presenta en este momento en que el pueblo y los hombres de Estado van penetrándose de las conveniencias positivas que existen para el país en formar y organizar prontamente una escuadra, que por su importancia ocupe el primer puesto en el continente sudamericano. Muchas y muy buenas razones se pueden dar para sostener ideas tan patrióticas; razones que felizmente se han hecho carne en el público, ya que nosotros no creemos con Chamfort que éste sea una entidad tan despreciable.

II

El Ministro de Marina está en el deber de encarrilar las cosas sin miramientos, en presencia del desarrollo material de la escuadra, que exige imperiosamente el mejoramiento de su deficiente administración, y pone de manifiesto a cada momento la incompetencia del personal subalterno destinado a tripular los buques modernos con que la estamos aumentando.

El verdadero secreto de la organización de una escuadra, estriba en el estudio y aplicación de un presupuesto económico y concienzudamente calculado, consultando todas las necesidades materiales del presente y del porvenir.

En el estado actual vivimos poco menos que *au jour le jour*, sin pensar que la escuadra que pretendemos formar necesitará de los recursos de nuestros enemigos proba-

bles ó de la industria privada entre nosotros, la que no existe por ahora para verificar sus reparaciones de importancia. En fin, carecemos de diques, que mejor estarían en un puerto militar por la seguridad y ventajas que ofrecería para ellos.

Detalles son estos de la mayor importancia que afectan fundamentalmente a toda buena organización que se proyecte; y sobre todo nunca se habrá predicado lo bastante para que nuestros congresales en lugar de votar sobre tablas un ferrocarril garantido, apoyen incondicionalmente todo proyecto que tienda directa ó indirectamente a favorecer a la marina.

Últimamente hemos visto que los Sres. Gibson y Ca, han obtenido la concesión del puerto militar de San Antonio. Esto nos dará motivo en breve para estudiar con prolijidad las conveniencias positivas que su construcción ofrecerá a la escuadra. Por ahora no nos parece oportuna nuestra tarea.

Mucha, muchísima es la responsabilidad que pesa en estos momentos sobre el Ministerio de Marina. Baste decir que todo está por hacer en materia de organización, hasta los detalles más nimios de ella; puesto que éstos afectan a la solidez de la obra en su conjunto.

Si nos detenemos por un instante a examinar su defectuoso sistema de administración, echamos de ver en seguida que no responde absolutamente a los objetos para que debe ser creada una flota fuerte y bien tripulada. Se ha repetido hasta el cansancio, que es ya tiempo de abandonar el sistema actual de aprovisionamiento por otro en que resulten más responsables los empleados de la administración. Últimamente se consiguió este cambio, pero desgraciadamente fracasó sin que sepamos con seguridad si fue porque el gobierno no contaba con las cantidades necesarias para la compra al contado de los artículos de consumo, ó debido a influencias extraordinarias puestas en juego a fin de que los proveedores nadaran otra vez en la pitanza.

* * *

Conseguido un buen sistema de administración para la marina, abasteciéndola debidamente de artículos navales y combustible a su bordo y los de repuesto depositados en puntos convenientes, proveyéndosela de un dique amplio

para dar cabida a buques de 7.000 toneladas por lo menos, construyendo inmediato a éste un taller completo de construcción y fundición, no habremos obtenido una verdadera marina a pesar de realizar tan hermosas esperanzas.

Hay que pensar que el hombre que entrega los destinos de toda su vida a merced de los vaivenes de la patria, es acreedor a una justa recompensa por si llega a inutilizarse en el servicio por heridas ó enfermedades contraídas en él, como acontece en todas las instituciones armadas del mundo.

Carecemos de leyes de retiro, de pensiones, de jubilaciones y de una partida en el presupuesto destinada a suministrar rentas vitalicias proporcionales al número de condecoraciones que los viejos servidores ostentan en sus pechos, ganadas unas en los combates, otras en expediciones difíciles y en salvatajes. Todas estas leyes de las cuales carecemos, se hace indispensable que el Ministerio las estudie concienzudamente y el Congreso las vote incondicionalmente, haciendo abstracción de la política de partido, mostrando así que los hombres que lo componen no han perdido su patriotismo y tienen vistas que les hará merecedores al honroso título de «padres de la patria.»

Porque es necesario ser justos siquiera por esta vez en que el país atraviesa por un período harto difícil a causa de la crisis, y algo más grave que está en la conciencia de todos los argentinos. No hay que dejar solos a los ministros cuando estamos interesados en la realización de obra tan magna, juzgadas con propiedad el complemento de nuestra culta sociabilidad. Y cuanto más completa sea, más relieve alcanzará ante las civilizaciones de la Europa, haciéndonos más respetables, porque seremos fuertes, ya que, en el modernismo social son indemostrables como un axioma las palabras de Bismarck: *la fuerza prima sobre el derecho*.

Y es innegable que para llegar a ser fuertes, necesitamos alcanzar el más alto grado de cultura, aumentando el capital intelectual y material del pueblo, que para seguir tranquilamente la huella del progreso, necesita estar escudado por instituciones armadas poderosas y bien organizadas. Ilustrar estas ideas que se han hecho carne entre nosotros, es volver a repetir aquí lo que han dicho con elocuencia ilustres pensadores y hombres de armas de todos los tiempos.

III

Nuestro país necesita de una escuadra como el obrero del pan de cada día. El ejército es más fácil hacerlo, si se me permite esta expresión poco militar. Por razón geográfica, la marina tiene vastísimo campo de operaciones en tiempo de paz, para enriquecer la hidrografía del globo; y en tiempo de guerra, según su composición material, el horizonte suficiente para hacer flamear los colores inmortales de su bandera en el mar inmenso cantado por primera vez con el estro sublime del poeta griego, ó por el otro, menos extenso y profundo, engendro de Balboa, y en más de una vez recorrido en triunfo por Buchardo, el intrépido corsario de «La Argentina».

Pero para que estas hermosas ilusiones que alimenta un pueblo tan inteligente y tan altivo como el nuestro sean una realidad en breve término, se hace preciso comenzar el trabajo de regeneración de la ilota por la misma base.

Bien, pues, todos sabemos, y esto no es una novedad, *que tenemos oficiales*, pero que no tenemos *personal subalterno*.

¿Cuáles son los medios prácticos que habría que poner en juego para conseguir que el personal subalterno de los buques diera el máximo de rendimiento útil?

Comencemos á subir por el primer escalón: *el marinero*.

Ya hemos dicho que no tenemos un buen sistema de enganche para la marina, sino uno muy defectuoso para el ejército, y mientras no se dicte otro, ese será el único recurso de que tendremos que echar mano para obtener individuos naturales ó criollos, ya que los escasos aborígenes del general Mansilla dan muy malos resultados a bordo, pues difícilmente resisten a las rudas labores del marino y al medio extraño en que se les hace actuar. Incorporados de manera violenta a nuestra civilización, sufren las consecuencias de la transición de espíritu que experimentan, invadiéndoles la nostalgia de la pampa y las reminiscencias de su vida salvaje que concluye por matarlos lentamente.

Por consiguiente, habremos de tomar las cosas tal como están; debernos ajustarnos a los elementos de que ahora disponemos, al deficiente sistema de enganche que rige para el ejército, para ser prácticos y tener criterio en el estudio de estas cuestiones sobre organización.

Mientras sea posible el servicio obligatorio en tiempo de paz, habrá que convenir que no podrá prescindirse del enganche más ó menos bueno, para llenar las vacantes que se produzcan en el ejército y la flota.

En este caso de fuerza mayor, pensamos con nuestro distinguido amigo el contraalmirante Solier que, si por ahora no se creyera conveniente desprender comisiones a las provincias compuestas de oficiales de marina para verificar el reclutamiento en debida forma, podrían las actuales oficinas del ejército proveer para la armada un contingente de 1000 hombres de 17 a 25 años, de buena salud, evitando si posible fuera, contratar gente de las provincias del litoral, porque son para el agua como el yacaré y mientras tengan una oportunidad para desertarse, la aprovecharán aunque para ello tuvieran que nadar 3 millas con la ropa amarrada en la cabeza. Además, existe en ellos en protoplasma el fermento del compadrito, que no tarda en desarrollarse a bordo, en seguida que advierten que se les trata con consideración porque más tarde pueden ser útiles e indispensables,

El humilde habitante mediterráneo de nuestras provincias, por su grado de instrucción y educación relativas, tiene, por decirlo así, menos pretensiones; es más parco en sus costumbres, y se ha rozado menos con las clases proletarias que en general adolecen de los vicios inherentes a las ciudades del litoral por ser éstas más populosas y radicarse en su seno la inmigración de todos los países del globo que, por su falta de selección, resulta peligrosa para nuestro desenvolvimiento social.

El citado contraalmirante, que es hombre de vistas claras con respecto a lo que atañe a las necesidades de la marina, nos decía días pasados a bordo del crucero «25 de Mayo» en presencia del general Luis María Campos y del capitán de navío Ramírez, que el indígena ó criollo mediterráneo, y se particularizaba con los santiagueños, por su humildad ingénita, es muchísimo más apto para asimilarse prontamente a las exigencias del servicio en la escuadra; siendo desde luego más fácilmente disciplinado que el de otras provincias y con especialidad los del litoral. Agregaba con sobrada razón, que el ideal del marinero al punto a que había llegado el arte de combatir con los modernos ingenios de guerra, no era seguramente el hombre de Trafalgar, con la boca llena de tabaco, las piernas arqueadas por el marchapié de las vergas, las manos hechas pedazos al tomar risos y muy erudito en materia de maniobra. Muy distantes se hallan las naves

de hoy, por su forma y contextura propias, de exigir elementos adiestrados en muchos años de navegación continua.

El marinero moderno debe aproximarse todo lo posible al mecánico, pues sus funciones a bordo se confunden a cada paso.

Alemania y Austria, las dos marinas más esencialmente militares de la Europa, han abandonado definitivamente esta neurosis que no hacía sino dificultar la tarea de la formación del personal subalterno.

Si algunas naciones poseedoras de marinas de primer orden no han abandonado todavía el antiguo sistema, es debido a que por su posición geográfica una gran parte de sus habitantes son profesionalmente marinos desde muy niños, y nada ganarían con abandonarlo. Puede citarse Inglaterra como ejemplo. Pero en Francia, en donde el número de sus poblaciones marítimas es menos grande y la extensión de sus costas también, han debido forzosamente evolucionar, y con ventajas en algunos casos; de lo contrario no hubieran podido responder a la creciente demanda de elementos inteligentes para la formación de sus tripulaciones. En este país en donde el desenvolvimiento progresivo de la flota se hace de un modo rápido y concienzudo, se han visto obligados a seleccionar las levas que se hacían para la marina en todos los departamentos marítimos de la República, reemplazando cierto número de quintos con otros de un grado de instrucción elemental más alto, provenientes de los departamentos del centro mismo del territorio, y relegando a aquéllos al servicio de aduaneros, en los faros, ó en los arsenales; es decir, dándoles cabida en las reparticiones auxiliares de la marina.

En Italia sucede otro tanto que en Francia, aunque en menor escala, en razón de su extenso litoral marítimo.

El viejo *lobo de mar* se ahogó en Lissa, ante el efecto terrible del ariete y el cañón.

El torpedo y el cañón de tiro rápido que todo lo han revolucionado, transformando radicalmente las naves de combate y los sistemas de enseñanza para el personal, ha varado también en la playa muchas teorías rancias que entre nosotros, por desgracia, parece tener algunos representantes.

*
* *

Negar la evolución que acabamos de poner de manifiesto de una manera clara, y tanto como la luz del día, es vivir en medio de la más supina ignorancia ó encapricharse en no querer hacer nada; seguir mansamente la corriente del más cruel de los abandonos en momentos en que nos podría costar muy caro el desquicio actual.

Proporcionése a la marina un contingente de 1000 hombres, cantidad que no creemos exagerada para verificar lo que llamaremos la transfugación del personal subalterno; recurso salvador que le costará al erario 100.000 pesos a lo sumo, invertidos en la primera cuota de enganche, transporte por ferrocarriles ó vías fluviales, alimentación y depósito, etcétera.

Creemos, sin embargo, en cuanto a una observación que hicimos más arriba que, por ahora, no sería conveniente extraer 1.000 brazos para la marina y 1.500 que le hacen falta al ejército: todo este número de dos ó tres provincias del interior, las más despobladas y las que han menester de mucha más gente para su desarrollo material. Pensamos que para la marina el enganche podría ser mixto; es decir, mitad en las provincias mediterráneas y mitad en las del litoral. De este modo no se notaría el claro.

Sacarle a Santiago del Estero, por ejemplo, 1.000 hombres de una vez, es aumentar considerablemente el valor de los salarios para los obreros que necesitaran para sus ingenios azucareros, que año por año desarrollan esta industria en Tucumán y en Santiago.

Todos conocemos las dificultades con que tropieza la oficina del ramo cada vez que tiene que enviar a esas lejanas provincias cierto número de inmigrantes. Para cada pedido que se recibe de Tucumán que en muchos casos excede de la cifra de 3.000 de todas las profesiones, la oficina le envía a duras penas 50 ó 100 cada 15 días. Este es el argumento que podría hacerse al señor Solier, quien parece que tiene predilecciones por los santiagueños por reconocerles buenas condiciones para marineros de nuestros buques de guerra.

Hecho el contingente en la forma práctica que apuntamos, por medio de comisiones en el litoral y en Santiago, Córdoba, San Luis, y en Entre Ríos y Corrientes, previo un serio reconocimiento médico, los enganchados deberán ser transportados a la Capital Federal a un depósito en donde estén bien alojados y tengan buena alimentación. Aquí podría dárseles un corto aprendizaje que no excediera de la instrucción del recluta, siquiera para que llegasen a bordo con alguna marcialidad y conciencia del

deber militar. Un mes ó dos nos parece tiempo bastante para llenar este objeto.

Por supuesto que el mecanismo interno de este cuerpo irregular, sería idéntico a los del ejército de línea; de tal manera que, después de esta corta reclusión en constante ejercicio, penetrados de las obligaciones que van a contraer a bordo y sometidos a las ordenanzas, las que deben hacérseles conocer diariamente mostrándoles el verdadero alcance de sus disposiciones fundamentales, estará en condiciones de prestar mejores servicios que los actuales marineros. Considerará la desertión como un delito grave, que no lo cometerá ni con el mareo de una borrachera.

Entiéndase bien que partimos del supuesto de que cuanto antes se van a dictar leyes prácticas por las cuales los desertores sufrirán el castigo que hasta ahora vienen eludiendo en la mayoría de los casos.

*
* *

Al mismo tiempo que se dicta esa ley, deberán enviarse al Congreso los diversos proyectos que permanecen quietos en la cartera ministerial referentes a pensiones, jubilaciones etcétera. De lo contrario, como decíamos antes, no será justo exigir al marinero el máximum de su utilidad y sacrificio por la patria. Hay que crearle a la carrera estímulos que lo obliguen voluntariamente a renovar el contrato de enganche cada vez que éste venza.

Creemos sinceramente que este procedimiento esbozado rápidamente aquí, podrá dar mejores resultados en la práctica que el que hemos seguido hasta ahora.

Ahí está el crucero «25 de Mayo», que para completar su tripulación de 360 hombres, vióse obligado el Estado Mayor a comisionar a dos capitanes de fragata para que buscaran gente con ese objeto, los que en uno ó dos días encontraron de 50 a 100 marineros, ingleses en su mayoría, los que fueron enviados a bordo de la barca «Ushuaia», que se la utiliza hasta ahora como depósito de reclutas.

El comandante del crucero, Sr. Ramírez, comisionó a un mayor de la dotación de su buque y al cirujano Dr. Laspiur, quienes se vieron obligados a rechazar el 90 por ciento, pues casi todos tenían enfermedades crónicas, ó por su compleción física no se prestaban para el trabajo.

Nosotros vimos ese grupo rechazado y el que se enviaba a bordo del «25 de Mayo» en la lancha a vapor, y aseguramos que nos desconsoló sobremano el espectáculo. En presencia de esos elementos considerados con justicia las sobras perjudiciales de las marinas mercantes del mundo, se nos ocurrió pensar si no sería mejor tener nuestros buques vacíos que embarcar semejantes marineros.

La experiencia ha demostrado palpablemente que, con tripulaciones extranjeras, no se consigue hacer sino la guerra del pirata, la guerra cobarde.

Estamos comprometidos seriamente ante la patria a llevar a sus hijos al servicio militar permanente para que la defiendan, pues sus enemigos hace bastante tiempo que enseñan los dientes y afilan las uñas.

Ha habido buque en la Armada cuyo comandante y oficiales solamente eran argentinos. Hablamos de una época reciente.

Es ésta también una de las razones de gran importancia que obliga a formar nuestro personal subalterno en general con argentinos puramente, para desalojar a brevedad posible a los extranjeros que nunca llegarán a probarnos lo bastante el amor que profesan a nuestro país. Las excepciones no hacen la regla en este caso.

IV

De realizarse el proyecto que, en sus lineamientos generales cuenta con el apoyo moral de los buenos jefes y oficiales de la marina, habríamos conseguido en el porvenir no solamente marineros argentinos militares en la más amplia acepción de la palabra, sino que también timoneles, cabos de mar y contramaestres, que reemplazarían con ventaja a los extranjeros que aun tenemos.

Podrá objetarse que para la formación de esta parte del personal subalterno, los buques de la escuadra tendrán que emprender viajes costosos que ahora menos que nunca convienen, dado el estado del erario, pues difícilmente se forman oficiales de mar si no tienen en su foja de servicios algunos años de navegación y un aprendizaje conveniente.

Muy atendibles estas razones, pero entonces la cuestión queda resuelta con señalar un buque cuyos cruceros no ocasionen gasto alguno.

El buque en realidad no lo tenemos, pero podrían utili-

zarse las barcas «Ushuaia» ó «La Paz», la que estuviera en mejores condiciones de las dos. Creemos que las reparaciones y cambios que hubiera que ejecutarse en cualquiera de estos dos buques, no excederían de 10.000 pesos, que juzgamos bien gastados con dicho objeto. Los trabajos fácilmente los ejecutaría cualquier taller particular en un par de meses.

¿Cómo y con qué elementos habría que tripular el buque destinado a escuela práctica?

De los marineros que del depósito-cuartel se envían a bordo, elegir los que mostrasen mejores aptitudes para la profesión, en número suficiente para llenar los cuadros de los buques y arsenales.

Una vez a bordo del buque de instrucción, que estará a las órdenes directas del jefe embarcado de la escuadra, harán todo el aprendizaje del marinero, tratando de inculcar en ellos de una manera particular el espíritu militar que debe primar en los más ínfimos detalles del servicio. Esto tiene sobre toda otra enseñanza, una importancia capital.

Del personal de oficiales del buque se destinaría un profesor para la maniobra y otro como instructor de infantería. Si posible fuera montar a bordo algunas piezas de artillería de pequeño calibre que no exigiera gastos su instalación, se designaría también un instructor práctico del arma, que para el caso puede serlo cualquier oficial medianamente preparado.

El único profesor civil que habría que incorporar al buque, sería un maestro elemental que tendría una gran misión que llenar a bordo, pues ya sabemos que el 70 por ciento de los soldados enganchados no saben leer ni escribir.

El contraмаestre del buque, que sería un oficial de mar escogido, como asimismo los oficiales de mar de la dotación fija que no excedería en su total de 25 hombres, podrían colaborar eficazmente en la clase de maniobra.

La navegación no pasaría más allá de la sonda del estuario, recalando bimensualmente en la rada, en donde se refrescarían los víveres.

Los programas muy sencillos, redactados por los oficiales profesores y sometidos al estudio del jefe de la escuadra, serían casi prácticos esencialmente para no incurrir en el peligro de querer hacer un pequeño sabio del marinero de escuela. Con estas teorías fracasaron las dos tentativas que hicimos para proveernos de oficiales de mar argentinos. Se quiso dar al condestable una eru-

dición mayor que la que poseen en otras marinas, y de aquí que la mayoría de los que egresaban de la escuela aspiraran a ingresar en el escalafón del ejército y de la marina, malográndose de este modo grandes esfuerzos hechos por la Superioridad y mucho dinero. Hoy quedan muy pocos condestables de esa escuela al servicio de los buques. En cambio muchos son oficiales del ejército, y hasta creemos que los hay también en la marina.

A medida que se fueran advirtiendo progresos rápidos en algunos, se les separará del resto sometiéndoseles a una enseñanza exclusivamente para timoneles; conocimiento del compás, manejo de botes a vela y remo, maniobra, señales, y todo aquello que debe saber al dedillo el timonel.

Seis meses después de este embarque, época que nos parece más que suficiente para preparar regularmente un timonel, éste y el resto del contingente enviados en instrucción, volverían a la escuadra a completarse, perfeccionándose convenientemente en el conocimiento práctico de la artillería.

Estamos seguros que, transcurridos otros seis meses de permanencia a bordo de los buques, de entre esos timoneles se elegirán muy buenos oficiales de mar.

Suponiendo que en cada uno de los buques citados, en caso de que quisiera destinarse a los dos como escuelas prácticas, se embarcaba 100 hombres, a la vuelta de dos años y medio, el contingente de 1000 hombres que ahora se pide, habría recibido una preparación elemental mínima para aprovechar de cada uno de ellos en el porvenir el máximo de rendimiento útil que debe dar.

Este es a nuestro juicio el único medio práctico que existe para obtener marineros nacionales que sean útiles; medio poco oneroso para el erario desde que no se tendrá que invertir dinero en combustible para hacer navegar a los reclutas. Buena debe ser esta enseñanza preparatoria del marinero cuando no la han abandonado las naciones que poseen las escuadras más fuertes y mejor organizadas.

Hasta en la elección misma de los buques hay economía, puesto que a uno de los que señalamos, una comisión pericial que lo revisó prolijamente, declaró que las composturas exigirían muy poco dinero. Si se agrega a las reparaciones del casco, arboladura y maniobra, la construcción de un sollado y cuchetas para 100 hombres, el total a gastar apenas excedería de la cantidad de 10.000 pesos, incluso los artículos navales en concepto a un año de navegación

descansada. De manera, que el único gasto permanente que tendría que hacer el gobierno, sería el sueldo de marineros de segunda clase para los 100 hombres.

*
* *

He aquí a continuación un proyecto de presupuesto de dotación fija para cualquiera de los dos buques en cuestión. Puede ser que adolezca de algún defecto, pues lo hemos confeccionado a la ligera:

- 1 comandante, teniente de navio.
- 1 segundo, teniente de navio.
- 2 alféreces de navio.
- 2 alféreces de fragata.
- 1 cirujano de segunda clase.
- 1 comisario contador.
- 1 contra maestre de primera clase.
- 1 contra maestre de segunda clase.
- 1 herrero.
- 1 carpintero.
- 1 maestre de víveres.
- 1 dispensero.
- 1 enfermero.
- 10 marineros de primera clase.

Suprimimos el personal de guardianes, cabos de mar y timoneles que, aunque serían muy útiles, cargarían demasiado el presupuesto de la dotación. La ausencia de los timoneles no se notaría, puesto que de los 10 marineros se sacarían los cuatro mejores para el timón.

Por supuesto, que la dotación fija habría de ser escogida: personal subalterno capaz y militar, y marineros hechos.

De intento he sido demasiado extenso en la exposición de los fundamentos del proyecto, porque he querido tocar a fondo infinidad de cuestiones directamente enlazadas con él que, a pesar de haber sido estudiadas y debatidas por personalidades de gran preparación, nunca mejor que ahora nos parecía más oportuno presentarlas a la consideración de la Superioridad, para que ésta se dé exacta cuenta de la importancia de la tarea a realizar.

En la obra de la organización de las instituciones armadas colaboran todos, los grandes y los pequeños en experiencia y talentos; en esta segunda categoría nos clasificamos nosotros; pero no por eso hemos de renunciar

a entrar en lucha cuando aquellos parecen debilitar sus esfuerzos precisamente al hacerse sentir más la necesidad de combatir sin descanso.

En este concepto, y con la conciencia de no haber dicho nada nuevo a los marinos de mi país, creo haber cumplido con un deber que me imponía el patriotismo al exponer un proyecto práctico para la formación del marinero de guerra nacional.

El ministro que consiga realizar tan magna tarea, se hará acreedor a la consideración de sus conciudadanos.

V

Después de la exposición del proyecto que acabamos de fundar, se nos ocurre exponer otro que no es sino una modificación de aquél.

Pretendemos utilizar los mismos buques que señalábamos como aptos para ejecutar con ellos la instrucción preparatoria que preconizamos para el marinero, en la travesía atlántica hasta Inglaterra en busca de carbón para la armada ó artículos navales que necesitaremos en gran cantidad, desde que hemos resuelto aumentar la escuadra con tipos de buques de costosa conservación.

Uno y otro proyecto son igualmente buenos, considerados bajo los dos aspectos con que sé nos presentan, económicos y útiles.

El último tiene algo en su favor que no queremos dejar pasar por alto. Nos referimos al desarrollo práctico de los conocimientos profesionales del oficial del buque, por efecto de una larga travesía como la del Atlántico, en la que ganarían mucho en experiencia, sobre todo los que recién hubieran egresado de la Escuela Naval.

La «Ushuaia» ó «La Paz», buques que fueron adquiridos en Inglaterra con el objeto de transportar carbón para la Armada, se hallan en condiciones de ejecutar los mismos viajes con idéntico fin y aportando al erario economías inmensas. Muy pocas son las reparaciones que habría que llevar a cabo en ellos, especialmente en la «Ushuaia» que es el que mejor conocemos.

Con dicho objeto consideramos que en lugar de llevar a bordo 100 reclutas que era el número que le señalábamos como dotación agregada, no se embarcarían sino 50.

Durante la navegación se observarán estrictamente las

mismas prácticas militares a que hacíamos referencia en la exposición del primer proyecto: organizando las clases tal cual las hemos indicado. De este modo el hábito de mar que tan necesario le es al marinero recluta para llegar a ser más pronto un hombre de guerra, lo adquirirá más fácilmente que realizando cortas navegaciones.

La duración del viaje de ida y de retorno hecha descansadamente durará de cuatro a cinco meses, completando el sexto mes de embarque por una tregua, después de la cual pasarían a bordo de los buques de la escuadra, en donde se presentarían con aptitudes suficientes para hacer rápidos progresos seis meses después.

Lo repetimos, este sistema es casi más conveniente que el anterior, puesto que educa el personal de oficiales y marineros y economiza al tesoro público respetables cantidades que al presente hay que abonarlas a los proveedores. En esto estuvo acertado el capitán de navío señor Guerrico cuando influyó con el ministro Racedo, para que se compraran esas barcas que vinieron de Inglaterra trayendo carbón. Su mente fue de que emprendieran viajes sucesivos, relevando el personal en cada una de las travesías completas que verificasen conduciendo toda clase de artículos de consumo para la Armada. Pero a estar a los informes que tenemos, parece que lo que había aconsejado el citado jefe al general Racedo, éste no lo ejecutó a causa de que algunas de esas barcas se hallaban en mal estado. De todos esos buques, solamente la «Ushuaia», emprendió en seguida un viaje hasta el Havre en busca del pabellón argentino.

*
* *

Tenemos otro tercer proyecto tan factible ó más en cierto modo que los anteriores, pues en los buques de que se trata, la «Paraná» y la «Uruguay», habría que hacerles para el caso reparaciones de poca importancia.

Como se sabe, estos barcos han sido desarmados y se encuentran en Zárate amarrados en la costa, en donde sus fondos sufrirán la consecuencia de una larga ausencia de limpieza.

Sin que haya necesidad de gastar una sola piedra de carbón, salvo casos muy extraordinarios, estos buques gemelos que sacándoles sus piezas de proa filan un ca-

mino bastante regular con el aparejo que tienen, serían muy aparentes para el aprendizaje preparatorio de marineros y timoneles.

Ahí está el capitán de navio Sr. Blanco que fué por mucho tiempo comandante de la «Uruguay», que puede dar razón de lo que decimos. Más de una vez ha cruzado con su buque a vela los mares de la costa Sud y la sonda del Río de la Plata, con buen camino y sin percances en la navegación.

La «Paraná», que por las reformas equivocadas que ha sufrido en su aparejo, no se presta tanto al objeto como su gemelo, navegaría también sin peligro poniéndole un marino probado en el mando.

La construcción de estos buques ha respondido a un plan económico de Sarmiento, el creador de la escuadra. Han sido hechos de tal manera que pudieran dar a la vela dos tercios del camino que le dan sus propulsores. De más está decir que las hélices de estos buques se reviran, no estorbando para nada su navegación.

Bien, pues, hemos estudiado tres proyectos distintos. En nuestro entender todos responden a los fines que buscamos; luego, la solución del problema estriba en que la Superioridad vea los medios de que dispone para hacerse prontamente del contingente de marineros argentinos que necesita para los buques, y en seguida someter los tres proyectos en cuestión y otro más si lo hay, al estudio y resolución inmediata de una comisión de jefes de todas las jerarquías, reconocidamente competentes, presidida por el Ministro de Marina en persona, quien con su presencia facilitará los acuerdos.

Con todo lo que dejamos dicho nos parece que hemos evidenciado la necesidad de comenzar la obra de la organización de la escuadra por la formación del marinero militar argentino.

Loc.

HORIZONTE ARTIFICIAL MIXTO

Todos los procedimientos empleados hasta hoy (a menos que no se hayan hecho públicos), para conseguir la horizontalidad y quietud a la vez en un horizonte artificial, no han dado el resultado deseado.

Los horizontes *sólidos* ó de piedra tienen el defecto de no poder en conciencia, sea cual sea la forma que a ellos se les dé, colocar horizontal la cara reflectora; y no sólo es esto, sino que las dilataciones a que están sujetos sus montajes imposibilitan para calcular el error por desnivelamiento.

Los horizontes líquidos con los que obtenemos la horizontalidad deseada tienen el defecto de la falta de quietud de la superficie reflectora, y este movimiento es tanto más sensible, cuanto mejor es el *horizonte formado* y nítida la imagen reflejada.

Por eso se usa con preferencia el mercurio; pues a pesar de la movilidad de su superficie, con práctica y paciencia se pueden tornar contados muy aceptables y preferibles a los tornados con aceite, alquitrán, etcétera. Además, como el mercurio no moja se hace más manuable.

Sin embargo, el horizonte de mercurio, tal cual hoy se usa, tiene el gran inconveniente de sentir y repetir las vibraciones de los medios que lo rodean, haciendo de su superficie un agitado mar, que más de una vez hace la desesperación del *más marino* de los oficiales de cronómetros.

Nunca se me había ocurrido corregir estos defectos, y he empleado el mercurio con la misma resignación de los demás obligados a usarlos; mas un día, mientras gastaba su probada, paciencia, queriendo tomar una serie de buenas alturas, mi compañero y hábil observador el Teniente de fragata Martin, me hice la siguiente reflexión, origen de este trabajo humilde:

«La causa por la cual no se puede observar, es el movimiento *vibratorio* que toma el mercurio. Este movimiento está formado por hondas concéntricas de igual altura a la misma distancia de su centro.

«Para suprimir esto se podrían emplear dos medios: un vidrio claro de caras paralelas ó un vidrio negro, flotando en el mercurio. Con el primero se suprimirían las vibraciones y la reflexión se efectuaría en el mercurio; y con el segundo la reflexión tendría lugar en la superficie superior del vidrio y su inclinación sería constante, en caso de no ser horizontal.»

Las primeras experiencias que hice, fueron con un vidrio claro que me ofrecía al parecer las mismísimas garantías de un espejo grande de sextante.

Colocados simplemente sobre el mercurio y en días tranquilos (como eran los de mis primeros ensayos), observé con tanto placer y comodidad que creí obtener resultados exactísimos.

Al mismo tiempo, otro de los compañeros de comisión (1) tomaba alturas con un teodolito perfectamente corregido.

Los resultados, sin embargo, no fueron iguales; una pequeña diferencia había en todas las horas calculadas, mas esta diferencia era constantemente la misma.

Atribuí este error a falta de horizontalidad de la superficie del mercurio, ocasionada por la mayor ó menor inmersión de las diversas partes del vidrio por falta de homogeneidad.

Los siguientes ensayos los hice tomando alturas con el vidrio colocado en dos posiciones diametralmente opuestas, lo que me dió un brillante resultado comparado con las observaciones al mercurio solo y al teodolito.

Estos ensayos me hicieron descubrir el error posible de construcción y encontrar el medio de anularlo prácticamente. Después se verá el medio de calcular el ángulo constante de desnivel que deberá sumarse ó restarse a las alturas según la posición dada al vidrio.

(1) De los miembros de la demarcación de límites con Chile.

Conseguido mi objeto con vidrio claro, empecé las experiencias con vidrio negro tomando las alturas alternativamente una en cada posición del vidrio.

Si bien es verdad que los resultados obtenidos eran bastante buenos, sin embargo había diferencia^ entre si relativamente notables. Puesta mi mayor atención observé que la imagen reflejada por el horizonte no era perfectamente circular y que carecía de la nitidez necesaria para hacer un contacto fino. (No he averiguado si esto se produce en todos los vidrios negros de los horizontes artificiales, ó si eran errores del que yo usaba solamente.)

Como pudiera ser error del vidrio especial que usaba, di por resuelto el problema y me resolví a hacer una experiencia en presencia de algunos compañeros de armas, eligiendo para ello el techo de una casa de dos pisos en la parte más central de Buenos Aires y a una hora en que el movimiento comercial produciría la mayor trepidación posible.

Quería con esta prueba dejar perplejos a mis colegas ofreciéndoles observaciones al horizonte artificial de mercurio en aquellas circunstancias.

La suerte quiso que a todas las condiciones que yo había reunido, la naturaleza me enviara otra, y bendigo su ocurrencia. Un viento fresco vino a completar el número de circunstancias desfavorables que no debían sentirse en la observación.

Mas si fueron anulados los efectos del pasar de tramways, etcétera, en cambio el viento formó en el mercurio descubierto una honda gruesa, semejante a la mar de leva, que hacía balancear lentamente el vidrio e impedía tomar alturas de confianza.

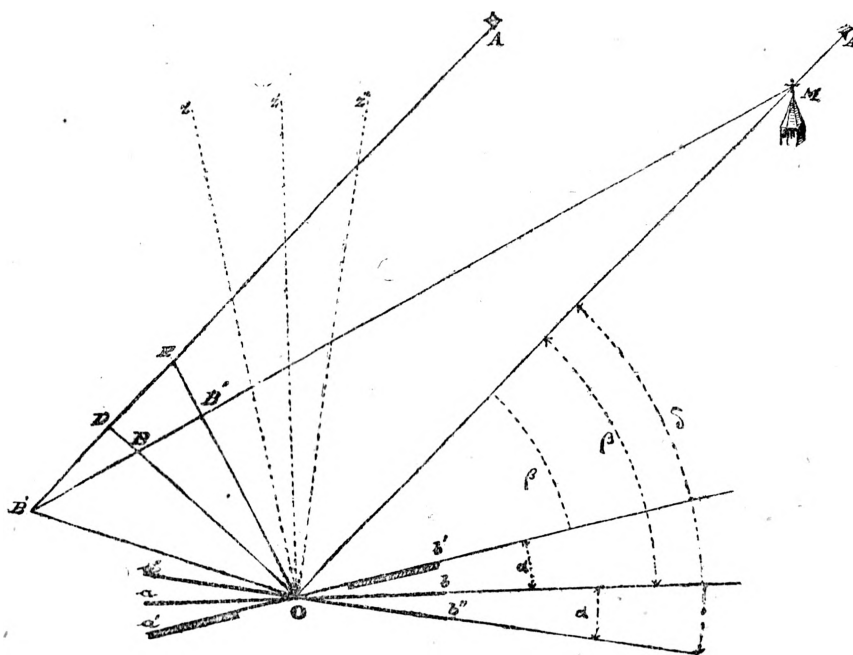
Sin embargo de no haber mostrado a mis colegas la bondad de mi horizonte, no por eso fue un fracaso, al contrario; pues deduje que había necesidad de cubrir con el cubichete (linterna) la cubeta con mercurio.

Hechas después experiencias con todas las precauciones apuntadas, he obtenido resultados inmejorables y creo que será difícil obtener los mejores con cualquier otro horizonte artificial; pues con el mixto se tiene la horizontalidad deseada y la quietud y nitidez de la imagen.

Para determinar el error de horizontalidad de cualquier horizonte mixto, se elegirá un punto elevado y fijo, cual-

quiera que permita tomar con comodidad su ángulo de altura.

Con un sextante de pie ó teodolito se medirá muchas veces el ángulo de las dos imágenes con el vidrio en cada una de las dos posiciones, la diferencia de los promedios de las lecturas de cada posición será igual a cuatro veces el ángulo de inclinación de la superficie reflectora, y es cla-



ro que esta inclinación deberá sumarse a las alturas tomadas con el vidrio en la posición que dio menos lectura y restarse en caso Contrario. Esta corrección constante se determina una vez para siempre y se escribe con sus respectivos signos en los extremos del vidrio.

Sea en la figura adjunta:

A un astro, M un punto cualquiera ab la horizontal teó-

NOTA—El ángulo del rayo M o con el horizonte ab es γ y no β

rica y ab' y $a''b''$ las dos posiciones de la superficie reflectora que la suponemos con una inclinación α . Tendremos:

$$AD_o = 2\lambda = 2\beta + 2\alpha = AB'_o + B'_oD \quad (1)$$

y siendo AB'_o la lectura con el vidrio en la posición $a'b'$ tendremos:

$$AB'_o = 2\beta$$

de donde

$$B'_oD = 2\alpha \quad (2)$$

Cambiamos ahora el vidrio a la posición $a''b''$ y ten-

$$AD_o = 2\gamma = 2\delta - 2\alpha = AE_o - D_oE \quad (3)$$

pero

$$AE_o = 2\delta \text{ luego } D_oE = 2\alpha \quad (4)$$

Vemos, pues, que las lecturas $AB'_o = 2\beta$ y $AE_o = 2\delta$ se diferencian de $AD_o = 2\gamma$ en la misma cantidad 2α una por exceso y otra por defecto, luego

$$AE_o - AB'_o = 4\alpha$$

Lo mismo se hubiera demostrado tomando un punto cualquiera M. no en el infinito.

Libre completamente de pretensiones ofrezco este *huevo de Colón* a la consideración de mis compañeros de armas y a todos los marinos y si resultare como pretendo, será para mí una dicha haber suprimido un gran inconveniente a los buenos observadores.

VICENTE E. MONTES
Teniente de Fragata.

LA REVOLUCIÓN DE CHILE

ALGUNAS APRECIACIONES SOBRE EL ROL DE LA ESCUADRA APRENDIZAJE

Ha terminado con el mes de agosto la sangrienta y fratricida lucha en que los chilenos estaban empeñados desde los primeros días del corriente año. ¡Que la sangre derramada en uno y otro bando, sirva únicamente para estrechar más y más a los buenos hijos de aquella tierra y llevarla adelante en el camino del trabajo, por tanto tiempo seguido sin interrupción!

Tres revoluciones han tenido lugar en estos últimos tiempos en Sud-América, que han conmovido profundamente la opinión no sólo del país en que tuvieron lugar cada una de ellas, sino del mundo entero.

Ellas son la del 15 de noviembre de 1889 en el Brasil, la del 26 de julio de 1890 en la Argentina y la del 7 de enero de 1891 en Chile.

En los tres ha tomado parte activísima la marina, pudiendo decirse que la mayor fuerza revolucionaria estuvo por ella representada y siendo además en Chile el principal factor de la victoria.

Esto, no hay duda que ha sido suficiente causa para que gobernantes y gobernados pusieran los ojos sobre las escuadras, dándoles la importancia que en las grandes y experimentadas naciones se les da.

Durante los últimos sucesos chilenos, variaban al infinito los comentarios formados sobre el poder naval de Chile y sobre las diversas operaciones de guerra llevadas a cabo por la marina dictatorial ó del Congreso.

Nosotros vamos hoy, con la inseguridad de los datos— pues no se conoce aun una crónica exacta y detallada de esa revolución — a tratar de hacer una crítica modesta,

que aunque más no sea, pueda servir de base ó principio a otro cualquier estudio de los sucesos, más científico y más completo.

Un país como Chile, de pura costa de mar y cuya principal vía de comunicación es el mar mismo, debió forzosamente encontrarse desde el primer momento dominado por la escuadra que a la vez podía ocupar el Norte y amenazar a Valparaíso y Talcahuano, los dos baluartes del dictador que, unidos por vías férreas y encerrando lo más importante del país, defendían los grandes recursos que en sus estrechos límites pudieran movilizarse.

El rol de la escuadra era, pues, muy importante; debía amenazar al dictador en sus principales puntos de apoyo, impedirle toda comunicación y escoltar al congreso permitiéndole formar tranquilamente su ejército para atacar después donde más le conviniera.

Desde un principio nos pusimos del lado del congreso, no por apoyar sus ideas, ni porque fuéramos sus partidarios, sino que, como meros e imparciales espectadores, comprendimos quien saldría triunfante.

Mas, pronto empezamos a temer por nuestras predicciones. El «Imperial» burla la vigilancia de la escuadra por repetidas veces y lleva tropas al mismo foco revolucionario, amenazando herir mortalmente en el corazón al naciente ejército que se reclutó en Santa María.

Las precipitaciones ó falta de tino de los jefes gubernistas fueron, creemos, las causas que privaron de un triunfo seguro a Balmaceda, protegido en el mar por un solo buque de mucho andar. Y por eso tenemos las derrotas de Robles en Pozo Almonte y la inutilidad de la división Camus que hicieron a los congresistas tomar el ánimo suficiente para desarrollar su meditado plan.

Después de esto, la escuadra revolucionaria se encierra en Iquique y sabiendo la salida de Buenos Aires de los dos caza-torpederos «Linch» y «Condell», los miran con tanto desprecio que no se trata de ninguna manera de tomarlos en el estrecho ó en sus escasísimos puertos de recalada.

Los buquecitos llegaron a Valparaíso sin que estorbo alguno se les interpusiera, y luego no mas acompañados del «Imperial» son señores del mar, amenazando a la misma escuadra fondeada en Iquique.

La primera salida de la escuadra es para tomar Caldera, operación que no respondió a otra cosa que a espantar fuerzas del gobierno que de hecho estaban cortadas e inutilizadas.

Su resultado fue fatal.

Los barquitos del gobierno hacen volar el «Blanco Encalada» la noche misma que festejaban el insignificante triunfo.

¿Cómo es posible que haya tenido lugar el ataque del «Blanco»?

Caldera, a treinta horas de Valparaíso, sin forzar por la flotilla balmacedista, era un puerto peligroso para los buques revolucionarios, y no se explica como es que el Sr. Comandante del «Blanco» olvidó el a, b, c de las precauciones a tomarse para evitar ataque de torpederas y dio lugar a que con dos barcos de 800 toneladas le destruyeran su buque perfecta y modernamente preparado para rechazar ataques de *lanchas* torpederas.

La pérdida del «Blanco» fue, según nuestro criterio, culpa única ó del poco caso que se hacía de los caza-torpederos ó de la ignorancia en el arte de la guerra naval moderna.

Está admitido que una lancha torpedera, vista antes de las proximidades del radio de tiro de torpedo, debe considerarse perdida.

Pero una lancha torpedera es una silueta vaga que apenas se distingue y que escapa del cono de luz con mucha facilidad. Y si esto es así ¿cuánto más no podían haberse destruido los dos caza-torpederos si se les hubiera visto desde mucho antes de poder lanzar sus torpedos siendo blancos más seguros y tan fácilmente destruibles?

Ah! es que no se les vió.....

Por otra parte, el ataque fue un hecho más que temerario, que científicamente no dice nada, pero que, a causa de su resultado habla muy alto sobre el poder destructor de los torpedos.

Desde entonces, la flotilla gubernista prometía sino el triunfo, al menos mantener las cosas en equilibrio hasta que llegaran los nuevos buques que se armaban en Francia.

Gracias a la demora que sufrieron éstos, ocasionada por causas ajenas a la guerra, la revolución no tuvo mayores preocupaciones, y quizás diferentes resultados; pues entonces la superioridad teórica hubiese sido bastante discutible.

Finalmente, la escuadra congresista desembarca las fuerzas de del Canto en Quinteros y éstas triunfan de Balmaceda sin el concurso de aquélla después de san-

grientas batallas que Chile llorará sin consuelo cuando se haya disipado el humo del combate.

La flotilla del gobierno, el «Imperial» solo aun entonces dejando de lado a su adversario, sale del Valparaíso y transporta tropas de Coquimbo y más tarde escapa de ellas y va a Callao a entregarse.

Esto es, en ligeros rasgos, lo que han hecho las escuadras en esta lucha entre las corazas y las velocidades, lucha que bien poco nos enseña; pues nada dice la voladura del «Blanco» fuera de que varios torpedos pueden echar a pique un buque.

Y lo único que de todo se desprende claramente es que el mar como los terrenos accidentados y boscosos, se presta admirablemente a la *guerrilla hostilizadora* siempre que se tengan medios de rápida movilidad como son los *cruceros rápidos* y las flotillas de torpederos.

RACHA.

CRÓNICA.

Nuevo submarino—El ingeniero Bolthausen ha se presentado al Departamento de Marina, proponiendo la construcción de un barco submarino de su invención.

El Ministro de Guerra y Marina pasó la propuesta al Estado Mayor General de Marina, y éste a la Dirección General de Torpedos.

El Director General de Torpedos, nombró una comisión compuesta de los señores Tenientes de Navio D. Félix Dufourg y de Fragata D. Federico Erdmann y D. Juan A. Martín, para que estudiaran el proyecto del ingeniero Bolthausen.

La expresada comisión se ha expedido informando que en principio, bajo el punto de vista teórico, los cálculos son exactos, y que el proyecto en cuestión merece la atención, debiéndose al efecto nombrar una nueva comisión de ingenieros navales para que ésta dictamine con mayor propiedad.

De acuerdo con el informe de la comisión, los ingenieros navales Carmona y Saborido, fueron designados para componer la nueva comisión, y han informado favorablemente, aconsejando que el Gobierno facilite los talleres de Marina al ingeniero Bolthausen para que éste pueda construir el buque submarino que ha proyectado.

Por nuestra parte, aun cuando en posesión de algunos datos respecto del proyecto del ingeniero Bolthausen, nada diremos por ahora, contentándonos con dar la noticia en el **BOLETÍN**; más tarde, cuando llegue la oportunidad, entraremos en el terreno de la discusión.

Creemos sí, que es siempre conveniente alentar y prestar ayuda a toda persona que trate de llevar a la práctica algún proyecto que esté teórica y suficientemente fundado, como el del ingeniero Bolthausen. ateniéndonos a los informes de las comisiones oficiales.

Nombramiento—Nuestro consocio el Teniente de Navio D. Juan G. Dailey, ha sido nombrado 2º Jefe de los buques en desarme, a propuesta del Sr. Jefe del Estado Mayor General de Marina.

Buques en desarme—Encuéntrense en desarme en el puerto de Zarate, los siguientes buques de nuestra Armada:

Cañoneras «Paraná» y «Uruguay».

Bombarderas «Constitución», «Pilcomayo» y «Bermejo».

El personal nombrado para cuidar estos buques, así como el de los que en lo sucesivo serán desarmados, se compone de:

- 1 Capitán de Fragata.
- 1 Teniente de Navio.
- 2 ídem de Fragata.
- 3 Alféreces de Navio.
- 1 Máquinista de 1ª clase.
- 1 ídem de 2ª clase.
- 3 ídem de 3ª clase.
- 3 Guardamáquinas.
- 7 Carboneros.
- 1 Contramaestre de 1ª clase.
- 2 ídem de 2ª clase.
- 1 Condestable de 1ª clase.
- 2 Carpinteros.
- 1 Cocinero de 1ª clase.
- 4 Timoneles.
- 6 Marineros de 1ª clase.
- 14 ídem de 2ª clase.

Reincorporación—Con fecha 5 de agosto, ha sido reincorporado a la Armada, con el empleo que tenía antes de dejar el servicio, el ex-Teniente de Fragata D. Guillermo Mac-Carthy; revistará en la lista general de jefes y oficiales de la Armada.

Pruebas de velocidad—El 24 de este mes, efectuaron pruebas de velocidad las torpederas de 1ª clase «King», «Jorge» y «Pinedo», con resultados satisfactorios según el parte del Director General de Torpedos.

Las pruebas duraron dos horas, y se efectuaron en el trayecto comprendido entre los malecones de entrada del puerto de La Plata y el acorazado «Almirante Brown» fondeado en la barra.

El día de las pruebas el oleaje del río era bastante

fuerte, debido a un viento frescachón del sur, lo que no impidió que las tres torpederas mantuvieran una marcha igual durante todo el tiempo que se empleó en las pruebas.

«**Bathurst**»—Se encuentra incorporada ya a nuestra Dirección General de Torpedos, la última torpedera de 1ª clase de las seis cuya construcción se ordenó a la casa de Jarrow y Cª de Londres; es la «Bathurst», cuyo prolongado viaje había hecho nacer algunos temores. Ha llegado con algunas averías en la máquina, las que serán reparadas en poco tiempo.

Dentro de breves días se harán las pruebas oficiales para su recibo.

Orden General—Buenos Aires, agosto 19 de 1891.—Atenta la comunicación de S. E. el señor Ministro de Guerra y Marina, de fecha 18 del actual, el Jefe de Estado Mayor General—

DISPONE:

1º Que queda en todo vigor la orden que prohíbe que bajo razón alguna puedan permanecer en tierra ni hallarse ausentes a la vez los señores Comandantes y segundos de los buques de la Nación.

2º Que ningún jefe ni oficial baje a tierra sin previo permiso de este Estado Mayor General, solicitado por la vía que corresponde.

3º Que se responsabiliza muy seriamente a los señores Jefes de Escuadra, de División y Comandantes de buques, de la fiel y estricta observancia de estas disposiciones.

4º Que en el interés de no tener que volver a llamar la atención por medidas de carácter disciplinario como la que motiva esta resolución, se espera que el señor Jefe de la Escuadra y demás autoridades se dediquen con toda energía a vigilar, reprimir y castigar cuantos abusos se cometan en la Armada, Cuerpos y Reparticiones a cargo de este Estado Mayor General.

5º Que los párrafos 1º y 2º de esta Orden General se hacen extensivos a las Estaciones de Torpedos, Torpederos de División y Lanchas Torpederas armadas, buques en desarme, buques sueltos ó de estación en el extranjero, Talleres y Arsenal de Zarate.—(Firmado): B. L. Cordero.

Dos nuevos explosivos—A los ya numerosos compuestos explosivos, acaban de agregarse dos más: la *terrorita* y el *fortis*.

Pocos son los detalles que podemos dar a nuestros lectores al respecto, pero como juzgamos de interés la noticia, dámosle cabida en el BOLETÍN.

La *terrorita* presenta un aspecto gelatinoso, y su color es violáceo, algo oscuro.

Resiste bien las sacudidas, cuando la temperatura es baja, y para su conservación se le guarda en frascos de vidrio.

Calcúlase su potencia, con relación a la de la dinamita, en el doble de su fuerza expansiva.

Entre otras experiencias verificadas con la *terrorita*, la siguiente dará una idea de lo que puede esperarse de este explosivo: cargada una bomba con doce libras de *terrorita*, fue enterrada a una profundidad de 2 metros; se le comunicó fuego a la mina por medio de una corriente eléctrica y la explosión proyectó una tonelada de tierra a 50 pies de altura, formando una excavación de 12 pies de profundidad; la detonación fue sorda y prolongada.

El inventor de la *terrorita* es norteamericano y el experimento que acabamos de narrar, tuvo lugar en el fuerte Hamilton de Nueva York.

Sobre el *fortis*, solamente podemos adelantar algunos detalles sumarios de los experimentos que con él ha hecho en Lieja una comisión oficial nombrada al efecto por el gobierno belga.

Se hicieron ensayos para averiguar la acción del *fortis* colocado bajo el agua y en diversos puntos; en seguida se provocaron explosiones simultáneas y en igualdad de condiciones con otras sustancias explosivas para obtener datos comparativos.

Los resultados obtenidos parece fueron sorprendentes, pues se asegura que el *fortis* supera en energía un 30 a 40 % a la de todos los demás explosivos que hasta ahora se conocen.

Para dar una idea de la potencia del *fortis*, mencionaremos uno de los ensayos practicados en presencia de la comisión oficial.

Se abrió en una roca un barreno de 13 pies de profundidad y se cargó con una cantidad de *fortis* relativamente pequeña.

Verificada la explosión, separóse de la roca una masa de 200 pies de altura, dividida en fragmentos que pesaban de 50 a 60 libras, siendo éstos proyectados a una distancia mayor de 400 metros del punto donde aquélla tuvo lugar.

ALEMANIA—Botadura del coracado «Frithjof».—Un segundo acorazado alemán que lleva el nombre de «Frithjof», ha sido lanzado al mar en Bréme, en los astilleros de Weser.

CHILE.—La voladura del «Blanco Encalada».—CARTA DE UN ACTOR EN LA TRAGEDIA.—De una carta inconclusa, fechada en Valparaíso el 18 de agosto, encontrada en poder del torpedista de la «Lynch», Hellec, en el momento de ser aprehendido y dirigida a sus padres en París, tomamos los siguientes párrafos:

«Ustedes saben perfectamente, queridos padres, que yo me había embarcado en la «Lynch», crucero torpedero de Chile, y como la evolución estalló, no era posible que nos quedásemos como muertos en los puertos. Por eso, tan pronto como llegamos a Valparaíso, comenzamos a prepararnos para atacar a los demás buques. Lo que sí que, como nuestro buque era muy poca cosa, no podíamos intentar atacar de día, sino que necesitábamos usar de la sorpresa y de las sombras de la noche. Por eso yo comencé entonces a preparar mis torpedos para el combate.

Como hay 5 tubos lanza-torpedos de los cuales uno está sobre proa, 2 a estribor y 2 a babor, preparé únicamente seis torpedos. Coloqué 4 en el tubo de proa, uno a babor a proa y otro a estribor a proa y a popa.

Una vez que todo estuvo preparado, levamos ancla en Valparaíso con la «Condell» y el «Imperial», que es : un transporte, y llegamos dos días después a un puerto situado en los alrededores de Caldera, y fue en ese puerto en donde nos dijeron que había cinco ó seis buques de los revolucionarios. Se resolvió ir a atacar a esos buques de noche. Eso sí, yo no me habría imaginado jamás que entre hermanos, padres y aun parientes, se pudiesen batir de ese modo. En fin, la víspera del combate, me llama el comandante y me pregunta si están buenos mis torpedos. Yo le contesté que estaba seguro de ellos y él me

replicó que si mis torpedos no estaban buenos, me haría fusilar y en seguida se me arrojaría al agua. Me puse entonces a revisar mis torpedos y le dije que si ellos no estaban buenos yo no sabía hacerlos mejor.

Cuando llegamos a Caldera eran las cuatro y media de la mañana. Divisamos siete u ocho buques. Nos aproximamos lo más ligero que pudimos al más grande de todos ellos, que era el «Blanco». Una vez al alcance de los torpedos, es decir, a 300 ó 400 metros, poco más ó menos, hicimos fuego. El timonel que estaba en la caña comprendió mal, y, en el momento que se lanzó el primer torpedo, dió un golpe a la caña, con el cual la nave viró inmediatamente a estribor, y el torpedo, en vez de tocar al buque contra el cual iba lanzado, pasó a nuestra popa. Entonces yo que me encontraba delante del tubo de proa, comprendí que estaba en peligro en ese puesto y me dirigí en el acto a popa, porque a bordo del buque que atacábamos, y que era el «Blanco», habían notado que acababan de dispararle un torpedo. A nuestro ataque contestaron haciendo fuego con pequeños cañones y ametralladoras, todos de tiro rápido; en los momentos que yo me dirigía a popa, estalló como a veinte centímetros detrás de mí una bala, a tal punto que sentí el golpe y se me rompió el uniforme.

Como viese yo que el torpedo no había surtido efecto, preparé otro. En esos momentos el «Blanco» estaba a nuestra izquierda y era oportunidad de lanzar el torpedo de babor de proa. El segundo Comandante señor Salvá, disparó con ese tubo; y este torpedo fue más afortunado que el primero, pues fue a dar en el buque bajo la escala. En el acto se alzó una enorme columna de agua y se vió al buque irse instantáneamente a pique: el tiempo que demoró en hundirse fue cuatro minutos.

Debo confesaros, queridos padres, que a bordo del «Blanco», se dio pruebas de una valor extraordinario, y lo confirma la circunstancia de que, aun en los momentos en que se hundía y cuando el agua había penetrado ya a mucha altura, seguían haciéndonos fuego. El cañoneo no cesó hasta que el buque desapareció en el mar.»

Los cruceros chilenos.—Escriben desde Toulon al «Fígaro» de París: «Los cruceros chilenos no han sido contruidos con buena estrella. Aparte de las dificultades judiciales e inconvenientes innumerables en la formación de sus equipajes, estamos en presencia del «Presidente Pinto» que acaba de vararse cerca del Sena en la bahía

de los Manisségues. Es cierto que el fondo es fangoso, pero éste alcanza á más de tres metros de espesor.

Los remolcadores de la marina han intentado vanamente zafarlo. Ya a ser necesario aligerarlo.

Delante de un hecho tan doloroso, uno se pregunta si nuestra actitud, en este asunto, ha sido correcta, y si nuestro renombre de justicia y legalidad no ha sufrido mucho.

Titubear en entregar los buques a aquellos que los habían encargado, constituía desde luego un acto parecido al arbitraje, impedir en seguida a los comandantes de los cruceros embarcar libremente sus respectivos equipajes, significaba ir contra el derecho y era al mismo tiempo ¿sumir las más graves responsabilidades morales.

Y sin embargo, es lo que acaba de producirse con gran pena para los que desean conservar a nuestra querida Francia lo que le ha dado tan buen renombre en el mundo: su justicia, su lealtad y sus sentimientos humanitarios.»

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMÉRICA—Nuevo tipo de buque de carga americano.—La entrada en Liverpool del primer buque del tipo Mac-Dougall que llega del Lago Superior y de Montreal, llama de nuevo la atención del mundo marítimo sobre ese barco de fondo chato, cubierta redondeada (cubierta de lomo de ballena, según la expresión americana), y cuya proa en forma de bigornia termina bruscamente para dejar el sitio necesario a los dos escobenes. Esta forma de la proa le ha valido el nombre de «pig» que le han dado los marinos americanos que navegan en los grandes lagos. Es uno de esos «steam-pigs» (literalmente cerdos de vapor) el «Charles W. Wetmor» el que ha entrado el 20 de julio en Liverpool. Hemos tenido ya ocasión de señalar en una crónica anterior el lanzamiento de la primera chata de ese tipo construida en 1888, nota en la cual indicábamos según los datos que nos habían sido remitidos directamente por el capitán Mac-Dougall, promotor de ese sistema de buques, las ventajas que presenta comparativamente a los otros buques afectos a la navegación de los grandes lagos (Superior, Michigan, Ohio, Erie y Ontario.)

Desde aquella época una docena de chatas, algunas de ellas a vapor, han sido construidas por el modelo de la primera y con algunos perfeccionamientos, luego que se hubieron constatado los excelentes resultados alcanzados por este tipo del punto de vista comercial y económico.

El primer vapor fué el «Colgatelloyt» construido en 1889,

Se ocupa en transporte de mineral de hierro, carbón y cereales entre los puertos del lago Erie y Superior.

Con 2.800 toneladas de mineral, no cala sino 4 metros con 57 cm. y fila 12 millas inglesas por hora, llevando al mismo tiempo a remolque una chata del mismo tipo con 2.400 toneladas de carga.

Otro, el «Joseph L. Colby» lanzado en el mes de noviembre pasado, ha sido construido de dimensiones algo menores porque estaba destinado a pasar por el canal de Welland (que comunica los lagos Erie y Ontario) para ir a Montreal, atravesando los rápidos de San Lorenzo. Mide 80 metros con 77 cm. de eslora, 10 metros 97 cm. de manga y 6 metros 75 de puntal.

En cuanto al «Charles W. Wetmore», que acaba de atravesar el Atlántico con la mas grande facilidad, mide 80 metros 77 de eslora, 11 m. 58 de manga y 7 m. 32 de puntal, y puede cargar 3000 toneladas, no calando más que 5 m. 0.3. Su forma fuera del agua es la de un cigarro; tiene cuatro torres, tres a popa y una a proa, y no lleva velas ni palos. Sus líneas de inmersión se aproximan bastante a las de los buques ordinarios. Los puentes son redondeados; el fondo es chato, y cada extremidad termina en forma de punta de cigarro. El casco y las torres son de acero, y con excepción del emplazamiento de la máquina y del rancho del equipaje, todo el interior lo forma la bodega para las mercaderías, y como tiene nueve escotillas, las facilidades de carga y de descarga son muy grandes. Estando cargado el buque, la parte superior del puente en forma de lomo de asno, se encuentra, a 2. m. 75 de la superficie del agua. La máquina Compound tiene cilindros de 0.m66 y de 1 m. 27 de diámetro, con un curso de 1 m. 067, y está alimentada por dos calderas de acero de 3 m. 50 de largo y de diámetro, las que soportan una presión de marcha de 8 kilos 77 por centímetro cuadrado.

Su cargamento se compone de 87.000 tarros de blec, pudiendo llevar hasta 90.000 con un calado de 5. m. 50. Las tres torres que se hallan en la extremidad de la popa, están ligadas entre sí y cubiertas por un fondo de hierro sobre la cual hay los alojamientos de los oficiales, mientras que en las torres se encierra lo que concierne a los aparatos de gobierno, lo mismo que las máquinas y la chimenea y el descenso a los compartimientos de las máquinas. La torre de proa contiene el guinche a vapor y el descenso al sollado de la tripulación. Tiene dos secciones estancas a proa y tres a popa que sirven para depósito

de lastre de agua (800 toneladas) y el carbón. Existen en él también poderosas bombas a vapor y los compartimientos del lastre de agua pueden ser llenados a voluntad hasta alcanzar el calado que se proponga. La velocidad media de Montreal a Liverpool ha sido de 9 nudos y la travesía ha durado 10 días. El cargamento de blek estaba en perfecto estado. La estadía en Liverpool no duró sino ocho días, pues que tuvo que ausentarse para Tacoma, sobre la costa del Pacífico, para ser destinado a transporte de blek entre este puerto y el de San Francisco.

Las ventajas reivindicadas por este tipo de buque, son las siguientes: 1ª, economía de 40 sobre el precio de construcción; 2ª, economía de cerca de 60 % en la potencia motriz, a igual velocidad; dos calderas y una máquina de 800 caballos haciendo el mismo trabajo que seis calderas y una máquina de 2.000 caballos, comprendiendo la economía resultante de la disminución de los tubos de carbonera, etcétera; 3ª, supresión casi completa del rolido y del cabeceo en la mar gruesa; las olas pasan por encima de él sin encontrar resistencia; 4ª, gran capacidad interior en concepto a su débil desplazamiento. Hay sin duda exageración en las cifras de las economías que con él se realizan; pero, lo que está bien probado es que resulta muy superior como explotación comercial a todos los otros *cargo-boats* de los grandes lagos.

Esta travesía del Atlántico va a llamar la atención de los ingenieros y de los constructores europeos, y no cabe duda que se encontrarán armadores que harán construir buques de este tipo a causa de sus ventajas incontestables.

X.

Ariete americano en construcción.—En el libro del Almirante Ammen, *The Old Navy and the New*, recién publicado en los Estados Unidos, manifiesta su autor que actualmente se construye en Bath (Maine), un ariete, tipo de buque ideado por el expresado, que se ha de experimentar a fin de adoptarlo para la defensa de las costas americanas. El ariete en cuestión, tiene una quilla elíptica para que las condiciones evolutivas de aquél sean más eficientes y sus obras vivas mejor dispuestas para la propulsión. Las secciones transversales, que están lanzadas sobre el casco, son también elípticas, formando bacalaos como los de los vapores de ruedas, con el fin de desviar los proyectiles, hallándose provistos los citados

bacalaos de Jilos cortantes para rasgar el cuerpo de proa del buque enemigo al ser embestido por el través; en suma, aquél se asemejará a una consolidación, ó sea armazón muy reforzada, cuyo andar será igual al de cualquier buque de idéntica fuerza y desplazamiento: solo llevará artillería de tiro rápido, pudiéndose afirmar que a los torpederos les será difícil aguantarse sobre las costas del enemigo provisto de los citados arietes. Respecto a su costo, el autor cree que el de cinco de estos buques es igual al de dos acorazados, pudiendo mantenerse aquéllos armados y listos para comisión con menos de lo que se gasta en uno de éstos. El Almirante se halla tan plenamente convencido de la utilidad de los arietes en vista de los resultados deducidos principalmente de la destrucción del *Ré de, Italia* en el combate de Lissa, el cual fue referido al autor por el propio almirante Tegenhoff, que en el sentir de aquél, cuando su buque esté listo, será posible llevar a cabo otras construcciones análogas en términos de que el acorazado actual no podrá luchar con sus futuros adversarios, siendo por tanto factible proteger con eficiencia las costas americanas mediante un costo relativamente exiguo — (*Revista de Marina Española*).

Torpedo dirigible «Patrick».—En Newport (Estados Unidos), se han hecho experiencias con el nuevo torpedo dirigible « Patrick », ordenado para el estudio de la marina de guerra. Las condiciones eran: una velocidad de 20 millas en un trayecto de 1.600 metros, facilidad y seguridad al dirigir el movimiento y hacer fuego con el aparato director y en fin, que el punto de impacto sea a 3 metros de profundidad.

Las condiciones exigidas se llenaron satisfactoriamente.

Pero los oficiales encargados de establecer comparaciones entre los varios sistemas de estos torpedos, parece que han optado por el Sims-Edison, en razón a que ha dado mayor velocidad.

Trasatlánticos del porvenir—Mr. Carl Schurz, de Nueva York, presidente de la Compañía de Paquetes Hamburg American, no se reserva su opinión de que al cabo se han de construir vapores que crucen el Atlántico en tres días, y en su opinión no sólo esto se hará, sino que es enteramente posible, y completa su opinión diciendo que, a pesar de su edad de sesenta años, cuenta con que la vida le alcance para verlo. En verdad que hace 35 años

se hubiera puesto en ridículo quien hubiera hablado de hacer el viaje de Inglaterra a América en los seis días en que se hace ahora. En la opinión de Mr. Schurz, esos vapores que hoy mismo podrían construirse para cruzar el Atlántico en tres días ó cuatro, tendrían que prescindir de llevar y volver a lo que fueron los primeros vapores de navegación de altura, que sólo llevaban pasajeros, correspondencia, y, a lo sumo, mercancías muy ricas en muy poca cantidad. El ilustrado presidente de esa compañía de navegación, ha formado su idea de lo que serán los trasatlánticos en que piensa, que, naturalmente, sólo son aplicables a líneas en las cuales haya un pasaje muy constante, muy numeroso y que pueda pagar precios altos, pues lo primero que considera preciso, es que los buques sean mucho mayores que los presentes, con máquinas notablemente mayores en proporción de su tamaño. Los buques del porvenir, dice, se dividirán longitudinalmente en dos, y tendrán doble juego de calderas, de máquinas y de hélices; de modo que, si uno de los juegos falta, el otro pueda navegar con toda seguridad. Por supuesto, se dividirán en varios compartimientos estancos, para que la avería que uno ó varios de éstos puedan sufrir, no afecte a la flotación del buque.

En tanto que llega a hacerse la construcción de un buque de las condiciones imaginadas por Schurz, hay algo más próximo, si no tan completo respecto a adelantos en la construcción naval, por lo que hace a rapidez, y esto es el modelo de trasatlántico que ha presentado la casa de los señores James y George Thompson, comprometiéndose a hacer, con arreglo a él, buques cuyo andar les permita cruzar el Atlántico corrientemente en cinco días. La fama de la casa y su gran competencia ponen fuera de duda el que sabrá cumplir lo que promete, y por ahora lo que hace falta es encontrar una empresa bastante animosa para emprender la obra sin más datos que los que hay hasta ahora, pues los señores Thompson en vista de la competencia que existe entre los constructores para asegurar los pedidos, no quieren dar detalles algunos sobre la manera de como realizarán sus promesas.—(*Revista de Marina Española*).

Programa para las construcciones navales.—Los sucesos ocurridos en estos últimos años, han persuadido a los americanos de la necesidad de poseer una potente marina de guerra, no sólo para la defensa de sus costas, sino que también para hacer sentir a lo lejos su influencia; y

como se hayan apercibido de no poseerla, se han puesto a la obra para construirse una.

He aquí el programa de los buques que para el 1903, deberán estar contruidos en sustitución de los antiguos, ahora existentes, inútiles y dispendiosos para mantenerlos.

10 acorazados de cerca de	10.000 toneladas.
28 ídem de ídem.....	6.000 a 8.000 »
10 arietes acorazados ídem	3.500 »
1 ídem ídem de ídem...	3.000 »
7 monitores ídem ídem...	3.600 a 6.000 »
35 cruceros ídem ídem..	3.500 a 7.000 »
6 ídem ídem ídem..	1.700 a 3.200 »
16 cazatorpederos	
101 torpederas	
3 buques escuelas.	

Estos buques, exceptuando la coraza y la artillería, que será adquirida en Francia, el resto de la construcción será hecha en el país.—(*Revue du Cercle Militaire.*)

Vapor movido por tres hélices—El vapor «Wai», construido por la Grangemouth Dockyard Company, Shipbuilders, Grangemouth and Alloa, es un buque que mide 90' de eslora, 20' de manga y 11' 6" de puntal, y su calado con carbón, pasajeros, bagajes, etcétera., no excede de 2' 9".

El buque es completamente chato, y está destinado para hacer el servicio en uno de los ríos de la costa de Bombay.

Ha sido dotado con una máquina de triple expansión y con condensadores de superficie; esta máquina pone en movimiento tres hélices de tres palas, dos de las cuales están colocadas a ambos lados del buque, y la tercera en el centro, a proa del timón, como en los buques que no están dotados sino de una hélice.

El desplazamiento de este vapor es de 110 toneladas.

El «Wai» ha alcanzado una velocidad de 11 millas por hora, lo que es una marcha muy satisfactoria, si se tiene en cuenta las condiciones del buque.

Las máquinas del «Wai», han sido construidas por los señores Dunsumir y Jackson, de Govan, Glasgow.

Este vapor fue encargado por la Bombay Steam Navigation Bombay.

Llamamos la atención de las personas que se ocupan de los problemas de la navegación de algunos de nuestros ríos, como por ejemplo el río Negro, el calado y las

dimensiones del «Wai», así como su tonelaje, que lo hacen apto para navegar en aquel correntoso río.

Rocas peligrosas—Próximas al faro de Red Rock, a la altura de la sonda de Parry, en la bahía Georgiana, Ontario, se encuentran dos rocas peligrosas para la navegación, y poco conocidas generalmente.

El Departamento de Marina de Ottawa, Canadá, publica su situación con fecha 22 de julio del corriente año.

La una a una profundidad de 9 pies, llamada Clark Rock, dista 1 1/4 milla náutica al S. 1/2 E. del faro, y la otra, con 14 pies en derredor, está a 1 milla del mismo sobre el mismo rumbo.

Penetración de un cañón de 110 toneladas — En un periódico de los Estados Unidos de América del Norte, se ha transcrito el resultado de las experiencias de un cañón de 110 toneladas, publicadas por el «Engineering» de Londres. Hace recordar que se emplearon 960 libras de pólvora para lanzar un proyectil de 1800 libras con velocidad de 2105 pies por segundo que produce una energía total de 55.305 pies-toneladas.

Los números expresan bastante bien el poder del cañón de 110 toneladas; sin embargo, la dirección de los Talleres de Elswick creyó que una figura explicaría mejor y gráficamente se demostraría el poder del tal cañón.

Con tal objeto se hizo un diseño de la trayectoria a través del blanco, de un proyectil del cañón de 110 toneladas disparado del «Sanspareil» el 14 de marzo último.

El blanco consistía en una chapa Compound de 20 pulgadas de espesor, sólidamente ajustada a un marco de hierro forjado de 8 pulgadas de espesor, detrás del cual se construyó un espaldón de madera de roble de 20 pies de espesor detenido por una muralla formada por 5 pies de granito, 11 pies de concreto y finalmente 6 pies de manipostería.

El proyectil chocó en el centro de la plancha con una velocidad de 2079 pies por segundo, atravesó ambas planchas, los 20 pies de roble, el murallón de 5 pies de granito y 11 de concreto, deteniéndose en la manipostería cuyos ladrillos removió hasta la parte opuesta.

FRANCIA. — **Un paquete de 175 metros de eslora** — Los astilleros de la Compañía Trasatlántica (francesa), van a construir un barco, el «Lorraine», de 175 metros de eslora,

destinándolo a la travesía entre Francia y América del Norte.

Estas dimensiones, ya enormes de sí mismo, serán excedidas por la construcción en Inglaterra de otro barco que tendrá 200 metros de eslora y una máquina de 33.333 caballos, destinándose como el «Lorraine» a la travesía de Nueva York.

El «Engineering», haciendo algunas suposiciones, cree que este buque tendrá los siguientes datos aproximados: Eslora 192 metros, 21^m34 de manga y 33.000 caballos de fuerza.

Según un modelo expuesto las líneas de agua terminarán muy finas a popa y proa, y esta será vertical; tendrá el buque dos hélices de 6^m70 de diámetro, un ancho timón compensado y cuatro chimeneas.

El buque tendrá una velocidad de 23 1/2 nudos y atravesará el Atlántico en cinco días.

Según se expresa, el lujo de las instalaciones sobrepasará a todos los paquetes, y habrá comodidad para 700 pasajeros de 1^a, 300 de segunda y 400 inmigrantes. El buque está arreglado para servir de crucero, pudiendo llevar 12 cañones de tiro rápido; no lleva más que dos palos para señales.

Aun no se sabe para qué compañía se construirá el buque.

El tiro óptico en la mar.—El ministro de marina en Francia, en vista de los buenos resultados obtenidos en las experiencias practicadas por la escuadra de evolucionas, ha resuelto, para completar los estudios acerca del tiro óptico y para, concretar definitivamente el sistema, que la cañonera acorazada *Achéron*, se ponga a las órdenes del autor de este nuevo invento, el Capitán de Fragata de Fraysseix.

Este tiro óptico se basa en un sistema que permite obtener la superposición de la imagen reflejada del blanco sobre un determinado punto de un telar blanco situado detrás del cañón; telar que el apuntador puede mirar con toda comodidad.

La utilidad práctica de este descubrimiento será grandísima. Pudiéndose efectuar la puntería al través de un pequeño orificio de 10 centímetros, resulta la posibilidad de extender por completo las pantallas y corazas de defensa para resguardar a los artilleros, conservando además una precisión absolutamente matemática en el tiro.

(*Rivista Marittima.*)

Varadura del acorazado «Navarino» y del crucero «Rjurik»—Este año serán varados dos buques de guerra: el acorazado «Navarino» y el crucero protegido «Rjurik».

El «Navarino» tiene de eslora 109.7 m., de manga 20.7 m., y con un tonelaje de 9476 toneladas; calará 7.62. Estará armado de:

4 cañones de 30.4.8 mm, en torres giratorias.

14 ídem de 150 m/m.

16 cañones de tiro rápido Hotchkiss, y tubos lanza-torpedos.

Las máquinas tendrán 4.500 caballos indicados, y se espera obtener una velocidad de 17 millas.

El «Rjurik» tiene de eslora 125 m.; de manga 20 m.; calará 8 m., y tendrá un desplazamiento de 10.940 toneladas. Tendrá un espolón de 4.5 m. de largo, y se espera darle una velocidad de 18 millas.

La coraza hasta la línea de agua, tendrá 25 centímetros de espesor, y debajo incluso la quilla, 12 centímetros.

Será armado de 8 cañones de 200 mm. en torres; 14 de 150 mm., 6 de 57 mm., 19 de 47 mm., 11 de 37 mm.; artillería toda de tiro rápido.

Tendrá, además, dos torpederas a bordo.

Este crucero será el más grande de la marina rusa, y tendrá una dotación de 33 oficiales y 667 hombres.—(*Times*).

INGLATERRA—Botes de acero insumergibles.—Mr. William Wells, de Leith, ha obtenido patente de invención por sus botes de acero insumergibles, que va a poner en venta. Estos botes contruidos sobre un principio enteramente nuevo, poseen cualidades inapreciables, siendo absolutamente insumergibles y que por sí solos se alistan con toda prontitud. Las secciones de proa y popa están contruidas en forma de conos encontrados, ligeramente achatados y colocados horizontalmente. Estas secciones, de forma peculiar e impenetrables al aire y al agua, dan inmensa rigidez y solidez al conjunto de la construcción. En caso de una emergencia, podrían echarse al agua dichos botes sin las formalidades y cuidados observados con los botes que funcionan con aparejos, y nada se opone para que una vez en el agua floten sobre su quilla, siendo imposible el tumbarse.

Estos botes han sido sujetos a severas pruebas en el «Firth de Forth», con todos tiempos, y han demostrado poseer todas las cualidades que se reclaman para ellos.

Son admirablemente ligeros a vela ó a remo y obedecen al timón con suma rapidez, debido a la forma especial de

la quilla. Sólo en la inconcebible imposibilidad de que sean perforadas las tres secciones, arriba y abajo de la línea de agua, perdería el bote su flotabilidad. Estos botes pueden construirse por un precio relativamente favorable con el de los botes de buena madera; podrían aguantar deterioros que no soportarían los de madera, pero al mismo tiempo son notablemente livianos; un bote de 12 ps. de largo y 3 ps. de manga, completo con palos, velas, remos, etcétera, pesa aproximadamente sólo 3 quintales.

Botadura del acorazado «Hood».—Ha sido botado al agua en Chatam en presencia de Lady Hood, la esposa del vizconde Hood, el heredero del ilustre marino que da su nombre al nuevo buque el acorazado de primera clase «Hood». Es un barco de 1510 toneladas y 1300 caballos que será armado con cuatro cañones de 67 toneladas, 10 cañones de 15 centímetros de tiro rápido, etcétera; velocidad prevista, 17 nudos Equipaje, 650 hombres.

La botadura tuvo lugar pesando el buque 7.500 toneladas.

El «Hood», es el tercer acorazado que se encuentra a flote de los últimamente mandados construir según el proyecto de 1888. Ha sido comenzada su construcción hace dos años.

La recepción tal como la vieron los marinos—El «Daily News», del 20 de agosto último, trae bajo el epígrafe que encabeza este artículo, la crónica siguiente de la entrada de la escuadra francesa en el puerto de Portsmouth, y manifestaciones de que ha sido objeto por parte de la población y de las autoridades inglesas. Lo audaz de la empresa, dadas las condiciones en que se ha efectuado y la pericia demostrada por los oficiales franceses en el manejo de los buques, han llamado la atención de miles de espectadores; y no dudamos que la lectura de esta traducción dejará una grata impresión en el ánimo de nuestros consocios.

«En la antigua pintoresca punta, de la que Portsmouth es el principal monumento histórico, y donde aun las usadas piedras del pavimento parecen dispuestas a hablar de las generaciones de héroes que las han pisado, unos pilotes gastados por el mar e incrustados de algas marinas, marcan el sitio donde alguna vez hubo un cabrestante para extender una cadena a través de la boca de la bahía. Ese era el modo con que Portsmouth acostumbraba cerrar sus

puertas a los extranjeros quo trataban de entrar por mar; pero la cadena y todo lo que la simboliza ha desaparecido ha tiempo, y en vez de colocar barrera alguna a través del canal que sirve hoy a los extranjeros para acercarse al puerto, todos los habitantes y la mayor parte de las autoridades sólo ansian abrir su gran puerta para recibirlos, y desearían, sí, de buena gana, cerrarles el paso para evitar su salida después de haber sido agasajados y festejados a su entera satisfacción. Desgraciadamente, esta tarde la atmósfera no prestó ayuda eficaz a las demostraciones que podían hacerse solamente en la mar. Es nuestro orgullo nacional el jactarse de que Britania gobierna las olas, pero ciertamente hoy no las conservó sujetas lo suficiente como para que los ciudadanos preparados para un día de fiestas, hubieran deseado la pesada lluvia tormentosa de la última noche, y una fresca brisa del sudoeste impelía las encrespadas olas tumultuosas con marcado descontento de los infelices paisanos, en sus descompasados movimientos. Varios vapores excursionistas se lanzaron al mar cuando se hizo la señal de que la escuadra francesa había sido avistada en el horizonte navegando al sur; pero aquellos vapores no estaban del todo llenos y era evidente que la mayor parte de los muchos miles de visitantes que se habían reunido a una hora temprana en Portsmouth, se contentaron con observar la magnífica flotilla desde la segura posición en la costa de Portsmouth, antes que confiarse a bordo; y así la recepción, aunque cordial y entusiasta como pudieran desearlo los más decididos amigos de la Francia, no revistió el carácter de una gran demostración popular. El pueblo de Portsmouth, acostumbrado sin embargo, a la vista de buques de guerra, se reserva probablemente para la demostración más general del viernes, y los festejos ocuparán tal vez de allí en adelante muchas horas de los días que permanezcan aquí nuestros huéspedes.

Cuando salió el «Seahorse» con los representantes de la prensa a bordo, no quedó mucho tiempo a los vapores excursionistas para detenerse, tratando de persuadir a los nerviosos espectadores a tomar pasaje en ellos; y así, una flotilla de éstos, largando sus amarras, siguió con gran apresuramiento, bufando y jadeantes, haciendo vigorosos esfuerzos para alcanzar al veloz remolcador. Hasta este momento no se había visto por nadie de tierra, ninguna señal de la escuadra francesa, por la muy sencilla razón de que todavía no estaba a la vista. No obstante, el «Seagull», fue escoltado algunas millas afuera de la punta más oriental de la isla de Wight. A bordo de ese crucero

torpedero estaba el capitán Philips, ayudante mayor de la escuadra, cuya destreza para navegar con una escuadra a través de canales intrincados en las noches más oscuras, fue probada a menudo durante las maniobras navales hace cinco ó seis años, y que en esta ocasión fue solicitado con la misión relativamente simple de pilotear los buques franceses a un fondeadero seguro. El vigía del «Seagull», descubrió los buques franceses cuando aun estaban demasiado distantes para cualquiera de ojo poco práctico para reconocer la arboladura; esto dio tiempo para que todos los buques que tenían personajes oficiales a bordo, llegasen a la boca de la bahía mucho antes que la vanguardia de la escuadra del almirante Gervais, diera vuelta la cabeza de Santa Helena. A las dos menos veinte minutos, se vieron los toques del «Marengo» netamente definidos contra las nubes blancas, pero su casco gris pareció formar parte por algún tiempo de la incolora llovizna impelida por un fuerte viento a través de las olas. Uno después de otro salieron entonces los cuatro grandes acorazados de la incierta distancia, navegando en columna simple de filo, encabezada por el rápido crucero «Surcouf», que operaba como explorador a algunos cables de distancia a sotavento, siguiéndolo graciosamente a retaguardia el veloz pequeño «Lance». Próximo al buque almirante se hallaba el «Requin», cuya construcción y gobierno demuestran poder formar parte en operaciones mucho más allá del límite de una simple defensa de costa, que es su rol asignado. Estos dos buques principales tenían cada uno una torpedera en concurrencia, y sus diminutas proporciones aumentaban en mucho el sensible tamaño de los acorazados. Mientras los espectadores civiles comentaban lo disforme y poco pintoresco de los contornos de estos grandes acorazados, los marinos admiraban tan sólo las cualidades marineras, fuerza de su armamento y la destreza con que los manejaban sus oficiales.

El «Seagull», después de haber hecho señales de que inmediatamente de llegar a aguas tranquilas mandaría un práctico a bordo, siguió hacia el faro flotante Nab, seguido sucesivamente por los buques franceses, todos los cuales guardaban su distancia y eran manejados tan bien y con tanta confianza, que era evidente que los oficiales de derrota conocían la carta del puerto de Portsmouth lo suficiente para hacerlo, si fuera necesario, sin los servicios de un práctico. *Por cuál código privado se regulaba la marcha de los buques, nadie pudo manifestarlo, pues ni un solo cono de velocidad ni señal para ello pudo distinguirse arriba.* El «Marceau», el más

poderoso de toda la escuadra y el más pesado, sumergiendo la obra viva de su casco más que ningún buque de nuestra escuadra del canal, apareció para responder a cada movimiento del timón con tanta prontitud como el yacht a vapor más pequeño y delicado que se cernía en las inmediaciones. El «Furieux», solo, con sus baterías de proa y de popa y el gran cuadrado central construido sobre las líneas de un formidable reducto, parecía estar colocado más bien para vigilar y defender la entrada de una bahía, que marchando en mar abierta. Cada uno de estos buques tenía redes contra torpedos, levantadas, pero prontas para arriarlas en cualquier momento, como si fueran hacia la presencia de un enemigo. Sus tripulaciones, no obstante, estaban apiñadas en torno de las portas de las baterías y reductos, en acecho evidentemente de una recepción amistosa y listas a contestarla. No tuvieron que esperar mucho. A las cuatro el «Marengo» pasó por el través del fuerte Horse. Se izó una señal preparatoria y al minuto siguiente, salió una columna de humo blanco de las portas de sotavento del buque jefe, seguida de la primera nota profunda de los veintidós disparos de saludo al pabellón de Inglaterra. Los marineros de cada uno de los buques franceses que rodeaban los palos, coronaron luego la arboladura y se izó la insignia blanca de Inglaterra al lado de la tricolor de la Francia, en tanto que de los fuertes de tierra salió el estampido de una contestación al saludo. Los vapores de la bahía, que no pueden nunca conformarse a pasar por los reglamentos del almirantazgo, navegaban juntos al costado del buque-insignia del almirante Gervais, arbolando cada uno la bandera tricolor abajo de la de Inglaterra y arriando hasta el agua respectivamente sus insignias, como si sus comandantes creyeran pagar un tributo de adulación a las visitas, en vez de transgredir todas las reglas de cortesía, dictadas por los poderes navales mencionados. La gente de a bordo de esos vapores, agitaba sus pañuelos y aplaudía, como que sus demostraciones de simpatía debían, quizá, ser aceptadas como una compensación a la falta de buen gusto experimentada por los patrones. Después de todo, sin embargo, fue más bien una recepción de flota a flota, que de pueblo a pueblo; y demostraciones tales podían por algún tiempo, a lo menos, haber sido dispensadas.

Los buques franceses, conservando aún su formación en línea, dieron avance después que el Capitán Phillips hubo ido a bordo del «Marengo», navegando despacio hacia la flota inglesa, haciendo otra salva cuando estuvieron cerca,

esta vez a la insignia del Almirante del puerto, contestándola los cañones del «Wellington». Aproximándose a la línea de los buques ingleses, el Almirante Gervais hizo la señal para otra salva a la insignia de Sir Michael Culme Seymour, y cuando el «Camperdown» la hubo agradecido en debida forma, dicho Almirante hizo la señal de saludo a la voz (cheer ships). En consecuencia, los marineros ingleses, que también habían ido a los altos a coronar la arboladura, colocándose a lo largo de las amuradas, en los buques de barbeta, en el orden conocido por gente a cubierta (manning ship), rompieron en estruendosos aplausos, a que las tripulaciones francesas respondieron con no menos efecto y las bandas tocaban la Marsellesa, seguida por el «Good save the Queen». Así, de buque a buque sus aclamaciones se hicieron y repitieron en toda la línea hasta que hubo pasado toda la escuadra francesa frente a ellos en camino a Ride Bay, fondeando al oeste de la misma, al lado opuesto de Osborne House, poco después de las cinco. Por deseo especial de la Reina, la escuadra francesa no hizo ningún saludo al cañón, estando fondeada a la vista de Ride Bay. El «Bougainville» hizo compañía a sus similares, habiendo esperado bastante tiempo en su anterior estación para tomar a bordo los setenta u ochenta cadetes que emplearon esa mañana en inspeccionar el arsenal marítimo de Portsmouth. Fueron llevados a tierra como a las nueve por el Capitán de Courtville, jefe del convoy de buques agregado a la Armada francesa, con el que iba el Lieutenant de Fournier, Comandante del «Bougainville». El Almirante Fisher, Superintendente del Arsenal con el Lieutenant Halmilton, de la real marina inglesa y otros oficiales, los guiaron cuando desembarcaron y pusieron los mayores empeños para mostrar a los futuros capitanes de la escuadra francesa, todos los puntos de mayor importancia en el Arsenal. Estos cadetes quedaron enormemente asombrados por las gigantescas proporciones del «Royal Sovereign», especialmente cuando dijeron que se construirían siete más de la misma clase. Tomaron sumo interés en el mecanismo de los cañones de tiro rápido y en las complicadas disposiciones del gran buque depósito de torpedos «Vulcan». Uno de ellos opinaba que en los talleres del mismo, podía construirse una cañonera sin gran dificultad. Lo que les llamó más la atención, sin embargo, fue las majestuosas proporciones de nuestros grandes transportes de tropas de la India, y varios de ellos se apresuraron a hacer una minuciosa inspección de estos transportes. El Capitán Pattison, del «Eúfrates», tenía lis-

ta su tripulación para ser visitada, pero el tiempo no lo permitió y los cadetes debían ser conducidos apresuradamente en tren S Whale Island, donde fueron ejecutadas en su obsequio algunas evoluciones por la Brigada de Marina, en la que el «Jack Ashore», como representado por hombres del «Excellent», podía confiarse siempre en él. para mantener el crédito de la Armada Británica por su arrojo y elegancia.»

(Traducido por E. M. Q.)

ITALIA.—Lanzamiento del «Urania»—El 18 de junio último a las 9 de la mañana, se ha verificado la botadura del crucero-torpedero «Urania», tipo «Tripoli» modificado y construido en los astilleros de M. M. Oders y Cia. en Sestri—Ponente.

He aquí las principales características de este nuevo crucero:

Eslora entre perpendiculares, 70 metros; manga. 8.20; puntal. 5.435.

Calado en la proa 3.10.
en la popa 3.40.
máximo 3.82.

Desplazamiento 846.44 toneladas.

El «Urania» tiene un puente acorazado de acero de 40 m/m de espesor y dos propulsores de tres palas.

Revoluciones, 860; velocidad prevista, 22 n; 4 calderas de 2 hornos cada una; equipaje, 118 hombres; 6 tubos lanza-torpedos.

Su armamento se compone de un cañón de 120 m/m. y de algunas ametralladoras.

El «Urania», que ha costado 1.500.000 francos, ha sido lanzado al agua con sus fuegos encendidos y con toda felicidad.

Estado Mayor General de la Marina.—La *Gazzetta ufficiale* del 8 de agosto ha publicado un decreto estableciendo como sigue el cuadro orgánico del estado mayor general de la escuadra:

Almirantes.....	1
Vicealmirantes	6
Contralmirantes.....	15
Capitanes de Navio ..	48
Capitanes de Fragata	66
Capitanes de Corbeta	60
Tenientes de Fragata	309
Alféreces de Navio ..	167
Guardias Marinas	78

Es decir, 1 vicealmirante de más y 6 capitanes de fragata.

JAPON—Desarrollo de la marinería.—El gobierno japonés ha sometido recientemente a la aprobación del parlamento un programa de construcciones navales que representa 235 millones de francos, comprende 2 acorazados de 9.500 toneladas, 3 cruceros acorazados de 6.000 toneladas; un crucero protegido de 4.500 toneladas, 6 cruceros de 1.500 a 3.500 toneladas, 7 avisos torpederos de 500 toneladas.

RUSIA—Botadura del «Saratov».—Ha sido botado al mar en Inglaterra un vapor de dos hélices, el «Saratov», construido por la flota voluntaria rusa. Debe caminar 18 nudos y estar armado, en tiempo de guerra, de 7 cañones de 12 centímetros.

En poco tiempo esta flota pondrá en línea 8 nuevos buques.

Adopción de los cañones Canet por el Almirantazgo ruso
—«L'Eclio des mines et de la Metallurgie» (Paris), da en los siguientes términos la noticia de este hecho que honra a la industria francesa.

Después de varias experiencias comparativas hechas en Alemania, Inglaterra y el polígono de Hoc cerca del Havre, por una comisión rusa presidida por el capitán de artillería Brynk, ésta se ha decidido por unanimidad en favor del cañón Canet de tiro rápido.

Desde el primer momento se había desechado el cierre de cuña que excluye la rapidez de tiro en los cañones de grueso calibre, quedando por consiguiente fuera de concurso los cañones alemanes.

El cañón Canet fue preferido al Armstrong como más simple en su cierre; la velocidad inicial fue mucho más considerable. lo que proporciona mayor potencia perforatriz, y

haciendo más tendida la trayectoria la precisión del tiro es mayor.

La rapidez del tiro con los cañones Canet, llega a 12 tiros por minuto con cañones de 12 centímetros y a 10 con los de 15, mientras que con los Armstrong sólo se alcanza a 10 y a 6 respectivamente.

Por lo tanto, la escuadra rusa se armará con cañones Canet cuya adopción oficial data del 22 de agosto.

MOVIMIENTO DEL PERSONAL

JULIO

- Julio 8—La superioridad ha concedido permiso para contraer matrimonio, al 1^{er} maquinista del «Patagonia» D. Alejandro Ambrecht, y a más un mes de licencia.
- » 10—Ha sido nombrado ingeniero naval de la Dirección General de Arsenales y Talleres de Marina, al de igual clase, Alferez de navio D. Lorenzo Saborido, con el sueldo mensual de 300 pesos.
- » »—Se ha nombrado al Comisario D. Hugo Soto y Calvo, para que corra con todo lo concerniente al personal y material de los faros con el sueldo mensual de \$ m/n 200.
- » »—Ha sido nombrado jefe de máquinas del acorazado «Almirante Brown» el 1^{er} maquinista del mismo D. Francisco Robertson.
- » »—Se nombró operario mecánico para los faros, al de igual clase D. Ernesto Derancy, con el sueldo mensual de \$ m/n 200.
- » »—Se ha resuelto separar del servicio de la Armada, a los siguientes maquinistas contratados en Inglaterra por un año: 3^{os} maquinistas J. Shut-Ceswht y Percy Hulme del «Rosales», 1^{er} maquinista J. D. Steward, y guarda máquinas G. J. Davis y R. Excleton del «Espora».
- » 13—Se aprobó la nota del Comandante del transporte «Villarino», dando cuenta de haber nombrado Comandante del vapor «Golondrina» en comisión, al Alferez de navio D. Mariano F. Beascochea, y oficiales, a los alféreces de fragata D. Guillermo Jones Brown y E. Guttero, en razón de que el Capitán de fragata D. Francisco Villarino que comandaba dicho buque, dio parte de enfermo.

- Julio 13—Se ha concedido la permuta que de sus respectivos puestos hacen, a los comisarios de la corbeta «Chacabuco» D. Alejandro Olmedo y D. Emilio Cavenago del torpedero «Maipú».
- » 17—Se han nombrado maquinistas 3^{os} del cazatorpedero «Espora», a D. Francisco Barbará y D. Hilario Shindler.
- » 18—Se comunica el nombramiento de D. Domingo C. Mazza para comisario contador y pagador del acorazado «El Plata», por fallecimiento de D. Héctor Orina que lo desempeñaba.
- » »—Se comunica haberse concedido la baja solicitada por el Alférez de fragata D. Ramón Casas.
- » 22—Se ha aceptado la renuncia interpuesta por el Capitán de navío D. Valentín Feilberg del puesto de Presidente interino de la Comisión de Faros, nombrándose en su reemplazo, mientras dure la ausencia del titular, Capitán de navío D. E. G. Howard, al Teniente de navío D. Luis Maurette, y para reemplazar a éste, al Teniente de fragata D. Rafael G. Mansilla.

AGOSTO

- Agosto 8—Se ha concedido el pase a la plana mayor inactiva, solicitado por el Alférez de navío don Miguel F. Navarro.
- » »—Se ha concedido permiso al Teniente de fragata D. Hortensio Thwaites, para contraer matrimonio con la Sta. Erramouspé.
- » »—Se ha concedido la reincorporación a la armada al ex-Teniente de fragata D. Guillermo Mac Carty.
- » 20—Se ha concedido la permuta que de sus respectivos puestos, hacen los Comisarios Contadores D. Francisco Ibarra del «Almirante Brown» y D. Felipe C. Caro, de la Comisaría General de Marina.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN AGOSTO

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Científica Argentina—31 de Julio de 1891.

Anales de la Sociedad Científica Argentina—Agosto 1891.

Boletín Mensual del Ministerio de Relaciones Exteriores — Julio de 1891.

Boletín del Departamento Nacional de Agricultura—15 y 31 de Julio de 1891.

Boletín de Sanidad Militar - Julio 1° de 1891.

Boletín del Instituto Geográfico Argentino—Oct. a Diciembre de 1890.

Revista Argentina de Historia Natural—Agosto 1° de 1891.

BRASIL

Il Brazile—Julio de 1891.

ESPAÑA

Estudios Militares—5 de Julio 1891.

Boletín oficial del cuerpo de infantería de marina — 15 de Julio de 1891.

Revista General de Marina - Agosto de 1891.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record — Junio 28 de 1891.

Journal of the Military Service Institution—Julio 1891.

Proceedings of the United States Naval Instituto — Volumen XVII de 1891.

FRANCIA

La Marine Francaise—Nos 144, y 140 del 5 y 19 de Julio de 1891.

Revue Maritime et Coloniale—Julio de 1891.

Annales Hydrographiques — Número 726, 1891.

Journal de la Marine «Le Yacht»—Nos 695, 697 y 698 del 11, 18 y 25 de Julio de 1891.

Electricité — Nos 28, 29 y 30, de Julio de 1891.

L Echo des Mines et de la Métallurgie—Nos 27, 28, 29 y 31 del 5, 12, 19 de Julio y 2 de Agosto de 1891.

Société de Géographie—Números 14 y 15, 1891 (sesiones).

Revue du Cercle Militaire—Números 28, 29 y 30 del 12, 19 y 26 de Julio de 1891.

INGLATERRA

Engineering —Julio 10, 17 y 24 de 1891.

United Service Gazette—Nos 3054, 3055, y 3057 de 18 y 25 de Julio y 8 de Agosto de 1891.

ITALIA

Rivista di Artiglieria e Genio—Junio 1891.

Rivista Marittima—Julio y Agosto de 1891.

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval—Junio 1891.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Agosto

De Buenos Aires.—«El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar», «Bollentino Mensile della Camera Italiana», «La Unión Industrial Argentina».

De Costa Rica.—«La Gaceta».

De España. — «La Correspondencia Militar».

De Portugal. —«O Exercito Portuguez».

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1891—1892

Extracto de las sesiones celebradas en agosto de 1891

1ª sesión extraordinaria del 4 de agosto 1891

PRESENTES

Sr. *Presidente*, Aguerriberry
» *Secretario*, Silveyra
» *Prosecretario*, Quintana
» *Protesorero*, Bista

VOCALES

Saenz Valiente
Stegmann
O'Connor E.
Montes
Jasidaski
Albarracin (S. J.)
Infanzón
Dailey
Del Viso

Declaróse abierta la sesión a las 8
h^s p. m.

ORDEN DEL DÍA:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Lectura del informe pasado por la comisión nombrada para examinar la propuesta de los señores Vasiliadis y Scaliery.

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada.

Leído el informe de la Comisión nombrada para estudiar las proposiciones que hacen al Centro Naval los señores Vasiliadis y Scaliery, y después de un debate que origina una de sus cláusulas, el señor Albarracin (S. J.) hace moción para que se apruebe en general el contrato *ad referéndum*, pero siempre dándole el carácter de tal, añadiendo que una

vez introducidas en él las reformas convenientes, pase a poder del escribano público.—Apoyada en general, votase, y resulta afirmativa por unanimidad la moción del señor Albarracin.

Procédese a dar lectura del contrato por artículos y cláusulas; y después de varios debates y de algunas modificaciones en él introducidas, dase por aprobado.

El señor Montes, hace moción para que el señor Presidente extienda el contrato ante escribano público y se ponga de acuerdo con los contratistas para buscar casa. Se vota esta moción, y es aprobada.

Levantóse la sesión a las 10 h^s p. m.

10ª sesión ordinaria del 7 de agosto de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
» *Secretario*, Silveyrra
» *Tesorero*, Bárcena
» *Protesorero*, Bista

VOCALES

Albarracin
Aguirre
Infanzón
Stegmann
Jasidaski
Del Viso

SOCIO ACTIVO

Irizar

Sesión abierta a las 8 h^s 35m^s p. m

ORDEN DEL DÍA :

I—Acta de la sesión anterior.

II— Presentación de un candidato a socio activo, y renuncia de un miembro de la Asociación.

III—Asuntos entrados.

Acta de la sesión anterior, aprobada.

Es presentado como candidato a socio activo del Centro Naval, el señor Piloto práctico D. Jorge Pneumáticos.

Acéptase la renuncia que de socio

activo de este Centro presenta D. Manuel Ruiz.

Léese una nota suscrita por varios señores socios, pidiendo que cuanto antes se introduzcan en el Reglamento las reformas oportunas.

El señor Albarracin hace moción para que se acceda a lo solicitado en dicha nota. Apoyada y votada, resulta afirmativa.

El señor Presidente nombra una Comisión al efecto, compuesta de los señores Aguirre, Albarracin (S. J.), Infanzón, Del Viso y Barcena.

El Observatorio Nacional de Méjico, solicita que su publicación se admita en canje con el BOLETÍN de este Centro. Así se resuelve.

El señor Aguirre hace moción para que se costee un cliché para el Boletín que reproduzca la tumba donde yacen los restos del malogrado compañero Federico Bacaro.

Después de un largo debate entre los señores Barcena, Albarracin, Irizar y Bista, optando este último por que la fotografía de la tumba indicada sea colocada en un cuadro, se procede a votar la moción del señor Aguirre, resultando negativa.

Dase lectura del balance de Tesorería del mes de julio, que fue aprobado en todas sus partes a moción del señor Aguirre.

El señor Tesorero (Barcena), pide que se nombre una comisión que lo revise.

El señor Albarracin afirma que no lo cree necesario. Apoyado en general.

Levantóse la sesión a las 9 h^s 30 m^s p. m.

11ª sesión ordinaria del 14 de agosto de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerribery
» *Tesorero*, Barcena
» *Protesorero*, Bista

VOCALES

O'Connor
Jasidaski
Dailey
Stegmann
Infanzón
Saenz Valiente

Declaróse abierta la sesión a las 8 h^s 10 m^s p. m.

ORDEN DEL DÍA :

I—Acta de la sesión anterior.

II—Candidato para socio activo y presentación de otros.

III—Contrato de la casa calle Alsina 438, para el Centro Naval.

IV—Asuntos varios.

Aprobada el acta de la sesión anterior.

Acéptase para socio militar activo de este Centro, al señor Piloto práctico D. Jorge Pneumáticos, presentado en la sesión anterior.

Los señores Infanzón, Dailey y Barcena, presentan para

candidato a socio militar activo, al señor teniente de fragata D. Alejandro Gazcón.

En otra nota suscrita por los señores Bista, Infanzón y Dailey, es presentado para los mismos fines el señor guardia marina D. Francisco Nelson Page.

El Sr. Presidente manifiesta que la casa destinada para el Centro Naval, Alsina 438, ofrece la dificultad de carecer de una escalera independiente para el servicio del Centro; y como los propietarios no pueden hacer el gasto que ocasione su construcción, proponen éstos que la Asociación lo verifique a condición de descontar del alquiler 50 pesos mensuales hasta extinguir la suma que en este concepto adelante el Centro.

El señor Infanzón hace moción en el sentido de que se autorice al Sr. Presidente para que gestione con los señores Vasiliadis y Scaliery, a fin de que hagan dicho gasto; y si a ello no accediesen, se proceda entonces a hacerlo por el tesoro del Centro.

Después de un ligero debate, se aprueba la moción del señor Infanzón, facultándose, además, al Sr. Presidente, para contratar la citada casa, Alsina 438, con los señores D. Pedro Vasena, D. Daniel Spinetto y D. Angel Ginocchio.

Léese una nota del señor Secretario Silveyra, en que manifiesta no serle posible asistir a esta sesión, por hallarse enfermo.

El señor Albarracín, en nota que dirige, hace presente que, habiendo fallecido recientemente el señor socio honorario D. Casto Martínez Ituño, cónsul argentino en Marsella, procede se envíe a la señora viuda de éste, una sentida nota de pésame en atención a los méritos que el señor Martínez Ituño contrajo para con el Centro Naval. —Aprobada esta moción.

A moción del señor Infanzón, se resuelve que al extesorero señor Bonifay, se le dé el premio que en una de las asambleas de años anteriores se le adjudicó.

Levantóse la sesión a las 9 h^s 25 m^s p. m.

2ª sesión extraordinaria del 18 de agosto de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
 » *Tesorero*, Bárcena
 » *Protesorero*, Bista

VOCALES

Albarracin (S. J.)
 Montes
 Del Viso
 Infanzón

Sesión abierta a las 8 p. m.

Aprobada el acta de la anterior.

Dióse lectura del informe de la Comisión de reformas del Reglamento, así como de las modificaciones introducidas en él.

A moción del señor Montes se resuelve, que se discutan en general las modificaciones hechas por la Comisión, y se deje la discusión en particular para la asamblea.

El señor Albarracin apoya otra moción del señor Montes, y se resuelve que se faculte a la Comisión de reformas para que redacte un artículo referente al distintivo ó sello que ha de usar el Centro Naval.

El Sr. Albarracin hace moción a fin de que se faculte también al Sr. Presidente para mandar imprimir y repartir entre los socios las modificaciones hechas en el reglamento, y para que se cite a asamblea extraordinaria lo más pronto posible.

El señor Infanzón modifica esa moción en el sentido de que debe autorizarse al Sr. Presidente, para que proceda según crea más conveniente.

Levantóse la sesión a las 9 h^s y 45 m^s p. m.

12ª sesión ordinaria del 21 de agosto de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
 » *Secretario*, Silveyra
 » *Prosecretario*, Quintana
 » *Tesorero*, Bárcena
 » *Protesorero*, Bista

VOCALES

Jasidaski
 Infanzón
 Aguirre
 Montes

ORDEN DEL DÍA:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Asuntos entrados.

Acta de la anterior, aprobada.

Acéptanse para socios militares activos del Centro Naval, a los señores teniente de fragata D. Alejandro Gazcón y guardia marina D. Franklin Nelson Page, presentados en la sesión anterior.

El Sr. Presidente da cuenta de una carta que desde

Montevideo dirige el señor Vicepresidente del Centro, señor Martin, en la cual ofrece sus servicios en dicho punto.

El señor Montes pregunta qué hay con respecto a la nueva casa del Centro Naval.

El Sr. Presidente contesta y se extiende en gestiones que practicó para dar fuerza y garantía moral al contrato.

Levantóse la sesión a las 9^{hs} 15^{ms} p. m.

13ª sesión ordinaria del 28 de agosto de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
» *Vicepresidente 2º*, Córdoba
» *Secretario*, Silveyra
» *Tesorero*, Bárcena
» *Protesorero*, Bista

VOCALES

Jasidaski
Infanzón
Albarracín
Saenz Valiente

SOCIO

Demartini

ORDEN DEL DÍA:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Asuntos entrados.

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada.

Dase lectura de una carta del señor socio J. I. Peffabet en la que pide se suspenda la consideración sobre proyectos del nuevo Reglamento orgánico, hasta tanto presente él junto con varios consocios, un proyecto que está confeccionando.

Resuélvese que estando ya impreso el proyecto no es posible acceder a lo solicitado, quedando el recurso al señor Peffabet de hacer las enmiendas que crea oportunas, cuando se le envíe el nuevo Reglamento.

Dase lectura de una carta del propietario de la casa que ha de ocupar el Centro, contestando a una pregunta que le hizo el Sr. Presidente.

Los señores Bista e Infanzón presentan como candidatos a socios militares activos, a los señores guardias marinas D. Guillermo Doll y D. Eduardo Méndez.

Se da lectura del contrato privado que los contratistas señores Vasiliadis y Scaliery. presentan al Centro.

El Sr. Presidente nombra una comisión compuesta de los señores Infanzón, S. Valiente y Bárcena, para que estudie dicho contrato.

El Sr. Presidente presenta un proyecto de tarjeta intransferible para el uso de los señores socios.—Apruébase.

A moción del señor Albarracin, se dispone el envío del diploma de socio honorario al señor Dr. Dávila, por carecer de él.

El mismo señor Albarracin propone que se acepte y se coloque en uno de los salones del Centro, el retrato que del socio honorario señor D. Casto Martínez Ituño, fallecido recientemente, ofreció su señor hermano.—Así se resuelve.

El socio señor Agrelo, en su nombre y en el del señor E. O'Connor, hace moción para que el Centro Naval, patrocine la idea de promover una suscripción popular, a fin de que con su producto, se activen en lo posible las construcciones navales que nuestro gobierno tiene encargadas en el extranjero.

Después de tomar parte en esta discusión, los señores Demartini, Albarracin, O. Córdoba, Bista y otros, se resuelve nombrar una comisión para que confeccione el proyecto sobre la mejor manera de lanzar la idea iniciada.

Levantóse la sesión a las 10^{hs} 30^{ms} p. m.

AVISO A LOS NAVEGANTES

COSTAS DEL ATLÁNTICO S.—REPÚBLICA ARGENTINA

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Por superior disposición del Ministerio de Marina (18 de julio de 1891), desde el 15 de agosto próximo será librado al servicio de la navegación un nuevo Faro establecido en «PUNTA MOGOTES», cuya situación es la siguiente:

Latitud: 38° 05' 40" S.
Longitud: 00° 23' 15" E. del observatorio de La Plata.
50° 51' 30" O. de París.
57° 31' 17" O. de Greenwich.

La torre es de acero, pintada color plomo imitando piedra.

Se encuentra a 250 metros de la orilla del mar sobre un montículo de tosca y piedra.

La base del armazón metálico está a 23 metros 20 sobre el nivel del mar.

El alto de la torre es de 35 metros, y el plan focal se encuentra a 55 metros sobre el nivel de las altas mareas.

El faro es de primer orden, de luz blanca, giratoria, con destellos de minuto en minuto, de 32 segundos de duración seguidos de eclipses parciales de 28 segundos de duración.

La luz es visible a 22 millas y el sector iluminado es de 225° que abarca todo el horizonte del mar.

El aparato de iluminación es del sistema Fresnel, lenticular, con ocho lentes.

El aparato rotatorio es del sistema Barbier.

Las lámparas son de nivel constante, sistema Denechaux, con cinco mecheros concéntricos, sistema Bourtel.

Ministerio de Marina, Buenos Aires, julio de 1891.

OCTAVIO CORDOBA
Oficial Mayor.

PERMANENTE

La Comisión Directiva del Centro Naval, en sesión de fecha 4 de noviembre del año de 1887, aprobó y acordó por unanimidad y hasta nueva resolución:

1° Publicar un *permanente* en la primera página del *Boletín*, invitando al Gobierno, a la prensa, al Cuerpo General de la Armada y a cuantos se interesen por el porvenir de la marina militar, a emplear su autoridad, su influencia y su propaganda en el sentido de que la Escuela Naval quede como *única puerta* para el ingreso como Oficial en la Armada.

2° Invitar en los mismos términos para que se destine un buque de la Armada ó se adquiera uno especial para que cada año verifique un crucero de 8 a 10 meses como viaje de aplicación para los Alumnos que hubiesen egresado de la Escuela.

3° Invitar ó peticionar al Exmo. Gobierno de la Nación a producir medidas oficiales que aseguren los objetos mencionados.

Con motivo de un importante informe elevado al señor Ministro de Guerra y Marina, por la Junta Superior de Marina, respecto al racionamiento que se pasaba a los aspirantes y distinguidos que revistaban en los buques de la Armada, se ha tirado el siguiente decreto, que la Comisión Directiva del Centro Naval ha resuelto se publique a continuación del permanente y en el mismo carácter:

Art. 1° Suprímense de la Armada las plazas de aspirantes y distinguidos.

Art. 2° Prevéngase a la Comandancia General de Marina que no podrá dar de alta en los buques ni reparticiones de la Marina a ningún ciudadano en la clase a que se hace referencia en el artículo anterior.

Art. 3° Comuníquese, etc.—Juárez Celman,—E. Racedo.

El señor Presidente de la República en el Centro Naval

Con motivo de haberse trasladado el Centro Naval al nuevo local que ocupa en la calle Alsina n°. 438, y en el que se ha instalado con las comodidades necesarias para los miembros de la Asociación, reuniendo lo agradable a lo útil, la Comisión Directiva resolvió invitar al Sr. Presidente de la República Dr. Pellegrini y a los socios honorarios a una comida de carácter íntimo, y de esta manera hacerles conocer las nuevas instalaciones y los progresos alcanzados por los constantes esfuerzos de los miembros de la Asociación, desde que ésta se fundó en 1882.

Al mismo tiempo se invitó a los Directores de la prensa nacional y extranjera de la Capital.

La hora señalada en las tarjetas de invitación, era las 6.30 m. p. m.

El Sr. Presidente de la República, a quien el Teniente de Navio Albarracin había entregado, por encargo del Presidente del Centro Naval Teniente de fragata Aguerriberri, una nota especial invitándole para la comida que iba a tener lugar en su honor, prometió verbalmente asistir.

El 17 de septiembre, a las 6 h. 30 m. p. m., el carruaje del Sr. Presidente de la República se detenía a la puerta de la casa ocupada por el Centro Naval, cuyo frente estaba sencillo, pero profusamente iluminado con bombas celestes y blancas, y el primer magistrado de la Nación bajaba del carruaje y penetraba en el local, siendo recibido por el Presidente de la Asociación y uno de los señores vocales de la Comisión Directiva.

Los salones estaban iluminados y así pudo el Sr. Presidente de la República formarse una idea exacta de las

nuevas instalaciones y darse cuenta de la importancia que ya ha adquirido el Centro Naval.

Los demás miembros de la Comisión Directiva, iban llegando al mismo tiempo que algunos de los invitados, siendo el número de éstos reducido.

A las 7 h. 10 m. p. m., el Sr. Presidente de la República era invitado a pasar al comedor, donde le esperaba una mesa bien puesta y adornada con atributos de marina y ramos de flores.

El Sr. Presidente de la República ocupó el centro de la mesa, teniendo a su derecha al Presidente del Centro Naval y a su izquierda al del yacht Club Argentino, Capitán de fragata D. Manuel José García; seguían después en derredor de la mesa el Secretario Teniente de fragata César Silveyra, Sr. Rosende, de «La Nación», Alférez de Navio Moneta, Teniente de fragata Elías Romero (vocal); Sr. Lascano, de «El Diario», Capitán de fragata Juan Aguirre (vocal); Dr. Carlos Urien de «El Diario»; Farmacéutico de 1ª. clase Ovidio Infanzón y Teniente de fragata Vicente E. Montes (vocales) y el Tesorero Teniente de fragata Emilio A. Bárcena; en frente del Presidente de la República se sentaron los señores Tenientes de fragata Juan P. Sáenz Valiente y Felipe R. del Viso y Teniente de Navio Eduardo O'Connor, (vocales); seguían el maquinista de 2ª. clase Silvestre Freeland (vocal) y el señor Moreira de «El Censor» y un reporter de «Tribuna»; a la izquierda del Presidente del yacht Club Argentino, estaban: Teniente de Navio Santiago J. Albarracín (vocal); Manuel de Rezaval, de «La Prensa»; y Teniente de fragata Enrique M. Quintana, Prosecretario.

Antes de servirse el primer plato, el Secretario dio lectura de las siguientes cartas:

«El Ministro de Guerra y Marina agradece al Presidente del Centro Naval, la invitación que le hace para concurrir esta noche a la comida íntima con que ese Centro festeja el cambio de local, y a mi pesar tengo que manifestarle no poder concurrir a consecuencia de una indisposición repentina que me aqueja; pero esto no priva para que Uds. me den como presente y que les manifieste mi mayor deseo por el buen éxito y por la futura felicidad de la Asociación, contándome como uno de tantos de sus colaboradores mejor intencionados por el progreso de la marina.

He ordenado concurra una banda de música para que amenice la fiesta.»

Buenos Aires, 17 de septiembre de 1891.

Sr. Presidente de la Comisión Directiva del Centro Naval, Teniente de fragata D. Gregorio C. Aguerriberry.

He tenido el honor de recibir la apreciable nota de usted, por la que en nombre de la Comisión Directiva se sirve invitarme a una comida que tendrá lugar hoy en el nuevo local en que se ha instalado, con motivo de hacérselo conocer a S. E. el Sr. Presidente de la República.

Una circunstancia personal insuperable me inhibe, muy a pesar mío, de la gratísima honra de asistir, agradeciendo mucho la invitación bajo el título de Presidente Honorario Vitalicio, el más preciado para mí y que tanto me obliga, con que ese Centro ha creído deber distinguirme en mérito de un sincero interés por su desenvolvimiento y progreso.

Crea el Sr. Presidente, que contemplo con verdadera y patriótica satisfacción el auge de esa Asociación, cuyos esfuerzos en pro del adelanto e ilustración de nuestra marina, son dignos del mayor estímulo y aplauso y han alcanzado ya títulos indisputables al reconocimiento de la nación y del gobierno.

Saludo al Sr. Presidente con la mayor consideración y afecto.

Benjamín Victorica.

Buenos Aires, septiembre 17 de 1891.

Sr Gregorio Aguerriberry, Presidente del Centro Naval.

He tenido el honor de recibir la invitación que la Comisión Directiva de ese Centro me dirige para asistir a una comida íntima en el nuevo local de la Sociedad.

Me es sensible no corresponder personalmente a esta fineza, por razones de orden privado.

Al presentar a Ud. y a la Comisión Directiva mis agradecimientos, hago votos por que el Centro Naval continúe su acción edificante.

La República Argentina está naturalmente obligada a organizarse como potencia marítima, y el pueblo de Buenos Aires, penetrado de esta suprema necesidad nacional,

fraterniza efusivamente con la Armada, que por primera vez fondea al alcance inmediato de su vista.

La juventud inteligente y preparada que tripula las naves y participa en todos sus servicios, comparte las responsabilidades de la obra de organización y de disciplina en que estamos empeñados, y que el movimiento popular estimula con su entusiasmo y su confianza.

Participo como ciudadano del anhelo y de las esperanzas públicas, al saludar a la oficialidad subalterna de la Armada reunida en el Centro Naval y actora eficiente en la jornada patriótica.

Estanislao Zeballos.

Augusto Lasserre saluda a su estimado amigo el Teniente de fragata D. Gregorio C. Aguerriberry, y le ruega se sirva manifestar a la honorable Comisión Directiva del Centro Naval, su sincero pesar de no poder asistir a la comida íntima a la que ésa se ha dignado invitarlo, por hallarse enfermo, reservándose, sí, el placer de ir a visitar el nuevo local del «Centro» y agradecer a la vez personalmente, al Sr. Presidente, el amable recuerdo que de él se ha hecho.

Septiembre 17/91.

Algunos otros invitados, como el Diputado Nacional Dr. Olmedo, el Dr. Dávila, el Sr. Jefe y el Ayudante General del Estado Mayor General de Marina, el Sr. Vicealmirante, el Director del Observatorio de La Plata, el Ingeniero Sr. Luis A. Huergo, no pudieron tampoco asistir por diversos motivos.

El Sr. Jefe de la Escuadra, Contraalmirante Solier, había avisado que, no siéndole posible asistir a la comida, estaría presente al finalizar ésta.

Leídas las cartas y tarjetas de algunos de los inasistentes, principió la comida.

He aquí el menú:

Potages—Consommé a la Royale.

Hors d'œuvres—Galantine truffée de dindon a la gelée, Jam-bon a l'Espagnole.

Relevées—Mayonnaise d'huitres a l'Argentine, Filet piqué de bœuf a la moderne.

Entrees—Suprême de volailles a la Centro Naval, Caneton à la Chambord, Pain de veau a la Perigueux, Bécassines Salmis, Punch a la Romaine.

Rôtis—Dindonneau au cresson, Petit porc de lait. Pommes d'oranges.

Legumes—Asperges sauce au beurre.

Eutremets—Budin de cabinet. Genevoise glacée, Pieces montées d'amandes méringuées. Oeufs Quimbol, Gâteaux de Paris a la confiture.

Durante la comida reinó una animación de buen tono, departiendo el Presidente de la República con los presentes con la mayor amabilidad, de manera que todos estuvieron perfectamente cómodos y la reunión conservó un carácter de amenidad que no decayó un momento.

Al servirse el champagne, el Presidente del Centro Naval, Teniente de fragata Aguerriberry, se puso de pie, y, dirigiéndose al Sr. Presidente de la República y a los representantes de la prensa nacional que habían concurrido, hizo una reseña a grandes rasgos del desarrollo de la Asociación, la cual había venido, paso a paso, y luchando con todo género de dificultades, durante diez años hasta conseguir los resultados que buscaron sus fundadores, esto es, formar el espíritu de unión; a las comisiones directivas que se habían sucedido, correspondíales la parte principal de los progresos alcanzados, hasta realizar uno de los propósitos principales cual era reunir lo agradable a lo útil; terminó agradeciendo al Sr. Presidente de la República su asistencia y ofreciéndole el local del Centro Naval, brindando por la prosperidad de la Armada.

El Sr. Presidente de la República contestó en seguida, diciendo que le había sido sumamente grato y que no lo olvidaría, el haber sido invitado a concurrir a una reunión tan agradable, y que se felicitaba mucho de haber concurrido personalmente; dijo que él reconocía los adelantos realizados por la Armada desde el año 74 y que ellos halagaban el amor propio nacional, no obstante las deficiencias que aun existen; pero que en tiempo breve serán subsanadas; « no bastan, agregó, ni las corazas, ni el alcance « de los cañones ni el poder de las máquinas, cuando la « materia inerte no es dirigida por la inteligencia y el « corazón: el valer y el valor.

« Sé que en todo argentino hay un hombre capaz de « afrontar con entusiasmo el mayor peligro, y sé también, « que en la oficialidad de nuestra escuadra hay elementos inteligentes y preparados.»

Al Centro Naval le ha correspondido su parte en los progresos alcanzados y una prueba de ello es su estado actual.

Terminó brindando por el porvenir de la Armada, asegurándole días de prosperidad y de grandeza.

El Presidente del Yacht Club Argentino, Capitán de fragata D. Manuel José García, brindó por el Sr. Presidente de la República que por vez primera honraba con su presencia al Centro Naval, estimulando a los que lo componen a seguir en la tarea que han emprendido en bien de la Armada.

El Dr. Urien levantó su copa para brindar por los viejos y por los jóvenes jefes y oficiales que componen la Armada, pronunciando un elocuente y brillante *toast*.

El Teniente de Navio Albarracin, pidió entonces que le acompañaran los presentes a beber una copa de champagne en honor del cuerpo de maquinistas argentinos de la Armada, representado allí por uno de ellos, el 2º. maquinista del torpedero de división «Espora» Silvestre Free-land, y por la marinería criolla.

El Sr. Rezával, hablando en nombre de «La Prensa», dijo que esta había acompañado al Centro Naval desde su fundación en sus días prósperos y adversos, y que su propaganda había sido siempre tendente a estimular los progresos de nuestra marina de guerra, que no podía dejar de oír su voz en un momento tan feliz para la Asociación, que había sabido cumplir hasta la fecha el programa trazado para su desenvolvimiento progresivo, y que la presencia del Presidente de la República era un poderoso aliento y estímulo para los que fundaron el Centro Naval, previendo los destinos que estaba llamada la Armada a llenar en el progreso del país.

El Teniente de Fragata Montes, brindó por la Escuela Naval, « de donde habían de salir oficiales que cumplirían siempre con su deber, inspirándose en los hechos de la historia. »

Antes de dejar la mesa, el Teniente de Navio Albarracin, manifestó al Sr. Presidente que, interpretando los deseos de todos los socios del Centro Naval, allí presentes por representación de los miembros de su Comisión Directiva, le ofrecía una pequeña bandera argentina en recuerdo de ese día y le pedía la aceptara y conservara como un objeto de valor, por el significado que encerraba.

El Teniente de Fragata Del Viso, arrancó entonces la bandera y el Teniente de Navio Albarracin la entregó al Sr. Presidente de la República, quien manifestó que sería siempre para él uno de los más preciados recuerdos.

El Teniente de Fragata Silveyra, Secretario del Centro Naval, escribió en la bandera la siguiente dedicatoria:

« *Recuerdo del Centro Naval a S. E. el señor Presidente de la República—Septiembre 18 de 1891.* »

El Sr. Presidente de la República y los demás señores presentes, dejaron la sala del banquete y en ese momento llegó el Sr. Jefe de la Escuadra, Contraalmirante Solier, así como varios Jefes y Oficiales de la Armada, prolongándose la reunión hasta tarde.

El primer magistrado de la Nación se despidió del Presidente del Centro Naval y demás señores Jefes y Oficiales presentes a las 11 h. p. m., siendo acompañado a su salida por el Sr. Jefe de la Escuadra, el Presidente de la Asociación y varios otros miembros de la Comisión Directiva.

A las 12 h. p. m., aun quedaban muchos señores Jefes y Oficiales de marina en el local social.

Esta modesta fiesta marca una de las épocas que no serán olvidadas por el Centro Naval, y que servirá para alentar a los que lo componen a proseguir con ahinco perseverando en el cumplimiento del lema social: « UNION Y TRABAJO. »

Revista naval del 3 de septiembre de 1891

ALISTAMIENTO DE LA ESCUADRA — EL DESFILE — LOS TIROS
AL BLANCO — IMPRESIONES

Con motivo de la llegada del nuevo crucero «25 de Mayo» que ha venido a engrosar nuestro material flotante, se decidió pasar una revista naval a los buques de nuestra escuadra, dándose las órdenes necesarias para su rápido alistamiento.

La movilización de nuestra flota—es decir, de aquellos buques que pueden ser armados para una emergencia de guerra — fué llevada a cabo con una actividad tal que, a nosotros mismos nos ha sorprendido; no creíamos que pareciéndose de todo, en momentos especialmente difíciles para el gobierno y sin arsenales ni servicio de administración naval medianamente organizada, se hubiera podido en menos de una semana tener listos para abrir una campaña naval, los siguientes buques de nuestra escuadra :

«Almirante Brown», «Patagonia», «Argentina», «Maipú», torpederos de división «Espora» y «Rosales, torpederas de 1^a. clase «Buchardo», «Pinedo», «Jorge» y «Thorne», y de 2^a. clase N^{ros}. 9 y 10.

Además de estos buques, la dirección general de torpedos tenía listas para zarpar a primera orden las torpederas de 1^a. clase «King» y Ferré» y las de 2^a. clase N^{ros}. 1, 2 y 8.

La orden de movilizar esta flota, dada por el ministro del ramo cuando menos se esperaba, dio pábulo a comentarios e interpretación es de todo género y a cual más caprichosos, por la circunstancia de haber coincidido en esos días la reclamación diplomática entablada cerca del gobierno de Chile, a cuyo frente se encontraba el Sr. Balmaceda.

La imaginación popular dio rienda suelta a sus fantasías y contribuyó, por su parte, a excitar mayor interés por la escuadra, la reserva que se guardó al impartir las órdenes respectivas.

El alistamiento así ordenado nos ha hecho comprender que, cuando hay buena voluntad, todo puede hacerse relativamente bien, a pesar de las deficiencias y de la escasa organización que se observa en nuestra Armada.

Podemos afirmar que la impresión general ha sido buena y que tanto el personal embarcado como el que, por su carácter, permanece en tierra, ha se revelado activo y diligente.

Esto es mucho; es un progreso alcanzado y un paso hacia la definitiva organización de lo que ha dado en llamarse *nuestra desgraciada Armada*, sin acordarse los que así la califican, de lo mucho que ha progresado desde 1874 hasta nuestros días.

El día 3 de septiembre fue el señalado por el señor Presidente de la República para efectuar su anunciada visita al crucero «25 de Mayo» y para revistar a la escuadra fondeada en la barra.

El jefe de la escuadra, Contraalmirante Solier, arbolaba su insignia al tope del acorazado «Almirante Brown».

El orden de formación era el de columna y los buques ocupaban los siguientes puestos:

N ^{ro} . 10	<u>Jorge</u>	<u>Buchardo</u>	<u>Rosales</u>	<u>Maipú</u>	<u>Patagonia</u>	<u>Brown</u>
	N ^{ro} . 9	<u>Thorne</u>	<u>Pinedo</u>	<u>Espora</u>	<u>Argentina</u>	<u>25 de Mayo</u>

A las 11 a. m., más ó menos, el transporte «Villarino», vistosamente engalanado, era señalado por la escuadra y el buque jefe hacía señales para que todos los buques engalanaran, a fin de rendir los honores de ordenanza al primer magistrado de la Nación.

Izada la ejecutiva, todos los buques izaron su empavesado y al pasar el «Villarino», a cuyo bordo iba el Presidente con su séquito, entre las torpederas para ocupar la cabeza de la columna, entre el «Almirante Brown» y el «25 de Mayo», rompió el fuego el torpedero de división

«Espora» haciendo la primera salva, siguiéndole el «Rosales» y así sucesivamente los demás buques; al mismo tiempo la marinería subía a las jarcias y vergas y prorrumplía en aclamaciones al Presidente de la República.

El espectáculo que ofrecía la escuadra en esos momentos era muy pintoresco, envueltos los buques entre el humo de la pólvora de las salvas.

Una vez que el «Villarino» fondeó, se largaron embarcaciones de todos los buques para escoltar al Presidente hasta a bordo del «25 de Mayo».

Momentos después, el buque jefe izó la señal de atención para suspender anclas y desfilan en *línea de fila*, frente al «25 de Mayo», a bordo del cual se encontraba el Presidente de la República con su comitiva.

De la formación primitiva en que estaban fondeados, pasaron los buques de la escuadra a la de *línea de fila*, ocupando sucesivamente sus respectivos puestos en el orden siguiente: «Almirante Brown», «Argentina», «Patagonia», «Maipú», «Espora», «Rosales», «Pinedo», «Buchardo», «Thorne», «Jorge», N^{ro}. 9 y N^{ro}. 10.

La distancia de buque a buque debía ser de 100 metros.

Los buques que desfilaban, de distinto andar, no guardaron la distancia ordenada; así pudo verse desde un principio, que el «Patagonia» seguía a la «Argentina» a más de 200 metros y el «Maipú» se separó de la línea, ocupando entonces su puesto el «Espora»; las torpederas «Buchardo», «Thorne», «Jorge», N^{ros}. 9 y 10 al enfrenar al «25 de Mayo», recibieron orden de separarse de la línea del desfile y de dar algunas vueltas en derredor del crucero.

El «Maipú», cortando camino, ocupó otra vez su puesto a popa del «Patagonia» y, por fin, la escuadra volvió a formar en *orden de columna*, fondeando en su punto de partida.

Por lo que antecede se comprenderá que el desfile dejó algo que desear; pero es bueno observar que como todos los buques que tomaron parte en él son de distinto andar y, como hasta entonces, nunca se había ejecutado esa evolución, era, hasta cierto punto, bastante difícil regular una marcha uniforme.

Agréguese a ello la orden que recibieron las torpederas de separarse del resto de la escuadra, y se tendrá en seguida la razón de que el desfile no haya resultado tan lucido como hubiera podido serlo.

Durante el desfile recibieron sucesivamente orden los buques que tenían artillería, de efectuar dos disparos a bala contra los palos de un buque que se encuentra a pique cercano al paraje donde estaba fondeado el «25 de Mayo».

La prensa en general ha elogiado a los artilleros de la escuadra que efectuaron los disparos; no obstante lo mucho que, a nuestro juicio imparcial, dejaron que desear las punterías, no está de más disculpar a los artilleros.

Esa orden fue inesperada; nadie podía siquiera suponer a bordo que se fuera a dar; por consiguiente, los proyectiles, que estaban descargados en los pañoles y taquilleros, no fueron siquiera *lastrados*—no había tiempo para hacerlo—y no se encontraban por lo mismo en las condiciones balísticas requeridas para un ejercicio de tiro al blanco.

El único tiro *bueno*, fue hecho por un cabo de cañón del torpedero de división «Rosales»; el proyectil picó en el mismo punto donde están los palos, que servían de blanco improvisado, cubriéndolos con la columna de agua que levantó el proyectil al sumergirse; la distancia apreciada para hacer la puntería, fue de 1200 metros.

Los tiros de los otros buques fueron en general buenos en dirección, pero en su mayor parte largos; los desvíos a la izquierda ó derecha de los palos, casi nulos.

Cuando el Presidente de la República, saludado por nuevas salvas, dejó la escuadra, regresando a bordo del «Villarino» para ir a desembarcar en el puerto Madero, el «Espora» y las cuatro torpederas de 1ª. clase «Pinedo», «Buchardo», «Thorne» y «Jorge», lo escoltaron.

Estas embarcaciones guardaron uniformidad en su marcha, como que su andar es igual entre las cuatro últimas, que iban, formadas en columna, siguiendo las aguas del «Espora»; la distancia de las torpederas entre sino fue mayor de 50 metros.

Como a bordo del «Villarino» iba el jefe del Estado, no se les dio mayor andar, pues de haberlo hecho, el «Villarino» hubiera fácilmente quedado rezagado.

Al encontrarse a la altura de la boya núm. 11 del canal de entrada a la Boca del Riachuelo, el «Espora» saludó a la voz al Presidente de la República y virando por redondo, seguido por las cuatro torpederas de 1ª. clase, hizo rumbo al puerto de La Plata, que es el apostadero que tiene designado la flotilla de torpederas.

En resumen, las impresiones recogidas y las observaciones que se han hecho son satisfactorias en general.

En primer lugar, tanto los jefes y oficiales como la marinería, han demostrado estar poseídos de buen espíritu militar.

Para los del oficio, las imperfecciones que se han notado *no caerán en saco roto* y serán corregidas; los ejercicios de cañón deben repetirse en las condiciones reales en que se verifican en todas partes, para adiestrar al personal.

Se ha podido comprobar una vez más en esta ocasión, cuán necesario, más, cuán imprescindible es organizar anualmente la escuadra de evoluciones, para que las maniobras en escuadra se ejecuten con uniformidad.

Las máquinas, manejadas en gran parte por personal nacional, han marchado perfectamente; esto es de gran importancia para nuestra escuadra, y es uno de los puntos capitales que debe ser resuelto cuanto antes.

Llamamos, pues, la atención de quien corresponde sobre el asunto maquinistas, que más de una vez ha sido señalado en las páginas de este boletín; no nos cansaremos de insistir al respecto, a fin de que los poderes públicos le presten todo su apoyo, enviando a Europa jóvenes argentinos para que perfeccionen sus conocimientos en los grandes astilleros y talleres de las naciones más adelantadas en las construcciones navales.

Aun cuando actualmente encuéntrense en Inglaterra varios jóvenes argentinos distribuidos en algunos de esos establecimientos, es conveniente enviar un número mayor, para que dentro de breve tiempo puedan bastar a llenar las necesidades de nuestra escuadra.

Como el señor Ministro de Marina ordenará en breve—según se nos ha asegurado—nuevos ejercicios y maniobras a la escuadra, no podemos menos de felicitarle por semejante determinación.

Pedimos a la prensa en general que estimule con su prédica en ese sentido a los poderes públicos, pues no es permaniendo amarrados, ni *pudriéndose* en los fondeaderos los buques, el medio de que se adiestre una marina de guerra; los gastos que se originan son provechosos y más fructíferos que una economía mal entendida, inmovilizando los buques y ocasionando así la desmoralización del personal por una prolongada inacción.

Inauguración del nuevo local del Centro Naval

El 19 de septiembre había sido fijado por la Comisión Directiva del Centro Naval para inaugurar oficialmente el nuevo local que hoy ocupa la Asociación.

Habíanse repartido numerosas invitaciones, entre éstas a los señores Jefes y Oficiales de los buques de guerra extranjeros «Sané», «Sebastiano Veniero», «Tallapoosa», «Aguila» y «Pilcomayo», para ofrecerles el Centro Naval, habiéndoseles remitido al mismo tiempo sus correspondientes tarjetas de transeúntes, para poder frecuentar nuestro local cuando se les ocurriera.

El señor Ministro de Guerra y Marina, así como el Intendente Municipal, los Diputados Dr. Olmedo, General Godoy, Dr. Novaro y algunos otros señores invitados, se excusaron por escrito de no serles posible asistir a la fiesta que consistía en un modesto té.

Publicamos a continuación algunas de las cartas que fueron dirigidas al Presidente del Centro Naval por personas que no concurrieron:

Buenos Aires, septiembre 19 de 1891.

Señor Presidente del Centro Naval, D. Gregorio C. Aguerriberry.

He recibido la atenta invitación que se me ha enviado para la fiesta con que ese Centro inaugura oficialmente su nuevo local.

En contestación hago presente a Ud. que un compromiso contraído con antelación para ir hoy al campo, me impedirá asistir a esa simpática fiesta; pero que a pesar de esto tendré en primera oportunidad la satisfacción de visitar el nuevo local del Centro, donde renovaré a su Presidente los votos que hago por esa institución, que

tan grande y noble misión está llamada a desempeñar entre nosotros.

Saluda atentamente al señor Presidente

Julio A. Roca.

Buenos Aires, septiembre 19 de 1891.

Señor Presidente de la Comisión Directiva del Centro Naval, D. Gregorio C. Aguerriberry.

He tenido el honor de recibir la invitación que, a nombre de la Comisión Directiva, se ha servido su digno Presidente enviarme, para asistir a un té que tendrá lugar hoy, con motivo de la inauguración oficial del nuevo local de la Asociación.

Agradezco debidamente el recuerdo y siento que motivos ajenos a mi voluntad no me permitan concurrir a una tiesta tan simpática, a la que habría deseado asistir para significar así a mis hermanos de armas de la marina, con cuánta decisión y entusiasmo los acompaño en sus anhelos de prosperidad y en sus patrióticas aspiraciones de progreso.

Sin olvidar a los viejos marinos que tanto respeto merecen por las tradiciones de heroísmo que nos han legado, mi corazón está con la juventud brillante de la Armada, que fundó ese Centro, y en la que se encierran hoy tantas esperanzas.

Tengo fe profunda en el porvenir de la Armada, porque la tengo también en la juventud, que en sí misma es una gran fuerza, porque reúne a la inteligencia, al saber y a la energía de la voluntad, mucha sangre en las venas como para no preocuparse de ahorrarla en el día de los grandes sacrificios, y bastante calor en el corazón para conservar siempre vivo el sentimiento del honor de la bandera.

Con mis votos más sinceros por la prosperidad del Centro y mi más distinguida consideración al señor Presidente, me es agradable suscribirme compañero y amigo,

Alberto Capdevila.

Señor Presidente del Centro Naval.

Muy señor mío:

Sírvase Ud. admitir personalmente y hacer presente a la Comisión Directiva de que Ud. es digno Presidente, mi profundo agradecimiento y el de los señores Oficiales que tengo a mis órdenes, por su atención delicada al enviarnos tarjetas de socios transeúntes y mi pesar por no poder asistir por mi mala salud, al té con que se inaugurará ese Centro.

Con mis votos por la prosperidad del Centro Naval, me es grato suscribirme de Ud. muy atento y S. S.

Carlos Wood.

Coronel, jefe a bordo del «Aquila».

Septiembre 19 de 1891.

La Plata, septiembre 19 de 1891.

Señor Presidente del Centro Naval, Teniente de fragata D. Gregorio C. Aguerriberry.

Si nuestro simpático lema «Unión y trabajo», deja de ser en el futuro sólo un bonito y feliz pensamiento para convertirse en una realidad, nuestro Centro irá cada día en mayor progreso y sus fundadores podrán, con justicia, enorgullecerse de su obra.

Seamos, pues, unidos, sin egoísmo ni crítica por los favores e injusticias de que seamos objeto en nuestra carrera. Pensemos sólo en que la unión da la fuerza, así como el trabajo da el progreso y la prosperidad que hace la felicidad humana, cuando prescindiendo de las mezquinas pasiones en que constantemente se agita nuestra humanidad, busquemos en la resignación, en la sinceridad y honradez de nuestras acciones el logro de nuestros deseos.

Recordemos para que nos sirva de provechoso ejemplo, que la constancia y la fe en el descubrimiento de las Indias Occidentales, impulsó a Colón en las vastas y majestuosas soledades de los ignotos mares, y que esa

misma constancia y fe guió a San Martín a la libertad de nuestra patria.

Recordemos, igualmente, que Dios entregó el mundo a las contiendas de la humanidad, y que cuanto mayores sean los obstáculos que encontremos en el desfile de nuestra vida, mayor será el mérito de nuestros triunfos.

Acepte, pues, el señor Presidente y la demás Comisión que preside, mis leales felicitaciones por los progresos realizados y dígnese saludar en mi nombre a mis distinguidos consocios en la fiesta de esta noche, a la que siento no poder asistir por falta de venia para bajar a esa capital.

Lo saluda su colega y amigo

Cándido F. Chaneton.

Mucho antes de sonar la hora fijada en las tarjetas de invitación para el té, empezaron a llegar al local del Centro Naval, numerosos Jefes y Oficiales de la Marina y del Ejército y ciudadanos que habían sido invitados a asistir a la fiesta.

El frente de la casa donde está instalada la Asociación, estaba profusamente iluminado con bombas celestes y blancas.

La banda de música del batallón 2 de infantería de línea, hacía oír sus acordes marciales.

No nos es posible recordar los nombres de todas las personas que habíanse dignado responder con su presencia a la invitación que se les había enviado; por eso citaremos algunos solamente, entre ellos: Generales de división Luis M. Campos, Julio de Vedia, Contraalmirante Daniel de Solier, Coronel Echevarría, 2º Comandante del «Sané» y Teniente Robic; dos Oficiales del «Sebastiano Veniero», 2º Comandante y Oficiales del «Tallapoosa», Comisario de Escuadra Sr. Stuardo y algunos otros Oficiales asimilados del «Aquila»; Dr. Dávila, Coronel Espina, Capitanes de navío Rivadavia, Pérez, Dr. Urien, Acty, Presidente del Club Cosmopolita de Capitanes Marítimos, Presidente del Yacht Club Argentino, Mr. Kinch, Tenientes López, Reybaud, Escalada y muchas otras personas que no es posible recordar. La mayor parte de los socios que componen el Centro Naval, estaba presente.

La concurrencia llenaba los salones del local, cuyo detalle damos más adelante.

A las 9 p. m., el Presidente del Centro Naval, Teniente de fragata Aguerriberry, invitó a la concurrencia a pasar al salón, donde había sido instalada la mesa para el té. y abrió el acto de la inauguración oficial del nuevo local, pronunciando un brindis en el que reseñó los antecedentes que originaron la fundación del Centro Naval. los progresos que éste había ido realizando con paso lento pero seguro, que su sencillo lema había sido cumplido, bastando a demostrarlo el hecho reciente de la revolución de Julio, que no había podido deshacer los lazos de compañerismo entre los que, combatiendo en bandos opuestos, habían permanecido unidos, sin embargo, para la obra común: el progreso de la Armada; que en cuanto al trabajo, tampoco éste había sido descuidado, y que había llegado, por fin, el momento de dar a la Asociación el carácter de representación que se imponía por la importancia que había ya adquirido nuestra marina de guerra y al hacerlo se había cumplido con una prescripción reglamentaria; que esperaba que todos los compañeros de la Armada robustecieran el Centro Naval y que la responsabilidad que la actual Comisión Directiva había asumido al instalar la Asociación como ahora lo está, sería ninguna, si el resultado, como es de esperar, correspondiera a los fines que se tuvieron en vista; terminó agradeciendo a los presentes haber concurrido a la invitación.

El señor General Vedia brindó por la prosperidad del Centro Naval y de la marina nacional, diciendo que se sentía orgulloso al ver allí reunida en un propósito común a la juventud que está llamada a dar nuevas glorias a la patria.

El Dr. Dávila, a pedido del Presidente del Centro Naval, hizo entonces uso de la palabra; dijo que él estaba entre los suyos, en su casa, como que también forma parte de la Asociación que hacía próximamente diez años surgiera en un momento feliz para amalgamar todas las buenas iniciativas, todos los progresos de nuestra marina; que desde su fundación, él había seguido con interés el desarrollo de la institución, alentándola con su prédica en los momentos difíciles, inspirándose en los altos intereses de la patria.

Que era necesario no olvidar lo siguiente: *mucha moralidad, mucha disciplina y mucha abnegación; de la observancia de estas tres virtudes, dependerá en adelante no solamente el progreso del Centro Naval, sino también el engrandecimiento de la*

Nación, al que concurrirá en gran parte la marina nacional; agregó que el Centro Naval era una página hermosa para nuestra Armada y que era necesario no olvidar de llenarla gloriosamente con la práctica de las virtudes que había indicado y por medio del trabajo y del estudio, pues en un porvenir no lejano, de este foco de saber, de inteligencia y de actividad, habían de surgir las reformas de nuestro poder naval; que ya los que habían precedido a la actual juventud, habían cumplido con su deber, preparando el terreno para que el país cosechara los frutos que tenía derecho de exigir.

Terminó brindando a la prosperidad del Centro Naval.

Entonces, el General de división Luis M. Campos, tomando una copa y con voz vibrante de emoción, pronunció un brindis que estruendosos aplausos interrumpían a cada frase; dijo, poco más ó menos, lo siguiente:

Oficiales de la marina de guerra:

Acaba de decirse, y con razón, que a vosotros tocará combatir con el empleo de la ciencia; nosotros, los viejos soldados, menos afortunados, hemos combatido con el corazón. Pero, sin embargo, no os olvidéis que esos viejos soldados llevaron incólume nuestra bandera gloriosa hasta dominar las cumbres nevadas de los Andes; que si algún día podéis defender la patria, disparando grandes y poderosísimos cañones con el auxilio del hilo eléctrico, no os olvidéis que hubo un bravo Almirante argentino que, con la antigua tea por mecha, salvó en terrible y desigual combate el honor immaculado de esa querida bandera, antes que rendirla, venciendo con su noble arrojo al enemigo!

Si esto se ha hecho con el corazón, ¿vosotros qué no haréis? Vosotros lo haréis todo: sabréis ser héroes y sabios y dar ciencia y gloria a la patria.

Brindo por vosotros, Oficiales de la marina de guerra argentina!

Después que cesaron los aplausos, el Capitán de fragata Manuel J. García, contestando al brindis del General Campos dijo, que *así como el Centro Naval había sabido cumplir su emblema de «Unión y Trabajo», sabría también inspirar a la marina el lema que siempre ha caracterizado al ejército argentino: abnegación y heroísmo.»*

El Presidente del Club Cosmopolita de Capitanes marítimos, Sr. Acty, pronunció en lengua italiana un elocuente brindis por la marina mercante nacional, que ha de organizarse en el futuro para pasear también por los mares la bandera argentina y llevar a través del océano los productos de nuestro rico suelo; que él, italiano de nacimiento, tenía hijos argentinos; que se enorgullecía de su patria de adopción y que, si por el momento sus progresos parecían empañados por la situación terrible por que

atravesamos, pronto, al calor del patriotismo de todos los que aman a la República Argentina, había ésta de brillar cual el sol de oro de su bandera; bebía, pues, a la prosperidad de la marina nacional.

Se pidió que hablara el Sr. Luis Pastor, decano de los profesores de la Escuela Naval, el cual, historiando los comienzos del Centro Naval y los de la Escuela Naval, fue demostrando los progresos alcanzados; sentíase orgulloso, dijo, de ver allí reunidos a sus antiguos exdiscípulos, hoy sus amigos, confundidos en un propósito común con todos aquellos elementos sanos, que no habían pasado por las bancas de la Escuela Naval: la organización del poder naval de la República Argentina; que él vislumbraba un futuro grandioso, lleno de luz; que en la hora de la prueba, él tenía confianza en que ninguno de los que habían sido sus discípulos habría de flaquear, pues que todos llevaban calor en la sangre, patriotismo en el corazón y suficiente abnegación para sacrificarse por la patria; que el Centro Naval, digno complemento de la Escuela Naval, había de mantener siempre el principio de unión, que simboliza la fuerza en las ideas y en los hechos.

El Dr. Uñen, brindando por la memoria de Domingo Faustino Sarmiento, fundador y organizador de la marina argentina, agregó que ésta también había tenido su participación en la emancipación de varias repúblicas hermanas, que todas no habían correspondido, como se sabía, a los sacrificios de la República Argentina.

El Coronel Espina dijo entonces, que él brindaba por el primer organizador de la Armada argentina, el inmortal Almirante Brown, fundador de nuestras glorias navales; que se sentía emocionado al ver el espectáculo que le ofrecía el Centro Naval formado por la marina de guerra nacional, y que hacía votos porque la unión de sus miembros, más felices que ellos, nunca fuera turbada por la acritud de las pasiones políticas.

Señores: Es deber de gratitud, dijo el Teniente de navio O'Connor, recordar a la prensa nacional en este momento, pues que siempre ella nos ha acompañado con su prédica en favor de la escuadra, algunas veces equivocada, es cierto, pero siempre bien inspirada.

El Capitán de navio Antonio Pérez, dijo que él se sentía conmovido al contemplar el resultado que había obtenido la constancia de los fundadores del Centro Naval, uniendo estrechamente a los que componen la Armada

argentina y que por ello bebía a la prosperidad del Centro Naval.

El Teniente de navio Albarracin, pronunció el siguiente brindis:

Señores Oficiales extranjeros: Al agradeceros vuestra presencia en el Centro Naval en este día, debo recordar, que cuando se fundó, también concurrieron Oficiales de marina extranjeros; así nos conocimos, así fraternizamos, volvéis, pues, a vuestra casa; pero, permitidme, sin embargo, que me particularice especialmente con los que representan a la marina de una república hermana, recientemente desgarrada por los horrores de una lucha fratricida, por Chile, deseando para ella que muy pronto los lazos de fraternidad vuelvan a estrecharse entre los que fueron adversarios, como lo hicieron los marinos argentinos bajo los auspicios de nuestro lema: «Unión y trabajo»; bebo a la salud de las marinas extranjeras que aquí están representadas.

El Comisario de escuadra de la Armada chilena, señor Marco A. Stuardo, agradeciendo los conceptos del brindis que acababa de pronunciarse, manifestó que aun cuando él no podía abrogarse la representación de la marina chilena, porque, como él había servido al gobierno derrocado estando convencido de haber cumplido con su deber, él no sabía si mañana sería considerado como desterrado; pero, que lo que podía asegurar era que los sentimientos que animaban los corazones de los marinos chilenos eran de confraternidad para con los argentinos; que él, por primera vez, tenía la dicha de conocer esta gran capital de la Argentina y que, en medio de este cosmopolitismo de fraternidad, de civilización y de sentimientos generosos que en todos había encontrado, no podía menos de declarar cuán agradecido estaba por las atenciones de que había sido objeto; terminó brindando por el progreso de esta hermosa tierra, por su marina y por la proverbial belleza de la mujer argentina.

Agradeciendo y confirmando las palabras del Sr. Stuardo, el Capitán de navio Martín Rivadavia manifestó que durante su estadía con «La Argentina» en los puertos chilenos, siempre él y los Oficiales que le acompañaron en ese viaje, habían sido objeto de parte de los marinos chilenos de las más expresivas demostraciones de simpatía; terminó brindando por la marina chilena.

Después de este brindis, el Teniente de navio Albarracin invitó a los presentes a pasar a los otros salones del local, desparramándose la concurrencia por todas partes.

Eran, próximamente las 12 p. m., y aun permanecía el local concurrido, departiendo los socios con las personas que habían sido invitadas.

El local que actualmente ocupa el Centro Naval en la calle Alsina 438, consta de un piso alto dividido en dos cuerpos.

El ala izquierda está ocupada por la biblioteca y sala de trabajo, salón de conferencias, secretaría y archivo; sala de armas, dos piezas amuebladas para los socios, cuarto de baño.

El ala derecha consta de una pequeña salita para recibos familiares, amueblada con gusto y sencillez, tiene además un piano; el comedor, el escritorio del restaurant, sala de lectura y para juegos, un pequeño comedor, otra pieza amueblada para socios y la bodega.

El primer patio — que es cubierto — está ocupado por tres billares y a los lados, están dispuestas seis pequeñas mesas para servir refrescos; entre este patio y el segundo, están, la confitería y la cigarrería.

En el fondo del segundo patio están la cocina y demás dependencias.

Los salones del Centro Naval están amueblados con buen gusto y sencillez, ofreciendo el *confort* necesario para los miembros de la Asociación.

El huérfano y el soldado

Brillante alocución pronunciada por el presbítero Pera, el 4 del corriente, sobre la cubierta del «Brown»
con motivo de las fiestas organizadas en favor de los huérfanos de militares

Señoras y señores:

Os habéis engañado si esperabais que vendría a pronunciar una arenga ó un discurso en este sitio y en este día. Vengo con el único propósito de haceros una simple exhortación de caridad; y mis palabras, por consiguiente, no pueden ser un discurso sino un ruego.

Un ruego en favor de la desgracia más digna de lástima: una súplica por las víctimas del infortunio que más interesa mi corazón y el vuestro, esto es, la infancia abandonada. Yo bendigo una y mil veces la piadosa iniciativa de las dignísimas matronas que han querido congregarse aquí para ser la Providencia de esos niños inocentes, que ya no pueden repetir este nombre tan tierno y cariñoso: «¡madre mía!»

La mujer, la madre puede enorgullecerse legítimamente de que por un decreto providencial y misterioso, el mayor, el supremo bien que es posible arrebatarle a un hombre sea ella precisamente, esto es, la madre.

Quiere decir que, después de Dios, sois vosotras el bien por excelencia de cuantos como hijos os debemos la luz, el día, la verdad, el cariño y el amor, la vida toda. Y quiere decir asimismo que yo no necesito el esforzarme para prestigiar una idea, ni hacer simpática una empresa ya defendida y asegurada de antemano.

Si yo intervengo en esta tiesta, no es, pues, en calidad de abogado que defiende una causa difícil ó dudosa, si-

no sólo en el carácter de un partidario decidido y entusiasta, como el mejor amigo de toda buena causa.

Señoras: Permitidme como un acto de justicia el decir ante vosotras, que la mujer argentina jamás se ha hecho esperar donde quiera que la han llamado los gemidos, los dolores y las lágrimas: el corazón de cuantos os contemplan os alienta con su aplauso de simpatía, como el corazón de cuantos os conocen os corresponde con los latidos de su sincera gratitud; y hoy estas mismas olas del Plata, deben sentirse estremecidas y agitadas por el soplo de ese sentimiento generoso, que viene a depurarlas de lo rojo de la sangre y de lo amargo de las lágrimas que han recibido en su seno tantas veces en las horas gloriosas; pero siempre terribles y angustiosas de la lucha y el combate.

Los cristianos de la edad media, levantaban santuarios golpeando las piedras del desierto con el signo sangriento e irresistible de la cruz: los cristianos de nuestro tiempo y las hijas de nuestro pueblo, golpean la cubierta de nuestra nave, para convertirla en templo del bien, irradiando sobre las ondas azuladas el vivo destello de su incansable caridad.

Os doy gracias a todos de lo íntimo de mi alma, por haberos dignado el elegirme para que os sirva de intérprete de vuestros sentimientos en esta nueva etapa, en esta jornada más de vuestra edificante abnegación.

Mi gratitud os la debo por tantos títulos desde los primeros y vacilantes pasos de mi vida de sacerdote entre nosotros! Mi gratitud será como la hiedra, tal vez inútil ó estéril, pero siempre fiel y bien intencionada, y entrelazada al mérito de vuestras buenas obras y virtudes, se levantará con ellas hasta el cielo para pedirle al buen Dios, testigo de mi sinceridad y juez de vuestros actos, que bendiga y recompense a manos llenas el común esfuerzo de todas las buenas voluntades.

La mía os acompañará siempre en esta obra: y feliz ó desgraciado, honrado ó perseguido, llevado por la mano de Dios a las alturas que ni busco, ni deseo, ni merezco, ó hundido por el brazo de la intriga en la sombra y el silencio, jamás podrán arrebatarme la palabra de aliento de mis labios, y el aplauso de corazón que palpita entre las palmas de mis manos y que tributo a todos los iniciadores y a las almas buenas que contribuyen al éxito de tiestas y reuniones como ésta.

Si hay una satisfacción legítima, para quien ha sufrido y sufre todas las luchas y contrariedades, el choque de las

borrascas interiores y exteriores de esta verdadera vida de soldado que se llama el sacerdocio, es la de poder estrechar la mano de quienes cifran en la milicia su porvenir y su carrera, como vosotros los que lleváis ese uniforme que tiene tantas analogías con el nuestro, mucho más cuando descendiendo la espada os vemos empeñados en la tarea provechosa y bienhechora de despertar al pueblo y preparar el campo para que la semilla del bien, esparcida por manos de mujer, germine, florezca y fructifique más y más entre nosotros.

Después del bien que se hace, yo no conozco placer más desinteresado que verle hacer y estimularlo entre los hombres.

Y hacer el bien, protegiendo a la niñez, es atraer la luz del cielo y el candor de los ángeles sobre la frente de cuantos se interesen por los niños, flores del cielo y hermanos de los ángeles.

Pero es necesario decirlo bien alto: el cariño, el respeto, la protección, el culto de la infancia, son de origen cristiano y tienen un sello iluminado por la claridad del Evangelio. Datan del día en que la voz más tierna y elocuente de los siglos, dejó caer de sus labios, sobre el mundo, esta palabra memorable: «Dejad que los niños vengan a mí.» Sin la cruz, sin la religión y el Evangelio, esos seres inocentes, esos niños tan queridos por quienes tanto os preocupáis, con toda la generosidad de vuestros humanitarios sentimientos, con todas las delicadezas y solitudes del amor, perecerían olvidados, como perecen hoy mismo bajo los días sin sol de las civilizaciones y barbaries del Oriente, arrastrados por la corriente de los ríos, ó arrojados en las orillas del camino, por el brazo cruel y despiadado de padres inhumanos ó de madres sin entrañas.

Ha sido necesario que el agua del bautismo, como el rocío de la mañana de una vida, tocara la frente de los niños, para que la infancia fuese sagrada y estuviese preservada para siempre, de esas crueldades y vergüenzas que en nombre de un derecho brutal y en pleno siglo XIX, se perpetraban todavía, tolerando que fuera de la sociedad cristiana se consumiera diariamente la hecatombe de millares de inocentes.

Entre todos los niños, el huérfano es el que refleja más do cerca la imagen adorable de nuestro divino Salvador, porque también Jesús fue huérfano en la tierra. Es verdad que le quedaba la más pura y amorosa de las madres; como le queda al hijo del soldado caído al pié de la ban-

dera, a la sombra de la disciplina, ó entre las garras de ese monstruo de alas de acero y músculos de bronce, que se cierne sobre el campo de batalla, le queda la madre común y la última esperanza: la esperanza en el cielo y el cariño agradecido de la patria; pero por esto mismo, ese huérfano, si es hijo de soldado, debe ser doblemente cuidado y protegido: porque si un poeta pudo llamar a los inocentes segados por el hacha de un verdugo, de un bárbaro, de Herodes, las flores de los mártires, yo creo que los hijos de los héroes, de los bravos, del soldado tronchado por el hacha de la guerra, pueden también y deban ser llamados la *flor de nuestros huérfanos*.

El orfanotrofio militar, es decir, el refugio, la casa de los que quedaron sin padres porque éstos prefirieron a su misma vida el ser ante todo buenos hijos de la patria, debiera ser un verdadero monumento en toda tierra agrada y justiciera; mientras éste se levanta, y quiera Dios que ello suceda cuanto antes, dejemos que la caridad, la buena madre de cuantos la han perdido, cobije bajo sus alas a esos pobres niños que llevan ropas de luto y corona de espinas, para que la patria vista ropas de gloria y ciña corona eterna de laureles.

Si yo viese a esos niños les diría: «*Laudate pueri Domini*: alabad niños al Señor y bendecid la benéfica tarea de quienes hoy os procuran un pan, un techo y un abrigo, no como se pide el óbolo en las calles ó se ruega la limosna de un mendigo, sino como se exige el pago de una deuda con el mejor de los derechos, el del valor, del heroísmo, de la abnegación, del sacrificio y de la gloria probada en la soledad del campamento en el confin de las fronteras, en la soledad de los mares y en los horrores del combate.»

¡Oh, buen Jesús, divino protector y amigo de la infancia, que consagrasteis con el suave contacto de vuestras caricias la inocencia de los niños; divino maestro que habéis comparado la vuestra con la desnudez de la orfandad; amigo del pobre y del pueblo que jamás olvidáis a los hijos aunque la madre los olvide; enseñadnos a tratar y compadecer al huérfano de la guerra y la milicia, como a la primera entre las víctimas de la infancia abandonada! Nadie más digno de auxilio ni nadie con más título a la protección de los demás.

La beneficencia social no debe reducirse a la Inclusa, al Hospital y los Asilos; el mendigo sin refugio, el hijo sin padres, el enfermo sin asistencia, encuentran siempre entre nosotros un techo y un asilo, un torno y una cuna,

un lecho y quien lo cuide, ¿y solo el huérfano, el hijo de quien se hizo matar por la paz y para bien de los demás, no tendría un sitio en el corazón de la gratitud y la beneficencia nacional? Al fin y al cabo, si el hospital representa la humanidad que sufre y que concluye, la orfandad en la niñez representa la humanidad que amanece y se despierta entre dolores y miserias; y si el cuidado del enfermo es el cumplimiento de un deber sobre el recuerdo ó el pasado de una vida, el cuidado de esos niños significa para el porvenir el cumplimiento de un deber de previsión.

Señores: Pasamos por aquellos días tristísimos en que Moisés se sentía morir en el desierto convencido de que su pueblo había pecado, y en que sólo los descendientes de aquella generación en decadencia, serían un día los predestinados a gozar en paz de los bienes de la tierra prometida.

Viviendo en ella, todos hoy apartan sus ojos de los males del presente para leer el porvenir, inclinándose con curiosidad sobre el fondo de las cunas. Se diría que la luz de la estrella polar, como el sello del carácter salvador, se presiente ó se espera encontrar para su hora en la pupila de los niños.

Y entonces, ¿sabéis lo que significa velar ó descuidar la dirección prudente y previsora de esos huérfanos? ¿Sabéis lo que serán ó se propongan ser esos pequeños, cuando sean hombres y comparen el sacrificio de sus padres con el olvido del cuidado de ellos mismos? Cada niño será tal vez, según el caso, un héroe ó un azote de su pueblo: una gloria ó un verdugo: un bravo que lleve con honor el nombre y los instintos heredados de su padre, ó un desheredado maldito y descontento que se proponga vengarse de una ingratitud inexplicable, al verse solo y en el vacío en medio de una sociedad alimentada con la sangre de su padre, mientras él sucumbe en la sombra de la vergüenza y la miseria.

De todos modos, ellos no serán sino lo que les enseñemos a ser con nuestra conducta generosa, desde ahora. Si ellos ven que se prodigan caudales en joyas y en diademas, en las fiestas del fausto, del lujo y los placeres y se escatime el óbolo modesto para el sostén de los que gimen enlutados y en la miseria: si todo lo olvidamos y nada merecemos, entonces no nos quejemos de los rigores de la suerte, no hablemos más de porvenir ni de esperanzas, acostémosnos sobre las ruinas y esperemos a que

las olas vengadoras del diluvio vayan subiendo hasta envolvernos y sepultarnos del todo y para siempre.

Felizmente, jamás podrá decirse que esto suceda entre nosotros: cuando hemos pasado por el agua y por el fuego, y hemos visto detenerse de improviso, como si se hubiera convertido en un muro de piedra, la ola creciente del bienestar y la riqueza general, cubriéndose el cielo de nubes y erizándose de espinas el camino para todos; sin embargo, en Buenos Aires (y lo ha probado una vez más en estos días), jamás se ha oscurecido la caridad que es el foco de las almas y el bien que es la verdadera fuente de la vida. Y cuando los niños sin padres y sin madres pedían, desde la cuna de la Inclusa, una gota de leche y un rayo bondadoso de calor y de cariño: cuando el enfermo se incorporaba en su lecho y tendía sus manos temblorosas para impedir que se cerrasen las puertas del hospital, y los mendigos asilados se disponían a elegir la callejuela ó el umbral a que irían a guarecerse por la noche, en nuestras calles, la caridad, como la aurora boreal de nuestro cielo, en medio del hambre y de la angustia que son hoy la Siberia del espíritu, clareó en el firmamento y reflejó en cada pecho generoso un rayo de oro bienhechor y compasivo. El peligro y la angustia se deshicieron como la niebla al sol, y el monstruo huyó avergonzado, abandonando su presa de niños, de enfermos y mendigos entre los brazos de la caridad triunfante, que hoy, con la voz de nuestras hermanas, de nuestras madres, de nuestras hijas y de nuestras esposas, vienen a dar gracias a Dios de la victoria, coronándola con las flores y las perlas de esta mañana venturosa, en que se abrazan confundidos en las luchas del bien la milicia y el sacerdocio, el arte y el santuario, la pluma y la espada, la justicia y el amor.

Habéis merecido bien de la patria del tiempo y de la Patria eterna de las almas en el apostolado voluntario de la fraternidad humanitaria; pero permitidme que os lo niegue, sed generosos hasta la misma imprevisión cuando se trate de amparar al huérfano que tenga un nombre de soldado. Tengamos tanta generosidad como entusiasmo ante el llamado de esa pobreza tan sagrada y tan gloriosa.

¡Que el resultado de este esfuerzo pruebe que la gratitud es el móvil, y no el pretexto, el alma y no la enseñanza estéril de esta tiesta de los pobres! Que no se reduzca todo al atractivo de un concierto a que tal vez muchos asistan más para oír que para hacer el bien!

Os lo pido en nombre del buen Dios que os dice: «Lo que hiciéreis por el más pequeño de los niños, por mí misino lo habéis hecho»: os lo pido en nombre de una sociedad enferma que nos dice a todas horas: dos hombres faltan y mi esperanza son los niños»: os lo pido en fin, en nombre de la patria, que ha recogido el último suspiro de cada viejo veterano, de cada soldado de esa guardia permanente que muere y no se rinde y que ha llevado con gloria nuestro pabellón desde el Ecuador al Polo y desde el Plata hasta el Pacífico: os lo pido en nombre de ese ángel, de esa madre de todos los buenos argentinos que cubre con sus alas las tumbas olvidadas de tantos héroes ignorados, y cuyo día más grande sería aquel en que todos sus hijos se abrazasen como hermanos, extendiendo la bandera sobre la frente de las madres y la cabeza de los huérfanos!

Ah! yo quisiera tener en este instante una palabra digna de la patria y de vosotros, soldados que formáis su escolta sagrada, su sacerdocio armado, su falange permanente, en nombre del honor, de la fidelidad y la obediencia: ministro de paz, hago y liaré siempre votos por la paz: por la paz de la familia argentina, y por la paz de la familia universal y americana. Pero hablo sobre una nave que lleva el nombre de un titán de la guerra y me pregunto: ¿qué es el «Brown»? ¿qué son cada uno de esos buques que contemplamos con orgullo, porque tal vez presentimos que ellos sean el arca salvadora de la nación que representan? Son la patria sobre el mar: y la estela que dejen sobre la superficie de las ondas, debe marcar la senda seguida por los Espora y los Rosales, por los Brown y los Buchart; ellos con cáscaras en vez de acorazados, con brulotes en vez de torpedos, con nitro en vez de dinamita, marcharon y triunfaron, como marcharéis y triunfaréis si la fatalidad nos empujase a tal extremo, con esta divisa de combate: «la victoria ó la muerte.» Ellos desde la cubierta inundada de sangre de sus goletas primitivas, contestaban disparo a disparo el reto de los cañones enemigos y en el pabellón azul y blanco que flameaba sobre lo alto de los mástiles, leían esta frase sublime del poeta: «Esa bandera es la patria en marcha, es la historia de todo un pueblo desplegada al viento», es el girón bendito por el que ha pasado el alma de cuatro millones de argentinos.

Soldados: esas presillas que lleváis sobre los hombros, simbolizan el peso de las responsabilidades que cargáis sobre vosotros: esos galones del uniforme son los lazos

con que la patria ata vuestros brazos, ó ciñe vuestra frente para que no haya vientos ni pasiones que os arranquen el ideal de vuestras aspiraciones de soldados: ¡Todo por la patria! y que las manos entrelazadas del escudo sean una verdad ante todo por la misión de nuestro ejército, como el mejor tributo del juramento con que recibisteis la espada y la bandera.

Contrato

Para conocimiento de todos nuestros asociados, damos a continuación un extracto del contrato público celebrado entre el Centro Naval con los Sres. Vasiliadis, Scaliery y Marcovich, para la instalación de un café restaurant en el local del Centro y para uso exclusivo de la Sociedad.

Entre el Centro Naval por una parte, y los señores Vasiliadis, Scaliery y Marcovich, han convenido lo siguiente:

Primero.—Los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca, se obligan a establecer en el local del Centro Naval, un café, restaurant, confitería y piezas amuebladas, destinadas éstas exclusivamente para el servicio de los socios del Centro Naval. *Segundo.*—Los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca, formularán, de acuerdo con la Comisión Directiva, las tarifas que cobrarán por comidas, bebidas y alquiler de las piezas amuebladas, asimismo también la calidad de los artículos para el consumo general. *Tercero.*—Los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca, entregarán al Centro Naval el veinticinco por ciento de las entradas líquidas que les produzca el negocio que explotan, con excepción del producido por comidas, bebidas y alquiler de las piezas amuebladas, destinadas a los socios del Centro. *Cuarto.*—Los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca, abonarán al Centro Naval, además de lo estipulado en el artículo anterior, la suma de trescientos cincuenta pesos moneda nacional mensuales que deberán pagarse adelantados y a contarse desde el quince de septiembre próximo por alquiler de la casa. *Quinto.*—Los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca, introducen al Centro Naval todos los muebles y útiles que sean necesarios para la comodidad y ornato de los salo-

nos que están a su cargo, como de las piezas amuebladas. determinados en un inventario especial que se practicará al efecto, y del cual en dos ejemplares firmados por los contratantes, y el señor presidente, tesorero y secretario del Centro Naval se reservarán una copia de igual tenor cada una de las partes contratantes. *Sexto.*—Todos los muebles que introdujesen los señores Vasiliadis, Scaliery C^a, y que figuran en el inventario a que se hace referencia en el artículo anterior, quedan afectados y gravados en calidad de prenda, para garantizar el cumplimiento del presente contrato. *Séptimo.*—El presente contrato será por el término de dos años a contarse desde el quince de septiembre próximo. Dos meses antes de la expiración del termino fijado, la Comisión del Centro llamará a propuesta para el establecimiento del mismo negocio, teniendo preferencia los señores Vasiliadis, Scaliery y O. en igualdad de condiciones con los otros licitadores que concurriesen, teniendo derecho a retirar una vez terminado el plazo de este contrato, todas sus pertenencias sin obligación de ningún genero. *Octavo.*— Si los señores Vasiliadis, Scaliery y C^a, dejaran de cumplir con el pago mensual que establece el artículo cuarto durante dos meses, el presente contrato quedará ipso facto caducado y sin efecto, sin que los señores Vasiliadis, Scaliery y C^a. tengan derecho a reclamo alguno. *Noveno.*—Los muebles y demás existencias que hubiera de propiedad de los señores Scaliery, Vasiliadis y C^a., podrán ser vendidos en remate público por el Centro Naval en virtud de la prenda que sobre ellos se constituye en el artículo sexto, y con su producido hacerse pago de lo que se le adeudase; además, se retendrá la suma de mil pesos, importe de la indemnización que se abonará al dueño de la casa, y la cantidad necesaria para pago de gastos de obras ejecutadas ó a ejecutarse. Si esta suma no alcanzase a cubrir el presupuesto calculado, para dejar la casa en el estado en que entra a ocuparla el Centro, se elevará a una cantidad mayor. El remanente, cubiertos los gastos de reconstrucciones e indemnización, será entregado a los señores Vasiliadis, Scaliery y C^a. ó depositado en un Banco a su orden. *Décimo.*—El Centro Naval, instalará un salón de baño para el uso de los socios; los señores Vasiliadis, Scaliery y C^a., cobrarán el servicio de ellos, es decir, ropa, jabón, perfume, ó agua caliente que pidieran los socios, pero en ningún caso el precio del baño; los precios que cobren por estos servicios, serán de acuerdo

con la tarifa que se fije al efecto de acuerdo con la comisión. La limpieza y cuidado de todos los aparatos de baño, estará a cargo de los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca. *Undécimo*.—Además de los salones y piezas que se determinasen para el servicio oficial del Centro Naval, se destinará el local necesario para el Intendente y demás empleados inferiores del Centro. *Duodécimo*.—Los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca., tendrán a su cargo el pago de un portero y el Centro Naval pagará otro; ambos dependerán del Centro Naval y de los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca., *Décimo tercero*.—Los señores Vasiliadis, Scaliery y Ca., tendrán plena autoridad dentro de su respectivo local de acuerdo con el reglamento que se formulará al efecto por la Comisión Directiva del Centro Naval. *Décimo cuarto*.—Si durante el término del presente contrato, ocurriese alguna dificultad entre los contratantes, sea sobre interpretación de las cláusulas de este contrato ó cualquier otra causa, ella será sometida al fallo de árbitros arbitradores amigables componedores que serán nombrados uno por cada parte; los árbitros nombrarán un tercero en caso de discordia, y el fallo que dictaren será inapelable, a cuyo efecto renuncian desde ya a todo derecho.

CÉSAR A. SILVEYRA,

Secretario.

G. C. AGUERRIBERRY,

Presidente.

MIGUEL SCALIERY.

SPIROS VASILIADIS.

BERNARDO MARCOVICH.

Contrato de la casa

Entre el Centro Naval por una parte y los señores D. Pedro Vazena y D. Angel Ginochio (hijo, por la otra, han convenido lo siguiente:

Primero.—Los señores Vazena y Ginochio por sí y a nombre de sus representados, dan en arrendamiento al

Centro Naval, en nombre del cual lo aceptó su presidente el señor Aguerriberry, las dos casas bajas de la calle *Alsina* (Nº 438) cuatrocientos treinta y ocho, por el término de dos años a contar desde el día quince (15) del actual, siendo su alquiler de (450) cuatrocientos cincuenta pesos mensuales por el primer año y quinientos (500) pesos por el segundo, pagaderos adelantados y al principio de cada mes.

Segundo.—Todos los impuestos creados ó a crearse son por cuenta del locatario, siendo a cargo de los locadores la contribución directa solamente.

Tercero.—Todas las mejoras ó refacciones que hiciere el inquilino, quedarán a beneficio de la propiedad sin pago alguno por parte de los propietarios.

Cuarto.—Siendo la casa que se alquila, nueva y recién concluida, el Centro Naval se obliga a devolverla en las mismas condiciones salvo el propio deterioro del uso.

Quinto.—Sin perjuicio de la obligación que para cumplir este contrato tiene el Centro Naval con todos sus bienes, presenta como fiador liso y llano pagador al señor Dr. D. Adolfo E. Dávila, quien en prueba de aceptar, firma el presente en unión con los otorgantes.

Sexto.—Cualquier dificultad que sobre todas ó algunas de las condiciones se suscite entre las partes, será resuelta por árbitros amigables nombrados uno por cada parte, con calidad de que éstos nombren un tercero para el caso que no estuvieren conformes, y su resolución será aceptada por todos sin recurso de ningún género.

Conformes con lo anterior, firmamos dos de un tenor y a un sólo efecto, en Buenos Aires a 10 de septiembre de 1891. En este estado se convino que si el Centro Naval por cualquier causa dejare de alquilar la casa, antes de los dos años señalados, abonará a los propietarios la suma de mil pesos como indemnización y las mejoras que haya hecho.

CÉSAR SILVEYRA,
Secretario.

GREGORIO C. AGUERIBERRY,
Presidente.

ADOLFO E. DÁVILA.

ANGEL GINOCIO (HIJO).

PEDRO VAZENA.

CRÓNICA

Dos nuevos Comodoros.—La Armada argentina ha aumentado la nómina de sus oficiales generales con el merecido ascenso dado a los Capitanes de Navio don Ceferino Ramírez y don Cloromiro Urtubey, en 30 de septiembre del corriente año.

Los nombres de los agraciados por esta distinción, bastan para decir que el Gobierno ha tenido acierto en la elección.

El capital de conocimientos que cada uno posee y los largos años de servicios prestados por ambos, son títulos más que suficientes para que los laureles de general recompensen sus afanes, y para que el cuerpo de la Armada vea en este ascenso una compensación lógica y natural del trabajo constante.

Al Comodoro Ramírez, que desde los grados más subalternos ha estado en constante servicio activo, cúpole la honra de traer en el «Villarino» desde el viejo mundo, las venerandas reliquias del Capitán de la América don José de San Martín; de hacer la expedición a Santa Cruz a las órdenes del malogrado Comodoro Py, en buques que el ojo menos experto de un marino veía inadecuados para hacer tan peligrosa navegación; de ser jefe de la escuadrilla expedicionaria, que teniendo por capitana el «Maipú», acompañó al exministro de guerra General don Benjamín Victorica a explorar y limpiar de indios las salvajes regiones del Chaco adyacentes al Bermejo. En esta última campaña, como en las anteriores, el entonces Capitán de Navio Ramírez, mereció recomendaciones envidiables por parte de su superior jerárquico, en partes que impresas constan en el voluminoso libro que de esta expedición se escribió. Por último, ha conducido a nuestras aguas al primer crucero de nuestra Armada, el «25 de Mayo».

El Comodoro Urtubey figura en distinto término, aunque encuadrado en una misma aureola de simpatía. Este jefe, después de abandonar la dirección de la Escuela Naval, en la que tropezó con inconvenientes muy propios de instituciones de reciente formación, se dedicó a ampliar sus conocimientos profesionales con una dedicación que muy pronto pudieron conocer los que allegados a él solicitaban el concurso valioso de sus opiniones.

Nombrado por la Superioridad encargado de las construcciones navales que en Inglaterra y Austria se han hecho por cuenta de nuestro gobierno, ha demostrado el Comodoro Urtubey que ha sabido hacerse intérprete de la delicada comisión confiada.

El Centro Naval envía sus sinceras felicitaciones a los agraciados, y hace votos para que en el elevado puesto que ocupan, perseveren en la tarea de engrandecimiento a que está llamada nuestra Armada.

El Teniente de Fragata Sundblad.—Perteneciendo este distinguido oficial de nuestra Armada al número de los que no contentos con poseer un capital de conocimientos, desean darle mayor enriquecimiento, el Teniente de Fragata Sundblad, como el de Navio Durand, como el de Fragata Carmona y como el Alférez Saborido, terminó sus estudios en la Escuela Naval, obteniendo en todos sus exámenes las mayores clasificaciones, y de ahí con una constancia digna de todo encomio se dirigió a la Escuela de construcciones que existe en Génova, de donde salió con su diploma de ingeniero naval y con notas honrosas que en aquel notable Establecimiento sólo se prodigan a los que hacen del estudio un culto.

El gobierno ha recompensado sus esfuerzos nombrándolo subdirector de los talleres de marina, en donde Sundblad, no dudamos, prestará valiosos servicios.

Saludamos al compañero y le deseamos prosperidad en su carrera.

Una distinción honrosa.—El gobierno de S. M. británica, por decreto de reciente fecha, ha resuelto hacer público su reconocimiento hacia el Teniente de Navio de nuestra Armada don Emilio Barilari, quien en mayo de 1889, mandando la barca nacional «Ushuaia», salvó los naufragos del buque inglés «Cumbria».

Oficial mayor de la Comisaría de Marina. — El exalférez

de Navio de la Armada don Alejandro Olascoaga, ha sido nombrado Oficial Mayor de la Comisaría de Marina.

Olascoaga prestaba sus servicios en ella hacía tiempo, ocupando el puesto de jefe de la contabilidad con un acierto tal que el ascenso recibido se ha considerado como un complemento necesario a la buena marcha de la Repartición.

Al dar nuestros parabienes al excompañero de armas, nos felicitamos también que personas que tengan relación con la marina, vayan ocupando esos puestos; pues así el interés en pro de la Armada se consolidará.

Nuevo comandante de la corbeta «La Argentina». — El Capitán de Fragata don Edelmiro Correa, por decreto de 25 de septiembre, ha sido nombrado comandante de la corbeta «La Argentina».

La larga y laboriosa carrera del Capitán Correa, es una garantía para que el gobierno no se arrepienta del nombramiento que ha hecho.

Clases a los guardias-marinas—El Estado Mayor de la Armada, por decreto de fecha 14 de septiembre, ha dispuesto que en todos los buques de la Armada se den conferencias a los guardias-marinas, tendentes a hacerles adquirir aquellos conocimientos que forman la base del oficial de marina.

Tal medida, que hacía tiempo se dejaba sentir, impulsa a los oficiales que sirven de profesores a recapitular en sus conocimientos y a adquirir la práctica de enseñar, además de la obligación de estudiar.

Aplaudimos esta disposición.

El ferrocarril aplicado a la conducción de buques.—

Tomamos del *Journal des Débats*, el siguiente original proyecto:

«Los buques que de la bahía de Fundy (América inglesa), van al golfo de San Lorenzo, deben recorrer cerca de 770 millas al rededor de Nueva Escocia y Cabo Bretón, atravesando mares peligrosísimos por sus corrientes y sus numerosos bancos y escollos.

Para evitar esta navegación, se pensó primeramente en escavar un canal a través del istmo de Cignecto que separa el golfo de la bahía, pero las formidables mareas de la bahía de Fundy crearon tal dificultad, que hubo que renunciar a la idea, y se proyectó en cambio construir

un ferrocarril que pudiese transportar los buques mayores, y que de la ciudad de Tadfsh, sobre el estrecho de Northumberland, llegase al fuerte Laurence vecino a la ciudad de Ambrerst, en la bahía de Cignecto.

Este ferrocarril está casi terminado; los rieles de acero endurecido están ya colocados, y en las dos extremidades de la vía se están construyendo docks con ascensores. A causa de las fuertes variaciones del nivel del mar en la bahía de Fundy, el dock situado en Ambrerst, estará precedido por un dique de forma cerrada con una puerta de marea de 18 metros de largo y 9 de alto.

La fuerza motriz para levantar los buques por una parte, y para echarlos al agua por la otra, será dada por veinte prensas hidráulicas.

La maniobra se hará mediante un inmenso pontón que llevará el envase dentro del cual debe adaptarse el buque.

Entrando en el dique, el buque que debe ser suspendido, se pondrá encima del envase sumergido junto al pontón, y cuando esté bien asegurado, se elevará el pontón hasta el nivel de la vía donde el envase con el buque será colocado sobre 20 wagones de cuatro ruedas, a los que, se unirán potentes locomotoras, una de las que, solamente puede arrastrar un barco de 3.000 toneladas de desplazamiento.

Llegados a la otra parte del istmo, mediante rodillos, se hará resbalar el envase con el buque sobre el pontón ya preparado, el cual se hundirá hasta que el buque flote.

Se calcula que toda esta operación reclamará dos horas de trabajo. La travesía del istmo se hará con una velocidad de 16 kilómetros por hora.

Los trabajos de construcción deben estar prontos para el corriente año, pero la empresa ha solicitado un plazo.

Ejercicios.—Durante los días 4, 5 y 6 de septiembre, la flotilla de torpederas, compuesta de los torpederos de división «Rosales» y «Espora», de las torpederas de 1ª clase «Buchardo», «Pinedo», «Thorne» y «Jorge», y de las de 2ª clase números 9 y 10; a las inmediatas órdenes y bajo la dirección del Director General de Torpedos, Capitán de Fragata don Manuel J. García, ha estado ocupada en practicar ejercicios de tiro al blanco con los cañones de tiro rápido de 3 y de 4 libras, y en hacer lanzamientos de torpedos, obteniéndose buenos resultados.

Los ejercicios se practicaron afuera de los malecones de entrada del puerto de La Plata.

La Escuadra en el dique núm. 1.—Con motivo de la llegada del crucero «25 de Mayo», el ministro del ramo dispuso, después de la revista que pasó el señor Presidente de la República a la Escuadra, que ésta entrara al dique núm. 1, para ser visitada por el pueblo.

Los buques que lian entrado en el dique núm. 1 son los siguientes:

Buque jefe acorazado «Almirante Brown», cruceros «Patagonia» y «25 de Mayo», corbeta «La Argentina», torpedero «Maipú», torpederos de división «Rosales» y «Espora», torpederas de 1ª clase «Pinedo» y «Jorge», y de 2ª clase números 9 y 10.

La gente que ha acudido a visitar los buques nombrados ha sido excesiva, tanto en los días de trabajo como en los de fiesta; había verdadera curiosidad por conocer los buques que componen la escuadra que actualmente está armada, y esto explica la grande afluencia de pueblo.

Debe hacerse asimismo constar, que esta es la primera vez que el pueblo de la capital puede visitar con toda comodidad nuestros buques de guerra.

No pasaremos en silencio todos los pequeños percances que han ocurrido a algunos de esos buques al entrar de la dársena al dique, los que han venido a comprobar una vez más cuan incómodas son las esclusas; el «Almirante Brown», ha roto uno de sus pescantes de estribor al pasar, chocando contra los paredones de granito, pues apenas pudo pasar por su mucha manga.

Resoluciones oficiales.—Orden del día.—Visto lo actuado en el sumario instruido contra los cadetes Isidoro Zumalde y Casiano Otaegui, y atento a la conclusión fiscal y lo dictaminado por el Auditor de Marina en su vista fecha 1º de septiembre y con arreglo a las instrucciones recibidas de S. E. el señor ministro de guerra y marina, El Jefe del Estado Mayor General

RESUELVE:

1º. Declarar desertor de la Armada Nacional al cadete de la Escuela Naval, Isidoro Zumalde.

2º. Imponer dos meses de arresto a bordo del Buque-Escuela al cadete Casiano Otaegui, con pérdida de los tur-

nos de salida que tuvieren los demás alumnos durante ese tiempo.

3º. Se amoneste seriamente por el director de la escuela a los agregados David García, Damián Lan y Pedro Lazari.—Septiembre 5 de 1891.—*B. L. Cordero*.

BAJA — Se concede la baja y absoluta separación del servicio de la Armada Nacional, al mecánico torpedista don Fortunato Missón, que pertenecía a la Estación Central de Torpedos.

CIRUJANO DE ESCUADRA — Se le ha conferido el despacho con la asimilación que le corresponde, al Cirujano de Escuadra, doctor don Alejandro Quiroga.

INGENIERO NAVAL — Por decreto fecha 25 del corriente, se ha hecho reconocer a las reparticiones de la Armada, como ingeniero naval mecánico, al Teniente de Fragata don Gustavo Sundblad Roseti.

COMANDOS — Han sido nombrados:

Comandante del crucero «25 de Mayo» el señor Capitán de Navio don Martín Rivadavia.

Segundo comandante, Teniente de Navio don Emilio Barilari.

Tercer comandante y jefe del detall del mismo, el Teniente de Navio don José D. Álvarez,

Comandante de la corbeta «La Argentina», el Capitán de Fragata don Edelmiro Correa.

Segundo comandante, el Teniente de Navio don Eugenio Leroux.

Oficial del detall, el Teniente de Fragata don Zoilo Romero.

VAPOR «GOLONDRINA» — Ha sido nombrado comandante de este vapor, el Alférez de Navio don Juan Murúa.

COMODOROS—Con fecha 26 del corriente, han sido promovidos al empleo de Comodoros, los Capitanes de Navío don Ceferino Ramírez y don Clodomiro Urtubey.

Este ascenso, justamente merecido por los largos y buenos servicios prestados al país por los dos jefes nombrados, ha causado muy buena impresión entre los que componen el cuerpo general de la Armada.

Las averías en la escuadra del Mediterráneo.—Creemos de interés para nuestros consocios la lectura de la siguiente transcripción que hacemos del número 152 de la *La Marine Française*, referente a las averías que se han producido últimamente en la escuadra francesa del Mediterráneo. Ellas ponen evidentemente de manifiesto, que por más grandes que sean los esfuerzos que se hagan a fin de preparar un buen personal superior y subalterno para el servicio de los buques, nunca se habrá llegado al límite deseado dada la complicada composición de las flotas modernas, y las variadas aptitudes profesionales que éstas exigen.

Dicen algo más que no queremos dejar pasar por alto: en Francia se estima de gran importancia dar a conocer al público el resultado de las maniobras de las escuadras de evoluciones; pues, sólo de este modo se pueden poner en tela de juicio muchas personalidades que en los momentos de peligro para el país, están llamadas a ocupar los primeros destinos de la flota en razón de su alta jerarquía.

Es así, que después de las maniobras anuales, el almirante de la flota eleva un informe detallado, sin ocultar las averías sufridas por los buques y las causas que las produjeron.

Entre nosotros se ha hecho todo lo contrario hasta ahora. Sin remontarnos a varios años atrás, podemos recordar que el informe elevado por el contralmirante Solier, jefe de la escuadra de evoluciones el año pasado, aun no es conocido por el personal.

Habla *W.*, firmante de la estadística en cuestión: «He aquí el detalle de las averías acaecidas durante las últimas maniobras de la escuadra del Mediterráneo. La lista no es menos larga que la que hemos dirigido nosotros el año 1890. Pero hay que tener en cuenta de este hecho, que las escuadras no han pasado sino cinco días en la mar, y en condiciones tan diferentes como posibles a las de tiempo de guerra.

1º. Abordaje del «Capitaine-Mehl» y del «151», sin importancia.

2º. Avería en el timón del «65».

3º. Incendio a bordo del «Coureur»; los forros de las calderas tomaron fuego.

4º. El «Caiman», acorazado movilizado, tuvo averías casi constantes, que sería muy largo enumerar y que denotan el malísimo estado del entretenimiento del material.

Desde luego, como debut, rompiéronse los guardines del timón, lo que ocasionó retardos perjudiciales al buque. Después, más tarde, una rotura del forro de uno de los cilindros que lo inmovilizó durante cuatro días. Finalmente, durante los ejercicios de tiro, los cañones rehusaban volver en batería.

Es bueno hacer remarcar a este respecto, que todos los tiros de los buques tipo *Caiman*, han sido efectuados con *carga de ejercicio* solamente; y no se ha osado tirar una sola vez con carga de combate, a causa de las *graves averías* que seguramente hubiesen resultado.

5º. El «Bayard», tuvo una avería en los guardines del timón yendo* de las islas de Hyères a Barcelona.

6º. El 8 de julio, el «Faucón», hizo señales al buque almirante, que las pérdidas de agua de los tubos de las calderas le obligaban a retirar los fuegos de las mismas.

7º. La «Dragonne», veía producirse el mismo accidente de los tubos, viéndose obligada a taponear diez de estos; y, sin embargo, sus calderas acaban de ser completamente reformadas en septiembre último.

8º. El «Laperouse» tuvo ligeras averías en su máquina; no le fue posible mantener una velocidad de 12 nudos, mientras que se le atribuía 15 fácilmente.

9º. El «Forbin», que acaba de pasar seis meses en el puerto, tuvo una seria avería en una de las calderas que le obligará a permanecer un mes y medio en reparación.

10º. El «Sfax» no ha podido obtener la velocidad de 14 nudos sino empleando enormes cantidades de agua en sus máquinas por medio de mangueras, para evitar los recalentamientos en los pistones y otras partes esenciales. He aquí un bonito procedimiento para hacer andar un crucero rápido!

11º. Al gran crucero el «Tage», marchando con una velocidad de 16 a 17 nudos, rajósele un gran cilindro, el pistón y otra pieza, felizmente fuerte; la envoltura resis-

tió, sin lo cual hubiera tenido que deplorar muchos hombres muertos.

12°. En fin, el «Hoche» tuvo una avería en un cilindro.»

La música aplicada a las señales de noche.—El señor W. B. Chalmers, ha hecho en la «Royal Naval Exhibición», diversas demostraciones prácticas de su nuevo sistema de señales de noche y para tiempos de neblina, basándose en las notas musicales.

He aquí como describe el aparato la *United Service Gazette*—de la cual sacamos estos apuntes;—dice así:

«La base del sistema Chalmers, se funda en el principio de que las notas musicales exactas, se sienten más distintas y a mayor distancia que cualquier otro confuso rumor. El modelo presentado en la exposición, produce sonidos que se hacen oír hasta 2 millas de distancia.»

«El sonido de las cañas musicales (construidas por Gray y Davison), se asegura es el más potente hasta hoy conocido.»

«El instrumento posee diez notas, una octava con un tono alto y otro bajo. Usando un indicador, a las notas se les puede dar un valor de cifras numéricas, por lo que empleando el sistema Morse, se combinarían palabras fuera del código de señales.»

«El manipulador del instrumento puede ser separado del resto del aparato, y mediante un sistema de varillas vibrantes, a guisa de diapasón, se puede verificar la exactitud de la nota de una señal, que se trasmite ó que se recibe.»

«Después de las pruebas hechas, se alimenta la esperanza de que se puedan percibir distintamente las señales a dos millas de distancia.»

Los globos cautivos empleados como vigías.—Dice la *Nowie Wremia* de San Petersburgo, que la brigada especial encargada del servicio aereostático en Krasnaia-Gorka, ha podido probar la utilidad de los globos cautivos en la descubierta de buques.

En corroboración de este hecho dice: que el 23 de junio próximo pasado, el globo «Mosca», a pesar de la neblina que había, pudo señalar a la escuadra francesa, que estaba aún a 46 millas de la costa.

Acción de las materias grasas sobre varios metales. —

El *Scientific American*, trae las siguientes observaciones sobre la acción que las materias grasas u oleoginosas, ejercen sobre los siguientes metales:

FERRO.—La corrosión mínima se opera con el aceite de foca, la máxima con el sebo.

BRONCE.—El aceite de colza no ejercita ninguna acción el aceite de oliva poquísima; en cambio el aceite de semilla de lino, manifiesta una acción vigorosísima.

PLOMO.—En este metal, el más nocivo lubricante fue el aceite, de ballena; el mejor, el aceite de oliva.

Los espermáticos, la grasa de cerdo y el aceite de baile na, tienen casi el mismo poder corrosivo.

ZINC.—Fue atacado por los aceites minerales, el mejor lubricante fue la grasa de cerdo; el peor, la esperma.

COBRE.—Los aceites minerales lo atacan poco. La esperma fue la que resultó mejor, y el sebo el peor.

En general, los aceites minerales son los que menos atacan a los metales, y los espermáticos los que han tenido mayor acción en los experimentos.

Los metales bien bruñidos y bien secos, después de ser pesados exactamente, se les colocó en vasos herméticamente cerrados, los cuales contienen las materias grasas de experimentación, y se les mantuvo en un ambiente de temperatura constante de 27° grados centígrados en estío y 10° en invierno.

Nuevo aparato salva-vidas.—El Almirantazgo Inglés se propone adoptar para uso de la marina de guerra inglesa un nuevo aparato salva-vidas cuyo autor es el Sr. Whitby

Según el *Petit Var*, el aparato no pesa más que 21 kilogramos y puede sostener seis hombres.

Una disposición ingeniosa hace que caiga al agua una porción de sulfuro de calcio, el cual se enciende automáticamente y brilla a algunos metros del salva-vidas, por lo que el náufrago no tiene que molestarse mucho en buscar el aparato.

Rapidez en el trabajo.—Un bellissimo ejemplo de la rapidez del trabajo en Inglaterra, acaba de dar la «Central Marine Engine Works» en West Hartlepool, al poner en su puesto la máquina del vapor «Silvia».

Este buque fue varado el 23 de junio a las 4.80 p. m., y fue remolcado al «Central Engine Works». La máquina de 500 caballos, las calderas y la chimenea, fueron puestas a bordo armadas y ajustadas en 24 horas; los tubos de vapor y demás accesorios se colocaron en sus puestos,

y el 26 a las 10 a. m., se probaban las máquinas con óptimo resultado.

(*Scientific-American*).

Noticia de la expedición ártica alemana.—Sobre la expedición alemana a las regiones árticas, dice la *United Service Gazette*:

«Ha llegado a Bremen un telegrama de la expedición ártica alemana proveniente de Hammerfest y así concebido:

Hemos llegado sin incidente alguno—Visitada la isla Bocren y toda la costa oeste de Spitzenbengen a los 80° de latitud—Forzados a volver a causa hielos muy espesos.—Salud muy buena, máquina en óptimas condiciones.—Comandante Bade.

Informaciones ulteriores hacen saber que la expedición está cerca de la antigua estación Holandesa de Smeerem-berg, sobre la costa oeste.

Algunas observaciones hechas en las últimas grandes maniobras de la escuadra inglesa.—El *Boroard Arrou Engineering*, trae las siguientes observaciones, hechas en las últimas maniobras de la escuadra inglesa.

Helas aquí:

«Se ha reconocido la necesidad de dar a los cruceros torpederos calderas más potentes, y de aumentar por lo inenos en dos millas la velocidad que actualmente poseen, sin basarse en la velocidad obtenida sobre la milla medida, sino en la que se obtenga durante varias horas de navegación. Entonces estos buques, podrían ser utilizados para cruzar por la boca de un puerto ó al largo, en protección de una escuadra de acorazados.»

«Aun en los combates, agregando uno de estos buques a cada una de las naves mayores, podrían tomar el puesto de las torpederas, incapaces de por sí para navegar en alta mar, y cubierto por un acorazado, podrían acercarse al enemigo aprovechándose del humo y lanzar sus torpederos.»

«El comandante en jefe de la escuadra roja, señalando el número de los buques ligeros que cree necesarios para proteger los acorazados que navegan en presencia del enemigo, dice que este número varía según el número de los acorazados a proteger; pero no aumenta en la misma proporción de éstos.»

«Para un solo acorazado, el número de los cruceros debe ser de seis ó siete.»

«Para dos, siete bastarían, distribuyéndolos así: uno proa y otro a popa, uno a cada lado respectivo de la proa y popa con 45° de abertura, y otro destinado a proveer de carbón.»

«Para tres acorazados se requieren nueve, dispuestos como anteriormente se ha dicho, con el agregado de más que se colocarán al centro en la línea de través.»

«Después de esta proporción, por cada buque que se agregue, se deben aumentar dos buques ligeros: así para seis acorazados se necesitan 15 cruceros; para diez acorazados se necesitan 23.»

«Dispuestos de este modo, los cruceros dan la más eficaz protección, y permite tener el 20 % de ellos, disponibles, para hacer carbón.»

«Para los acorazados se ha encontrado como mejor orden de formación; la línea de fila.»

«Los exploradores deben tenerse a distancia de señal pero colocados de modo que queden fuera del tiro de artillería de los acorazados; éstos no deberán jamás dejar su puesto para dar caza, y si fueran atacados se servirán de su artillería de tiro rápido.»

«El uso de la luz eléctrica, según el almirante, debe ser limitado al *mínimum*.

Obsequio.—El Sr. Enrique Martínez Ituño, cónsul de la República Argentina en Málaga, ha obsequiado al Centro Naval con un retrato de su malogrado hermano Castro Martínez Ituño, miembro honorario del Centro Naval, que falleció en Mont D'Ore el 7 de agosto, siendo cónsul argentino en Marsella.

La Comisión Directiva resolvió colocar el retrato expresado que está encerrado en un precioso marco de peluche celeste, en el salón de la biblioteca, y ha pasado al donador una atenta nota, agradeciendo tan galante obsequio.

Asilo Naval.—Con motivo de haberse reunido el 18 de septiembre algunos socios del Centro Naval con sus esposas, para almorzar juntos en el local de la Asociación la esposa del Director General de Torpedos, señora Angelica G. de García, inició la idea de fundar una asociación que, bajo la denominación de Asilo Naval, contribuye a crear la base del personal subalterno de la marina de guerra argentina.

Esta idea encontró mucha acogida entre los presentes e inmediatamente se resolvió invitar a todas las señoras

esposas de los jefes y oficiales de la Armada, que simpatizando con la idea de la fundación del Asilo Naval, concurrieran al Centro Naval el 21 del mismo mes, para proceder a hacer práctica la idea.

El día fijado para la reunión por las señoras iniciadoras: Angélica G. de García, Sara A. de Albarracin, Leonisa R. de Aguerribery, Sofia M. de Dousset, Ernestina P. de Dufourq, Segunda M. de Montes, Adela R. de Eyroa, Aurora R. de Leroux y Octavia B. de Silveira, concurren treinta señoras, precediéndose a nombrar una Comisión Directiva provisoria para la redacción de los estatutos.

La idea no puede ser mas plausible y es digna del mayor encomio; por nuestra parte creemos que el personal de la Armada, acogerá favorablemente la creación del Asilo Naval.

Damos a continuación el capítulo 1 de los estatutos del Asilo Naval, que explica el objeto de la asociación.

OBJETOS DE LA ASOCIACIÓN

Art. 1º El Asilo Naval es una asociación *con asiento en la capital de la Nación*, colocada bajo el patrocinio y exclusiva dirección de las esposas de los señores jefes y oficiales de la Armada Nacional, con los objetos siguientes:

I.—Educar y asilar a los hijos varones de los individuos de maestranza, marinería y máquina, que estén en servicio activo, hubieren estado en él dos años consecutivos o fallecieron prestando servicios en la Armada Nacional, con el objeto de crear la base para formar el personal subalterno de la Escuadra en sus diversas categorías, despertando desde la más tierna edad los instintos de la profesión.

II.—Asilar a las hijas de los individuos, comprendidos en la cláusula anterior, y enseñarles oficios adecuados a su sexo.

III.—Estarán comprendidos en las cláusulas precedentes los hijos menores de los individuos del personal subalterno, que hubieren contraído enfermedades ó heridas al servicio de la Nación y que quedaren inutilizados para el trabajo ó hubieren fallecido a consecuencia de ellas, después de haber dejado el servicio.

IV.—Se admitirán los hijos de la marinería y del personal subalterno de máquinas de la marina mercante nacional, que a juicio de la Comisión Directiva del Asilo

Naval, puedan ser aceptados como agregados, aceptando en iguales condiciones a los hijos varones de familias menesterosas que quieran dedicarse a la carrera de la marina.

V.—Proteger a los inválidos de la Armada, ya sea por razones de edad, ya por inutilización para el trabajo, por consecuencia de actos ejecutados al servicio de la Nación.

VI.—Cuidar las familias de los individuos de tripulación que se encuentren en campaña, durante el transcurso de ésta.

VII.—Socorrer a los náufragos en costas argentinas y premiar los actos de salvataje y de valor, para estimular el cumplimiento del deber.

Art. 2º. Para llenar los fines indicados en el artículo anterior, la asociación establecerá en tierra y a bordo según su índole, asilos y establecimientos de educación e instrucción.

El crucero «Presidente Errázuriz».—Llegó a nuestro puerto procedente de Montevideo, el nuevo crucero chileno «Presidente Errázuriz», amarrado en el costado oeste de la Dársena Sud entre los depósitos números 2 y 3.

El «Errázuriz» es un crucero de 2ª clase, de 2.000 toneladas, casco de acero y cubierta horizontal acorazada.

Su armamento consiste en 4 cañones Canet de 15 centímetros y 36 calibres colocados en torres barbetas salientes, dos por banda, con pantallas; 2 cañones del mismo sistema, de 12 centímetros uno a popa y otro a proa sobre la toldilla y castillo; 4 cañones Hotchkiss, tiro rápido de 57 m/m., 4 ametralladoras de este sistema de 37 m/m y 2 Gatligh de 11 m/m.

Gasta dos palos militares con dobles cofas para ametralladoras, y 2 focos eléctricos en el puente.

Lleva a proa un tubo lanza-torpedos y dos al tercio popa del buque, del calibre moderno de la casa Canet.

El buque tiene buena presencia, corte elegante de proa y espolón saliente, sobre el que se eleva un alto castillo que le da al buque mucha semejanza con los acorazados franceses.

Su cubierta es hermosa, amplia y despejada; hay en ella espacio y luz demostrando en todos los detalles y su distribución el mejor gusto mariner.

La decoración de las cámaras es seria y casi lujosa, con el sollao cómodo y espacioso.

El buque ha venido sin tripulación ni oficiales, siendo

conocidas ya de todos las peripecias que ha tenido desde su salida de Francia.

Permanecerá algún tiempo en la Dársena a objeto de arreglarse, y esperar la tripulación que de Chile viene por el «Liguria».

Más adelante esperamos poder dar una descripción detallada de este buque, que es, sin duda, una muy buena construcción y tipo, por su artillería, velocidad y disposiciones.

El «Hood».—La escuadra inglesa cuenta con el buque de torre de mayores dimensiones que exista a flote actualmente en el mundo.

El 30 de julio del corriente año, fue botado al agua, en Chatham, con toda solemnidad, el buque de torre bautizado con el nombre de «Hood», en recuerdo de uno de los ilustres antecesores del Vizconde de Hood, cuya esposa fue madrina del nuevo buque de guerra en la ceremonia del lanzamiento.

El «Hood», es uno de los ocho buques de guerra de primera clase que se mandaron construir por acción de la Defensa Naval; no obstante, debe saberse que el Hood es, de los ocho, el único que está dotado de torre, pues los otros serán construidos bajo el sistema de barbata.

Las dimensiones del nuevo buque son las siguientes: eslora, 380 pies; manga, 75 ídem; calado a proa, 26 ídem y a popa, 28 ídem.

Su desplazamiento es de 14.150 toneladas; la máquina tiene una fuerza indicada de 13.000 caballos, y dará un andar al buque de 17 1/2 nudos.

Consiste su armamento en 4 cañones de retrocarga de 3 1/2 pulgadas, montados en torres; 10 cañones de 6 pulgadas, 10 de seis libras y 9 de tres libras, todos de tiro rápido; y cerca de 24 torpedos, ametralladoras, etc.; su tripulación se compondrá en su totalidad de 634 hombres.

Está calculado su peso a flote en 7.500 toneladas.

El costo total del «Hood», no pasará de 900.000 £.

Espérase que dentro de pocos meses, este buque estará listo para las pruebas oficiales.

Viajes rápidos.—Los buques que afectan las travesías más rápidas en el mundo, son los que hacen la carrera entre Queenstown (Inglaterra), y Sandy Hook (Estados Unidos).

El «Teutonic» ha hecho una travesía en 5 días, 21 horas

y 14 minutos, con una marcha media de 19.97 nudos por hora.

El «Majestic», acaba de superarlo, efectuando el mismo viaje en 5 días, 18 horas y 8 minutos, dando su marcha, un promedio de 20.1 nudos por hora.

Ambos paquetes pertenecen a la Star Line.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN SEPTIEMBRE

SUMARIO

REPUBLICA ARGENTINA

Boletín del Departamento Nacional de Agricultura—Septiembre 15 de 1891. Informe sobre máquinas agrícolas. Crianza de ganado. El azúcar y el proteccionismo. Biblioteca Niederlein de monografías agrícolas, forestales e industriales. II. El tabaco. Consideraciones generales sobre el comercio especial exterior de la República Argentina correspondiente al año 1890. Escuela práctica de agricultura.

Revista Científico Militar—Abril, Mayo y Junio de 1891. Relación histórica de la primera campaña del general Arenales a la Sierra del Perú en 1820. Pólvoras nuevas. Wite. Cartas sobre la infantería. Escuela de tiro en el Batallón 3° de línea. Itinerario del primer cuerpo de ejército de Buenos Aires a las órdenes del General D. Wenceslao Paunero. De guardia.

Revista del Paraguay—Septiembre de 1891. La Prensa (continuación). La Historia del Paraguay (continuación). El coronel Bogado. América diplomática (continuación).

Boletín Mensual del Ministerio de Relaciones Exteriores—Agosto de 1891. Informes consulares. Correspondencia diplomática y actas oficiales.

Boletín Mensual del Ministerio de Hacienda Nacional—Julio de 1891—Rentas generales. Crédito, deuda pública y Bancos. Movimiento administrativo. Contabilidad. Estadística.

Enciclopedia Militar—Julio y Agosto de 1891. Justicia postuma. Reimpatriación de los restos de los guerreros de la Independencia, generales Rodríguez, Galván, Olazábal y coronel Quesada. Honras tributadas por los gobiernos Oriental y Argentino. Fiesta militar en casa del general Luis M. Campos. Disciplina. Obsequio a la señora del coronel Amadeo. Introducción a la táctica positiva (continuación). Necrologías. Asalto y toma de Peribebuy. Jefes y oficiales extranjeros. Bibliografías. Ejército y Marina.

Boletín Mensual de Estadística Municipal—Agosto de 1891.

BRASIL

Revista Marítima Brasileira—Marzo a Mayo de 1891. La aguja a bordo de los buques de guerra modernos. El lanza-torpedos, torpedo «Trower». Acorazado «Solimões». Torpedo automóvil dirigible Sims-Edison. Breves consideraciones sobre el cañón-revólver Hotchkiss. Repertorio de la legislación naval. Revista de las Revistas. Aviso a los navegantes. Bibliografía. Biblioteca de la Marina.

ESPAÑA

Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina 15 de Agosto de 1891. Nociones de logismografía. Crónica.

Memorial de Artillería — Agosto de 1891. Estabilidad y trabajo de las cabrias. Aplicaciones de la electricidad á la Artillería. La artillería del Gne-souwerk. El servicio de las baterías de costa en tiempo de paz y en tiempo de guerra. Fusiles modernos de guerra y sus municiones. Apuntes sobre organización del ejército. Nuestro ejército en las Carolinas. Los artilleros en las Carolinas y el cuerpo en la Península. Discurso pronunciado en el banquete dado por los artilleros de Madrid. Bibliografía.

Unión Ibero Americana — 1º Septiembre 1891. Gratitud al Excmo. Sr. D. Delfín Sánchez. Etonología Americana. Bolivia. Congreso Americanista. Noticias y datos de las naciones Ibero-americanas. Nuevos periódicos y revistas.

Estudios Militares — 5 de Agosto de 1891. Ideas geográfico-militares sobre Marruecos. Los escuadrones de descubierta (continuación). Revista interior. Revista extranjera. Bibliografía.

Estudios Militares — 20 de Agosto de 1891. Ideas geográfico-militares sobre Marruecos (continuación). De Toledo a Toledo. La instrucción razonada en la infantería (continuación). Revista extranjera. Revista de la prensa.

Revista de la Asociación de Navieros — Junio de 1891. Sección Doctrinal. Sección Oficial. Sueltos y noticias.

Memorial de Artillería - Julio de 1891. Compás de gran aproximación para medir longitudes y espesores. Nuevo procedimiento empleado para la fabricación de proyectiles de artillería en Inglaterra. Un nuevo método de telegrafía luminica. Anteproyecto de un Reglamento para el servicio de las secciones de Artillería. Apuntes sobre organización del ejército. El servicio de las baterías de costa en tiempo de paz y en tiempo de guerra. Museo de Artillería. Crónica exterior. Bibliografía.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record — Nos 32 y 33

FRANCIA

Revue Militaire de l'Etranger — Julio de 1891. Los trenes y los convoyes en la Armada alemana. La movilización de las reservas en Rusia. Las fortificaciones de Copenhague. La prima de antigüedad para los suboficiales en Alemania.

Revue Militaire de l'Etranger — Agosto de 1891. Las formaciones eventuales de la infantería austro-húngara.

Los anuarios alemanes para 1891. Una nueva línea de transporte en la Alemania del sur. Novedades militares.

Revue Maritime et Coloniale — Agosto de 1891. Soluciones gráficas de las evoluciones sobre el puente del buque. La pólvora sin humo C/89 empleada por Krupp. Exposición del secretario de la Marina de los Estados Unidos para el año de 1891. Los ciclones del mar de las Antillas. Memoria de lord Brassey sobre la construcción de buques de guerra. Noticia necrológica sobre M. P. J. A. Vermot. Crónica.

Bulletin de la Société de Géographie — 2º trimestre de 1891. Exposición sobre el concurso al premio anual hecha a la Sociedad de Geografía en la sesión general de 17 de Abril de 1891. La Geodesia francesa. De L'Ogôoué au Campo. El Sudán francés con plano en el texto. La moda annamita. Nota sobre una carta de América de 1669.

L'Echo des Mines et de la Métallurgie — N° 30, 32, 33, 34 y 35 de 26 de Julio y 9, 16, 23 y 30 de Agosto de 1891.

Revue du Cercle Militaire — N° 33, 34, 35 y 36, de 16, 23 y 30 de Agosto y 6 de Septiembre de 1891.

Electricité - N° 31, 32, 33, 34, 35 y 36, de 1º, 8, 15, 22 y 29 de Agosto y 5 de Septiembre de 1891.

La Marine Française — N° 148, 150, 151 y 152, de 2, 16, 23 y 30 de Agosto de 1891.

Journal de la Marine Le Jacht — N° 701, 702 y 703 de 15, 22 y 29 de Agosto de 1891.

INGLATERRA

Engineering—21 y 28 de Agosto y 4 de Septiembre de 1891.

United Service Gazette—N° 3058, 3059 y 3061 de 15 y 22 de Agosto y Septiembre 5 de 1891.

ITALIA

Rivista di Artiglieria e Genio — Julio de 1891. Noticia preliminar. De la carga. Formas y dimensiones del ensayo. Medida de la deformación. Consideraciones sobre el resultado experimental. Modo de conducir el experimento. Influencia del tiempo.

Rivista di Artiglieria e Genio — Agosto de 1891. La nueva instrucción sobre el tiro de la artillería de sitio. Nuevo sistema de cañones desarmables propuesto por el mayor del cuerpo Sr. Lycondis. El nuevo cuartel para la legión de los carabineros de Palermo y la iglesia de Santa Magdalena. La fundición Banzetti. Miscelánea. Noticias. Bibliografía.

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval—
Agosto de 1891, Consideraciones sobre
los diversos servicios de los oficiales de
la Armada, La teoría de Newton y las

mareas en Macan. Servicio de soco-
rros a náufragos. La navegación a va-
por en el Pacífico y *The Pacific Steam
Navigation Company*. Primeros com-
bates navales de los portugueses. El
paquete francés *La Turaine*. Crónica.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Septiembre

De Buenos Aires — «El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar», «Bolle-
ttino Mensile della Camera Italiana», «La Unión Industrial Argentina».

De Costa Rica—«La Gaceta».

De España—«La Correspondencia Militar».

De Portugal—«O Exercito Portuguez».

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1891—1892

EXTRACTO DE LAS SESIONES CELEBRADAS EN SEPTIEMBRE DE 1891

14ª sesión extraordinaria del 11 de septiembre 1891

PRESENTES

Sr. *Presidente*, Aguerriberry
» *Secretario*, Silveyra
» *Prosecretario*, Quintana
» *Tesorero*, Barcena
» *Protesorero*, Bista

VOCALES

O'Connor E.
Infanzón
Albarracín (S. J.)
Jasidaski
Saenz Valiente
Montes
Stegmann
Freeland
Bustos

SOCIOS ACTIVOS

Dousset
Maymó
Demartini

A las 8 p. m., el señor Presidente declara abierta la sesión con la siguiente —

ORDEN DEL DÍA:

I—Acta de la sesión anterior.

II — Asuntos entrados.

Acta de la sesión anterior, aprobada.

Leída una copia del contrato celebrado con los señores Vasiliadis, Scaliery y C^a, se resuelve, a moción del señor Bista, que se añada el nombre del señor Mascovich al de los citados contratistas.

La señora Carmen E. de Ayala, como

Presidenta del Asilo de Huérfanos de Militares, solicita del Centro Naval que éste costee un *lunch* a bordo de los buques «25 de Mayo» y «Almirante Brown», a fin de allegar recursos con destino al indicado Asilo.

Después de un debate habido entre los señores O'Connor, Albarracin (S. J.), Saenz Valiente y Montes, y oída que fue la opinión del señor Tesorero Barcena, se resuelve, a moción del señor Albarracin, que el Centro Naval se suscriba por la suma de 50 pesos m/n; y, además, y de conformidad con la moción del señor O'Connor, se destinen 5 pesos, como un recurso mensual, para el mencionado Establecimiento.

Los señores guardias marinas Guillermo Doll y Eduardo Méndez, presentados en la sesión anterior, son aceptados como socios militares activos del Centro Naval.

Resuélvese no aceptar la renuncia que de socio activo de este Centro presenta el señor Balbino García, hasta tanto que haya cumplido con los requisitos que impone el Reglamento.

Por no venir en forma, devuélvese la presentación hecha en favor del señor J. A. Albarracin, como candidato a socio activo.

Son presentados para candidatos a socios civiles, los señores Enrique Mascías y Temístocles Obligado.

Igualmente es presentado para socio militar, el señor guardia marina don Daniel de Oliveira César.

Como candidatos a socios militares, son asimismo presentados los señores Domingo Bonifay, Enrique Cedeira, José Siches, Tomás Salguero, Pedro N. Alvarez y Federico López.

Como candidato a socio civil activo, es presentado el señor Guillermo Davezac, y como militar el señor Carlos Saráchaga.

Son presentados también como candidatos a socios civil y militar activos, respectivamente, los señores Juan M. Castro y Francisco de la Cruz; resolviéndose respecto a este último y a moción del señor O'Connor, su inmediata aceptación, dados sus antecedentes como miembro que ya fue de esta Asociación.

El señor Sáenz Valiente da cuenta del resultado de una comisión que le fue confiada en la sesión anterior, cerca del señor Ministro de Guerra y Marina.

El señor O'Connor, como miembro de la comisión de que también forman parte los señores Montes y Quintana, al dar cuenta de los trabajos llevados a cabo por la misma, se extiende en relatar algunas consideraciones que pudo reco-

ger, y que revelan la inoportunidad y el escaso fundamento que al parecer existe, para promover una suscripción popular que haga activar nuestras construcciones navales en el extranjero, aplazándose este asunto por moción del señor Albarracin.

Este, al recordar que hace tres años falleció el señor Presidente honorario que fue del Centro Naval, don Domingo F. Sarmiento, pide se pongan todos en pie, rindiendo así un tributo de admiración y respeto a la memoria de aquel eminente e inolvidable estadista.

Hácese así.

Levantóse la sesión a las 10.30 p. m.

3ª asamblea general extraordinaria del 15 de septiembre de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
» *Secretario*, Silveyra
» *Prosecretario*, Quintana
» *Tesorero*, Bárcena
» *Protesorero*, Bista

Declaróse abierta la sesión a las 8 h.^s 40 m.^s p. m.

ORDEN DEL DÍA :

VOCALES

O'Connor (E)
Montes
Del Viso
Albarracin (S. J.)
Jasidaski
Infanzón
Aguirre (J. A.)

SOCIOS

Ramella
J. A. Márquez
Leroux
Malarin
Galindez
Irizar
Quiroga Furque
Maymó

I — Acta de la asamblea anterior.

II — Discusión del proyecto del nuevo Reglamento orgánico.

Aprobada el acta de la asamblea anterior, por moción del señor Infanzón, constituyese en permanente la asamblea hasta que termine la discusión del Reglamento.

Por moción del señor Albarracin, quedan aprobados aquellos artículos acerca de los cuales no se haga ninguna observación.

Sumblad
Moneta
Lami
Dousset
Dufourq
Lan (L.)
Martínez (C. J.)
Saenz Valiente
Campos
Pettabet
Barraza (C.)
Barraza (M.)
Lartigue
Demartini

Se pasa a la discusión del proyecto del Reglamento, resultando la supresión y aumento de algunos artículos, y otras modificaciones que fueron introducidas en él.

Levantóse la sesión a las 11.40 p. m. para continuarse el día siguiente, en que se terminó la discusión del indicado proyecto.

15ª sesión ordinaria del 18 de septiembre de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
» *Secretario*, Silveyra
» *Tesorero*, Barcena
» *Protesorero*, Bista

Declaróse abierta la sesión a las 9 p. m.

ORDEN DEL DÍA :

VOCALES

Albarracin
Jasidaski
Infanzón

SOCIOS ACTIVOS

Demartini
Mohorade

I—Acta de la sesión anterior.

II — Asuntos entrados.

Aprobóse el acta de la sesión anterior.

No se acepta la renuncia que de miembro activo de esta Asociación, presenta el señor don Manuel Barraza, hasta tanto que éste explique de una manera categórica los términos poco expresivos en que la funda.

Apruébase el balance correspondiente a agosto último, presentado por el Tesorero.

El señor don Enrique Martínez Ituño, envía una tarjeta a la que acompaña el retrato de su malogrado hermano don Casto, socio honorario que fue del Centro Naval. En su virtud, resuélvese pasarle una nota de gratitud por este inapreciable recuerdo.

El señor Infanzón manifiesta que está autorizado por el señor Ballina García para declarar que éste retira la renuncia que había presentado de socio activo de este Centro. Se resuelve de conformidad con la indicación del interesado.

El señor Infanzón pide se haga constar en el acta el

nombre del señor Gutierrez, presentado en la anterior sesión como candidato a socio civil activo, toda vez que en ella se padeció esta omisión. Hácese, por lo tanto, constar su nombre, como se pide.

El señor Demartini hace moción para que quincenalmente se publique la nómina de los socios recientemente ingresados en el Centro; y los señores Albarracin e Infanzón, apoyan esta idea en el sentido de que, en vez de quincenal, se haga semanalmente la publicación de que se trata, durante el período de dos meses.

Acéptanse como socios activos del Centro Naval, los señores siguientes: José Siches, Tomás Salguero, Domingo Bonifay, Federico López, Enrique Cedeira, Daniel Oliveira César, Pedro N. Álvarez, Juan M. Castro, Enrique B. Mascías, Temístocles Obligado y Guillermo Davezac.

Suspéndese la aceptación de los señores Gutierrez y Carlos Saráchaga, hasta que rija el nuevo Reglamento orgánico.

A moción del señor Infanzón se dispone, que los señores recientemente aceptados como socios, sean invitados a la fiesta que, con motivo de la inauguración oficial del nuevo local del Centro, habrá de tener lugar el día 19 del actual.

El señor Presidente nombra una comisión compuesta de los señores Bista, Bárcena e Infanzón, para que estudie las tarifas presentadas por los señores Basiliadis, Scaliery y Mascovich.

Son presentados como candidatos a socios activos del Centro, los señores siguientes :

Capitán de fragata, don Diego Laure; Teniente de fragata, Tomás Alegre; maquinista de la armada, Anatólio Figueroa; guardia marina, Pedro S. Gavier; oficial 1.º de la Prefectura, Nicolás Silles; práctico mayor de la Prefectura, Juan Siches; alférez de navio, Carlos G. Aparicio; teniente de fragata, Antonio L. Mathé; director de sección, Fanor Ortiz; empleado del Ministerio de Marina, Juan A. Albarracin; doctor Carlos M. Urien; doctor Mariano A. Echenagucia; doctor Leopoldo del Campo; ciudadanos, Martín Eréscano, Silvio Sosa, Servando Apellaniz, Mariano Molina, Alfredo Jorge, Emilio Lascano, Felipe J. Moreira y Ernesto Velasco.

El señor Secretario expone: que según declaración del teniente de navio don Cándido Eyroa, éste no posee todavía la mención honorífica a que fue acreedor en el certamen del 20 de mayo de 1889, y hace moción, por lo tanto, para que se le conceda dicha mención. Así se resuelve.

El señor Presidente manifiesta que, debiendo celebrarse en el día de mañana la inauguración oficial del nuevo local

del Centro, es necesario fijar una cantidad para atender a los gastos que ocasione la fiesta, resolviéndose de conformidad.

Por moción del señor Albarracin, se pasó a sesión secreta, que se levantó a las 10.30 p. m.

16ª sesión ordinaria del 25 de septiembre de 1891

PRESENTES

Sr. Presidente, Aguerriberry
» *Prosecretario*, Quintana
» *Tesorero*, Bárcena
» *Protesorero*, Bista

A las 8.10 p. m., declaróse abierta la sesión, actuando como secretario, por ausencia de éste, el señor Prosecretario Quintana.

VOCALES

Infanzón
Aguirre J. A.
Jasidaski
Moneta
O'Connor E.
Del Viso
Stegmann
Montes
Saenz Valiente
Albarracin S.

ORDEN DEL DÍA:

I —Acta de la sesión anterior.

II — Admisión de nuevos socios.

III —Asuntos varios.

Previas algunas modificaciones de forma, introducidas en el acta de la sesión anterior, es aprobada.

Apruébase la resolución del señor Presidente, concediendo, a solicitud de varias señoras, esposas de jefes y oficiales de la armada, los salones del Centro para reunirse y tratar de la fundación de un Asilo Naval.

Léese una nota de la Sociedad Protectora de Huérfanos de Militares, contestando a otra que por este Centro se le pasó.

Se agradece al señor Comas el envío que hace de unos folletos sobre organización del Asilo Naval Español, con destino a la Biblioteca del Centro.

Acéptanse como socios militares y civiles activos, a los señores siguientes, presentados en la sesión anterior, a excepción del señor comodoro Laserre, que lo fue en ésta:

Maquinista de la Armada, Anatolio Figueroa; guardia marina, Pedro S. Gavier; práctico, Juan Siches; teniente de fragata, Antonio Mathé; comodoro, Augusto Lasserre; ciudadanos, Martín Eréscano, Silvio Sosa, Servando Apellaniz,

Mariano Molina, Alfredo Jorge, doctor Carlos María Urien, doctor Mariano A. Echenagucía, Emilio Lascano, Felipe J. Moreira, doctor Leopoldo del Campo y Ernesto Velasco.

A solicitud del señor S. J. Albarracin, se autoriza a éste para retirar algunas presentaciones, suscritas por él, de candidatos para miembros activos de esta asociación, toda vez que éstos, al solicitar el ingreso, lo hacían en la creencia de que ya regía el nuevo Reglamento.

Recházase un candidato para socio.

Se resuelve, a moción del señor Tesorero, que en lo sucesivo se lleve una libreta por el secretario, que se titulará *Libro Negro*, en la que se anotarán los nombres de los candidatos rechazados y de los de aquellos socios que, por infracción del Reglamento, dejaron de pertenecer al Centro.

Esta libreta será depositada en la Caja.

Apruébase, por unanimidad, la cuenta de gastos hechos para la inauguración del nuevo local del Centro, que asciende a la suma de 450 pesos m/n.

Levantóse la sesión a las 10.15 p. m.

CENTRO NAVAL

DEBE		Balance de caja del mes de Agosto de 1891		HABER	
1891				1891	
Agosto 1º				Agosto 1º	
Recibido por cuotas de los socios.	356	2074 95		<i>Gastos generales</i>	
» » cuotas de ingreso...	20	376		<i>Partida 1ª—Alquiler de casa por</i>	
» » suscripción del Ministerio de Hacienda, Junio.....	25			<i>Junio. Recibo nº 1.....</i>	150
Id. por suscripción del Ministerio de Hacienda, Julio.....	25			<i>Id. id—Por sobresueldo al Intendente. Recibo nº 2.....</i>	20
Id. por suscripción de la Comisaría de Marina, Julio.....	10			<i>Partida 2ª—Impresión del Boletín</i>	
Id. por suscripción del Ministerio de Relaciones Exteriores, Junio.	50			<i>—Mes de Junio. Recibo nº 3.....</i>	140
Id. por suscripción del Ministerio de Relaciones Exteriores, Julio..	50			<i>Partida 3ª—Intendente, su sueldo,</i>	
Id. por suscripción del Ministerio del Interior, Junio.....	25			<i>por Julio. Recibo nº 4.....</i>	100
Id. por suscripción de particulares.	9	194		<i>Partida 4ª—Portero, su sueldo por</i>	
Subvención del M. de Marina, Julio		200		<i>Julio. Recibo nº 5.....</i>	40
Entregado por el Sr. Bolasco, proveniente de cuotas atrasadas....		31		<i>Partida 6ª—Gastos de Secretaría,</i>	
Suma....		2875 95		<i>A «El Censor» por 1250 circulares.</i>	
				<i>Recibo nº 6.....</i>	16
				<i>Id. id—id. por 440 id y una lámina</i>	14
				<i>Recibo nº 7.....</i>	
				<i>Id. id—Por fajas para el Boletín</i>	
				<i>Recibo nº 8.....</i>	4
				<i>Partida 7ª—Gastos menores etc.</i>	
				<i>Por estampillas para recibos</i>	
				<i>Recibo nº 9.....</i>	1
				<i>Id. id—Al gasista Merghin, por</i>	
				<i>trabajos. Recibo nº 10.....</i>	7 60
				<i>Id. id—Al portero, sus gastos de</i>	
				<i>tramway, etc. Recibo nº 11.....</i>	5 54
				<i>Id. id—Al mismo, por gastos diversos. Recibo nº 12.....</i>	5 40
				Suma..	19 54
					503 54
				Septiembre 1º. Saldo. S. E. ú O.	2372 41
				Suma igual..	2875 95
					2875 95

Véase el libro de caja, páginas 205, 206, 207.

V. B.
G. C. Aguerriberry,
Presidente.

César A. Silveyra,
Secretario.

Buenos Aires, septiembre 1º de 1891.

Emilio A. Bárcena,
Tesorero.

AVISO A LOS NAVEGANTES

COSTAS DEL ATLÁNTICO S. - REPÚBLICA ARGENTINA

PROVINCIA. DE BUENOS AIRES

Por superior disposición del Ministerio de Marina (18 de julio de 1891), desde el 15 de agosto próximo será librado al servicio de la navegación un nuevo Faro establecido en «PUNTA MOGOTES», cuya situación es la siguiente:

Latitud: 38° 05' 40"S.
Longitud: 00° 23' 15" E. del observatorio de La Plata.
50° 51' 30" O. de París.
57° 31' 17" O. de Greenwich.

La torre es de acero, pintada color plomo imitando piedra.

Se encuentra a 250 metros de la orilla del mar sobre un montículo de tosca y piedra.

La base del armazón metálico está a 23 metros 20 sobre el nivel del mar.

El alto de la torre es de 35 metros, y el plan focal se encuentra a 55 metros sobre el nivel de las altas mareas.

El faro es de primer orden, de luz blanca, giratoria, con destellos de minuto en minuto, de 32 segundos de duración seguidos de eclipses parciales de 28 segundos de duración.

La luz es visible a 22 millas y el sector iluminado es de 225° que abarca todo el horizonte del mar.

El aparato de iluminación es del sistema Fresnel, lenticular, con ocho lentes.

El aparato rotatorio es del sistema Barbier.

Las lámparas son de nivel constante, sistema Denechaux, con cinco mecheros concéntricos, sistema Bourtel.

Ministerio de Marina, Buenos Aires, julio de 1891.

OCTAVIO CORDOBA
Oficial Mayor.

EN EL BLOCKHAUS (1)

6

Cómo conduje al combata el acorazado «Majestic»

¿Habéis entrado por casualidad alguna vez en el Blockhaus, blindado destinado en los grandes buques de guerra modernos para sitio del comandante en combate? Si no habéis estado en él, no conocéis el lugar en que, como ningún otro del mundo, se concentran las fuerzas más salvajes y las energías más terribles que ha creado el genio humano. Ni por lo mismo, conocéis tampoco un sitio en que este mismo genio dirige por la sola potencia de su voluntad, las fuerzas desencadenadas de la tempestad sobreponiéndose a los errores del combate.

Es una gloria y un consuelo para la humanidad pensar que un hombre puede encontrarse allí, firme y severo en medio de los más terribles peligros con recursos para vencerlos, por su ciencia, su valor y el noble impulso del cumplimiento del deber. Estos dones son concedidos alguna vez al hombre; pero generalmente tiene él mismo que adquirirlos, conquistándolos a costa de grandes luchas.

Conozco un hombre que siendo física y moralmente un gigante, en una hora de permanencia en tal sitio salió con el cabello blanco, efecto de la batalla que se libró en su interior, entre el temor y el deber.

El que estas líneas escribe, ha pasado más de una vez por estas luchas de conciencia entre el orgullo y la cobardía, y sabe que es el sufrimiento mayor que puede tener en su vida el hombre. Sí, de cobardía, y empleo

(*) Torre de mando.

esta palabra, yo que me he batido con gloria por mi patria y por mi rey, yo que ostento las insignias de mi valor sobre el pecho, yo que llevo un nombre honrosamente conocido entre mis compañeros de armas y entre mis compatriotas. Pero volvamos a nuestro principal asunto.

¿Ustedes no han visitado nunca el Blockhaus? No? Pues entonces permitidme que les acompañe a visitar el de mi buque, el «Majestic», que se encuentra fondeado en Spithead. Allí lo tienen ustedes; aquella masa flotante, bastante fea por cierto para la mirada de un artista, pero de aspecto que entusiasma a cualquier oficial de marina, llamado por su profesión a manejar tan complicadas máquinas de guerra.

Ya estamos al costado. Pero tenemos que subir para alcanzar la cubierta del buque; como veis, está muy poco elevada y pensaréis con razón que el primer golpe de mar podría barrernos de ella fácilmente. Así sería, pero tranquilizaos: si en este sitio no es posible permanecer con un poco de mal tiempo, en cambio el buque tiene un desplazamiento de cerca de once mil toneladas que le permiten navegar casi sin sentirlos por la más gruesa mar. Adelante: he aquí una puerta estrecha y baja, entrad con cuidado, solo falta un paso. Perfectamente; volveros, mirad el batiente de la puerta por donde acabáis de entrar. Es una verdadera puerta de caja de caudales, y qué caja nos presentaría tal espesor, doce pulgadas de hierro y acero!! Pero aquí se trata de algo más que de guardar millones: se custodia el honor de la bandera y de la patria, y los que vengan a atacarlo no llamarán con la mano sino con herramientas de acero, pesando cerca de mil libras y empujando con fuerza de sesenta mil toneladas por pie cuadrado.

Adelante siempre; esto recordará a ustedes lo corriente en cualquier buque de guerra antiguo. Seis cañones a cada banda y un centenar de hombres en la batería. A no ser por los cañones que son muy diferentes, el cuadro que tenéis a la vista se asemeja mucho a los que habéis leído descriptos en las historias de antiguos combates navales.

Continuemos la visita y vamos al sitio que tanto empeño tengo en enseñaros.

Helo aquí: éste es el Blockhaus del «Majestic». Un espacio de unos seis pies en todos sentidos lleno de una multitud de instalaciones que reducen aun más el lugar disponible. Toquen el muro que lo circunda: ¿les parece

sólido? Ya lo creo, como que tiene doce pulgadas de hierro y acero. Miren hacia arriba: esa cúpula que lo corona es igualmente de acero. Este es, amigos míos, mi puesto de combate.

¿Cómo, me diréis, puede ser éste vuestro sitio de combate si desde él no se ve nada del exterior ni se está en relación con ninguna persona del buque? Mi respuesta sería sencilla: os indicaría una abertura circular de la cúpula por la que se descubre todo el horizonte; os mostraría después al rededor de nosotros por todas partes, al alcance de la mano, multitud de tubos acústicos, de timbres eléctricos, de manivelas, todos ellos instalados sobre placas de metal con diversas inscripciones indicando su uso y por último, para que todo sea completo, os haría fijar la atención en la diminuta rueda del motor del timón que puede ser manejada fácilmente hasta por un niño.

Vean ustedes cómo se hace posible que desde aquí pueda yo mandarlo todo y tener a mi complicado y gigantesco buque, como vulgarmente se dice, bajo mi mano.

Seguramente, me contestaréis, que todo ello es muy ingenioso y aun quizá que con tales disposiciones resulta bien cómodo el trabajo para el comandante. Así es en efecto, pero reflexionad un poco y figuráos con un esfuerzo sostenido de vuestra imaginación, la espantosa responsabilidad que adquiere el hombre que en medio del combate, tiene la dirección absoluta de tanto medio destructor como aquí se acumula al alcance de su mano.

Todo inglés conoce y venera los nombres de Rodney, Howe y Nelson, sinónimos de valor, habilidad y abnegación: ellos realizaron todo lo que la patria pudo esperar, pero comparad la situación de cualquiera de ellos en el momento de sus combates, con todo lo que hoy día exigen los progresos de la ciencia de cualquiera de sus sucesores. En aquellos tiempos, el almirante estaba en su castillo de popa, de gran uniforme, con todas sus condecoraciones brillantes al sol y el viento jugando con las plumas de su tricornio galoneado de oro, rodeado de su estado mayor, animando a todos con su varonil presencia y por sus palabras de todos oídas. Sus órdenes, por lo demás, se reducían a designar un adversario a cada navio de su escuadra para que le cañoneara hasta que uno de ellos se fuera a pique ó arriase la bandera.

Ahora está encerrado en este recinto oculto a la vista de todos los suyos, teniendo un poder formidable a su

discreción y exclusivamente sometido a su voluntad, a su juicio, a su saber y ciencia.

¿Y cuál es el alcance de este poder?

Pues es muy superior a todas las concepciones mitológicas de los rayos que Vulcano fraguaba para Júpiter. Las fuerzas centralizadas en el Blockhaus son tan grandes, que solamente los hombres de ciencia pueden abarcarlas comprendiéndolas con nitidez.

El comandante en su puesto de combate.

El buque en marcha: todo parece en calma y el silencio sería completo a no ser por el murmullo del oleaje que choca contra el costado ó rompe en el tajamar. Hay un aspecto de tranquilidad que adormece el espíritu y la vista.

Sin embargo, observad ese poco de humo blanco que se escapa por los tubos de cobre que rodean las enormes chimeneas del acorazado. Eso significa que treinta hornos consumiendo montones de carbón, hacen hervir algunas toneladas de agua en calderas probadas a la presión de centenares de libras por pulgada cuadrada. Una palabra, ó un ligero movimiento del comandante, para ó pone en movimiento esa fuerza de catorce mil caballos que impulsa a esta masa de once mil toneladas de desplazamiento con velocidad de veinte nudos por hora.

En la torre blindada de proa hay dos cañones de 110 toneladas. Una ligera presión del comandante apoyando un dedo sobre un botón eléctrico, les hace disparar 5.000 libras de metal con una velocidad de dos mil pies por segundo. Otro botón eléctrico hará salir de sus tubos los torpedos Whitehead, de los que tenemos cuatro a bordo.

la debida señal se lanzarán y recorrerán bajo el agua y a la profundidad requerida y en la dirección deseada su trayectoria, con velocidad de 30 nudos por hora.

De la misma manera un huracán de plomo y de hierro saldrá de todas partes del buque desde la cubierta a las cofas, de los cañones de tiro rápido Gatling, Hotchkiss ó Nordenfelt. Bajo este huracán de hierro nada resiste. Todo desaparece como la nieve con la lluvia de abril.

Un conmutador hará brotar a través de las más espesas tinieblas un poderoso haz de rayos de luz de fuerza de 50.000 bujías.

En fin, la más terrible potencia de destrucción esta igualmente puesta a las órdenes del comandante; es la misma masa del buque que con su espolón y bien manejado, constituye una fuerza tan irresistible y fatal como

la fuerza del destino. En efecto, pensad un poco lo que puede ser un cuchillo de 11.000 toneladas de peso con una velocidad de 30 pies por segundo. Seguramente no os podréis representar esta fuerza con exactitud, pero por lo mismo debéis haceros cargo de que será espantosa. Recibir un golpe semejante es la destrucción completa, irremediable. Darlo, es la victoria segura. Pues bien; este golpe depende de alguno de los aparatos que véis aquí y todos ellos se mueven a voluntad del comandante.

Ahora ustedes comprenderán mi pensamiento al decirles que, desde que el mundo existe, jamás poder semejante se ha puesto en manos de un hombre solo para que en un momento dado haga uso de él sin titubear y guiado tan sólo por su buen golpe de vista, su propio criterio y en cumplimiento de un sagrado deber.

Puede ser que me preguntéis: ¿qué necesidad tengo yo, marino, de pensar en todas estas cosas y de preocuparme tanto de este sentimiento de responsabilidad? Pues lo hago porque los grandes deberes traen consigo grandes responsabilidades.

Los deberes de un comandante son infinitos, y si experimentase alguna vez la menor indecisión, no es él el hombre que conviene para tal puesto.

Desgraciadamente, los marinos son de carne y hueso como el resto de la humanidad, y lo mismo a ellos que a los demás hombres, se les pueden presentar circunstancias en las cuales la duda, la ansiedad y hasta el temor mismo, lucharían fuertemente en su interior a pesar del arrojo moral y físico que han ido acumulando desde sus primeros pasos en la carrera militar.

Ciertamente que estos asaltos pueden rechazarse con la costumbre profesional, con el sentimiento del deber, el amor a la patria, el honor del uniforme; pero no por ello dejan menos de experimentarse. No creáis, pues, al hombre que os diga no haber sentido jamás miedo en los combates. Dudad de él todavía más si el que os habla así, fuera el comandante, de, un acorazado moderno que tuviera que habérselas con un enemigo de igual poder.

Ustedes pueden haber leído todos los libros publicados sobre electricidad; pueden saber manipular las bobinas de Rumkorf y las botellas de Leyde, y sin embargo, si experimentaran de noche en una montaña una de esas grandes tormentas tropicales, aunque pensárais que todo ello sólo era un puro fenómeno eléctrico, seríais no

obstante, algo muy superior ó muy inferior al hombre si vuestros corazones no latían más de prisa a pesar de todos los razonamientos hechos.

Felizmente, me cupo la suerte de llevar ya dos años con el mando de mi buque cuando estalló la guerra (suerte que tienen pocos comandantes); así es que lo conocía perfectamente hasta en sus menores detalles.

Durante el día en mis vigiliass y de noche hasta en mis sueños, tenía previsto en mi pensamiento todas las combinaciones, todos los incidentes del combate en que mi imaginación hacía entrar el «Majestic»: dormido ó despierto, me figuraba siempre como un solemne momento el de entrar *de verdad* en el Blockhaus y tomar el mando supremo de mi buque para honra de la bandera y para la salvaguardia de mi gente. Y siempre mi pensamiento me decía que allí dentro estaría *yo solo* para dirigir, que de *mi* manera de ver, de *mi* habilidad y de *mi* valor dependería el salir victorioso en el encuentro.

No sé cómo explicar lo que yo sentía pensando en la espantosa responsabilidad que pesaría sobre mí y con cuánto ardor deseaba encontrarme en tales momentos a la altura del puesto que ocupaba.

Por fin llegó el día. Todos ustedes recordarán el extraño desorden que prosiguió a la declaración de guerra; algunos desastres evitados más bien por la suerte que por la previsión, incidentes felices que nos permitieron salvar los acontecimientos primeros sin los contratiempos que temíamos a causa de la culpable incuria de nuestra administración. Todos sabemos que el valor de nuestros marinos, la actividad de nuestros constructores y el patriotismo de todos, nos hicieron dominar la situación, conquistando de nuevo esa supremacía del mar que tan cerca estuvimos de perder.

En los primeros días de las hostilidades recibí orden de reunirme con el «Majestic» a la escuadra del Mediterráneo.

Salí de Portsmouth solo: no llevaba ni avisos ni cruceros. Todo el mundo sabía que era una temeridad, pero no había medios de hacer otra cosa. Era una temeridad, porque es un axioma conocido por todos los señores del almirantazgo, que corre peligro serio el acorazado que sale a alta mar en tiempo de guerra, sin algunos otros cruceros ó avisos rápidos como exploradores; más la necesidad tiene fuerza de ley, y como todos nuestros avisos, cruceros y torpederos, estaban ocupados en

diferentes comisiones, no había de quien echar mano para escoltarme.

Difícilmente podría pintar, explicar ó expresar todas las sensaciones que experimenté al recibir la orden de salida. Había llegado por fin el día con que había soñado toda mi vida; iba a llevar al combate un buque de Su Majestad.

Sentía al mismo tiempo la necesidad de contar con todo mi saber y experimentaba vivo disgusto al verme de que todo lo que había aprendido tanto en los libros como en los ejercicios y maniobras prácticas que se hacen en tiempo de paz, valía bien poca cosa, al compararlo con lo que las circunstancias iban a exigir de mí.

A pesar de todo, cuando tanto avante con el faro de Warner ordené a la máquina «adelante a toda fuerza», sentí una sobreexcitación extraordinaria.

De este estado nervioso parecía participar también toda la tripulación, desde el primer oficial al último fogonero, lo que consideré de buen augurio.

No sé porqué entre las preocupaciones tan serias y tan variadas que tenía al ponerme en marcha, se me presentó de pronto una bien frívola: el de tratar de despejar mi cámara de los bibelots que tanto la adornaban; pero al poner mi proyecto en ejecución sentí tal pena al empezar a guardar aquellos recuerdos tan familiares, que desistí de ello dejándolo todo como estaba. El contraste entre la coquetería del interior de mi alojamiento y las horrosas escenas que se sucedieron, es indudablemente la causa de este recuerdo.

Mi misión era llegar al Mediterráneo sin entorpecimiento alguno a . ser posible. Dispuse, pues, mi rumbo muy a la mar, alejándome mucho de las costas de Francia y de Portugal hasta Gibraltar.

Dos horas hacía que habíamos perdido de vista el faro del cabo Lizard, cuando ya vimos pruebas palpables de las hostilidades. Nos cruzamos con un buque de guerra de los nuestros, el «Shannon», que con gran trabajo y medio desarbolado volvía a puerto llevando por todas partes muestras de haber sostenido un combate encarnizado. Por señales nos dijeron que no habían avistado ningún enemigo en las últimas cuarenta y ocho horas.

Al día siguiente, serían las dos de la tarde cuando los vigías cantaron: «buque de vapor por la proa a babor»; poco después acortándose las distancias pudimos distinguir las tres chimeneas y la arboladura característica

de uno de los cruceros torpederos más rápidos de la marina enemiga. Con un buen anteojo pudimos observar que dos torpederos navegaban también en sus aguas.

Lamenté entonces, no contar con un aviso rápido que enviar a su encuentro; pero ya he dicho que navegaba solo. Después de observarnos de lejos algunos instantes, nuestro enemigo viró alejándose a toda máquina y perdiéndolo pronto de vista. Seguirlo era imposible, pues aun contando con las tres millas suplementarias que hubiera necesitado para igualarlo en camino, era contrario a las instrucciones recibidas. Estaba, por lo demás, seguro, y lo probaron luego los acontecimientos, que no me equivocaba; que no había venido sin motivo a reconocernos con tanto empeño.

Durante toda la noche siguiente, nuestro rumbo fue al O. S. O. del mundo, y el alejamiento de tierra nos hizo evitar todo encuentro, salvo el de un vapor que venía de Valparaíso y al que sus 16 millas de andar habían servido de protección para los encuentros con enemigos.

A las 7 de la mañana me señalaron un gran buque de guerra por la proa a babor.

La mañana era clara y agradable. La distancia entre uno y otro buque sería próximamente de doce millas. Cualquiera que fuera aquel barco, no había para qué hacer grandes preparativos a bordo. Todo estaba listo y hasta los compartimientos estancos, cerrados durante la noche, no se habían aún abierto. La tripulación conocía perfectamente su puesto de combate. No había, pues, aun motivo para distraerla del almuerzo. El extraño, amigo ó enemigo, se venía derecho hacia nosotros. Mis instrucciones no me prohibían el aceptar combate y aun prohibiéndomelo me hubiera sido muy difícil el evitarlo atravesándoseme en mi camino.

No tardamos mucho en salir de dudas con respecto a su nacionalidad. En menos de diez minutos su bandera nos fue visible. Era precisamente la que yo tenía que combatir y la que debía tratar de hacer arriar a toda costa.

El buque mismo me fue pronto conocido. Hoy en día los grabados y la fotografía, hacen conocer todos los buques de guerra existentes que ofrecen entre sí particularidades mucho más notables de las que presentaban los antiguos buques de vela, que muy semejantes unos de otros, sólo podían reconocerse a fuerza de práctica. Difícilmente hubiera podido dejar de conocer las condi-

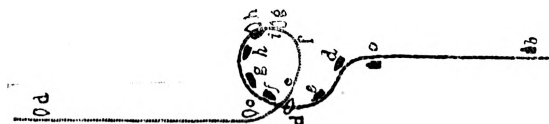
ciones formidables del adversario que se me venía encima. No hacía tres meses que había visitado aquel buque. Estábamos entonces en plena paz.

Y no solamente conocía el buque sino a su comandante también, por haberlo visto y tratado frecuente e íntimamente en Londres, donde estaba de agregado naval en la embajada de su país. Era un perfecto caballero el comandante C.... y gozaba de gran reputación entre sus compañeros.

Aseguro a ustedes que al conocer quien era mi adversario, sentí una extraña sensación. Por una parte, teniendo plena confianza en mi gente y en mi buque, me sentía feliz al pensar que tenía delante un adversario cuyos grandes méritos no harían sino aumentar el brillo de mi Victoria, dado caso de tener la suerte de obtenerla. Por otra, no dejaba de comprender que esos mismos méritos harían mi victoria mucho más difícil y aun consiguiéndola, que sería con grandes pérdidas.

No se trataba, pues, solamente de la lucha entre dos buques, sino también de un duelo a muerte entre dos inteligencias igualmente dispuestas a vencer.

Nuestras posiciones eran respectivamente (d) y (d') marcadas en el siguiente croquis.



En menos de media hora nos encontrábamos a unas dos millas.

La gente estaba en sus puestos, los cañones cargados, listos los torpedos; las calderas a su mayor presión, pues siempre había opinado que al entrar en combate debe uno disponer de la mayor velocidad.

Me encontraba entonces en el puente superior: no era ciertamente el sitio muy seguro, pero quería conservar el mayor tiempo posible la vista de todo el horizonte antes de trasladarme al Blockhaus. Érame doloroso pensar que todo aquel hermoso orden que reinaba a bordo, iba a convertirse pronto en un horrible caos de sangre y hierro. La máquina daba 105 revoluciones y andábamos 17 millas.

El único ruido que se apercibía era el de los émulos de la máquina, y este ruido tan familiar a nuestros oídos como el de nuestros propios corazones, no me podía apartar de mi pensamiento.

A mi lado tenía al oficial de derrota y al de artillería: además, al contraamaestre de timonería con sus timoneles. No bien acababa de darles mis últimas instrucciones, cuando una larga llama empujando torbellinos de humo blanco salió de la torre de nuestro enemigo. Durante un corto instante que pareció muy largo a mis nervios, esperé el resultado del disparo. De pronto a unas treinta yardas se levantó por la proa del «Majestic» una inmensa y blanca columna de agua seguida en la misma dirección por otras cuantas en decrecimiento a medida que se alejaban: eran los rebotes del primer proyectil del enemigo.

La acción empezaba antes de lo que yo esperaba. Ya era tiempo de ir a ocupar mi puesto; bajé por lo tanto del puente seguido de mis oficiales.

Al pasar por la batería vi a toda mi gente en su puesto. Su aspecto era de lo más tranquilizador y, en las disposiciones tomadas, nada tuve que corregir. Tenía la plena seguridad que, gracias al celo de mi gente y a la inteligencia de mis oficiales, todo lo que había que hacer estaba hecho y bien hecho hasta en los menores detalles.

Extraña sensación experimenté al entrar en el Blockhaus: ¿hay en nosotros los ingleses un atavismo particular debido a nuestra tradición marítima que nos da esa intuición del deber en el momento del peligro, ó es tan sólo el instinto profesional que me absorbía hasta el punto de no ver en aquella situación sino su lado puramente técnico y en cierto modo hasta especulativo? Lo cierto es que al ocupar mi puesto sentí evaporarse todas las ansiedades y con una sangre fría y una lucidez extraordinaria, me di inmediatamente cuenta de la situación. Mas no disponía de tiempo para analizar mis propias sensaciones. Di orden a la torre de tener listos los dos cañones y de no hacer fuego hasta mandarlo. La misma orden comuniqué a la batería cubierta.

En aquel momento el enemigo estaba a unas dos mil yardas de nosotros, dos cuartas a babor de la proa. Otro disparo salió de su torre: el proyectil esta vez nos tocó, haciendo estremecer al «Majestic» de popa a proa. Dió en nuestra propia torre; pero con tanta suerte que a causa de la dirección oblicua resbaló yéndose a perder en el

agua, no sin dejar, como vi después, una huella en el blindaje de más de seis pulgadas de profundidad.

Necesario era devolver tiro por tiro. Di orden de hacer fuego con las dos piezas de la torre. Sonó un doble trueno: los dos monstruos decían sus primeras palabras en la contienda.

No pude ver por mí mismo el resultado, pero me anunciaron de afuera que uno de los disparos había hecho blanco.

El enemigo contestó con una andanada de todos sus cañones de batería de cubierta y de las cofas; una granizada de proyectiles reventando los unos, rebotando los otros, cayó sobre nosotros con estruendo incomparable. En un momento el destrozo fue completo; los empalletados, las empavesadas y las batayolas todo fue barrido cual hojas secas que lleva el huracán; la torre seguía firme y vi con satisfacción inmensa que sus dos cañones continuaban intactos. En ese momento una granada disparada de la torre de mi adversario, penetraba en mi batería y al reventar sembró a su alrededor la muerte y la confusión. Nunca me había figurado que un sólo proyectil pudiese causar tanto destrozo; pero nunca tampoco vi a seres humanos reponer sus espíritus con tanta sangre fría como lo hicieron los que salieron ilesos. En silencio y con prontitud despejaron el entrepuente de obstáculos que en su mayor parte eran desgraciadamente cuerpos humanos horriblemente mutilados.

Sentí entonces consuelo por haber mandado a los sirvientes de la batería de estribor que se resguardasen en el reducto hasta no entrar en fuego; sin esta precaución mis bajas hubieran sido más numerosas.

Entre tanto, los grandes cañones de la torre no habían quedado inactivos y habían disparado dos proyectiles con buen resultado.

De pronto vi a nuestro adversario venir todo sobre babor, describiendo un círculo de modo que debía presentarnos todo su costado de estribor.

Dos alternativas se me ofrecían: continuar mi rumbo combatiendo de proa, ó el meter yo también; mas reflexionado un poco vi que haciendo lo primero me exponía a recibir continuamente el fuego de toda su artillería, hasta el de sus cañones de retirada que yo debía evitar a toda costa, teniendo por el contrario siempre a mi enemigo enfilado por la artillería de mi torre.

Debo haceros observar que tanto el «Majestic», como la mayor parte de nuestros acorazados de igual porte, como

son la «Victoria», el «Sanspareil», el «Hero», el «Conqueror», etcétera, no tienen piezas de retirada, cosa que considero un grave descuido en su armamento.

La falta de estas piezas, por consiguiente, no me permitió combatir de popa.

Conociendo perfectamente el radio de evoluciones de mi buque, tomé en seguida mi determinación. Di orden de meter toda la caña a estribor, y el buque obediente al timón empezó a describir un círculo. Nos encontrábamos entonces a unas 300 yardas, y al empezar a describirlo por nuestra proa nos aproximábamos con rapidez.

El fuego desde las partes altas y desde las cofas había disminuido de intensidad en uno y otro buque, debido a las muchas bajas entre los sirvientes de la artillería de tiro rápido. Es, en efecto, imposible sostenerse bajo el fuego terrible de estas piezas. Las pérdidas debían ser de consideración dada la brevedad del encuentro.

Mi intención no era concluir de dar la vuelta, así es que orcé para amenazarle su costado de estribor.

Hasta entonces ni él ni yo habíamos hecho uso de una de las armas de destrucción con que ambos contábamos, por no haber aún tenido ocasión de emplearlas: me refiero a los torpedos. En el momento que me pareció más propicio le lancé el de estribor, anunciándome desde las cofas que nuestro adversario había hecho lo mismo. No tengo necesidad de decirlos que me era imposible observar por mí mismo el resultado de esta doble operación.

El poco espacio que abarcaba desde mi observatorio, el humo espeso que nos envolvía, y sobre todo, lo múltiple de las cosas a que tenía que atender al mismo tiempo, me impedían ocuparme exclusivamente del nuevo peligro que nos amenazaba. Felizmente, el lanzamiento del torpedo de mi adversario, había coincidido con mi cambio de rumbo.

Ambos nos aproximábamos en dirección contraria. Nuestro torpedo cruzó por la proa del enemigo; el suyo al contrario, siguiendo el recorrido que uno de nuestros guardias marinas observaba fácilmente, porque sobre él parecía hervir el agua, nos pasó casi rozando por la popa, pero afortunadamente sin tocarnos. Esta vez por lo menos, el «Majestic» evitaba experimentar por sí mismo los efectos de un Whitehead contra su casco.

Continué mi círculo sobre babor y entonces el enemigo se distanciaba de mí.

Mi batería cubierta de estribor seguía haciendo fuego, cañoneándonos ambos con todo el vigor que nos permitían nuestras respectivas pérdidas en hombres y en material, cuando de pronto y a pesar del ruido percibimos otro como el de una explosión a bordo del otro buque. No pudimos precisar la causa, pero observamos que después de este incidente cesó de hacer fuego, pareciéndome al mismo tiempo que disminuía su andar.

Mi intención hasta entonces había sido conservar mis rumbos en ángulos rectos con los del enemigo, pero al observar que maniobraba con dificultad desistí de aquel plan y traté de abordarle con el espolón.

Recuerdo haberme resuelto a ello con completa sangre fría y sin la menor indecisión. Yo mismo manejaba la rueda del motor del timón.

Nos aproximábamos con rapidez y como él maniobraba con dificultad, nos presentaba uno de sus costados por completo. Sin embargo, empezó de pronto a maniobrar esforzándose por ponerse de proa, haciéndonos al mismo tiempo fuego con sus cañones de caza. En aquel momento, lo confieso, sentí desvanecerse mi memoria bajo la impresión que experimenté de no sé cuantos truenos multiplicados por otros tantos temblores de tierra. quedé anonadado un instante y al abrir los ojos me encontré solo, de pie en lo que había sido Blockhaus, cuyos restos esparcidos me rodeaban.

Mi oficial y el timonel habían muerto destrozados. Yo solo vivía por milagro y al llevarme en un movimiento instintivo la mano a la frente, vi que estaba llena de sangre. El «Majestic» continuaba a toda fuerza sin desviarse de la dirección que yo le había dado. Los cañonea ya habían dicho su última palabra, y ahora era un poder fatal e implacable el que iba a entrar en acción.

Los que pretenden calcular con una fracción de segundo el tiempo exacto que necesita un buque para recorrer 200 yardas con velocidad de 18 millas, no creerán que yo pretendo haber tenido la percepción de cada milésimo de segundo de ese mismo tiempo, y sin embargo no creo mentir al afirmarlo.

Llegó el momento. Hasta los últimos instantes no cesó el enemigo en sus disparos con la artillería de tiro rápido. Aun veo la gallarda masa de aquel magnífico buque al recibir la embestida del «Majestic». Nuestra roda penetró totalmente en su costado. Fue un crujir extraño y horrible: un rechinamiento de hierros que se quiebran.

Entonces mandé «atrás a toda fuerza»; el «Majestic» se desprendió lentamente, después, como si todo hubiera sido en sueños; vi desaparecer a mi adversario y todo borrarse de mi vista sin acordarme de nada más.

No recuperé mis sentidos hasta un mes después en mi casa, en donde me volví a encontrar en el número de los vivos. Entonces supe todas aquellas circunstancias de la última parte del combate que tan confusa había sido para mí.

Salvamos un centenar de hombres del enemigo no sin gran esfuerzo y dificultades, pues todos los botes habían quedado inservibles con el fuego de la artillería de tiro rápido.

Supimos por los prisioneros la causa de la explosión que tuvieron a bordo y cuyo ruido sentimos durante el combate, explosión que les fue tan funesta. Una de nuestras granadas penetró precisamente en la cámara de torpedos al ir a ser lanzado uno. Toda la carga de algodón-pólvora comprimido, hizo explosión con terribles resultados que son de suponer, siendo uno, y de los más imprevistos que un gran trozo de hierro fuera a chocar contra el motor inutilizándolo por el momento.

Aprovechando aquellos instantes, pude conseguir yo darle la embestida.

Haré notar de paso que de esta circunstancia resulta una causa de averías graves, sobre la que es conveniente llamar la atención de nuestros constructores.

Es muy peligroso dejar sin protección la cámara de torpedos. El primer proyectil que allí penetre puede causar una explosión de efectos absolutamente desastrosos. En muchos de nuestros buques de guerra los departamentos de torpedos están muy mal protegidos. El de proa, por ejemplo, colocado sobre la línea de flotación en una parte no blindada, es sumamente expuesto.

Supe también que los últimos disparos de mi artillería gruesa, habían destruido igualmente el Blockhaus del enemigo, donde el dignísimo jefe que la mandaba con menos suerte que yo encontró la muerte.

Por nuestra parte, habíamos sufrido considerablemente. Como ya queda expuesto, la batería central fue absolutamente destruida por la sola granada que en ella penetró, destrozándola y dejándola abierta al fuego de los cañones de tiro rápido. Perdimos 90 hombres sólo en aquel sitio. En las partes altas y en las cofas las pérdidas se limitaron por la poca gente que destiné a ellas; sin embargo, uno de cada diez pagó con la vida.

Lo único que resistió fueron los muros de la torre sin dejar por esto de tener exteriormente grandes surcos, así como varios impactos profundos de mucha extensión. En un sitio, y como por espacio casi de una yarda cuadrada, el blindaje había desaparecido; y uno de los cañones de 110 toneladas tenía el ánima rota. En cuanto al efecto del choque feliz para el «Majestic», no parece que haya sufrido en su conjunto. La proa solamente resultó con ligeras averías, resintiéndose algunas planchas; y el agua que empezó a hacer, no en gran cantidad, se pudo contener con el mamparo estanco de proa y las bombas a vapor la dominaron en seguida.

Sin embargo, a pesar de mi victoria, quedamos en tan averiado estado, que el buque no podía ser de utilidad militar sin una reparación.

No quedaba otro remedio que volver a puerto y fue lo que determinó el oficial que tomó el mando.

Entramos en Portsmouth al quinto día de haber salido. Un solo encuentro y de media hora había decidido de la suerte de dos de los más potentes buques beligerantes.

Tocante a mí, había estado muchos días sin sentido. En mi delirio, cada escena, cada episodio de este corto y terrible drama se presentaba a mi razón desequilibrada.

Ahora, ya en mi sano juicio, no dejo de pensar y seguramente nunca dejaré de hacerlo en lo que me resta de vida, que los más terribles momentos que he pasado en mi existencia son los que permanecí entonces dentro del Blockhaus del «Majestic».

LAS COSTAS DE LA PATAGONIA

(Del diario de viaje de un oficial de la corbeta «La Argentina», en la última campaña de instrucción con los guardias-marinas de la escuela naval.)

El 17 de julio de 1890, a las 3.^h 40.^m p. m., después de la despedida que el señor ministro nos hizo, cordial, entusiasta y alentadora, dejamos el puerto de La Plata y navegamos por el gran estuario hasta las proximidades del pontón de Banco Chico, donde fondeamos para terminar los últimos preparativos de la partida.

Tal vez por razón de las novedades políticas que se esperaban, ó por el deseo natural de la Superioridad en ver realizado el viaje del buque, la salida fue tan precipitada que el fondear se hizo indispensable para la mejor estiva de la carga recibida; con el último barril de carne salada recibido a bordo, se largaron las amarras y el buque impulsado por su poderosa hélice, que lo hacía estremecer, se deslizó sobre las aguas del Gran Dock de la Plata. Quedaron atrás el río de Santiago y los malecones; desapareció la costa, llegando al caer la tarde al pontón de Banco Chico, donde nos tomaron cerrazón y garúas.

Parte por el mal tiempo y parte por el arreglo interno del buque, nuestra salida del río de la Plata no pudo realizarse hasta el 19 a la noche, amaneciendo el 20 ya en las verdosas aguas de San Borombón.

Ese mismo día se abrieron los pliegos de instrucciones y en su cumplimiento se dio paño, se apagaron los fuegos de la máquina y se trató de hacer rumbo al sur. El primer puerto de arribo debía ser el de San José, al N. O. de la península de Valdez, en cuyas proximidades los remolinos y revesas de marea inspiran tanto temor a los que han tenido oportunidad de experimentarlos ó verlos.

Con vientos variables, ciñendo mal y poco, el 27 estando cerca de la punta norte de la península de Valdez, se hizo necesario encender los fuegos para montarla y penetrar en el golfo de San Matías, él que un persistente N. O. no nos dejaba tomar. Efectuado esto se cubrieron los fuegos y una vez dentro del San Matías, navegamos aproximándonos a la entrada del puerto de San José, donde nos pusimos en la mañana del 28; después de verificar la situación por buenas marcaciones a la sierra de San Antonio y a las puntas de entrada, las que se reconocen fácilmente, hicimos rumbo al centro de aquélla en el momento favorable del cambio de marea: la corriente era apenas sensible de bajante; sin embargo, se notaban algunos remolinos que se prolongaban casi al largo de la costa hacia el N. E. Cruzamos la entrada sin novedad, gracias, probablemente, a entrar a máquina y seguimos barajando la costa del oeste hasta el fondeadero del S. O. que pareció el más cómodo, por ser los vientos dominantes los del oeste (3º. y 4º. cuadrantes).

No teniendo noticia alguna de reconocimientos hechos en el puerto, nos supusimos ser hasta sus primeros visitantes. por lo cual nos permitimos levantar un croquis y darle por nombre el de nuestro querido buque.

Encontramos un excelente tenedero de fango, casi blando, pero tenaz, donde las anclas agarran bien; abrigado a los vientos del 2º., 3º. y 4º. cuadrantes, sólo sufre los vientos del 1º. y algo del N. N. O. cuando sopla con dureza.

Nuestra permanencia en él, a fines del mes de julio y principios de agosto, es decir, en el rigor del crudo invierno del sur. fue, puede decirse, agradable; en él se desplegó todo el entusiasmo de los jóvenes guardias-marinas y de los que ya no lo éramos, porque fue el primer puerto de arribada. Ellos se estrenaban en hacer sus primeros servicios de jefes de botes, partidas de leñateros, de mediciones de bases y ángulos, sondajes, etc.; y nosotros, los que nos veíamos por turnos libres de tales cosas, aprovechábamos el tiempo para cazar algunas liebres ó guanacos, recoger mejillones, lapas, echar la red, etc.

Durante los seis días de la estadía, no se interrumpió jamás la comunicación con tierra; y hubo días en que recuerdo haber visto al oficial de derrota ir a observar a tierra en el chinchorro, con sus guardias-marinas, instrumentos y carteras. Es posible que los vientos del norte se dejen sentir, que aun los del N. N. O. levanten alguna nmrejadilla, dura y corta como para hacer incómodo el ir

a tierra en ciertos momentos; pero si se tiene en cuenta que los vientos dominantes son los del 3º. y 4º. cuadrantes, que los del 2º no son comunes y además, que para ellos tiene resguardo la costa, y que los del primero son raros y no violentos, puede decirse que el puerto de La Argentina en San José, es uno de los mejores, si no es el mejor de todos los que ofrece el llamado puerto de San José, tan grande que más merece el nombre de golfo.

Durante nuestra estadía, al mismo tiempo que se hacían estudios en el puerto, se trató de indagar qué clase de recursos se podrían encontrar en los alrededores, aunque sin resultado. Sin embargo, un día se presentaron dos hombres a caballo que iban a sus *puestos* en la entrada de la península de Valdez (a unas 25 millas al este), donde tenían algunas vacas y ovejas cerca de lagunas de agua dulce; nos manifestaron que allí podía obtenerse alguna carne fresca y otros pocos víveres. Por otra parte, no es difícil en ciertas cañadas ó salitrales cazar liebres, aves-truces ó guanacos para tener víveres frescos, y en último caso Puerto Madryn, en Golfo Nuevo, a 35 millas al S. O. ó el río Negro al norte, pueden suministrar más ó menos penosamente sus auxilios en caso necesario.

Por fin el 4 de agosto, con un buen día y viento casi duro del N. al N. N. O., levamos anclas e hicimos rumbo al norte en demanda de la salida; a medida que nos aproximábamos a las puntas que la limitan, sintiendo una fuerte corriente de bajante, comenzamos a experimentar la costa, dura e insoportable mar de las rompientes.

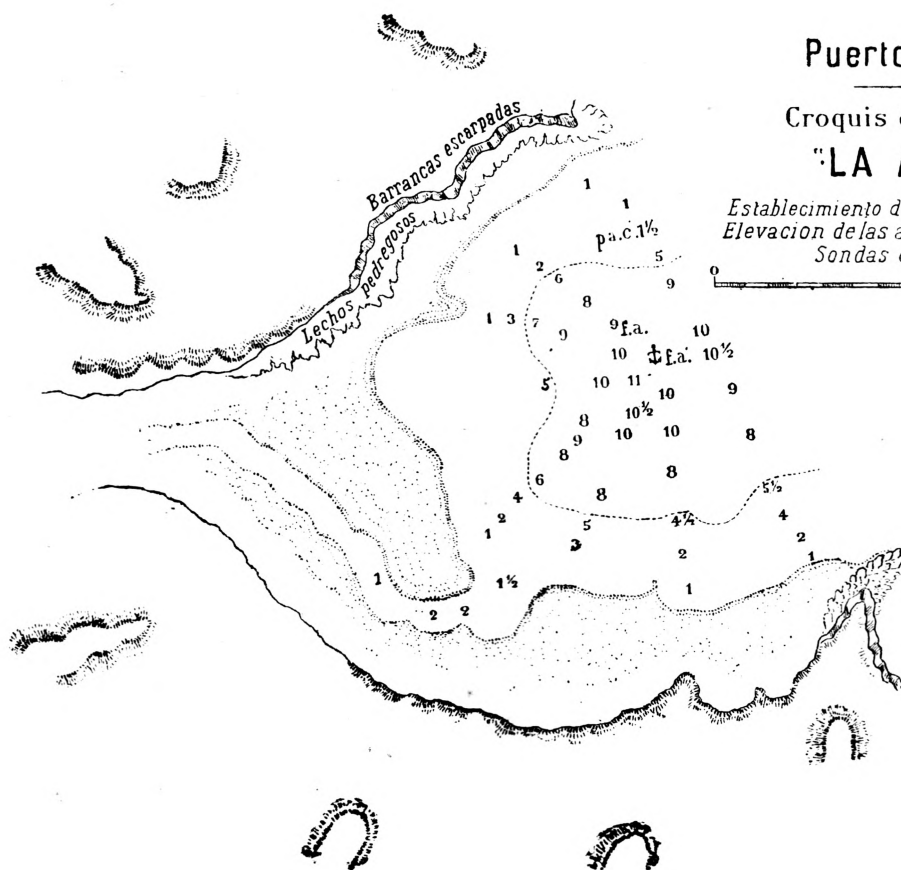
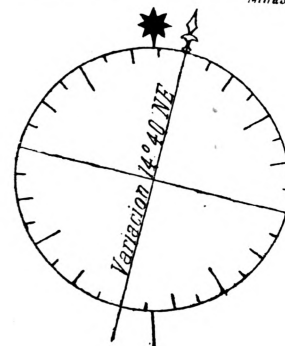
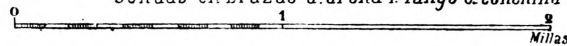
El barco, muy marinero en todos los tiempos que ha soportado, que ha corrido ó aguantado a la capa los recios temporales de las regiones del Cabo de Hornos, de olas inmensas, altas y tendidas, no podía soportar las olas cortas de un norte en contra de la marea a la salida de San José. Fatigosamente cabeceaba, metiendo todo el castillo bajo el agua, como buscando un punto por donde esquivar la mar, sacudíase, guiñaba y daba bandazos enormes, como temeroso de aventurarse en el hervidero que se extendía desde Punta Quiroga en toda la boca, y al N. E. y norte en todo lo que la vista alcanzaba. Hubo necesidad de meter dentro el botalón y sólo dar adelante con fuerza a la máquina cuando había recalmones, para poder gobernar y no causar averías; la corriente fuerte que se experimentaba en la boca poco a poco fue tirándonos fuera, encontrándonos al anochecer libres de remolinos y contratiempos.

Es necesario advertir que el golfo San José, de 25 a 30

Puerto de San José

Croquis del fondeadero de "LA ARGENTINA"

Establecimiento de puerto X^h 30^m
Elevacion de las aguas 31 pies } aproximados
Sondas en brazas a. arena f. fango C. conchilla



millas de largo de S. O. a N. E. por 10 ó 12 de ancho, desagua por una boca de solo 6 millas; además, el fondo que dentro del golfo alcanza en partes a 50 y 60 brazas, en la boca, debido a una cordillera submarina, disminuye a 11 brazas, con lo que las corrientes de marea adquieren una violencia extraordinaria, aun en las pequeñas mareas que no bajan de 25 pies.

Fuera de San José, se cubrieron los fuegos y se dió vela; dimos algún resguardo a los extensos bajofondos que se extienden al rededor de Punta Bajos, uno de los cuales situado fuera de la vista de costa, reconocimos antes de entrar al golfo de San Matías, y tratamos de ganar al sur aprovechando el viento fresco del norte, pero éste no nos duró mucho tiempo y fue rondando al oeste, hasta que se nos puso de proa al pretender entrar en el Golfo Nuevo.

Nada más fastidioso para la juvenil impaciencia, que dar bordadas ó la vela, llegar apenas a la puesta del sol a la entrada del puerto y tener que largarse afuera, porque no hay tiempo suficiente de tomar el puerto con el día. Y, sin embargo, nada más útil para educar guardias-marinas, para hacerlos pacientes, observadores y enseñarlos a aprovechar en momento oportuno una corriente de marea, la menor brisa, etc.

Salimos el 4 de agosto de San José y entramos en el Golfo Nuevo el 8, fondeando por la tarde en Pirámides en la parte N. E. del golfo. Se hicieron algunas expediciones en botes, se recorrió una playa extensa, trepamos a los altos médanos de la costa, desde donde se divisan las tierras del oeste, y después regresamos a bordo. El puerto puede llamarse pintoresco; por lo menos hay en él variedad de formas en la costa; las playas de arena alternan con las piedras y el terreno cae al mar en forma de cañadas separadas por altos médanos. Una pirámide natural curiosa, que se eleva en el cabo que cierra el puerto por el N. O., destácase libre sobre el horizonte y sirve de buena madera para el fondeadero (al E. $1/4$ S.E. ó E. $1/4$ N.E.); se nota la base de algunos médanos, piedras carcomidas y canalizos caprichosos que indican un constante y rudo trabajo de la mar, que debe efectuarse con los vientos del 4°. cuadrante, a las 9 p. m., dejamos el fondeadero llegando a Puerto Madryn, en la parte opuesta del golfo a las cuatro de la mañana; dejamos caer las dos anclas en 10 a 16 brazas de agua en el pozo de fondo de fango que marcan las cartas del puerto.

Parece que el puerto ha progresado desde la última vez que en él estuvimos. Se siente el ruido de cadenas de ancla

al cantar los eslabones su monótono clic-clac en el cabrestante; hay muchas luces tanto en tierra como en el mar, y alimentamos la esperanza de ver algo nuevo.

Pero el nuevo día nos desengaña; ¡todo era ilusión! En el puerto, fuera de nosotros, solo hay el viejo pontón de «la compañía», tres ó cuatro balandras ó goletas, y a lo lejos una barca, (la que levaba anclas a la noche) que navegaba en popa con todo su paño, aprovechando el fresco viento del S. O. para salir del golfo.

La Subprefectura, la estación del ferrocarril, las varias casillas, todo es igual y como siempre ¡ni un solo árbol! Sólo los mismos achaparrados arbustos de la Pampa quemados por las inclemencias del clima, arrasados por los vientos.

Puerto Madryn, en el ángulo S. O. de Golfo Nuevo, es en este, lo que el puerto de La Argentina en San José, es decir, su fondeadero *mejor* y más abrigado; el tenedero es bueno, el acceso al puerto fácil y puede obtenerse en él aguada y algunas provisiones.

Un ferrocarril lo une a la Colonia Rawson sobre el río Chubut, a la que sirve de puerto de salida y en las épocas de cosecha tiene bastante movimiento. El tren corre en esta época casi todos los días y disminuye su movimiento a dos veces ó una vez por semana cuando no hay pasajeros ni mercaderías; es casi seguro que llegando buques habrá trenes extraordinarios. La colonia es el asiento de la gobernación del territorio, es progresista y sus adelantos son rápidos y notables.

Los colonos han hecho largos canales de irrigación, de modo que el valle del río, antes inculto e inútil, es hoy fértil y rico; los trigos del Chubut, obtuvieron de los primeros premios en las últimas exposiciones habidas, exportándose en gran cantidad para Chile y Europa. La compañía inglesa de vapores «Gulf-line», ha establecido este punto como escala de ciertos paquetes de los que van al Pacífico, siendo por ellos que se hace el mayor comercio de la colonia.

Las comunicaciones con Buenos Aires son algo irregulares, pues se hacen generalmente por las goletas costeras del sur; el vapor del gobierno que lleva víveres a las subprefecturas, toca generalmente cada dos ó tres meses y hay épocas en que otro vapor, el «Chasseley», de la compañía del ferrocarril, hace carrera mensual entre Golfo Nuevo y Buenos Aires.

Hace algún tiempo se decretó se hicieran los estudios para unir por telégrafo Chubut con Patagones; un contratista ó la Dirección General, sacó a licitación la entrega

del material, pero el telégrafo no pasó de tales proyectos ó ruidos; en la actualidad, un ingeniero inspector de telégrafos hace los estudios necesarios para construir la línea, y parece que se hará algo; sería conveniente tal cosa, pues la colonia tiene ya bastante importancia, y además serviría de base para una prolongación posterior hasta el confin del territorio, de gran utilidad para el día que se quiera hacer un nuevo levantamiento de nuestras costas, aparte de la importancia que para entonces tendrían las tierras de más al sur.

Además de Puerto Madryn en toda la costa sur, el Golfo Nuevo ofrece buenos fondeaderos, los que se pueden tomar con facilidad con la sonda en la mano para fondear en el braceaje conveniente; es necesario recomendar se dé prudente resguardo a las puntas, pues casi todas despiden restingas de tosca ó piedra y algunas un tanto afuera.

Los vientos del norte y N. N. O., suelen caer duros, por lo cual conviene estar sobreaviso pero en general los dominantes son del 3º. y 4º. cuadrantes.

En resumen: en Golfo Nuevo se encuentran buenos fondeaderos, es posible hacer aguada, obtener víveres frescos y hay abundancia de sabrosa carne; el clima es seco y sano, aunque tanto el calor en verano como el frío en invierno, sean bastante sensibles. El precio de los artículos no es exagerado, valiendo una res sea en pie ó a la carne sola, al rededor de veinte pesos nacionales.

Excusado es decir que la Subprefectura marítima del interior, tiene su principal asiento en el río Chubut donde sólo hay un casi nulo movimiento de lanchones. Una ayudantía existe en Puerto Madryn, pero generalmente no tiene embarcaciones y cuando las tiene le falta gente.

En Puerto Madryn, en momentos que zarpábamos a vela, llegó el vapor «Chasseley» con cartas y diarios de Buenos Aires, teniendo conocimiento por él de los graves acontecimientos de julio y agosto del año próximo pasado.

El 14 a las 2 p. m., y aun sin haber digerido la noticia de la revolución, ocupamos nuestros puestos de maniobra; y preocupados por tantas noticias y tantas cosas abandonamos el puerto; el viento fue tan flojo que apenas daba para gobernar; escaseó un rato después, y ya íbamos a fondear para no irnos sobre las restingas que salen de las puntas del sur, cuando saltó la brisa al N. O. y refrescó. Sentimos con cierto placer el ruido que hacía el agua al correr por el costado, y libres de maniobras con todo el

pañó en viento y buena y larga brisa, nos entregamos a leer cartas y diarios...

A las 10 p. m.. con alguna cerrazón, reconocimos punta Cormoranes, derribamos al S. E. siguiendo la costa, reconocimos y nos aproximamos a Puerto Nuevo, alta y bajada, para librarnos del peligroso arrecife que despide Puerto Ninfas.

A poco más de las 11 de la noche, nos situamos por marcaciones a las puntas de la entrada, en punto franco y libre para navegar al Sur.

IVAN.

(Continuará).

NECROLOGIA

Francisco G. Villarino

Capitan do Fragata »le la Armada Argentina.

Uno menos contamos desde este mes entre los primeros que acudieron a hacer una verdad del lema del Centro Naval: *Unión y Trabajo!*

Francisco G. Villarino fue uno de los miembros de nuestra asociación, cuya modestia sólo igualaba a su decisión por la obra común, y cuya laboriosidad, nunca desmentida, no desmayó un sólo momento en los primeros años tan difíciles y tan llenos de escollos para la existencia del Centro Naval.

No se formó en la antigua escuadra argentina; en su juventud prestó su concurso de ciudadano, según sus convicciones, a la obra de la reorganización nacional, en las liles de la guardia nacional de Buenos Aires, asistiendo a las batallas de Cepeda y de Pavón.

Pero, su vocación no era la de las armas y se dedicó al comercio, consiguiendo formarse una modesta pero desahogada posición.

Vientos contrarios soplaron luego para la prosperidad de Villarino, y tuvo nuevamente que trabajar con tesón para subvenir a las necesidades del hogar que había sabido formar.

En 10 de diciembre de 1879, empieza a figurar Francisco G. Villarino como teniente de fragata en el cuerpo general de la armada.

Nunca había prestado servicios a bordo de ningún buque; pero, decidido a merecer y rió a ostentar simplemente las insignias del uniforme que vestía, se embarcó en el cutter «Santa Cruz» y, navegando constantemente por nuestras costas del Atlántico Austral, aprendió en esa ruda escuela práctica lo que necesitaba; allí fue donde recibió el bautismo del hombre de mar, y allí también donde nació en su espíritu y en su corazón el cariño por las inhospitalarias costas de la Patagonia y de la Isla de los Estados.

Poco después de dejar el mando del «Santa Cruz», fue erigido en San Juan del Salvamento el faro que hoy señala a los navegantes la Isla de los Estados, y hace saber que en derredor de aquella luz lejana hay seres humanos dispuestos a prestar ayuda y socorros a los que tengan la desgracia de naufragar; a Villarino nombrósele entonces Subprefecto de esa isla siempre batida por las turbulentas olas de las tempestades.

Conocidos son los servicios que allí prestó y muchos de los naufragos por él socorridos; y cuando conozcan su fallecimiento, derramarán una lágrima de dolor.

En 9 de julio de 1886, es ascendido a teniente de navío; y el 21 de marzo del año corriente, se le confieren los despachos de capitán de fragata.

Una afección crónica, reagravada en su última estadía en Los Estados, lo condujo en pocos meses al sepulcro, y el 29 de octubre de este año dejaba de existir, rodeado de los suyos, en esta capital.

Sus restos mortales fueron inhumados en el cementerio del Norte, siendo acompañados, hasta su última morada, por numerosos compañeros de armas.

Antes de depositar en la tumba el ataúd, el alférez de navío don José Moneta, dió en nombre del Centro Naval el último adiós al que fuera uno de sus más decididos miembros.

SEÑORES:

Penoso es el deber que nos reúne en este instante, en torno del féretro de uno de aquellos hombres que han merecido general estimación.

El último tributo a la naturaleza ha sido pagado por uno de los miembros de nuestra marina; la entrega del

cuerpo a la madre común, última manifestación y la más clara de la mísera condición humana, se ha efectuado, privando a la patria de uno de sus leales servidores, y a sus amigos de uno de aquellos compañeros que no pueden ser reemplazados y que, desgraciadamente, tan sólo cuando el postrer viaje de la vida los separa, se pueden debidamente apreciar.

El Centro Naval, asociación de la que forman parte casi todos los que componen nuestra marina, me ha designado para significar sus sentimientos, depositando al mismo tiempo sobre su tumba una modesta corona como recuerdo cariñoso y sincero de compañerismo.

De él fue el comandante Villarino socio fundador y, foimando parte en diversos períodos de su Comisión Directiva, cooperó con noble decisión a la realización de uno de sus ideales que ahora, cuando la muerte lo sorprende, parecía haberse logrado; este ideal es la unión entre todos los miembros de la marina militar.

El capitán de fragata Villarino, ingresó a la armada en el año 79, después de tomar parte en diversas acciones como capitán de guardias nacionales.

Al año siguiente, al mando del cúter «Santa Cruz» se dirigió al sur, donde permaneció 6 años, recorriendo toda nuestra costa, siempre decidido y constante y buscando solamente la satisfacción íntima del cumplimiento de sus deberes, que en él debieran considerarse como actos de abnegación y de patriotismo.

La nobleza de sus sentimientos, su honradez acrisolada y la afabilidad de su carácter, encuadrado todo esto en un exterior propio de aquellos hombres que se reconocen esencialmente simpáticos, hacían de su persona una de las más estimadas, y he llegado al convencimiento de esto, no tan sólo por las amistades que contaba y con las que siempre pudo contar entre los que lo conocimos, cuanto por el sentimiento que causa su pérdida y del cual mi humilde y débil voz no puede dar idea.

El Centro Naval recordará siempre al Capitán de fragata Villarino; la oficialidad de la marina, reconociendo los méritos y virtudes de los servidores antiguos de la patria, tratará de imitarlos; su más noble afán en el mar de la vida será seguir las aguas de los que como él, que hoy han desaparecido en el abismo del no ser, dejan en sus corazones palpitantes su recuerdo.

Paz en la tumba del capitán de fragata Francisco G. Villarino.

El poeta Gruido y Spano pronunció unas sentidas frases en seguida, encomiando las virtudes cívicas y militares del Capitán de fragata Villarino, recordando que la Reina de Inglaterra, alguna vez mandó felicitar al modesto marino argentino por los desinteresados servicios prestados a súbditos ingleses que habían naufragado y que habían sido recogidos y atendidos en la Isla de los Estados.

El Capitán de fragata Villarino, ha prestado su colaboración activa a la obra del Centro Naval y de la organización de nuestra marina en la esfera de sus fuerzas; justo es no olvidarlo.

El Centro Naval guardará siempre su recuerdo y ha perdido en el uno de sus miembros mejor intencionados.

REMEMBER.

Octubre de 1891.

CRÓNICA

Progresos del «Centro Naval»—Son verdaderamente sorprendentes los progresos que se vienen operando en esta asociación tan simpática. Compuesta en gran parte por los jefes y oficiales de nuestra marina de guerra, ha ido paulatinamente abriéndose camino a pesar de los esfuerzos poderosos de los que están directamente interesados en detenerla en su cruzada civilizadora.

Los elementos que vienen actuando en su seno, desde que se fundó diez años ha, están formados de todos los jóvenes oficiales, sin distinción de origen.

En el Centro Naval se hallan confundidos los que proceden de la escuela naval y los que no les ha cabido en suerte egresar de tan útil establecimiento; unos y otros marchan por iguales rumbos en la obra de la organización de la marina.

Aquéllos contribuyen con sus notorios conocimientos, y éstos con su decido empeño y una preparación no despreciable en muchos casos. El Centro Naval ha operado con todos ellos el milagro de la aleación con cuerpos que hasta hace pocos años se creían antagónicos por sus tendencias y contextura propias. Por este camino se ha llegado hasta el desprendimiento, siempre que se colocaba por delante el interés de la patria.

Sería el caso aquí de citar nombres de jóvenes jefes y oficiales que se han ilustrado en campañas verdaderamente moralizadoras en pro de la escuadra, ya sea en la prensa, en la revista mensual que publica el Centro ó influyendo moderadamente al lado de los hombres del gobierno, a fin de encaminar las cosas por la vía del progreso; pero nos abstenemos de repetir la lista por la doble razón de que en su mayoría son viejos conocidos nuestros, y además, porque esto no se armoniza con nuestro modo de ser.

El Centro Naval nos muestra hoy horizontes más vastos; se incorpora de lleno, por decirlo así, en nuestra socialidad. Su vasto y hermoso local de la calle Alsina, es el punto de reunión de lo más escogido que tiene la marina y de un grupo numeroso de jóvenes distinguidos de nuestra sociedad, que se han apresurado a fraternizar diariamente con nuestros marinos.

Cuando el Centro se alojaba en un humilde local de la calle de Cerrito, sus salones se parecían mucho a un claustro; no iban allí sino los que querían estudiar.

Desgraciadamente, era muy reducido' el número de los que concurrían diariamente a visitar su biblioteca, y a ilustrarse en las revistas llegadas por el último trasatlántico acerca de los progresos operados en las marinas extranjeras. Aunque todos sus asociados marchasen por la misma senda alentando idénticas aspiraciones, pocas veces tenían ocasión de cambiar ideas, pasarse la palabra de orden y seguir adelante. Así andando, a veces asomaba el fantasma del desaliento, peligro más cruel éste que el de la dispersión violenta, sobre todo en una asociación de esta naturaleza.

Había que atraerlos por medio de un incentivo poderoso; hallándose éste con la transformación sufrida, de centro militar exclusivamente—de salón de estudio, digamos mejor—al convertirse en club militar y social. Este paso adelante, dado con audacia, ha colocado el Centro Naval a la altura de los mejores clubs europeos de la misma índole.

Es indudable que con su nueva organización completará su benéfica obra en la marina en más breve plazo, pues así será mayor el poder absorbente que en ella ejerza. A la altura que ha llegado el Centro Naval, puede afirmarse a priori, que si el gobierno actual ó los que le sucedan pretenden algún día darnos seriamente una marina de guerra, tendremos forzosamente que solicitar la colaboración de esta sociedad genuinamente militar y en la que se encuentra tanto elemento distinguido por sus talentos profesionales.

Una palabra de aliento más enviamos a esta simpática asociación, para que no retroceda una pulgada del brillante camino conquistado.

Mucha cordura en sus resoluciones, y sobre todo mucho patriotismo, que es el patrimonio que les legaron Espora, Rosales y otros muchos.

Centro Naval, adelante!—*El Argentino.*

«**Revue maritime et coloniale**».—Tenemos que hacer un cargo al señor Lemoine, redactor de esta interesante publicación que se edita en París, por haber equivocado la procedencia de nuestro BOLETÍN al incluir el sumario del número de abril entre los periódicos militares portugueses.

Remitimos al señor redactor las tapas de nuestra revista. Su lectura le evitará incurrir en error para otra vez.

Expedición Page al Pilcomayo.—Desde el próximo número empezaremos a publicar la memoria de esta expedición, que costó la vida a uno de nuestros más distinguidos jefes. Este honor lo dispensa el BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL al joven N. Page, hijo del malogrado jefe.

Oficiales en Europa.—Ayer tuvimos ocasión de ocuparnos de la inconveniencia de mantener y mandar por sólo complacencias y amistades, a jóvenes oficiales sin preparación ni antecedentes, para que paseen las capitales europeas con el pretexto de estudios y perfeccionamientos, sin que la marina haya hasta la fecha experimentado los resultados favorables que tales oficiales han dado, salvo contadísimas excepciones; por ese motivo hemos combatido y combatiremos siempre el envío de oficiales jóvenes a Europa, a no ser aquellos que por la contracción y competencia, así como por sus condiciones de seriedad, sean verdaderamente capaces de aprovechar su tiempo en el estudio útil, embarcándose en las marinas extranjeras para hacer el aprendizaje de su organización y no correr los boulevares de París, haciendo el papel de rentistas con los dineros que el pobre trabajador recoge, para que una complacencia ministerial se los entregue a alguno de esos *niños terribles* que no faltan en nuestra marina.

Ya que se mandan oficiales a Europa, lo que consideramos justo y necesario, debe hacerse seleccionando los jefes y oficiales que por sus condiciones de preparación, servicios, contracción y demás cualidades, sean acreedores a una distinción por parte del gobierno, enviándolos a perfeccionar y adquirir conocimientos en los grandes centros europeos; prefiriendo a los que habiendo hecho sus servicios y embarques en nuestros buques, pasen a mejorar de posición premiándolos en proporción a la capacidad que hubieren demostrado en el servicio.

Estos apuntes nos sugiere el hecho de que dábamos cuen-

ta, del envío de un oficial con el enorme sueldo de *setenta libras esterlinas* mensuales, para engrosar las filas de la costosa comisión naval argentina que se encuentra en Inglaterra tiempo hace, y como muy poco se acuerdan de ella, creemos oportuno dar algunos datos sobre esa interesante comisión que una inexplicable complacencia en época de derroche y locura creó, y hoy, a pesar de exigirse economía en todo, nos hemos olvidado de mandarla retirar.

Pasamos a hacer un detalle de su composición y sueldos con la certeza de que muy poco nos equivocamos.

1º. El jefe de la comisión que hasta hace poco tiempo era capitán de navio y al presente comodoro, hace como unos siete años que es el comisionado obligado y necesario en todas las comisiones militares de marina que el gobierno ha tenido en Europa; el sueldo mensual es de 1.200 pesos oro, luego 200 pesos oro de prest y 200 pesos oro como comisión de mando, hacen unos 1.600 pesos oro al mes.

2º. Vienen luego tres ó cuatro capitanes de navio: uno de ellos hace varios meses se encuentra en esta capital, gozando del sueldo como si estuviese en Europa; pues bien; esos capitanes de navio tienen entre doble sueldo, el prest, etc. como unos mil pesos oro mensuales cada uno.

3º. Después tenemos allí a un teniente de navio, a un maquinista inspector que tiene cada uno al rededor de 500 pesos oro al mes.

4º. El personal de oficiales subalternos, lo componen unas cinco ó seis personas, cuya presencia no responde a nada, pues ni siquiera se ha tenido el tino de elegir a oficiales de preparación ó a oficiales patentados como ingenieros navales, sino que se han preferido a oficiales que ni siquiera han sido patentados en una escuela, pero en cambio tendrán la virtud del acomodatismo. Tales oficiales perciben cada uno próximamente 300 pesos oro al mes.

5º. Contaremos después los pequeños gastos únicamente, como las pequeñas comisiones, gastos de escritorio, etc., etc., en 500 pesos oro mensuales, pues los viajes de inspección no nos atrevemos a entrar en sus detalles porque sería largo; pero no perdemos la esperanza de que alguna vez se nos presente la ocasión de hacerlo.

Si hacemos un resumen del personal que compone la comisión, los sueldos que percibe mensualmente, tendremos:

Un comodoro, con el sueldo mensual, etc., de 1.600 \$ oro
Cuatro capitanes de navio a 1.000 \$ oro al mes

cada uno.....	4.000 » »
Un teniente de navio con 500 \$ oro al mes..	500 » »
Un inspector de máquinas con 500 \$ oro al mes	500 » »
Cinco oficiales con 350 \$ oro al mes cada uno	1.750 » »
Pequeños gastos, etc., etc.....	500 » »

Total mensual— 8.850 \$ oro.

Reduciendo esa suma a moneda nacional al tipo de 400 %, que es más ó menos el cambio que hemos tenido hasta hace poco, tendríamos que el erario desembolsa mensualmente la cantidad de 35.400 nacionales, haciendo la no despreciable suma de *cuatrocientos veinte y cinco mil nacionales al año* para, desde hace mucho tiempo, esa comisión, que si hubiese estado en el país prestando el poderoso contingente de sus servicios, no se habría gastado en mantener ese mismo personal sino 44.000 nacionales al año, quedando una diferencia de *trescientos ochenta mil nacionales* a favor del tesoro; con cuya suma bien hubiésemos podido adquirir las calderas para dejar en condiciones de buen servicio los acorazados «Plata», «Andes», cañonera «Paraná», aviso «Resguardo» y «Vigilante», cuyos buques, con especialidad los dos primeros, tienen un coeficiente no despreciable como factores importantes de nuestra defensa naval.

Pero en lugar de adoptar esas medidas que el buen sentido impone, se ha hecho caso omiso de lo que puede gastarse; y en lugar de disponer que la comisión naval se a reducida a sólo el jefe de ella y un oficial ingeniero naval como inspector y secretario, se comete la ligereza de aumentarle mandando un oficial más sin necesidad alguna.

El ministro de marina, responsable ante el país de la buena organización de nuestra escuadra y del control e inversión de las cuantiosas sumas que en su ministerio so invierten, debe sin pérdida de tiempo disolver la comisión naval argentina que está en Inglaterra, agradeciendo a sus miembros el patriótico sacrificio que han hecho sirviendo los intereses de la nación con tanta abnegación.

Esperamos que nuestras justas observaciones sean escuchadas, e insistiremos sobre otros temas relativos a la marina que es de imprescindible necesidad sea atendida

como ella merece, y no se le relegue, como hasta ahora, al pacífico rol de segundo término.—*El Diario*.

Reglamento para el servicio interno a bordo de los buques de la Armada Nacional.—Por creerlos de interés para los lectores del Boletín, darnos a continuación los documentos oficiales producidos con motivo del Proyecto de Reglamento para el servicio interno de los buques de la Armada Nacional, que confeccionó el teniente de fragata D. Federico Erdmann, y que pasó a estudio de una comisión especial.

He aquí el decreto nombrando la comisión:

Abril 20 de 1891.

Pase a estudio de una comisión presidida por el señor capitán de fragata D. Manuel J. García y compuesta del teniente de navío D. Santiago J. Albarracín y de los tenientes de fragata D. Manuel Barraza y D. Federico Erdmann.

B. L. CORDERO.

La comisión terminó totalmente sus trabajos en septiembre y los elevó al jefe del Estado Mayor General de Marina, acompañándolos con la siguiente nota:

Septiembre 24 de 1891.

*Señor Jefe del Estado Mayor General de Marina, Contraalmirante
D. Bartolomé L. Cordero.*

La comisión que suscribe, tiene el honor de elevar a V. S. el *Proyecto de Reglamento para el servicio interno de los buques de la Armada Nacional*, cuyo estudio se le encomendó por decreto de abril 20 del corriente año.

El primitivo proyecto, confeccionado por el señor teniente de fragata D. Federico Erdmann, era inaplicable en nuestra Armada tal como estaba, no obstante reconocerle los méritos que un trabajo de tal magnitud reviste; sin embargo, su autor—que también forma parte de esta comisión—comprendió que era necesario introducir modificaciones de alguna importancia, tanto más cuanto que el Reglamento proyectado iba por vez primera a aplicarse

entre nosotros, que hasta ahora no poseemos sino imperfectamente algunas reglas generales, que el uso ha establecido como régimen ó reglamentaciones, todavía deficientes, debidas a la buena voluntad de los señores jefes superiores de la escuadra.

Hemos dividido el Proyecto de Reglamento que elevamos a V. S. en los ocho títulos siguientes:

I.—Roles en general; consta de tres capítulos.

II.—Disposiciones generales en los diversos cargos; consta de tres capítulos.

III.—Instrucciones principales sobre el servicio; consta de dos capítulos.

IV.—Del servicio por día, por semana, por mes y por trimestre en puerto y en la mar; consta de cinco capítulos.

V.—Disposiciones de combate; consta de tres capítulos.

VI.—Cuerpo de desembarco y embarcaciones; consta de tres capítulos.

VII.—Ejercicios de maniobra; capítulo único.

VIII.—Disposiciones generales relativas a los oficiales; capítulo único: acompañan las once planillas:

A { 1. Servicio de verano en puerto.
2. Ejercicios diarios en puerto.
3. Servicio del timonel en puerto.

B { 4. Servicio de invierno en puerto.
5. Ejercicios diarios en puerto.
6. Servicio del timonel en puerto.

7.—Servicio en la mar.

8.—Servicio del timonel en la mar.

9.—Toques de corneta y de tambor para todos los movimientos del servicio.

10.—Toques de pito y sus indicaciones.

11.—Toques de corneta y señales para zafarrancho de combate, órdenes y llamadas. Además, van agregados los modelos siguientes:

1.—Duplicado: Libro de Partes Diarios—Partes Diarios.

2.—Libro de castigos.

3.—Cuaderno de bitácora.

4 y 5.—Libro del médico—Resumen mensual.

Réstanos manifestar a V. S. que, por razones del servicio, esta comisión no se ha reunido con la frecuencia que hubiera sido de desear, siendo este el motivo por

el cual no ha sido posible elevar antes el Proyecto de Reglamento con las modificaciones introducidas, y que consultan los progresos de nuestro poder naval.

Dios guarde a V. S.

*Manuel José García.—Santiago J
Albarracin.—Federico Erdmann. —
M. B. Barraza.*

Al pie de esta nota recayó esta resolución:

Buenos Aires, Septiembre 28 de 1891.

Elévese con el oficio acordado.

B. L. CORDERO.

Buenos Aires, Septiembre 28 de 1891.

*A S. E. el señor Ministro de Guerra y Marina, Teniente General D.
Nicolás Levalle.*

Con arreglo al punto tercero de la nota de V. E. de fecha 3 de diciembre del año ppdo., este Estado Mayor General se preocupó del Reglamento interno para los buques de la Armada, cuya carencia era notoria y V. E. oportunamente recomendó en la precitada nota.

Con ese propósito, y teniendo conocimiento de que algunos oficiales de la Armada se habían preocupado de tan importante asunto, el Estado Mayor invitó por orden general de fecha 10 de enero del año actual, a que presentaran sus trabajos para ser sometidos a estudio y elevados a la Superioridad.

Respondiendo a ese llamado el teniente de fragata D. Federico Erdmann, propuso el adjunto proyecto de reglamento que ahora tengo el honor de elevar a la aprobación de V. E., después de haber sido estudiado y corregido por una comisión compuesta del capitán de fragata D. Manuel J. García, director general de torpedos, del teniente de navío D. Santiago J. Albarracin y de los tenientes de fragata D. Federico Erdmann, autor del proyecto, y D. Manuel Barraza.

Como en materia de la trascendencia que para la Armada tienen las reglas a que debe sujetar su servicio interno a bordo de los buques, no permite sin un estu-

dio preliminar práctico y serio, adoptarlas en definitiva, este Estado Mayor General se permite indicar respetuosamente a V. E., que si el adjunto trabajo mereciera su superior aprobación, se ordenase su impresión y adopción temporal, obligando a los Comandantes de los buques informen sobre las observaciones que la práctica les sugiriese después de seis meses de estar en vigencia, para que con presencia de esos informes, se pudieran subsanar los defectos notados y ordenar su adopción definitiva.

Asimismo, al hacerse la impresión, debe suprimirse del proyecto adjunto el Libro de castigos, por corresponder al reglamento de Disciplina, y el Libro del cirujano, por corresponder al reglamento del Cuerpo de Sanidad de la Armada.

Dios guarde a V. E.

B. L. CORDERO.

Por el Departamento de Marina se expidió el decreto que. va a continuación:

Octubre 5 de 1891.

Aprobado, de acuerdo con las indicaciones que formula el Estado Mayor General de Marina en su precedente nota.

Avísese en respuesta, para su debida ejecución, comuníquese a quienes corresponda a sus efectos, publíquese e insértese en el Registro Nacional.

NOUGUÉS.

N. LEVALLE.

Oportunamente nos ocuparemos del nuevo Reglamento que próximamente será puesto en vigencia temporalmente a bordo de los buques de nuestra escuadra; en las páginas de nuestro BOLETÍN fue publicado el primitivo proyecto del teniente de fragata Erdmann.

Como quiera que sea, vemos complacidos que el trabajo realizado por un modesto oficial, ha merecido la atención de la Superioridad; esto es un estímulo para los demás, y a aquellos que no tienen fe en el porvenir, nos contentaremos con ofrecerles el ejemplo del teniente de fragata Erdmann, para que no desmayen y perseveren en la

vía del trabajo, despreciando las asperezas del camino y los escollos y tropiezos que encuentren a su paso: hagan un rodeo y sálvenlos con ánimo sereno.

Vapor «Golondrina»—Isla de los Estados, Puerto de San Juan del Salvamento.

Octubre 9 de 1891.

Al señor Jefe del Estado Mayor General de la Armada Contraalmirante D. Bartolomé L. Cordero.

Habiendo sido designado por el señor Comandante del transporte nacional «Villarino», teniente de navío D. Federico Mourglíer, para desempeñar el comando del vapor «Golondrina» y conducirlo a la Isla de los Estados, en Puerto Deseado el día 20 de junio del presente año; cumpla con el deber de elevar a manos de V. S. el parte detallado de la navegación que he efectuado, como también de las novedades ocurridas a bordo del expresado, durante mi permanencia en ese puerto.

El día 20 de junio, dando cumplimiento a órdenes recibidas, me trasbordé al «Golondrina», a fin de inspeccionar el estado del buque, los instrumentos y la existencia de víveres, encontrando la carencia casi total de ambas cosas, por lo cual solicité del señor Comandante del «Villarino» la entrega de un cronómetro, un sextante, un compás azimutal, una barquilla, un derrotero y finalmente víveres para el consumo de 20 hombres por espacio de 15 días, como también colchonetas, mantas do abrigo, tabaco, etc. etc., pues la tripulación carecía de abrigos y de víveres.

Los instrumentos me fueron entregados, pero no así los víveres y el abrigo para la tripulación; porque el señor subprefecto de la Isla de los Estados que había venido a cargo del buque hasta ese puerto, se opuso, pretextando que en la repartición a su cargo encontraríamos lo que solicitaba, y que aun quedaban suficientes víveres a bordo para la travesía, a pesar de estar convencido de lo contrario; pero no queriendo contradecir por más tiempo al señor subprefecto, temeroso de que se pudiera suponer que buscaba un pretexto para eludir la comisión que se me había confiado, pero sin dejar de comprender que me creaba nuevas y difíciles responsabilidades, que no hubiera aceptado en ningún otro caso

a no ser las especiales circunstancias que dejo expresas.

En los días 21 y 22, se ocupó la tripulación en hacer lastre y aguada en tanto que nosotros, es decir, los alféreces de fragata D. Guillermo Jones Brown y Ezequiel Gutiero, que habían sido nombrados para acompañarme, nos ocupábamos en calcular el estado absoluto del cronómetro, perturbaciones de los compases, pleamares, etc. El día 23, habiendo quedado terminados estos trabajos y alistado convenientemente el buque para hacernos a la mar, después de solicitar y obtener de la Subprefectura de ese puerto un tarro de kerosene para los faroles de navegación (pues a bordo carecíamos de tan indispensable combustible), nos pusimos en marcha abandonando el fondeadero a 9^h 30^m a. m.

Adjunto encontrará V. S. todos los datos de la navegación, pero a pesar de ello, me permitirá detalle ciertos puntos a mi parecer de capital importancia.

A las 4 p. m. del día 23, combatidos por fuertes vientos del 3^{er} cuadrante S. y S. O., nos fue imposible continuar navegando y nos pusimos a la capa por intervalo de 18 horas, teniendo que lamentar durante ese tiempo la pérdida de la corredera Massey cuyo cabo se cortó y también que se nos inutilizase el agua dulce, pues un pesado golpe de mar embarcado por la proa en circunstancias que se abría el aljibe, penetró en éste, salando el único depósito de agua con que cuenta el buque.

Llegamos a Santa Cruz el día 25, fondeando una milla al norte de Punta Reparo a las 4^h 55^m p. m.

A la mañana siguiente, día 26, fui a tierra en compañía de mi segundo, señor alférez de fragata D. Guillermo Jones Brown a solicitar del señor subprefecto de ese puerto, víveres y abrigo; pero no obtuvimos ni una ni otra cosa, pues no contaban ellos sino con lo indispensablemente necesario, según nos lo hizo presente el citado subprefecto. Entonces, solicité en compra a los señores Mac-Lean y Ca, una res de carne dejándoles un recibo por su importe; no lo pagamos porque con el dinero que teníamos, no de la caja del buque (donde no existía ninguno), sino de nuestra exclusiva propiedad, lo habíamos invertido en compra de caña, verdura, azúcar, café y otros comestibles de primera necesidad para la gente de mar.

Ese día nos fue imposible hacer aguada por el viento duro que reinaba, y hubiera sido aventurado el hacerlo,

teniendo en vista los peligros a que se expone un bote con mal tiempo en esos parajes, por lo cual dispuse que se ocupara la tripulación en hacer lastre para compensar la falta del carbón consumido y otras faenas de menor importancia.

El día 27, amaneció el tiempo despejado y mandé hacer aguada con el contramaestre y dos botes, uno de los cuales pertenecía a la Subprefectura y que solicité al efecto. Próximamente a las 2^h 30^m p. m., se declaró mal tiempo duro del sur, que se fue acentuando más y más hasta pasada media noche; los botes no habían regresado aún, pero no nos inquietamos esperando que en la bajante del día siguiente, regresarían a bordo: cálculo vano, amaneció el día 28 calino y despejado; llegó la hora de la bajante y los botes no volvían. Entonces, con la natural ansiedad de esos casos, mandé solicitar de la Subprefectura un lanchón a vela que ésta posee para mandar buscar los botes; mas, desgraciadamente, el lanchón no tenía paño y era demasiado pesado para gobernarlo a remo; entonces nos pusimos a calafatear y arreglar un esqueleto de bote que había a bordo, trabajo que nos ocupó todo el día y en la creciente del siguiente día 28, que se efectuó a las 3^h p. m., con el bote arreglado aunque débil, se largó el alférez J. Brown en busca de la gente y de los botes que ya creíamos perdidos. Ese día no se pudo hacer ningún trabajo, pues no quedaban a bordo más que tres pasajeros que eran, una mujer, un niño y un hombre enfermo; la demás gente, es decir, la tripulación del buque y unos pasajeros, estaban embarcados en los tres botes que se hallaban fuera.

Así transcurrió el día 28, inquietos y con tristes presentimientos por la suerte de los marineros, teniendo presentes las muchas desgracias que han ocurrido en esos parajes a botes y marineros de la escuadra. Por fin, el día 29, en la primer bajante a 6^h 40^m a. m., aparecieron a lo lejos los tres botes; llegaron y supe por el alférez J. Brown, que los había encontrado en Río Chico en casa del señor Augusto Segovia, comisario actual de la colonia, que habían tenido varados sus botes en uno de los bancos y que, gracias a la intervención de este señor, pudieron salvar sus vidas y poner a flote las embarcaciones; el señor Segovia, práctico y conocedor de esa localidad bordeada de corrientes tan impetuosas, recién les permitió salir cuando hubo serenado completamente el tiempo. Durante esos tres días, la gente se alojó y comió en casa del señor Segovia, de quien han recibido

la más desinteresada y cariñosa acogida, trayendo a bordo algunos víveres y abrigos regalados por dicho señor, cuya conducta generosa creo un deber hacer presente a V. S.

El día 3 de julio a 8^h a. m., después de haber hecho lastre, aguada y comprado los víveres necesarios para continuar el viaje, levé anclas y me puse en marcha con rumbo a la Isla de los Estados; a las 10^h p. m. de ese día, el tiempo se puso amenazador y a la mañana siguiente un viento huracanado del S. O., principió a soplar levantando mar gruesa y presentando cariz de temporal, encontrándonos a la altura de la bahía San Sebastian y teniendo presente el poco camino que podríamos adelantar con viento y mar de proa tan arbolada, hicimos rumbo a la bahía para esperar allí que abonanzara el tiempo.

Permanecemos en ese puerto hasta el día 8, en que se aplacaron las furias de los vientos y se aquietó algo el mar, y a las 8^h a. m. de ese día, zarpamos con destino al puerto de San Juan del Salvamento; durante el día navegamos a la vista de costa hasta la altura del Cabo Sunday; al oscurecer nos abrimos a la mar con rumbo al puerto y el día 9 de julio a las 4^h 55^m p. m., con noche cubierta y tiempo achubascado, dimos fondo en la pequeña bahía que se encuentra en el puerto de San Juan del Salvamento de la Isla de los Estados.

Inmediatamente de llegar, solicité del ayudante de la Subprefectura víveres, vestuario, camas y abrigo para la tripulación, lo que me fue entregado bajo recibo en las primeras horas del día siguiente.

Después de unos días de descanso, y cuando quedó terminada la limpieza general del buque y de la máquina, tomé las medidas necesarias para implantar el régimen militar a bordo; se reglamentó el servicio y se dio un horario con sus horas de instrucción, ejercicio, limpieza, descanso, etc. etc.

A fines de julio salí con el buque a recorrer la Isla de los Estados y las de Año Nuevo en busca de naufragos y de carbón que se me aseguró existía en grandes cantidades; pero no encontré ni una ni otra cosa; las mismas recorridas he hecho durante los meses de agosto y de septiembre, navegando siempre a leña, pues guardaba para un caso de apuro las siete toneladas de carbón que habían quedado del viaje.

El 28 de agosto a las 2^h a. m., murió el 2^{do} maquinista de a bordo, Desiderio Blooson; padecía de tisis y le

faltaba un pulmón y aquella temperatura tan húmeda y tan fría aceleró su muerte; fue enterrado el día siguiente a las 3^h p. m., después de habersele velado y atendido de la mejor manera posible, en el cementerio del puerto donde ha quedado una cruz con su nombre y la fecha de su muerte. Es sensible que en aquella repartición no haya siquiera un farmacéutico para atender a los enfermos.

En el puerto de la Isla, se deja sentir de una manera imperiosa la existencia de dos muertos convenientemente fondeados, uno en la primera bahía para que puedan amarrarse los buques que van con víveres y carga para la Subprefectura, y otro en el fondo del puerto para que se amarre el «Golondrina», pues las cadenas con que cuenta este buque son demasiado ligeras para aquella localidad; en diferentes ocasiones me han fallado y hubiera perdido el buque, si avizor con el tiempo no hubiese tenido prendidos los fuegos de la máquina; las fuertísimas rachas que soplan allí, hacen peligrosa la estadía de un buque que cuenta con cadenas tan inadecuadas para ese puerto; las estachas le servirán de poco si a ellas solas se les fia el tenedero, y el Comandante se verá siempre obligado a mantener presión en las calderas, para aguantarse sobre la máquina en un caso dado; durante el mes de septiembre, he estado siempre con la máquina lista (alimentada a leña), y muchas veces me he visto precisado a trabajar sobre las anclas con la máquina a toda fuerza para contrarrestar aquellas impetuosas rachas que de todos los rumbos soplaban a un tiempo.

Creo de mi deber hacer presente también a la Superioridad, que el faro colocado en Punta Lassere se debe alimentar solamente con aceite de lobo marino; hemos hecho la experiencia y ha dado el resultado más categórico: luz más clara, fija y no tan oscilante como la que produce el aceite que se le envía de esa capital; la abundancia enorme de lobos en toda época del año en las próximas Islas de Año Nuevo, hace muy fácil como hemos hecho nosotros, proveerse de ese aceite, que el frío más intenso de aquellos parajes no alcanza a congelar y que significaría un ahorro, aunque pequeño, para el erario nacional, redundando en mejor servicio para los fines del faro.

El 9 de octubre hice entrega del buque al señor alférez de navio D. Juan L. Murúa y práctico piloto D. Agustín

Marestany, con las formalidades del caso, bajo inventario, etc.

No puedo terminar este parte, sin recomendar a la consideración de V. S. la conducta, aptitudes y decisión de los señores alféreces D. Guillermo Jones Brown y D. Ezequiel Guttero, quienes se han hecho acreedores a mi más especial mención por su inteligencia y celo, cooperando eficazmente al feliz término de la comisión que tuve el honor se me confiara.

Dios guarde a V. S.

MAELIANO F. BEASCOECHEA.

MOVIMIENTO DE LA ARMADA

SEPTIEMBRE

- Septiembre 7—Nómbrese comisario contador y pagador de la armada a don Domingo T. García.
- » —Concédese la jubilación solicitada por el oficial mayor de la Comisaría General de Marina, don Damaseno Castañeda.
- » 9—Nómbrese ayudante del puerto de Colastiné, al teniente de fragata don Santiago Cressi.
- » —Apruébase el proceder del E. M. G., referente a buques en desarme.
- » 11—Apruébase en todas sus partes el proceder observado por el capitán de navio don Ceferino Ramírez, sobre la construcción del «25 de Mayo».
- » 15—Se nombra oficial mayor de la Comisaría General de Marina al jefe de la sección de contabilidad don Alejandro Olascoaga, y en su reemplazo a don Teodoro P. Medina.
- » 19—Se concede la baja y absoluta separación de la armada al mecánico torpedista, don Fortunato Misson.
- » —Dase de baja y absoluta separación de la armada a los cirujanos de 2ª clase, don Ramón Tejerina y don Reinaldo Villar.
- » —Reconócese como ingeniero naval de la nación al teniente de fragata don Gustavo Sundblad Rosetti y nómbresele subdirector interino de los arsenales y talleres de marina.
- » 21—Se mandan extender los despachos de la asimilación correspondiente al cirujano de escuadra don Alejandro Quiroga.
- » 24—Se concede el traspaso de la pensión que

- goza doña Albertina Benzi de Sívori, a favor de sus hijos.
- Septiembre 25—Concédese que el teniente de fragata don Guillermo Mac Carthy, continúe en comisión prestando sus servicios como ayudante del observatorio astronómico de La Plata.
- » —Nómbrese comandante del crucero « 25 de Mayo» al capitán de navio don Martín Rivadavia; 2º comandante al teniente de navio don Emilio Barilari y jefe del detall del mismo al teniente de navio, don José Alvarez.
- » —Nómbrense comandante de la corbeta «La Argentina» al capitán de fragata don Edelmiro Correa; 2º comandante al teniente de navio, don Eugenio Leroux y oficial de detall al teniente de fragata don Zoilo Romero.
- » 25—Nómbrese jefe de la división personal del E. M. G., al capitán de fragata don Carlos Lartigue.
- » 30—Comunicase el decreto de fecha 27 del corriente, promoviendo al empleo de comodoro a los capitanes de navio, don Clodomiro Urtubey y don Ceferino Ramírez.

OCTUBRE

- Octubre 3—Se nombran cirujanos de 2ª clase, a los doctores don José Cordero y don Nicomedes Antelo.
- » —Concédese la permuta solicitada por los comisarios de la corbeta «Chacabuco» y el torpedero «Maipú», don Alejandro Olmedo y don Emilio Cavenago.
- » 6—Apruébase el reglamento interno para el servicio de la Armada, propuesto por el teniente de fragata Erdmann, y modificado por comisión especial.
- » —Se concede autorización al Cuerpo de Sanidad de la armada para establecer una farmacia en el local de la ayudantía marítima y un Dispensario para la asistencia de enfermos de los buques amarrados en los diques y dársenas.
- » 9—Se nombra 1º maquinista del torpedero de división «Espora», a don Silvestre Freeland.

- Octubre 14—Dase por compurgada la falta del cirujano don Ramón Azcárate, con el tiempo de prisión sufrido.
- » 15—A propuesta del señor director de talleres y arsenales de marina, se resuelve enviar a Europa al ingeniero naval, alférez de navio don Lorenzo Saborido, a efectuar estudios prácticos de reparaciones de máquinas y cascos de torpederas.
- » 19—Se resuelve que el alférez de navio don Florencio Varela Ortiz, pase a continuar prestando sus servicios a Inglaterra a las órdenes del señor ministro argentino en Londres, y en las mismas condiciones que los miembros de la comisión naval.
- » 20—Dase de baja al maquinista don Manuel García Ruíz.
- » —Se aprueba por superior decreto en todas sus partes, el reglamento del Cuerpo de Sanidad de la Armada.
- » 24—Se reconoce la antigüedad de 1º de julio de 1884, que como alférez de fragata reclamaba el teniente de fragata don Elías Romero.
- » 27—Decreto por el cual se dispone se haga saber al teniente de navio don Emilio V. Barilari, el reconocimiento del gobierno de S. M. Británica por los servicios prestados a los náufagos y embarcaciones * del buque inglés «Cumbria» en mayo de 1889.
- » —Concédese el pase solicitado por el alférez de navio don Carlos J. Martínez, como teniente 1º de artillería.

Destinos de los buques el 15 de octubre

BUQUES DE PRIMERA CLASE

Almirante Brown.....	Rada exterior.
9 de Julio.....	Inglaterra (en construcción).
Independencia.....	» »
25 de Mayo.....	Rada exterior.

BUQUES DE SEGUNDA CLASE

Patagonia.....	Rada exterior.
Plata.....	Río Lujan.
Andes.....	» »
La Argentina.....	Rada exterior.
Maipú.....	» »

BUQUES DE TERCERA CLASE

Uruguay.....	Zarate.
Paraná.....	»
Pilcomayo.....	»
Bermejo.....	»
Constitución.....	»
República	Resistencia.
Villarino.....	Dársena Sur.

DIVISIÓN DE TORPEDOS

Rosales.....	La Plata.
Espora.....	» »
Comodoro Murature.....	En Inglaterra (en construcción).
Comodoro Py.....	» » »

LANCHAS DE PRIMERA CLASE

Pinedo.....	Tigre (Estación Torpedos).
Alerta.....	» » »
Centella.....	» » »
Py.....	» » »
Ferrer.....	» » »
Jorge.....	» » »
King.....	» » »
Torne.....	» » »
Bathurs.....	» » »
Buchardo.....	» » »

LANCHAS DE SEGUNDA CLASE

1, 2.....	En La Plata.
3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10.....	En el Tigre.

BUQUES MENORES

Azopardo.....	Riachuelo.
Vigilante.....	»
Resguardo.....	Dársena Sur.
Argentino.....	Riachuelo.
Vapor Ushuaia.....	Tierra del Fuego.
Vapor Comodoro Py.....	Ushuaia.
General Alvear.....	Barranquera.
Teuco.....	»
Mendoza.....	Martín García.

RUQUES A VELA

Barca Diamante.....	Dársena Sur.
» » Ushuaia.....	» »
» » General Paz..	» »
» » Martín García.	La Plata.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN OCTUBRE

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Científica Argentina—Octubre de 1891.—Nuevos objetos en el Museo Nacional.—Nova Hemiptera Faunarum Argentina El Vru-guayensis.—Aves libres en el Jardín Zoológico de Buenos Aires.—Dieterolo-gia Argentina (Svrphide) Determina-ción de la latitud de un lugar y del azimut de una línea sin usar más instrumento que un círculo azimutal.—Miscelánea.

Boletín de Sanidad Militar—Sep-tiembre de 1891.—Heridas de armas de fuego por los nuevos proyectiles. —Hi-giene Militar.—Sistemas de cuarteles.—Clínica quirúrgica.—La alimentación del ejército.—Las heridas causadas por las sustancias explosivas de invención moderna.—Formulario.—Medicina prác-tica.—Varia Militar.—Pensamientos.—A nécdotas.—Bibliografía. —Crónica.

Boletín del Departamento Na-cional de Agricultura — Septiembre 30 de 1891.—Informe sobre máquinas agrícolas. —Consideraciones generales sobre el comercio especial exterior de la República Argentina correspondien-te al año 1890.—La leche, el café y los microbios. — Biblioteca (Niederlein) de monografías agrícolas, forestales e in-dustriales.—El tabaco.—Relación de las plantas distribuidas por el Departamen-to Nacional de Agricultura en el año de 1891.—La langosta.—Tentativa del Brasil contra nuestra reciente industria del tabaco.—Miscelánea.

Anales de la Sociedad Rural Argentina—30 de Septiembre de 1891. —Dirección de los Anales. — Oficina de transacciones ganaderas y agrícolas.—Exterminación de la langosta.—Camino carreteros en la provincia de Buenos Aires.—El vientre de Buenos Aires.—La alianza de los agricultores y criadores. —Nociones históricas sobre la cria del ganado vacuno en Venezuela.—Meteo-rologia. —Observaciones meteorológicas verificadas en « Santa Rosa ».

Boletín del Departamento Na-cional de Agricultura — Octubre 15 de 1891.—El aborto.—Informe sobre má-quinas agrícolas.—Los alimentos coci-dos.—Ley, decretos e instrucciones para la destrucción de la langosta. - El ramio, conferencia dada en el salón de confe-rencias de la Sociedad Rural Argentina. —La cuestión agraria.—Miscelánea.

Revista Argentina de Historia Natural—Octubre 1° de 1891.—Nuevos restos de mamíferos fósiles.—Especies nuevas, adiciones y correcciones.—Ob-servaciones críticas sobre los mamíferos eocenos de la Patagonia Austral.—Uni-versidad de Córdoba y Academia Nacio-nal de Ciencias.

Boletín Mensual del Ministerio de Relaciones Exteriores—Informes consulares. - Correspondencia diplomá-tica y actos oficiales.

Revista Científico Militar—Julio y Agosto de 1891.—Relación histórica de la primera, campaña del general Are-nales a la Sierra del Perú en 1820.—La telefonía sin hilo conductor Cartas

sobre la infantería. Notas de mi cartera. Deber militar. El general Lorenzo Vinter. Itinerario del primer cuerpo del ejército de Buenos Aires a las órdenes del General D. Wenceslao Paunero. La herida de Mitre, Carta abiertas. Sultos.

Revista de Matemáticas Elementales—Octubre 15 de 1891.

Revista de Matemáticas Elementales—Octubre 15 de 1891.

Revue Illustrée du Rio de la Plata Agosto de 1891. N.º 20. Bernardino Rivadavia. Revista política. Dr. Miguel Moret. Dr. Daniel Donovan. Crónica.

BRASIL

Il Brasile—Agosto y Octubre de 1891.

Revista Marítima Brasileira—Junio de 1891. 11 de Junio de 1865; Riachuelo. Torpedo terrestre. Polémica futura en las construcciones de los buques de guerra. Almirantazgo Inglés. Legislación Naval. Sondajes practicados en la Costa del Brasil. Revista de las listas. Bibliografía.

ESPAÑA

Estudios Militares—Septiembre 5 de 1891. La industria Militar española. Apuntes militares sobre Marruecos.

La instrucción razonada en la infantería. Revista interior. Revista extranjera. Bibliografía.

Estudios Militares—Septiembre 20 de 1891. Apuntes militares sobre Marruecos. La organización militar de España. La instrucción razonada en la infantería. Revista extranjera. Bibliografía. Revista de la prensa.

Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina Septiembre 15 de 1891. Crónica. Reglamento de recompensa en tiempo de guerra.

Revista general de Marina—Septiembre 1891. Cruceros de la Corbeta «Nautilus» de Septiembre de 1890 a Julio de 1891. Huracanes irregulares.

Una visita al arsenal de Cramp and son de Filadelfia y la nueva marina norteamericana. Arreglo de Cronómetros. Cañonero torpedero (Nueva España). Las maniobras navales francesas. La marina en Inglaterra. Necrología. Noticias varias. Bibliografía. Apéndice.

Boletín de Administración Militar—Septiembre de 1891. Sistemas de Administración general militar en Francia, Alemania e Inglaterra. Material de campamento en la Exposición Uni-

versal de 1889. Vista ante el consejo de guerra por supuesto delito de desacato al Excmo. Sr. Capitán General del distrito. Fusiles de repetición actuales. Movimiento del personal en el mes de Agosto.

Revista de la Asociación de Navegantes—Agosto de 1891. Sección Doctrinal. Nuestra marina mercante en 1890. Sultos y noticias. Los vinos artiñciales. Nueva Compañía de Navegación. Tarifas y legislación aduaneras. Nuevo sistema para evitar los abordajes en la mar. Sección Bibliográfica.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record—Nos. 35, 36, 37, 38 y 39 «de, 27 de Agosto, 3, 10, 17 y 24 septiembre de 1891.

FRANCIA

Revue du Cercle Militaire—Nos. 38, 39, 40 y 41 de 20 y 27 de septiembre y 4 y 11 de Octubre de 1891.

Journal de la Marine Le Yacht—Nos. 706 y 708 de 19 septiembre y 3 octubre de 1891.

Electricité—Nos. 37 y 39 de 12 y 10 de septiembre de 1891.

Revue Maritime et Coloniale—septiembre de 1891. Descripción del punto. Las antiguas tropas de la Marina (1622-1792). Barquilla eléctrica. El ejército de Suiza y las maniobras federales de 1890. Estudios históricos sobre la marina de guerra de Francia.

(Continuación). Noticia Necrológica sobre Félix Julien. Crónica.

La Marino Française—Nos 153, 154 y 155 del 6, 13 y 20 de septiembre de 1891.

L'Echo des Mines et de la Métallurgie—Nos 36, 37, 38 y 39 del 6, 13, 20 y 27 de Septiembre de 1891.

INGLATERRA

Engineering—1339, 1341 y 1342 de 28 de Agosto 11 y 18 Septiembre de 1891.

Service United Gazette—Nos. 3060, 3062 y 3063, de 29 de Agosto, 12 y 19 Septiembre de 1891.

MÉXICO

Boletín Mensual del Observatorio Meteorológico—MAGNÉTICO CENTRAL DE MEXICO. Enero de 1890.

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval—
Septiembre de 1891, Reflexiones sobre

la determinación de la latitud. A Nord-
deutscher Lloyd, de Bremen. Pescas
portuguesas. Los árabes y las razas
de África. Examen y clasificación de
Los cronómetros. Crónica.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en agosto

De Buenos Aires — «El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar», «Bolle-
ttino Mensile della Camera Italiana», «La Unión Industrial Argentina».

De Costa Rica—«La Gaceta».

De España—«La Correspondencia Militar».

De Portugal—«O Exercito Portuguez».

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1890 - 1891

EXTRACTO DE LAS SESIONES CELEBRADAS EN OCTUBRE DE 1891

17ª sesión ordinaria del 2 de octubre de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Vicepresidente 1º, Martín
Secretario, Silveyra
Tesorero, Barcena
Protesorero, Bista

VOCALES

O'Connor (E.)
Saenz, Valiente
Albarracín (S. J.)
Jasidaski
Stegmann
Aguirre (J. A.)
Infanzón

SOCÍOS ACTIVOS

Demartini
Mohorade

A las 8^{hs} 30^{ms} p. m., declaróse abierta la sesión con la siguiente

ORDEN DEL DÍA :

I— Acta de la sesión anterior.

II— Asuntos entrados.

III—Presentación de candidatos para socios activos.

Apruébase el acta de la sesión anterior.

Apruébase también el balance de Tesorería correspondiente a septiembre último.

La señora doña Ana P. de Galeano, remite una tarjeta a la que acompaña una espada que perteneció a su finado esposo el teniente de fragata don Rodolfo Galeano, con el laudable objeto de que, rifándose por este Centro, se destine su producto a beneficio del Asilo Naval, recientemente fundado.

El Sr. J. A. Martin, propone que se le conteste aceptando tan benéfica idea en la forma que indica. Después de un ligero debate entre los señores O'Connor, Infanzón y Barcena, y estando apoyada esta moción por el Sr. Albarracin, pónese a votación y resulta afirmativa.

Leída una nota del Sr. socio D. Manuel Barraza, en la que concreta las explicaciones que por este Centro se le pidieron al formular su renuncia de miembro de esta Asociación, se resuelve eliminarlo de la lista de socios, según su deseo.

A fin de completar la colección del Boletín de este Centro que existe en la Biblioteca del Estado Mayor General de Marina, el señor jefe de la división administrativa de aquella repartición, Sr. Rodríguez Cabello, solicita una entrega de 1887 y los índices de varios tomos.

Como un caso excepcional, se accede al pedido del Sr. Rodríguez Cabello, puesto que existe una disposición general de la C. D. para que sea abonado cualquier ejemplar que se pida de dicha publicación.

Por efecto de una moción del Sr. Bista, promuévese un debate acerca de si las resoluciones de los asuntos que hayan de tratarse, han de obedecer a las prescripciones del nuevo Reglamento orgánico, ó han de responder a las del que le precede.

Con las explicaciones dadas por el señor Albarracin se cierra el debate, dejando por sentado que el nuevo reglamento no empezará a regir hasta que sea publicado.

Son aceptados para socios activos del Centro Naval, los señores siguientes, presentados en la sesión anterior:

Militares: Teniente de fragata, D. Aníbal Carmona; Capitán de Navio, D. Antonio E. Perez; Comisario Contador, D. Juan L. Massaro; Teniente de fragata, D. Leopoldo Taboada. *Civiles:* D. Angel Gardella. Lorenzo Maldonado, Manuel Boneo, Pedro Souberan, Miguel Meroño, Jorge Chapínan, Tomás Santa Coloma y Adolfo Obregón.

A pesar de las excelentes cualidades que reúne el distinguido Capitán de Ingenieros, Sr. Dellepiani, presentado para candidato a socio activo de este Centro en la sesión anterior, no pudo ser admitido como miembro de la Asociación, por limitarse en el Reglamento el ingreso a los jefes y oficiales de la Armada, y a un cierto número de ciudadanos.

En su virtud, se acuerda manifestarlo así a los señores socios que lo han presentado, significándoles a la vez que esta resolución no es obstáculo para que el señor

Dellepiani tenga siempre a su disposición los salones del Centro Naval.

Son presentados para candidatos a socios militares y civiles activos, los señores siguientes:

Militares: Práctico, D. Celedonio Montiel; comisarios, D. Alejandro Olmedo y D. Domingo M. Mazza.

Civiles: D. Luis García, Leopoldo Rodríguez, Roberto Rottger, José Resta y Anacleto Resta.

Acéptase el ofrecimiento del Sr. Secretario Silveyra, relativo a hacer un diploma especial para el Sr. General Victorica, Presidente honorario vitalicio del Centro.

Levantóse la sesión a las 10 p. m.

18ª sesión ordinaria del 9 de octubre de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Vicepresidente 1º, Martín
Secretario, Silveyra
Protesorero, Bista

VOCALÉS

Aguirre (J.)
Albarracín (S. J.)
Montes
O'Connor
Saenz Valiente
Jasclaski

SOCIOS

Demartini
Noguera (César)

Declaróse abierta la sesión a las 8h^s p. m.

Orden del día:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Presentación y aceptación de candidatos para socios activos.

III—Asuntos entrados.

Queda aprobada el acta de la sesión anterior.

Se dan por presentados para socios activos a los señores siguientes:

Militares: Comisario de la armada D. Pedros Eglis; cirujano de escuadra, Luis Velarde; guardias marinas, Manuel Carmodi y Federico Furgenson.

Civiles: Hilarión Albarracín, Rafael Pereira Ximenez, Sebastián C. Pérez, José C. Altamirano, Albano Honores, Julio Honores, Agustín Mascias y José N. Fernández.

Son aceptados como socios activos los señores siguientes:

Militares: Práctico de la Armada, Celedonio Montiel; Comisarios, Domingo M. Mazza y Alejandro E. Olmedo.

Civiles: D. Lucas García, Leopoldo Rodríguez, Anacleto Resta y José Resta.

Aplázanse las presentaciones para otra sesión, de los siguientes candidatos a socios:

Practicante del Hospital Militar, D. Roberto P. Rottger; Teniente de Fragata, D. Gabino Martínez y Comisario Contador D. N. Boschetti.

Resuélvese pasar una nota de agradecimiento al Sr. de Laterrisse, agente de la casa Schneider y C^a, por 32 fotografías que con destino al Centro remite, las cuales

representan diferentes construcciones que atañen a artillería.

Leída la renuncia que de miembro activo de esta Asociación presenta el oficial de la Prefectura Marítima don José M. Ramella, y después de un ligero cambio de ideas se resuelve no aceptarla, en atención a que los términos que en ella emplea, no son propios para formularla.

El Sr. Presidente, cediendo su puesto al señor Vicepresidente 1º, se retira de la sala de sesiones.

Léese en seguida una extensa nota del Sr. Tesorero Barcena, en la cual hace renuncia de su cargo.

Después de un largo debate en el que toman parte los señores Montes, Bista y Albarracin, el Sr. Vicepresidente resuelve nombrar una comisión compuesta de los señores Montes, Saenz Valiente y Bista, para que, estudiando el contenido de dicha nota, aconseje a la Comisión Directiva la resolución que deba adoptar.

A moción del Sr. Albarracin se acuerda que se convoque a sesión extraordinaria para el miércoles 14 del actual.

El Sr. Bista, al presentar una lista de socios morosos, pide se proceda a lo que haya lugar, en atención a la importancia que ofrecen las cantidades que se adeudan a tesorería.—Resuélvese, en consecuencia, aplicar el reglamento vigente a los señores siguientes: Jorge H. Barnes, Damián Z. Cabrera. Francisco Hue, Numa P. Quiroga, Carlos Soldani y Juan B. Serby; y pasar una nota a otros señores socios, para que en un plazo breve verifiquen el pago.

Levantóse la sesión a las 10 h^s p. m.

19ª sesión ordinaria del 16 de octubre de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Vicepresidente 1º, Martín
Tesorero, Barcena
Protesorero, Bista

Siendo las 9h^s 40m^s p. m. se declaró abierta la sesión, actuando como secretario el señor vocal Saenz Valiente.

VOCAL

Bustos
Saenz Valiente
Janidaski

ORDEN DEL DÍA :

I—Acta de la sesión anterior.
II—Renuncia del puesto de vocal y de socio militar activo, que presenta

el Sr. infanzón.

III—Nota del Sr. Comodoro Lasserre, a la que acompaña un cuadro de su propiedad, con destino al Centro Naval.

IV—Candidatos para socios activos.

Leída el acta de la sesión anterior, el Sr. Bista pide que se haga constar, que el socio Sr. Hue, había dado encargo para pagar una gran parte de las cuotas sociales que adeudada, y hace moción para que quede sin efecto la aplicación del Reglamento, en cuanto a él se refiera. Consideradas estas razones, apruébase la moción. Hecha esta salvedad, apruébase en todas sus partes el acta de la sesión anterior.

Dase cuenta de una nota del farmacéutico Sr. Ovidio Infanzón, en la cual hace renuncia no sólo del cargo de vocal que desempeñaba, sino también de socio militar activo de este Centro.

El Sr. Bista hace moción para que no se le acepte, y propone algunos medios que guardan relación con un propósito que se le atribuye. Puesta a votación la moción del Sr. Bista, resulta afirmativa.

Se da lectura de una extensa nota que dirige el Sr. Comodoro Lasserre, a la que acompaña un cuadro al óleo representando la cañonera «Paraná» en su estación en la isla de los Estados, en la campaña de 1884, cuadro que, defiriendo al pedido que le hizo este Centro, remite con destino al mismo.

En su virtud, se resuelve pasar una nota al señor Lasserre, agradeciéndole en lo que vale este señalado obsequio, y disponiendo a la vez que su indicada: nota, sea publicada en el BOLETÍN de esta Asociación.

Prevía la votación de práctica, fueron aceptados para socios militares activos del Centro Naval, los señores que, presentados en la sesión anterior como candidatos, se expresan a continuación:

Cirujano de escuadra, don Luis Velarde; guardia marina, don Daniel Carmodi; guardia marina, don Federico Fingen son; comisario de la armada, don Pedro Eglis.

Con iguales formalidades, fueron asimismo aceptados para, socios civiles activos, los señores siguientes: don Albano Honores, Julio Honores, Agustín Mascías, José N. Fernández, Rafael Pereira Ximénez, Sebastián E. Pérez, José G. Altamirano, Hilarión Albarracin y Roberto P. Rottger,

Suspéndese la votación para la admisión de un candidato a socio.

Danse como presentados para socios activos, a los Sres. Carlos Cordero, Angel Elias, Pablo Tejera García. Cecilio Cutiellos y Juan Guasdenovich.

Se levanta la sesión a las 10 h. 45 m. p. m.

2ª sesión extraordinaria del 21 de octubre de 1891

PRESENTES

Vicepresidente 1º, Martin
Secretario, Silveyra
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista
 Aguerriberry
 Jasidaski
 Albarracin S. J.
 Aguirre J.
 O'Connor

A las 8.30 p.m. el Sr. Vicepresidente
 1º declara abierta la sesión.

ORDEN DEL DÍA :

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Informe de la comisión nombrada para estudiar la renuncia del señor Tesorero.

III—Asuntos varios.

Prevía una ligera modificación, apruébase el acta.

Leído el informe emitido por la comisión nombrada para estudiar la nota en que funda su renuncia el Sr. Barcena, el Sr. Bista hace moción para que sea aprobado aquel dictamen y que se le devuelva la renuncia al señor tesorero, adjuntándole copia del informe. Apoyada y puesta a votación, resulta afirmativa.

Como contestación a una nota que dirige el extesorero de este centro. Sr. Rodríguez Lima, refiriéndose al extracto del acta de la sesión de 24 de julio publicado en el BOLETÍN del mismo, y al debate que en aquella fecha se produjo a propósito del desempeño de su citado cargo, se resuelve participarle que, habiéndose dado por terminado este asunto en la indicada sesión, no ha lugar a tratar del incidente de que se ocupa.

El Sr. J. Maestú, maquinista de la Armada, quéjase en una nota de que se le exigen algunas cuotas atrasadas que cree haber satisfecho al Sr. Comisario Caro, y cuyos recibos no conserva.

Después de un debate sostenido entre los señores S. J. Albarracin, Montes, Bista y Aguirre, se aprueba la moción de este último para que quede subsistente la deuda por la que el Sr. Maestú aparece en descubierto.

Léese una nota del electricista Sr. D. Juan Von Kaynach, en la que, declarándose autor del proyecto de un submarino, desea que se nombre una comisión del seno del Centro, a fin de que, estudiándolo, pronuncie el fallo que corresponda.

Después de un ligero cambio de ideas entre varios señores vocales, el Sr. O'Connor hace moción para que se le conteste, que el Centro Naval patrocinará con gusto esta idea; y de conformidad con lo que solicita, se nombrará una comisión de oficiales para que emita el dictamen correspondiente.—Apoyada, vótase y resulta afirmativa por unanimidad.

El Sr. Vicepresidente 1.º declara; que ocupando interinamente la presidencia, delega en el presidente el nombramiento de la indicada comisión.

Levantóse la sesión a las 10 p. m.

20º sesión ordinaria del 23 de octubre de 1891

PRESENTES

*Presidente, Aguerriberry
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista*

Abrióse la sesión a las 9h^s 30m^s p. m.. actuando como secretario, el prosecretario Sr. Quintana.

VOCALES

Aguirre Juan
O'Connor (E.)
Jasidaski
Moneta

ORDEN DEL DÍA:

I. Acta de la sesión anterior.
II. Renuncia de un vocal de la Comisión Directiva.

SOCIOS

Demartini
Alvarez (José D.)
Mohorade
Nogueras

III. Candidatos para socios activos.
IV. Asuntos varios.
Con ligeras modificaciones, fue aprobada el acta de la sesión anterior.
Se da lectura de una nota del Sr.

S. J. Albarracin, en la cual hace renuncia del puesto de vocal de la Comisión Directiva, por tener que vivir fuera de la capital, y no poder asistir con la regularidad necesaria a las sesiones.

Después de un debate en que toman parte los señores Demartini, Bista y Moneta, acéptasele al señor Albarracin la renuncia que presenta de vocal.

El Sr. Barcena, en nota que dirige al acusar recibo de la que se le pasó, comunicándole el informe de la comisión nombrada para estudiar su nota anterior, insiste en la renuncia de su cargo de Tesorero. Puesta en discusión, y después de un largo debate en el que toman parte los señores Demartini, Aguirre, O'Connor, Moneta y Bista, se resuelve, a moción de éste último, pasar una nota al Sr. Barcena en que se le manifieste el gusto con que la Comisión Directiva vería que continuara en su puesto.

Léese una circular del «Yacht Club de Buenos Aires», participando adjudicará un premio a las embarcaciones a vela de la Armada, que tomen parte en las regatas del 15 de noviembre próximo.

El «Tiro Nacional, Club Buenos Aires», en nota que dirige, invita a asistir a una conferencia que debía celebrarse el 17, y que quedó diferida para otro día.

Son aceptados para socios militares activos del Centro

Naval, los señores siguientes, presentados en la sesión anterior: Guardias marinas de la Armada, D. Carlos Cordero, D. Pablo Tejera García y D. Angel Elias; y para socios civiles activos, los ciudadanos D. Cecilio Cutiellos y D. Juan Guasdenovich. Fueron presentados como candidatos a socios, los señores maquinista de la armada, D. Enrique Núñez, comisario de la armada, D. Emilio Cavenago; alférez de navio, D. Luis E. Almada; ciudadanos Sres. Dr. Ramón, A. Arriola, D. Jorge F. Echevarría, D. Tomás L. Bretón, D. Diego Quintana, D. Nicolás Parravicini y D. Diego S. Hunt.

Acéptase la renuncia que de socio activo de este Centro, presentó el Sr. José M. Ramella.

A moción del Sr. Aguirre, se resuelve pasar una nota a los vocales Sres. Dailey, E. Romero y Freeland, indicándoles que si continúan faltando sin causa justificada a las sesiones, se procederá con arreglo a lo que dispone el art. 40 del reglamento vigente.

A los Sres. Gustavo Rodríguez Lima, Cirilo Gramajo y Antonio Murature, se les aplica el art. 19 ítem b del reglamento vigente, como socios morosos en el pago de sus cuotas.

El Sr. Presidente manifiesta, qué a los ofrecimientos hechos al Sr. Savariz como pariente del finado Sr. Infanzón, contestó dicho señor que los agradecía debidamente; pero que por ahora de nada necesitaba para la inhumación etc. de aquel malogrado compañero.

Levantóse la sesión a las 10 h.^s 45 m.^s p. m.

21º sesión ordinaria del 30 de octubre de 1891

PRESENTES

Presidente. Aguerriberry
Vicepresidente 1º. Martín
Secretario. Silveyra
Tesorero. Barceña
Protesorero. Bista

VOCALES

O'Connor
Del Viso
Jasidaski
Bustos
Monota

Declaró se abierta la sesión a las 8 hs 30 m.^s p. m.

ORDEN DEL DÍA:

I—Acta de la sesión anterior.

II—Asuntos entrados.

III—Candidatos para socios activos.

Aprobóse el acta de la sesión anterior.

Resuélvese no aceptar el importe de los sellos y tarjetas, cuyo recibo y cuenta envía en una carta la Sra. presidenta del Asilo Naval.

Se acuerda tener en cuenta las razones expuestas por el Sr. Domingo M. Quintana en carta que dirige, en la que explica su morosidad en el pago de cuotas.

Se resuelve dejar correr la tramitación del asunto en la cuestión que entabla la compañía de gas «Primitiva», sobre pago de una suma atrasada que supone se le debe.

A moción del Sr. Bista, se acuerda la impresión al dorso de los recibos de cuotas, de un artículo del Reglamento que trata de los socios morosos.

Han sido aceptados para socios activos los señores siguientes, presentados como candidatos en la sesión anterior.—*Militares* : Maquinista de la Armada, D. Enrique Núñez; Comisario de la Armada, D. Emilio Cavenago; Alférez de Navio, D. Luis E. Almada. *Civiles*: Dr. D. Ramón

A. Arriola. Jorge Echevarría. Tomás Le Bretón, Dr. Diego Quintana, Nicolás Parravicini y Diego S. Hunt,

A moción del Sr. Del Viso, se resuelve que en lo sucesivo, uno de los firmantes de las presentaciones de candidatos a socios, concurra a la sesión en que se ha de tratar del presentado, a fin de que la Comisión Directiva pueda obtener de él los datos que necesite para aceptar ó no al candidato, y que en caso de que ninguno de los dos firmantes pudiese concurrir, envíe por escrito dichos datos. Se convino en exceptuar de la disposición de que se trata, a los presentados en esta sesión.

Son presentados para candidatos a socios civiles del Centro, los señores D. Nicasio Valdez y D. Pablo Dugrós.

A la moción del señor Demartini para que los fondos del Centro sean colocados en el nuevo Banco de la Nación, el Sr. Tesorero Bárcena contesta que no es todavía la ocasión de llevar los fondos a dicho Banco.

De conformidad con la moción del Sr. O'Connor, que fue apoyada por el Sr. Bista, se resuelve que sea colocada una corona en la tumba donde yacen los restos del Capitán de Fragata D. Francisco Villarino; y se designa al socio Sr. Moneta para que en dicho acto haga uso de la palabra en nombre del Centro Naval.

Déjase aplazada para otra sesión la moción del Sr. Secretario Silveyra, que abundando en consideraciones fue confirmada por el Sr. Demartini, para que, en atención al excesivo trabajo que el Intendente tiene, se le proporcione el auxilio de un escribiente.

Levántase la sesión a las 10 p. m.

AVISO A LOS NAVEGANTES

COSTAS DEL ATLÁNTICO S. - REPUBLICA ARGENTINA

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Por superior disposición del Ministerio de Marina (18 de julio de 1891), desde el 15 de agosto próximo será librado al servicio de la navegación un nuevo Faro establecido en «PUNTA MOGOTES» cuya situación es la siguiente:

Latitud: 38° 05' 40" S.
Longitud: 00° 23' 15" E. del observatorio de La Plata.
50° 51' 30" O. de París.
57° 31' 17" O. de Greenwich.

La torres de acero, pintada color plomo imitando piedra.
Se encuentra a 250 metros de la orilla del mar sobre un montículo de tosca y piedra.

La base del armazón metálico está a 23 metros 20 sobre el nivel del mar.

El alto de la torres de 35 metros, y el plan focal se encuentra a 55 metros sobre el nivel de las altas mareas.

El faro es de primer orden, de luz blanca, giratoria, condestellos de minuto en minuto, de 32 segundos de duración seguidos de eclipses parciales de 28 segundos de duración.

La luz es visible a 22 millas y el sector iluminado es de 225° que abarca todo el horizonte del mar.

El aparato de iluminación es del sistema Fresnel, lenticular, con ocho lentes.

El aparato rotatorio es del sistema Barbier.

Las lámparas son de nivel constante, sistema Denechaux, con cinco mecheros concéntricos, sistema Bourtel.

Ministerio de Marina, Buenos Aires, julio de 1891.

OCTAVIO CÓRDOBA
Oficial Mayor.

MANIOBRAS NAVALES

EFFECTUADAS POR LAS ARMADAS FRANCESA, INGLESA Y AUSTRIACA EN
EL CORRIENTE AÑO

Creemos de oportunidad, publicar a continuación las grandes maniobras efectuadas por las armadas francesa, inglesa y austriaca, no sólo por las interesantes observaciones que en ellas se han hecho, sino también por el natural interés que siempre despiertan estos simulacros de la guerra del porvenir.

Debemos los datos principales a la «Rivista Marittima», la que, en su género, creemos sea una de las más importantes que se publican en el viejo mundo.

FRANCIA—Las grandes maniobras navales de este año, han tenido una especial importancia, sea como primera prueba de movilización en grande escala, sea por el gran número de buques que han tomado parte ó sea también por los problemas que se trataban de resolver en ellas.

El programa era:

1º. Declarada la guerra, saber cuánto tiempo se emplearía para movilizar las naves de 1ª, 2ª, y 3ª reserva, guarnecer y proteger la costa y poner las naves de primera clase en estado de combatir.

2º. Ejercitar por un período de diez días, el personal de reserva, y, aprovechando la reunión de esta numerosa flota, hacer ejercicios de evoluciones con una nueva táctica, de partidas imprevistas, de defensa de una flota fondeada y otras semejantes.

3º. Dividida la flota en dos escuadras A y B, desarrollar el siguiente tema: Una escuadra A, procedente de Gibraltar, trata de pasar entre las Baleares y España con objeto de operar sobre las costas de Francia y Córcega. Una escuadra B de defensa, advertida que la A, ha dobla-

do el Cabo Gata, y sale a su encuentro para impedirle el pasaje entre Mallorca y Barcelona.

La escuadra A tiene la ventaja de la velocidad, la B la del número y potencia militar.

Las naves no podrán desarrollar más de 8.5 décimos de sus revoluciones hechas en las pruebas, a combustión natural; las naves ligeras no podrán desarrollar más de los 9 décimos de su potencia a combustión forzada; las torpederas tienen la facultad de andar a toda fuerza. La potencia militar de cada una de las naves, excepción hecha de las torpederas, está determinada por un coeficiente numérico.

Si las naves de la escuadra A. consiguieran encontrar la costa de la Francia y permanecer delante de los puntos que ellas deben atacar, seis horas como mínimo, de las cuales tres serían de día, y si estas naves fueran superiores en poder a las fuerzas de mar y tierra que se les opusieren, los puntos por aquéllas atacados se considerarán como batidos.

A tal objeto se dará también un coeficiente numérico a las fuerzas de tierra de los puertos siguientes: Toulon, Villafranca, Niza, Ajaccio, Port Veudres, Cette, Autibes, Bastía.

Los otros puertos se suponen no defendidos.

La hostilidad cesará, lo más tarde, el 11 de julio a las 8 a. m.: a partir de este momento, todas las naves, aun aquellas de la defensa de los sectores, se reunirán en la isla de Hyères.

Las instrucciones dadas fueron las siguientes:

Las naves podrán con permiso ó por orden superior, tener apagadas sus luces de navegación, quedando siempre prontas a encenderlas instantáneamente.

Cuando dos naves ó dos fuerzas enemigas se aproximen a una distancia igual ó inferior a 2.000 metros, se supondrá siempre que el combate se ha empeñado; las puertas de los compartimientos estancos se cerrarán; de noche las luces de navegación habrán de encenderse, y las de posición se izarán; esto para todas las naves, con excepción de las torpederas.

El combate se supondrá terminado:

1º. Inmediatamente del paso de uno de los buques ó escuadra, navegando de vuelta encontrada.

2º. Si dos adversarios han estado próximos a menos de 2.000 metros durante veinte minutos como mínimo.

Se considerará que han tomado parte en un combate las naves que:

1º. Se han mantenido a menos de 2.000 metros de distancia del enemigo durante veinte minutos, ó van de vuelta encontrada de un enemigo a una distancia menor de 1.000 metros.

2º. Las naves formando parte de un grupo táctico con un intervalo y distancia inferior a los 1.000 metros, cuando una de las del grupo se haya encontrado en las condiciones del párrafo primero.

Cuando tenga lugar un combate, los coeficientes de potencia militar de todas las naves que han entrado en acción, serán sumados de las dos partes, deducción hecha de la mitad del coeficiente para naves atacadas de noche por torpederas.

El resultado del combate se decidirá con las siguientes reglas:

En caso de igualdad entre la suma de los coeficientes, el combate se juzgará indeciso; las dos fuerzas tienen, pues, la obligación de alejarse entre sí 50 millas durante el día y 30 por la noche, recorriendo cada una la mitad de la distancia; después de esto recobran su libertad de acción.

En el caso de no igualdad, si la suma de los coeficientes está en la relación de 3:2 la parte más débil se considera como destruida y deberá tomar fondeadero en Hyères.

Si la relación de la suma de los coeficientes es inferior a 3:2 entonces la parte más débil pierde una de sus más fuertes unidades de combate, la cual deberá ir a fondear a Hyères. Las otras naves se separarán como en el caso de igualdad.

Las torpederas simularán ataque, teniendo cuidado—en caso de producirse combates en línea de fila y de vuelta encontrada—de no alejarse más de 200 metros de la línea de fila de sus escuadras.

A los buques de combate, no comprendiendo los avisos torpederos, se les podrá lanzar torpedos de los cruceros-torpederos, de los avisos-torpederos y de las torpederas; para esto es necesario que dos de estos pequeños buques se encuentren en posición de lanzar el torpedo a menos distancia de 500 metros con respecto a una misma nave, en el espacio de media hora al día y dos horas por la noche, sin quedar más de 90 segundos bajo el fuego de los cañones de tiro rápido del buque atacado.

Una nave que haya recibido cuatro torpedos, desde la apertura de las hostilidades, se considerará fuera de combate.

Las naves que se hallen en esta última condición, recalarán en la isla de Hyères.

Después de cualquier encuentro, el Comandante en jefe de la Escuadra ó el más antiguo de los Capitanes de Navío embarcado como Juez de Campo, señalará el resultado del encuentro, aplicando las reglas precedentes.

EJECUCIÓN DEL PLAN

El día 22 de junio el Ministerio de Marina, telegrafiaba a los departamentos de Cherbourg, Brest y Toulon, ordenando la movilización de la flota de reserva y la llamada del personal correspondiente.

La misma noche estaban en viaje 2120 hombres de la reserva, de los cuales una parte de los pertenecientes a Toulon, eran inmediatamente embarcados para completar las dotaciones de los buques de la 3ª. División de la Escuadra de operaciones, la que a su vez y mientras tal operación se efectuaba, completaba su provisión de carbón, víveres, agua y municiones de guerra. El 22 a la noche el Almirante Dupérre, comandante de la escuadra, telegrafió que estaba pronto para la acción, recibiendo orden de salir al encuentro de un enemigo que se suponía avanzando hacia al S. E. Las órdenes eran: explorar, y en caso de no encontrar al enemigo, replegarse para proteger la costa.

El 23 por la madrugada el crucero de batería «Tage», salía a vanguardia de la escuadra para explorar. El «Cécille», otro crucero, con tres torpederas de alta mar y dos pequeñas, se destacaba a vigilar la costa entre Cette y Marsella hasta la llegada de la escuadra de reserva.

La escuadra, con 10 1/2 millas de velocidad, seguía al explorador «Tage»; no habiendo encontrado al enemigo, el 24 por la mañana volvía a la costa, yendo la 3ª. División a proteger Marsella y la 1ª. y 2ª. fondeaban en Eudourne.

A las 7 p. m. del 24, la escuadra de reserva dejaba a Toulon para unirse a la escuadra de operaciones.

Entre tanto, en los arsenales continuaba la movilización de las reservas de la 2ª. y 3ª. categoría.

Además, las naves «Capitaine Mehl», «Deroulède», «Challier», «Dondart-de-Lagrée» y las contratorpederas 68 y 151, que habían acompañado a la escuadra la mañana del 23, estaban completamente listas para el día 24.

En Toulon estaban: «Trident», «Terrible», «Indomptable», «Forbin», «Faucon» y «Desaix».

En Cherbourg : «Turenne», «Véugeur», «Tonnerre», «Tonnant», «Cocyte», «Dougay-Trouin», «Fabert», «Epervier» y 14 torpederas.

En Brest : «Tempête», «Fulminant», «Nielly», «Forfait», «Éclaireur».

La noche del 25 estaban prontas las naves antes nombradas; pero los cruceros «La Pèrouse» y «Du Petit Thouars», no se incorporaron a la escuadra hasta el 27.

Los buques se repartieron así:

Para la defensa de la costa:

De Saint-Tropez a la Ciotad, cañonera acorazada «Mitraille» y 10 torpederas.

De la Ciotad a Port-Vendres, cañonera acorazada «Fussé» y 4 torpederas.

Escuadra de operaciones:

Acorazados: «Formidable», «Amiral», «Baudin», «Dévastation», «Courbet», «Redoutable», «Hoche», «Vauban», «Bayard», «Duguesclin», «Caïman».

Cruceros: «Tage», «Cécille», «Sfax», «La Pèrouse», «Du Petit-Thouars», «Davout», «Teroude», «Lalaude».

Torpederas de alta mar: «Oouragan», «Audacieux», núm. 126, 127, y 161, «Agile», «Coureur», «Balny», «Capitaine Mohl», «Challier», «Doudart de Lagrée», «Deroutede», «Cuny» y 10 torpederas.

Escuadra de reserva:

Acorazados: «Trident», «Terrible», «Indomptable».

Cruceros: «Forbin», «Desaix».

Aviso torpedero: «Faucon».

En todo 13 acorazados, 10 cruceros, 14 torpederas de alta mar y 10 torpederas.

Para la defensa de la costa: 3 cañoneras acorazadas y 18 torpederas.

Además, se movilizaron en Cherbourg:

El acorazado «Turenne».

Los guardacostas acorazados: «Tonnerre», «Tonnant», «Vengeur».

Los cruceros: «Dougay-Tronin», «Fabert».

El aviso torpedero: «Epervier».

Las cañoneras acorazadas: «Cocyte», «Grenade» y 4 torpederas.

En Brest se movilizaron:

Los guardacostas acorazados: «Fulminant», «Tempête».

Los cruceros: «Wiellv». «Forfait», «Éclaireur» y 12 torpederas.

En todo: 1 acorazado, 5 guardacostas, 5 cruceros, 1 aviso torpedero y 16 torpederas.

Las fuerzas movilizadas en Brest y en Cherbourg, no han tomado parte, después de la movilización, en las maniobras propiamente dichas; pero se ocuparon en ejercitar a la gente de reserva y en reconocer la costa. El día 18 cesaba la movilización para estos departamentos.

Todas las fuerzas armadas en Toulon, excepto las destinadas a la defensa móvil, estaban fondeadas la noche del 25 en la rada de Hyères, y puestas bajo el comando del Vicealmirante Dupérre. Entre tanto fueron destacados a Toulon los cruceros «La Pérousse» y «Du Petit Thouars» que llegaron a Hyères el 27 de junio.

Del 25 de junio al 5 de julio, se hicieron grandes ejercicios de tiro al blanco, de colocación de redes defensivas contra torpedos, de partidas imprevistas, de fondeadura por una parte de la escuadra y por toda; evoluciones al largo con ejercicios de servicio de exploración. Además, y aun de noche, los buques de la defensa móvil recibieron orden de atacar de improviso a la escuadra, la cual debía considerarse como en tiempo de guerra, y en consecuencia haber tomado todas las disposiciones oportunas para la defensa, y estar siempre sobre aviso.

En este ataque, el almirante quiso probar si sería más conveniente la defensa con los proyectores eléctricos ó sin ellos. Las opiniones se dividieron en este punto. Unos decían que con los proyectores se descubrían fácilmente las torpederas, mientras que otros respondían que servían también para hacer ver al enemigo la situación de los propios buques.

El resultado del experimento, aunque no se conocen datos exactos, parece que ha dado la razón a la luz eléctrica, desde que con los proyectores en acción, ninguna torpedera pudo colocarse a distancia conveniente para lanzar sus torpedos, mientras que con el sistema de la completa obscuridad, dos torpederas se allegaron lo suficiente para efectuar el lanzamiento.

El día 29, por la primera vez, toda La flota reunida dejó la rada para hacer ejercicios tácticos. Estaba repartida así:

Tres divisiones ligeras compuestas cada una de un crucero de batería y de un crucero torpedero, zarparon media hora antes que la flota, dirigiéndose respectivamente hacia el sur y hacia el oeste.

Zarpó después el grueso de la flota repartida en tres divisiones, y después de una media hora una cuarta di-

visión de reserva de cuatro acorazados; y por último, una cuarta división ligera destinada a mantener comunicación entre la costa y la ilota.

La exploración externa era hecha por los grandes cruceros de batería, en tanto que se destinaban los más pequeños a la descubierta con el resto de la fuerza naval. Se formó así un vasto campo perfectamente vigilado, dentro del cual maniobraba la flota, seguida a tres millas de distancia por la división de reserva que imitaba los movimientos. El resultado ha sido felicísimo.

En 5 de julio tuvo fin el segundo período de las maniobras.

El día 6 se destinó a efectuar pequeñas reparaciones en los buques, pues durante la maniobra se produjeron algunos inconvenientes, entre los cuales los más importantes fueron: la embestida del «Capitaine Mehl» con la torpedera 151, y una ligera avería en la máquina del «Caiman», avería que fue reparada en poco tiempo.

El día 7 la escuadra fue dividida, para desarrollar la tercera parte del programa, en la siguiente forma:

Escuadra *A*—Acorazados: «Moche», «Dévastation», «Formidable», «Amiral Baudin», «Redoutable».

Cruceros: «Cécille», «La Pérouse», «Lalande», «Vautour» y «Condor».

Avisos torpederos: «Dragonne», «Coulénorine» y tres torpederas.

Escuadra *B*.—Acorazados: «Courbet», «Trident», «Indomptable», «Terrible», «Vauban», «Dugesclin», «Bayard».

Cruceros: «Tage», «Sfax», «Du Petit Thouars», «Forbin», «Desaix».

Aviso torpedero: «Dagne».

Torpederas de alta mar: «Agile», «Audacieux» y seis torpederas.

Las cañoneras acorazadas: «Achéron», «Fusée», «Mitraille» y todas las torpederas de la defensa móvil, fueron agregadas a la escuadra *B*.

Como se ha dicho anteriormente, la escuadra *A* estaba dotada de buques más veloces que la escuadra *B*, teniendo ésta en cambio la preponderancia, en lo que se refiere al número y a la potencia militar.

En esta parte del programa, se quería constatar si una escuadra menos veloz que la del adversario, en un espacio circunscrito como era el de las maniobras, podría mediante rápidos cruceros, sorprender al enemigo e impedirle las grandes operaciones de defensa.

El día 7 la escuadra *A*, mandada por el contraalmirante

Dorlodot. abandonaba el fondeadero de Hyères, tomando rumbo S. O.

Veinticuatro horas después, zarpaba la escuadra *B* para escalonarse en crucero entre Formentera y Barcelona, abriéndose en seguida las hostilidades.

El contraalmirante Puech, que mandaba la escuadra *B*, colocó los acorazados al centro de la línea encerrada por los cruceros, los que a su vez vigilaban la costa de los lados.

El tiempo era más bien malo.

La escuadra *A*, que esperaba al sur de las Baleares, pudo, gracias a una hábil maniobra, cortar la línea de crucero que llevaba la escuadra *B*, a las 2 a. m. del 9 de julio, con una velocidad de 13 millas; pero tuvo la desgracia de ser vista por el «Forbin», quien hizo señales al «Tage», y éste a su vez a la nave capitana, por lo que el almirante, colocando sus buques en orden de frente, se puso en caza del enemigo precedido del «Tage», el cual debía mantenerse en contacto con la escuadra *A*.

Entretanto el mal tiempo arreciaba, y el almirante Dorlodot no pudiendo, sin faltar a su misión, disminuir su velocidad, mandó recalar en Las Palmas las torpederas, por no poder éstas seguirlo.

También la escuadra *B* se vió en los mismos apuros respecto de las torpederas, pero éstas no quisieron abandonarla. Por fortuna el temporal duró poco.

La escuadra *A*, a las 5 a. m. del día 10, protegida por los cruceros, bombardeó a Ajaccio, pero a las 6.30 a. m. suspendió su operación por avistarse el enemigo, el cual debido a la gran velocidad del «Tage», había podido conservar el contacto.

La escuadra *A* hizo rumbo hacia el oeste, pero el crucero «La Pérouse», mal servido por el personal de máquina que pertenecía a la reserva, fue cercado por el «Tage» y el «Courbet», que lo apresaron.

A la noche las dos escuadras fondearon en Hyères, cesando las hostilidades.

Aquí se puede decir que cesaron las maniobras, pues lo que siguió no fue más que una revista naval.

El 12 de julio, la flota evolucionó delante del ministro de marina y el 18 hizo un simulacro de asalto a Toulon, cuya plaza se había puesto en completo estado de defensa. Concluida esta operación, los buques desfilando por frente al «Desaix», que arbolaba la insignia del ministro de marina, fondearon en el puerto de Toulon, dando comienzo al inmediato desarme de los buques movilizados.

Se ve de esta sumaria exposición, que la movilización en vasta escala dio excelentes resultados.

En menos de 24 horas una potente flota estaba pronta para repeler al enemigo que hubiese intentado un ataque, y en menos de dos días estaban alistados y en su puesto de combate 58 buques y 53 torpederas.

La prensa francesa hizo grandes elogios de la reserva, ensalzando sobre todo la energía y buena voluntad de ésta; pero, ¿bastarán estos factores en tiempo de guerra ?

La duda principal que ha quedado arraigada después de las maniobras, estriba en la composición del personal de máquina, de quien se tendrá que exigir mucha mayor perfección en tiempo de guerra.

Parece que en el entusiasmo del momento, los más se han fijado demasiado en el número de la unidad movilizada y poco en el valor militar de los elementos.

En cuanto a las evoluciones con escuadras numerosas, han dado un resultado excelente, quedando confirmada la utilidad y aun la necesidad de hacer formar parte de ellas a los cruceros, en razón a que éstos pueden soportar cualquier tiempo, estando además provistos de gran velocidad e independencia de movimientos, para poder establecer la vigilancia en cualquier sentido.

El sistema adoptado en estas maniobras, de circundar las escuadras con divisiones ligeras de cruceros, los cuales formaban casi una cadena que recorría a lo largo hasta llegar a la escuadra que quedaba en el centro, han dado óptimos resultados.

Los ha empleado con éxito la escuadra *B* al efectuar su cruceo entre Formentera y Barcelona y la escuadra *A* cuando bombardeaba a Ajaccio y temía ser sorprendida por el enemigo.

Del desenvolvimiento del tema propuesto en el tercer período de las maniobras, se deduce la posibilidad, para una escuadra poco veloz, pero protegida por poderosos y rápidos cruceros, de mantener el contacto con el enemigo y de llegar a tiempo para impedir cualquier operación de importancia, siempre que el campo de acción sea reducido.

Durante estas maniobras han ocurrido percances difíciles de evitar, tratándose de una gran reunión de buques.

*
* *

INGLATERRA.—Empezaremos por transcribir las disposiciones del Almirantazgo.

SECCION I

1º. Los lores del almirantazgo han decidido aprovecharse de la parcial movilización de ilota hasta que esté completa, para hacer dos distintas series de maniobras.

De éstas, la principal será de carácter táctico y consistirá en una serie de ejercicios que las dos ilotas efectuarán independientemente. La otra consistirá en operaciones sobre el canal de San Jorge con dos escuadras contrapuestas, de las cuales una tendrá una escuadrilla de torpederas..

2º. Los buques asignados a la flota del norte tendrán por apostadero a Domn.

3º. Los buques de la flota del oeste se reunirán en Portland.

4º. Los buques de la escuadra roja se reunirán en Torbay.

5º. Los buques y torpederas de la escuadra azul se reunirán en Falmouth.

6º. La «Belleisle» quedará en Ringstown, donde completado el equipaje, podrá hacer aquellos ejercicios que creyera más oportunos, hasta que los buques de la escuadra azul lleguen a su destino.

7º. Los buques movilizados y los recientemente armados que no vengan de Porthsmouth, seguirán directamente a sus respectivos sitios de reunión, sin detenerse en Spithead.

8º. Las torpederas volverán a su punto de reunión, cuándo y cómo puedan, con la menor pérdida de tiempo posible.

SECCIÓN II

Crucero preliminar

1º. Cuando estén listas del todo las flotas del norte y del oeste, saldrán a la mar por un período de ocho días, durante los cuales harán ejercicios de tomar y abandonar un fondeadero con la mayor rapidez posible.

2º. Al expirar el período preparatorio, se proveerán de

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

carbón; la flota del norte en el Firth de Forth, y la del oeste en Berehaven.

3º. El crucero preliminar de las escuadras roja y azul podrá ser de siete días, en cuyo período los comandantes respectivos harán ejercicios, sea en navegación ó fondeados.

SECCIÓN III.

Cruceros y operaciones de guerra

1º. Los almirantes de las flotas a maniobrar, telegrafiarán al almirantazgo cuando estén prontos para salir a la mar. Por telégrafo cada flota recibirá orden para zarpar y seguir las maniobras ordenadas. Estas maniobras durarán por lo menos seis días, debiendo ser reguladas de modo que al finalizar este plazo y después de completar los tiros al blanco, la flota del norte entrará en la rada de Varmouth, y la del oeste en Torbay, antes del 12.º día del principio de las grandes maniobras.

2º. En cuanto el tiempo lo permita las flotas fondearán, y apenas sea posible, los buques movilizados serán inspeccionados y enviados a sus respectivos departamentos. En el caso que los buques volvieran a un puerto, se deberán hacer preparativos en los hospitales de tierra para recibir los heridos que se supone vienen a bordo.

3º. Las dos escuadras que deben maniobrar en el canal de San Jorge se regularán como sigue:

Al terminar el crucero preliminar, la escuadra roja entrará en Milford Haven para completar el carbón, y la azul hará lo mismo en varios puertos señalados sobre la costa occidental del canal de San Jorge.

Los comandantes de las escuadras telegrafiarán cuando estén prontos. Cada buque recibirá entonces el siguiente telegrama :

Las maniobras comenzarán a la hora.... del día.... y terminarán a la hora.... del día....

Nota—La duración de ellas será de ocho días.

4º. Apenas sea posible, después de terminado el período de las maniobras y el de ejercicio de tiro al blanco, la escuadra roja fondeará en Milford Haven y la azul en cualquier fondeadero de la costa irlandesa. Se inspeccionarán los buques movilizados y los torpederos que se

supone hayan sido provistos en sus respectivos departamentos. Se tomarán, como ya se ha dicho, disposiciones para recoger en los hospitales departamentales los heridos que se calculen existentes en los buques después del combate.

5º. La relación sobre las maniobras deberán solo tratar de estos puntos, dejando sin apuntar los defectos y otros detalles observados.

SECCIÓN IV

Ejercicio de tiro al blanco (a efectuarse después de las maniobras)

1º. A bordo de los buques movilizados, no se consumirá más que la mitad de las municiones correspondientes a un trimestre adelantado, cualquiera que sea la clase del cañón, y sólo deberá hacerse este consumo, cuando las tripulaciones ya habituadas en el manejo del arma, puedan obtener buenos resultados.

2º. Antes de hacer fuego con los cañones, se harán ejercicios de tiro al blanco con los tubos económicos, estando en movimiento el buque.

3º. El ejercicio de tiro al blanco se hará independientemente por cada uno de los buques movilizados, concediéndoseles el tiempo suficiente a fin de llegar a obtener la mayor precisión posible.

SECCIÓN V

Señales llevadas por los buques que durante las maniobras sean portadores de órdenes

1º. Para poder saber qué disposiciones habrá que tomar cuando sin previo aviso, después de un combate, un considerable número de heridos debe desembarcar en los hospitales de los principales puertos militares, a cada buque que toque en Portsmouth, Devouport, Queenston y Medevay, se le asignará un cierto número de heridos.

2º. Antes que un buque parta para cualquiera de los

citados puertos, los comandantes de escuadra harán saber a los jefes de departamento el número de heridos que llevan.

3º. En los puestos de destino se harán todos los preparativos del caso para desembarcar los heridos. No se deberán hacer gastos especiales para estos preparativos.

4º. Cuando los gastos fuesen inevitables, se harán los necesarios para desembarcar los heridos en el muelle y preparar el hospital para recibirlos.

5º. Se enviará al Almirantazgo una relación de las precauciones tomadas.

Los buques que tomarán parte en las maniobras, serán:

Flota del norte, Vicealmirante Sir M. Culme Leymour, con los buques: «Camperdoron», «Auson», «Hove», «Rodney», «Wile», «Sans-Pareil», «Conqueror», «Hero», «Aurora», «Surmortality», «Iris», «Mersev», «Pallas», «Latona», «Medea», «Medusa», «Active», «Ruby», «Tartar», «Speedwell», «Salamander», «Sheldvake».

Flota del oeste, Contraalmirante R. O. B. Fitz Roy, con los buques: «Alexandra», «Superb», «Invencible», «Iron-Duke», «Audacious», «Neptune», «Triumph», «Siviftsure», «Narcissus», «Thames», «Forth», «Barham», «Bellona», «Banos», «Blonde», «Volage», «Calipso», «Sharpshwter», «Spanker».

Escuadra azul, Contraalmirante Games E. Erskine, con los buques: «Belleisle», «Hecla», «Curlero», «Traveller», «Hearty», «Magnet», y 20 torpederas.

Escuadra roja, capitán de navío S. Long, con los buques: «Hotspur», «Shnanon», «Northampton», «Banaconta», «Leagull», «Spider», «Gossamer», «Rattesuake.»

(Continuará).

LAS SUBPREFECTURAS DEL SUD

A propósito del viaje que debe emprender el martes próximo el transporte «Villarino» a los mares del sud, se nos ocurre que el general Levalle podría dictar una medida acertada enviando a su bordo un inspector de la clase de jefe u oficial de la armada, el que a su vuelta le informaría sobre las reformas que conviene introducir en la organización actual de las delegaciones marítimas en cuestión.

La precipitación con que las cámaras han sancionado el presupuesto de la prefectura, y la falta de conocimiento que se tiene acerca de la importancia de los puertos en que están establecidas esas oficinas nacionales, ha hecho que pasaran desapercibidas para nuestros representantes muchas supresiones útiles que debían haberse llevado a cabo sin lastimar intereses de nadie, beneficiando a la humanidad y a la marina de guerra nacional.

En Puerto Deseado, por ejemplo, harto sabemos que jamás recala un solo buque por espacio de un año y a veces por mucho más tiempo, y sin embargo, se le asigna un personal tan numeroso como el que hay en Gallegos, que mantiene comunicación constante con la capital, y un comercio bastante activo con las islas Malvinas y Punta Arenas. Desde luego a Deseado podría suprimírsele la mitad del personal que, para los efectos de representación de la bandera, sería lo bastante con la mitad.

Santa Cruz es otro de los puertos en que por casualidad recala un barco desde que se trasladó la gobernación a Gallegos. Las mismas economías pueden hacerse, sin perjudicar a nadie.

Los que hemos viajado varios años por la costa patagónica, tuvimos oportunidad en más de una ocasión de constatar que el personal de esas dos subprefecturas era demasiado numeroso, distrayéndosele a menudo en ocu-

paciones que no son propias de las labores que están encomendadas al marinero.

Mucho podemos decir sobre el particular, pero no vemos la necesidad de expresarlo en atención a que no es del todo desconocido al general Levalle, quien a pesar de no haber visitado aquellos señoríos feudales, debe conocer algo de lo que callamos, por conducto del inspector que mandó últimamente allí el gobierno, teniente de navío D. Carlos Beccar.

Santa Cruz y Deseado, por lo menos, deben pasar a la categoría de ayudantías, dependientes de la Subprefectura de Gallegos, pues el movimiento marítimo de sus puertos es absolutamente nulo. Con estas economías que el general Levalle puede realizar y otras que señalaremos más adelante, se puede beneficiar a otras reparticiones que han menester de ser dotadas de buenos elementos de salvataje de que hasta ahora carecen; por ejemplo, la de Buen Suceso, que no tiene una embarcación adecuada para auxiliar a los naufragos de los buques que a menudo encallan en sus proximidades. Menos gente y un par de vapores más como el «Golondrina», es lo que reclama la costa argentina patagónica desde Gallegos hasta el Cabo de Hornos.

La Isla de los Estados tiene para su servicio al «Golondrina», que se estaciona generalmente en el puerto de San Juan, asiento de la Subprefectura, vapor de buenas condiciones marineras, aunque un poco pequeño para navegar por mares tan bravos. Este buquecito está a las órdenes exclusivas del capitán de fragata Méndez, actual subprefecto; quien en manera alguna, permitirá que se le distraiga en otras comisiones que no sean las de recorrer constantemente la costa de los Estados en busca de buques acabados de perderse ó naufragos que necesiten sus auxilios inmediatos.

En la Tierra del Fuego, no queda sino el «Py», un vapor un poco más grande que el «Golondrina», pero que no navega porque su máquina se halla en malísimo estado. De manera que, toda esa enorme extensión de costa peligrosísima por las grandes comentes que la circundan y que con estrépito la bañan las olas gigantes de sus remolinos, se encuentra abandonada y tiene por único guardián la Subprefectura enclavada en Buen Suceso sin elemento alguno de movilidad.

Todos estos aspectos desconsoladores que se ofrecen al marino que cruza por aquellos parajes desolados, deben fijarse en la mente del ministro para que persista en que

los viajes de inspección al sud se realicen cada vez que salga un buque con destino a esos puertos, con la seguridad de que pronto habría de resolverse a rebajar a la mitad el personal de las subprefecturas de San Juan, Buen Suceso y Gallegos, convirtiendo en ayudantías las subprefecturas de Deseado y Santa Cruz, para adquirir por medio de las economías que resultaran de esas supresiones, un vapor mejor, quizá, que el «Golondrina», que buena falta hace a la Subprefectura de Buen Suceso; a no ser que el ministro disponga que el «Golondrina» quede a las órdenes del gobernador de la Tierra del Fuego, quien como jefe del territorio determinaría y fijaría la navegación de dicho vapor.

Todas estas buenas ideas que flotan entre los marinos que más han frecuentado la costa sud. nos han sido sugeridas en el deseo de que el ministro de marina se ponga al corriente de ciertos detalles que afectan profundamente a una de las reparticiones de más importancia que tiene a sus órdenes. Las subprefecturas de la Patagonia, tal como están organizadas hoy, no llenan ni remotamente el rol para que han sido creadas.

Nombre el general Levalle un inspector, previamente, de la clase de jefe u oficial de la armada, de esos que por su independencia de carácter y aptitudes reconocidas están en condiciones de informarle sobre las necesidades que se sienten en esas reparticiones, y verá cuantas economías podrá introducir y cuantas cosas buenas podrá hacer por aquellos mundos. Toda esa obra, que se impone a la brevedad posible, vendrá a redundar en favor de los desgraciados marinos que las corrientes arrastran a esas playas bravias y en bien de la marina nacional que siente por allí su teatro de acción en tiempo de paz, para formar su personal de oficiales en las rudas labores del *mar salado*.

LUIS DEMARTINI.

Jurisprudencia militar

SUMARIO: — Recurso de agravio interpuesto por el presidente y dos vocales de un Consejo de Guerra. — Informe del señor Ministro de Marina. — Dictamen del Auditor de Marina. — Resolución del Excmo. señor Presidente de la República.

Recurso de agravio interpuesto por el comodoro D. Augusto Lasserre y capitanes de navio D. Jorge H. Lawry y D. Antonio E. Pérez (1), presidente y vocales del consejo de guerra que juzgó y falló la causa del alférez de fragata D. Ramón Casas, con motivo del arresto que, como a los demás miembros de consejo, les fue impuesto por el señor Ministro de Marina.

Buenos Aires, Junio 26 de 1891.

*Excmo. señor Presidente de la República, Dr. D. Carlos Pellegrini,—
Comandante en jefe de las fuerzas de mar y tierra.*

EXCMO. SEÑOR PRESIDENTE:

Augusto Lasserre, Comodoro de la armada nacional, Jorge H. Lawry, Antonio E. Pérez y Valentín Feilberg, Capitanes de navio de la misma—presidente y vocales del Consejo de Guerra que juzgó y absolvió al alférez de fragata D. Ramón Casas;—en uso de la venia que hemos solicitado y obtenido de los superiores, respetuosamente nos presentamos y decimos:

Que reputando injustificado y arbitrario el arresto decretado por el señor Ministro de Marina contra nuestras personas, como jueces del referido Consejo, ocurrimos a la rectitud de V. E. solicitando el debido desagravio, pidiendo que con arreglo a los términos y al espíritu de las ordenanzas, se declare la improcedencia del castigo

(1) El capitán de navio D. Valentín Feilberg, que aparece encabezando la solicitud, no la firma ni toma parte en la queja.

reintegrándonos así en el ejercicio de las garantías que el superior ha debido respetar en la persona de los jueces de un tribunal militar.

No tomará de nuevo a V. E. el recurso que tenemos el honor de interponer, porque él está reglamentado y previsto por el art. 55, tít. 1º. trat. 2º. de las Ordenanzas generales de la Armada, a cuyos términos nos acogemos en defensa de la dignidad militar, de las insignias con que nos ha honrado la Nación y de la integridad e independencia que deben caracterizar los actos de un Consejo de Oficiales Generales.

Los tribunales militares ejercen funciones de un carácter que puede considerarse excepcional, por cuanto interrumpen el sometimiento disciplinario a la voluntad ó al capricho del superior jerárquico, para pronunciar el fallo de la propia conciencia dentro de los términos de la ordenanza que es la ley suprema de los ejércitos de mar y tierra. La obediencia al superior no nos abandonó nunca en nuestra larga y prolongada carrera y hubiéramos deseado conformarnos a ella una vez más, a no impedirlo nuestras funciones de jueces, inconciliables con la sumisión a otro criterio y sólo compatibles con la independencia de juicio y de carácter.

Los actos de un tribunal, cualquiera que sea el orden de procedimientos y de fueros en que le sea dado al hombre administrar ó distribuir la justicia, son esencialmente autónomos, escapan a la influencia y a la sugestión y deben considerarse garantidos contra la amenaza ó el castigo, so pena de pervertir la inspiración de la justicia, corrompiendo la sentencia por el instrumento de los jueces ó suprimiéndolos en absoluto, para levantar una justicia única y universal ejercida por el rango jerárquico, no por tribunales ni por jueces; juzgamos inatacables las inmunidades y garantías personales de ese Consejo de Guerra, toda vez que demostremos, como nos es fácil hacerlo, que él se ha ajustado a la ordenanza y que la disidencia del señor Ministro de Marina en el punto en que ella se manifiesta dando razón de su castigo, no ha podido autorizar el arresto decretado contra el tribunal.

Al hacer la exposición de los hechos debemos anticipar a V. E., que el proceso del Alférez Casas apasionó ardientemente a miembros numerosos y espectables de la Armada Nacional, y que con carácter íntimo y confidencial algunos de los firmantes hemos recibido insinuaciones que fueron enérgicamente rechazadas, manteniendo

do nuestras posiciones de jueces imparciales; bajo esta inspiración se pronunció la sentencia y siendo ella absolutoria para el reo, se le mandó poner en libertad, disponiendo que se la hiciera conocer en la Orden General como la ordenanza lo prescribe. V. E. puede imponerse de su texto en los adjuntos documentos.

Los procedimientos del Consejo, la forma y el fondo de aquel fallo suscrito sin una sola disidencia, se han ajustado a la ordenanza y si alguna violación recibió ella, fue la de constituir un Consejo de Oficiales Generales con jerarquías inferiores a las que debieron integrarlo, incorrección que en modo alguno puede recaer sobre la responsabilidad de los que firman; se explicará, pues, V. E. el desaliento y la sorpresa con que recibimos las órdenes de arresto, sabiendo que ellas pesaban sobre todo el tribunal.

Conviene observar de paso que la orden referida nos fue notificada en una forma que no nos permitió cumplir con la ordenanza en cuanto ella prescribe la conservación de las órdenes y documentos emanados de la Superioridad; se nos presentó a la firma en nuestros propios domicilios y el Ayudante se la llevó consigo, negándose a dejar constancia de aquel acto; sin aceptar las formas de este procedimiento inusitado nos sometimos al arresto hasta que vencido el término nos presentamos al E. M. G. y en seguida al señor Ministro de la Guerra, quien preguntado por la causa determinante del arresto, tuvo a bien manifestarnos que era debido a la publicidad que se había dado en los diarios de la capital a la sentencia del alférez Casas.

Debemos, pues, concretarnos a considerar esa sentencia bajo la luz de su publicidad, toda vez que es el terreno en que el señor Ministro se coloca para justificar nuestro castigo y nos será fácil probar que él no ha podido inspirarse en los términos de la ordenanza.

Desde luego, conviene hacer presente que la vista de un proceso militar constituye un acto público, al que concurre una barra más ó menos numerosa, según el interés que despiertan los procesos ó los reos; siendo esto así, pudiendo asistir reporters, periodistas y estenógrafos, a oír la defensa y a recoger la sentencia ¿cómo puede ser responsable el tribunal de una reserva y un misterio de suyo incompatibles con el carácter público de aquellos actos?

¿Es admisible que el señor Ministro de Marina quiera corregir la avidez natural de los diaristas, haciendo el

escarmiento de los culpables sobre la inocencia de los jueces? ¿Es razonable que la pena recaiga sobre el tribunal como medio de corregir prácticas, costumbres y personas ajenas a su composición?

¿Pero, cuál es por otra parte el artículo de las ordenanzas que manda guardar reserva y que prescribe el misterio sobre una sentencia absolutoria?

No tan sólo no figura tal artículo en parte alguna de las ordenanzas, sino que existen preceptos e instrucciones precisamente contrarias a las que el señor Ministro quiere ver establecidas en las prácticas de nuestros Consejos.

El art. 23, tít. 6º, trat. VIII de las Ordenanzas Militares, dice textualmente: *«En caso de salir absuelto el reo ó reos procesados, se hará pública en todas las provincias la declaración de su inocencia para indemnización de su opinión.»*

En las Prevenciones Generales pág. 386 (Perea) agrega: « con arreglo al art. 25, tít. 6º. trat. 8º. de las Ordenanzas Generales del Ejército, debe ser publicada por orden general la sentencia que recaiga en causa formada a cualquier oficial para conocimiento de los Ejércitos y Provincias, tanto de la pena a que fuera condenado aquél, como de la absolutoria si resulta su inocencia, para desagradio de la opinión del interesado.»

A pesar de lo terminante de los artículos anteriores agrega Perea (pág. 306), ocurrían dudas acerca de la publicidad de las sentencias absolutorias y la práctica no era constante en los ejércitos, por lo que se resolvió por punto general que aunque no fuese de absoluta necesidad una declaración sobre la materia, por hallarse expresamente determinado en las ordenanzas, con el fin de evitar dudas y consultas y aun formar la práctica en todos los Ejércitos y Provincias, se publiquen las sentencias absolutorias de los Consejos de Guerra de Oficiales Generales, al mismo tiempo de ponerlas en ejecución sin necesidad de esperar la aprobación de S. M. porque causan ejecutoria y es conforme a lo prevenido en las Ordenanzas Generales del Ejército. (Real orden de 8 de Octubre de 1830.)

En el Nuevo Colón, pág. 326, part. 23, dice Bacardi:

« Considerándose que cuanto más elevada es la jerarquía mayor es la afrenta que sufre el encausado, el art. 23, tít. 6º. trat. 8º. de las Ordenanzas Militares, que habla de los procedimientos en los Consejos de Oficiales Generales, ordena que para establecer la buena opinión y concepto que merece el encausado, se haga pú-

« blica su inocencia en todas las Provincias, a cuyo fin se
« inserte la sentencia en la orden general del Ejército
« de cada una; pero en Real orden de 30 de diciembre
« de 1790 se mandó publicar también las en que se im-
« pusiera privación de empleo ó pena grave para que
« sirviera de escarmiento; pero la de 22 de junio de 1829
« manda se dejen de publicar los fallos cuando los acusa-
« dos no sean absueltos ni condenados a pena grave;
« pero la de 30 de septiembre de 1856, restableció en su
« vigor lo dispuesto por el citado artículo de la ordenan-
« za, mandándose publicar las sentencias en el solo caso
« de ser absolutorias.»

Innecesario nos parece comentar disposiciones tan terminantes y claras como las que justifican la publicidad de la sentencia, aun cuando el tribunal la hubiere dado a la prensa; las ordenanzas, los autores y el texto oficial de nuestro Ejército, no tan sólo consienten sino que imponen la publicidad, como que está interesada la vindicación y el desagravio de un oficial de la Armada ó del Ejército; se ve también que por las ordenanzas españolas no ha habido ningún momento en que haya estado prohibida la publicidad de las sentencias, sea cual fuere su naturaleza, si bien la obligación de hacerlas públicas es ineludible cuando son absolutorias, por las razones de carácter moral que se aducen en las Reales órdenes.

Las prácticas del Ejército argentino se conforman en un todo a los procedimientos que fluyen de las ordenanzas españolas que, vigentes aún entre nosotros, han implantado una jurisprudencia inalterable sobre la publicidad de los Consejos y sus fallos. ¿Cómo entonces aceptar en silencio una reforma que pugna con las prácticas y leyes militares y que se nos notifica bajo la forma de una prisión colectiva contra un Consejo de Oficiales Generales? ¿Acaso podría desconocerse el carácter absolutivo de la sentencia que hemos pronunciado?

Para destruir tal pretensión, nos bastaría recordar la libertad del encausado y los efectos de la misma sentencia que causó ejecutoria precisamente por no comportar condenación. ¿O se pretenderá acaso que las omisiones y faltas que se señalan al superior contra el Comandante y el Cirujano del buque despojan a la sentencia de su carácter absolutorio? Semejante conclusión sería del todo insubsistente, por cuanto el carácter de una sentencia se juzga con relación al encausado, a su absolución ó a su castigo; es al alférez Casas a quien liemos puesto en libertad por un fallo absolutorio a todas

lucos; en cuanto a las personas relacionadas con los antecedentes del proceso, no ha podido pronunciarse sentencia a su respecto, porque ella no hubiera entrado en las facultades del Consejo, razón por la cual se han señalado los hechos a la Superioridad para que pueda proceder con conocimiento de ellos. ¿Nos habremos separado acaso en este punto de la ordenanza y de la práctica? De ninguna manera. El Consejo no ha podido excusarse de señalar al superior las omisiones del Comandante del buque, al dejar impune al Cirujano, ni la grave falta de éste al aplicar un bofetón a un Oficial de la Armada; esos actos que han quedado sin apercibimiento ni castigo, a pesar de lo que sanciona la ordenanza, tenían que ser indicados a la Superioridad de acuerdo con el Real decreto de 14 de mayo de 1801, con que proveyó S. M. una consulta del Capitán General de Filipinas, decreto citado por Bacardi en la pág. 295 del Nuevo Colón, para probar: que si resultare complicada en un delito cualquiera otra persona, militar ó paisano, no tiene facultades el Consejo para imponerle pena alguna, pudiendo sólo mandar que se remita testimonio de lo que resulte al Capitán General para su determinación.

¿Acaso el Consejo ha procedido en otra forma? ¿No ha señalado a la Superioridad las omisiones y faltas que del proceso resultan contra el Cirujano y el Comandante del buque? ¿No es eso lo que prescribe el Real decreto citado y las exigencias de la moral de la Armada? Dígnese leer V. E. los términos de la sentencia y notará que ella no impone pena ni castigo, si bien señala los artículos de la ordenanza que han sido desconocidos.

Hemos querido colocarnos en todas las situaciones que pueden ser elegidas por el señor Ministro de Marina para justificar su proceder; pero en todos los terrenos nos encontramos dentro de las ordenanzas, obedeciendo a los textos y a las prácticas del Ejército argentino; y tenemos que deducir, muy a nuestro pesar y siempre con los respetos debidos al superior, que el arresto es injustificado e impropio, siéndonos debida, en consecuencia, la reparación solicitada del señor Presidente como Comandante en Jefe de la Armada Nacional.

Es una gloria y un deber servir decididamente a la Nación sin omitir sacrificios ni desprendimientos, pero para servirla con honor y dignidad necesitamos reclamar la recta observación de las leyes, el respeto a la

integridad e inmunidades penales de los jueces y el que merecen también nuestras insignias conseguidas dignamente en largos y desinteresados servicios prestados a la Nación; como Jefes de la Marina Argentina necesitamos sentir en nuestro espíritu la convicción moral y firme de que la voluntad del superior no es absoluta ni arbitraria, sino que debe ejercerse dentro de la disciplina y el deber.

Es gracia que esperamos de V. E.. etc.

Excmo. SEÑOR.

(Firmados): *Augusto Lasserre.*
Jorge H. Lawry.
Antonio E. Pérez.

Informe del señor Ministro de Marina

EXCMO. SEÑOR PRESIDENTE:

Agregado a este expediente copia de la sentencia del Consejo de Guerra que juzgó al alférez D. Ramón Casas, como lo ha indicado el Auditor de Marina, paso a informar a V. E. sobre los hechos que motivaron la prisión de los miembros de aquél, fundándome en las disposiciones terminantes de las ordenanzas, que a su vez invocan los recurrentes y de las severas doctrinas de la disciplina militar.

La causa que motivó el arresto de los Jefes que han ocurrido a V. E. solicitando el desagravio por ser, como lo califican ellos, improcedente mi resolución, es la de haber, como miembros de un Consejo de Guerra, permitido que asistieran a él personas ajenas a la Armada y facilitado a los reporters la información de la sentencia para que la hicieran pública por la prensa como un acontecimiento sensacional, a pretexto de ser ella de carácter absolutorio.

En el escrito de representación, los recurrentes establecen y sostienen una tesis que, fuera de duda, se halla en abierta oposición con las doctrinas y preceptos de la ordenanza, por cuanto determinan fórmulas desconocidas en la manera de verse las causas por los Consejos de Guerra, afirmando que a ellos pueden concurrir personas de todas condiciones.

Es un gravísimo y lamentable error de sentido práctico, ó un desconocimiento craso de las prescripciones de la ordenanza, pretender salvar con apreciaciones equívocas ó con hechos viciosos las responsabilidades de los actos del Consejo que han sido susceptibles de correctivos, como en el caso presente, por permitir la concurrencia a él de personas no citadas por la orden general para asistir a su celebración.

El art. 37, trat. 8º., tít. 5º., de las ordenanzas vigentes, prescribe terminantemente la calidad de las personas que deben asistir a los Consejos de Guerra, previa citación, determinando hasta qué momento y en qué actitud pueden permanecer en la sala. Entre esas personas no están comprendidos los reporters, diaristas ó curiosos, ni ninguna que sea extraña al cuerpo de tropas, aun cuando la causa despierte el interés más grande que pueda concebirse.

Robusteciendo esta afirmación la Real orden de 16 de septiembre de 1842, que prescribe terminantemente que al acto secreto de los Consejos de Guerra únicamente podrían concurrir los fiscales, dado su carácter de jueces de instrucción, deduzco que un tribunal de 1ª instancia mal podría modificar un precepto con una resolución inconsulta que permitiera a los reporters, diaristas, etc., etc. informarse de las deliberaciones privadas de los Consejos. Entiendo que los recurrentes han pretendido disculpar una falta cometida por complacencia, dando una interpretación torcida al espíritu de la ley y haciendo citas que si bien están contenidas en las ordenanzas vigentes, ellas han sido derogadas por disposiciones posteriores, que son a las que esencialmente debemos subordinarnos.

Determinado el motivo del arresto de los jueces del Consejo de Guerra y establecidas las circunstancias por las que ellos no pudieron ni debieron permitir el acceso al local donde tenía lugar la celebración de él a personas no reconocidas como militares; habiendo, por otra parte, facilitado y tolerado que se dé a Ja publicidad la sentencia antes de ser conocida por la autoridad competente, en quien únicamente reside la facultad de ordenar la publicación de ella por la orden general y *Boletín Oficial*, después de su superior resolución aprobatoria, voy a entrar al fondo jurídico de la cuestión que tanto viene preocupando al gremio militar bajo la faz filosófica de las doctrinas que invoco, basándome en los antecedentes claros de la jurisprudencia española. En consecuen-

cia, principio por sostener que el Consejo de Guerra no ha podido ni debido permitir que concurren al acto y local donde celebraba sus funciones personas extrañas a la milicia, ni mucho menos facilitar el texto de la sentencia para que se hiciera pública por la prensa, sin haberse hecho responsable de un hecho maliciosamente preconcebido, produciendo torsión a los preceptos de las leyes militares que nos rigen.

El tribunal, si bien es cierto que tenía facultades sobre el juzgamiento de los hechos para absolver al Oficial encausado y fallar disponiendo su libertad inmediata, no ha podido resolver directa ni indirectamente que se publique la sentencia en la forma que se hizo e hipotéticamente lo sostiene, por cuanto esta preeminencia es peculiar al fuero de la autoridad militar competente.

Es un error bastante lamentable creer que los Consejos de Guerra sean tribunales, que puedan fallar en definitiva en virtud de una potestad preeminente. Terminantemente establece en contrario la ordenanza, por una disposición de 19 de julio de 1875, que los Consejos de Guerra, ya sean ordinarios, extraordinarios ó de Oficiales Generales, se reduzcan a uno solo bajo el título de Tribunales de 1ª instancia.

Sentado este principio y determinadas las facultades que a ellos compete, palmariamente queda demostrada la restricción de su rol terminante.

El art. 14 de la citada disposición, demuestra evidentemente que las sentencias para tener valor ejecutivo deben ser aprobadas por la autoridad cuya competencia queda determinada en el siguiente, ya sea en paz ó en guerra.

De estas comprobaciones, Excmo. señor, que no dan lugar a dudas, se desprende claramente que los Consejos de Guerra tampoco están facultados para ordenar directamente la libertad de los reos que hubiesen declarado exentos de culpa y cargo, ni aun a título de ser la sentencia absolutoria, puesto que esa facultad es dependiente de la autoridad superior inmediata, a quien no debemos despojarla de esa potestad, como esencia virtual del poder que en ella se encarna.

Los fallos de los Consejos de Guerra forzosamente discutidos y acordados en la conferencia secreta que celebran sus miembros, no pueden ni deben publicarse hasta tanto el superior no los apruebe. Una resolución de diciembre de 1873. consignada en las ordenanzas con motivo de la causa vista y fallada contra un Teniente

del regimiento de Farnesio, que fue absuelto de culpa y cargo, establece el caso de que el Gobierno mandó publicar la sentencia por ser ella de carácter absolutorio, y no hay razón para sospechar que se quiera hacer misterio evitando ó prohibiendo su publicidad, como improcedentemente lo presumen los jefes recurrentes.

Si aceptáramos la doctrina que sostienen los jueces del Consejo de Guerra, estableciendo que sus fallos pueden entrar al dominio público a pesar de ser resueltos en sesión secreta, vendríamos a destruir los sabios preceptos de la ordenanza y a sentar por principio general una práctica nueva en la forma de verse las causas por aquel tribunal, suprimiendo desde luego las conferencias secretas, de manera que aquéllas fueran resueltas en acto público y por consiguiente los jueces exonerados de las responsabilidades que al presente tienen, de guardar estricta reserva en sus deliberaciones.

No encuentro, Excmo. señor, ninguna razón que releve al Consejo de Guerra de su responsabilidad por haber permitido a los reporters y personas extrañas a la Armada informarse, tanto de los procedimientos sumarios cuanto de la sentencia, antes de ser conocida por

V. E. en la forma correcta, y si un hecho notorio de que los recurrentes, no sé si por malicia ó por negligencia, aceptan la hipótesis de la posibilidad de una facultad que no les acuerda la ordenanza, de mandar publicar la sentencia en la prensa. Esto, entiendo que no es conocer el alcance que las leyes militares dan a los encargados de cumplir los preceptos consignados en ellas.

El núcleo de concurrentes a la barra de los Consejos, está mandado que sea exclusivamente militar, al sólo objeto de ilustrarse en cuanto a la forma observada en las actuaciones, a fin de que los Oficiales y cadetes asistentes hagan escuela y puedan a su vez observar los procedimientos. Esta es la verdadera importancia a que conduce la formación de las barras en los Consejos de Guerra.

Este Ministerio no ha, tenido, Excmo. señor, la *pretensión* y llamo muy seriamente la atención de V. E. sobre la palabra *pretensión*, producida por los recurrentes, de reformar en silencio las ordenanzas, sino castigar una falta cometida por el Consejo de Guerra, sin entrar a averiguar si ha sido ó no de práctica en el Ejército permitir que los reporters y los curiosos hayan formado barra a aquél.

No lo sé ni es el cosa de averiguarlo.

Los jefes recurrentes desconocen la facultad del Ministro para aplicar castigos en colectividad a los jueces del Consejo de Guerra por faltas cometidas en el cumplimiento de sus deberes como tales. Voy a demostrar a V. E. cómo también en esta parte caen en un error lamentable ó en una intención dolosa.

Son innumerables los casos en que los miembros de un Consejo de Guerra pueden sufrir correctivos librados al juicio del superior. Las ordenanzas españolas vigentes nos demuestran diversidad de castigos aplicados a los vocales y presidente del tribunal, habiendo llegado el caso de que uno de aquéllos de la clase de Oficial, tuvo que ser despedido del servicio por no haberse ajustado a las prescripciones de la ley militar, y otros a quienes se aplicó correctivos simples, resultando haber sufrido una de estas penas un vocal que, al manifestar su voto, escribió *es mi voto* en lugar de haber escrito *condeno*.

Estas breves citas podrán dar a V. E. el juicio sobre la doctrina que vengo sosteniendo, de que los miembros del Consejo han podido sufrir el correctivo que les impuse a consecuencia de las faltas evidentemente demostradas, ciñéndome al rigorismo de la disciplina y de las prescripciones de la ordenanza a que he ajustado mi criterio de justicia.

En el trat. 8º, tít. 5º. de las Ordenanzas del Ejército y Armada, se consigna una disposición referente a la organización de los Consejos de Guerra, tal como son en la actualidad, y en su artículo 4º. dice: que los Capitanes pueden ser reemplazados por los Tenientes y los Jefes por otros; pero de manera que al tribunal no entre ningún juez de jerarquía inferior a la del acusado. Sin embargo, los recurrentes ven en la composición del Consejo de Guerra de que eran miembros, una violación a las leyes militares por haber entrado a él jueces de jerarquía inferior a la de Capitán de navio. Esto, señor Presidente, es ignorar lo más rudimentario en materia de ordenanza, por cuanto ignoran ó desconocen la facultad que aquélla da a la autoridad competente para suplir a los Jefes u Oficiales llamados a constituir el tribunal con otros, en caso de vacar las jerarquías designadas.

He debido llamar la atención de V. E. respecto a la palabra empleada por los Jefes recurrentes, determinándola con el subrayado, para reclamar los altos respetos que están obligados a guardar al superior, aun cuando

el agravio del castigo hubiere lastimado su amor propio ó la susceptibilidad en el sentido de la intransigencia; debiendo a propósito de ello transcribir los preceptos de la ordenanza que han sido mandados observar en la orden general para Oficiales—Trat. 2º. tit. 17 que dice: « El Oficial que siendo reprendido de su Jefe por alguna falta, produce razones ajenas en aquella ocasión del sentimiento que debe causarle su falta y de la subordinación con que debe oír a su superior, será mortificado por proporción a la irregularidad del caso.»

Excmo. señor: creo haber dejado evidentemente demostrado todo el abudamiento de razones que han influido en mi ánimo para juzgar y castigar la falta cometida por los recurrentes, a juicio de los hechos mismos, producidos al rededor de la sentencia dada a la publicidad, consentida y tolerada por ellos como jueces del Consejo de Guerra: falta que deriva indudablemente de un error de sentido práctico, a estar a la doctrina que establecen en su larga exposición; y, antes de terminar este informe, materia de un caso de jurisprudencia entre nosotros, ligando así estos procedimientos con la equidad y la justicia, basada en un razonamiento y criterio claro, debo manifestar a V. E. que el Presidente del tribunal, constituyéndose en promotor de un recurso colectivo, ha incurrido en una falta prescrita por las ordenanzas, por cuanto ha facultado la representación en pos de otro vocal del Consejo de Guerra no suscrito en el escrito de referencia; lo que equivale en rigor a derecho decir que ha ocurrido en voz de cuerpo.

La facultad concedida a los Oficiales para producir quejas en representaciones de agravio, está determinada con toda claridad en las disposiciones de 11 de noviembre de 1752, 9 de marzo de 1816, 26 de junio de 1825, 25 de agosto de 1843 y 19 de mayo de 1870, y en todas se prevé y castiga todo recurso que sea contrario al espíritu de ellas.

Las representaciones son aceptables únicamente cuando ellas están debidamente fundadas en los términos concedidos por las ordenanzas, por cuanto la rigidez y severidad de la disciplina militar está, como lo dicen ellas, en razón inversa de aquellas libertades concedidas a los ciudadanos del país. Este es un principio universalmente reconocido y difundido en el ejército de todo país regido constitucionalmente, para poder establecer una disciplina sobre bases sólidas y a título de garantizar los

mayores beneficios al Estado y a la conservación de los poderes públicos.

Estos principios han sido ratificados en todos los tiempos y bien claro lo determina la Real orden de 25 de agosto de 1842 en sus largas y terminantes consideraciones, prescribiendo los casos en que cometen irregularidades punibles los contraventores a ellas y establece que individuo de ninguna especie, bajo ningún pretexto ni motivo, aun por plausible y justificado que él sea, pueda en representación de otro formar recurso ni solicitar gracia por ser todo esto contrario a la disciplina.

Los recurrentes, contraviniendo este precepto, se hacen acreedores, pues, al castigo proporcional a la falta cometida, habiendo invocado la representación del Capitán de navío D. Valentín Feilberg que no figura entre los suscritos.

Las consideraciones sobre la disciplina, que debieran ser el punto de partida del espíritu que alienta la conducta del Oficial, parece que han sido olvidadas en este caso por los Jefes recurrentes, librando la existencia de sus doctrinas a una diversidad de apreciaciones infundadas y demasiadamente liberales.

Si falseáramos los resortes sobre los que ella se basa, desconociendo todo el valor intrínseco de su esencia, tendríamos que lamentar a cada paso hechos que, fuera de duda, pondrían en peligro la existencia del Ejército, y por este camino habríamos facilitado el desquicio y traído la anarquía con menoscabo de la subordinación, y lo que es más, puesto en peligro la salud de la Nación.

Una aberración del sentido legal, elaborada en un espíritu caviloso y predispuesto a tomar las doctrinas sanas y prevechosas, ha inducido siempre a los hombres a buscar los medios como poder romper las ligaduras de la disciplina, para servir a sus intereses personales, con perjuicios incalificables para el Ejército; y la historia nos demuestra que el país que ha tenido que sufrir tan grandes males, sólo recurriendo a grandes sacrificios ha podido restituir el imperio de ella. Por esto es necesario que el rigor de la disciplina sea el aliento vital del Ejército, y es en nombre de esta idea y de esos preceptos que la severidad que se emplee para sostenerla no lastima el amor propio de ningún militar, y que en los castigos no ven aquéllos un hecho desdorado, máxime cuando ellos se aplican fundándolos en disposiciones terminantemente claras e indiscutibles, como ha sucedido

en el caso del arresto simple que ha motivado esta representación.

Insisto, pues, señor Presidente, con toda la evidencia de los hechos y ante las pruebas irrecusables que notoriamente he llevado a su conocimiento, que los recurrentes no han tenido razón ninguna para ocurrir a V. E. en reparación de agravio por la pena que les impuse, a consecuencia de haber ellos, como Presidente uno y jueces otros, permitido el acceso a personas extrañas a la marina ó milicia, al local donde el Consejo de Guerra celebraba sus sesiones, facilitando de este modo el conocimiento de los procedimientos sumarios y hasta el del texto de la sentencia que se publicó en los diarios antes de ser conocida por la autoridad competente ni por el superior inmediato que ordenó la composición y celebración del Consejo: publicación hecha por los reporters, que por tolerancia de los jueces del tribunal fueron, sin duda ninguna, aceptados a la sesión pública y privada.

Los Consejos de Guerra no son ni pueden ser considerados tribunales de audiencia, donde lícitamente puedan formar barra personas de todos los gremios, profesiones ó condiciones sociales, por cuanto aquéllos entienden dentro del fuero y dominio privado de la ley militar, que únicamente interesa a los militares; mientras que los tribunales civiles regidos por las leyes generales del país, fallan causas que interesan a la sociedad, y ésta es la razón fundamental por la que a ellos pueden concurrir a oír el juicio todos cuantos quieran, como en los parlamentos' sucede, donde hay un local destinado a la barra.

Hay aún un hecho más grave que responsabiliza a los recurrentes por la infracción a la disciplina y forma de hacer el recurso.

Los recursos en voz de cuerpo no son permitidos a los Oficiales ni a ningún otro militar, aun cuando la ofensa en uno hubiera refluído en los demás, y, recurso en este sentido, es extensivo a todo recurso colectivo;—bien claro lo determina la Real orden de 11 de noviembre de 1752, que califica hechos de tal naturaleza como de los más graves delitos militares.

El caso presente, en que un Oficial General preside una representación colectiva, sugestionando e induciendo a sus inferiores a la contravención del mandato de la ley militar, es notoriamente un hecho sumamente calificado por la ordenanza y por lo tanto sujeto a una pena se-

vera. La Real orden de 9 de marzo de 1816 dispone que los Oficiales que cometen este delito sean depuestos de sus empleos, sufriendo además el promotor cuatro años de encierro en un castillo a fin de evitar tan perniciosos desórdenes que desquiciarían el Ejército.

Las órdenes generales para Oficiales contenidas en el trat. II, tít. 17 de las Ordenanzas, dicen en su art. 5º:

« El más grave cargo que se puede hacer a cualquier « Oficial y muy particularmente a los Jefes, es el de no « haber dado cumplimiento a las ordenanzas, la más « exacta y puntual observancia de ellas en la base fundamental del servicio, y por el bien de él se vigilará y « castigará severamente al que contraviniere.» El art. 6º. del mismo título y tratado determina con toda claridad que toda falta se castigue con rigor, siendo tanto mas grave cuánto mayor fuere la graduación del Oficial que la cometiere.

El Comodoro Lasserre, promotor y director de una representación colectiva, por su situación y condición jerárquica sobre la de los vocales, es pasible de pena grave por el delito de subversión a la disciplina y también porque ha llevado la sugestión hasta la interposición recurrente de un vocal ajeno al hecho, pretendiendo por este medio constituir una mayoría de opinión en oposición a lo resuelto por el Ministro.

Este hecho, señor Presidente, da la medida lógica de cómo puede ser clasificada la intención de su autor, que el rigorismo del derecho toma los caracteres de sedición, por cuanto contraviene los preceptos de la ordenanza, pervierte la moral y relaja la disciplina que hay el deber de mantener en alto.

Buenos Aires, septiemb. 22 de 1891.

(Firmado)—*Nicolás Levalle*.

Dictamen del Auditor

EXCMO. SEÑOR :

Según resulta del estudio de este incidente, son cinco los puntos principales sometidos al criterio elevado de V. E. y los que trataré de exponer por su orden, guardando la forma más concreta a fin de que pueda darse cuenta con facilidad de la materia que constituye el de-

bate y resolver en consecuencia lo que estimare de justicia.

Pero conviene advertir antes, que las dificultades ofrecidas para su estudio e inteligencia por la complicada legislación militar de España, fueron simplificadas notablemente en 1817, por nuestro reglamento provisorio de justicia, en el cual sólo se prescribe, como adaptables al país, la observancia en las fuerzas de mar de las últimas ordenanzas para la armada española, es decir, las de 1793, así como las generales del Ejército hechas públicas desde 1728, en la parte penal y de procedimientos, de que carecen las primeras; razón por la cual rige aún en ambos ramos, todo aquello que no se opone a la constitución y leyes patrias dictadas con posterioridad.

En consecuencia, las disposiciones promulgadas últimamente ó que se promulgaren en España, modificando su legislación naval y militar, no pueden ser citadas como texto al que deba ajustarse el procedimiento, sino como doctrina, para aclarar tópicos no bien determinados por dichas ordenanzas. Tal es, a mi entender, lo correcto y lo fundamental.

Hecha esta indicación que, conceptúo necesaria, paso a ocuparme del asunto venido en consulta.

Primer punto.—¿Es permitido a individuos ajenos a la Armada o al Ejército, asistir a un consejo de guerra de oficiales generales?

Decididamente, no. El artículo 37, título V, tratado VIII de las Ordenanzas Generales, al especificar la clase de personas que deben asistir a un consejo de guerra de oficiales generales, sólo habla de *oficiales y cadetes* que deban entrar en la sala *para instruirse*, en la inteligencia, agrega, que *ha de darse por orden*, a fin de que todos los oficiales francos vayan a ver la celebración de aquel acto solemne.

Esta prescripción destruye por completo el carácter público del consejo en la forma que lo consideran los reclamantes, aseverando que han podido concurrir a él personas extrañas a la milicia sin menoscabo de lo establecido por las ordenanzas.

2º. El consejo de guerra de oficiales generales, ¿puede hacer publicar la sentencia *absolutoria*, antes de someterla a la aprobación superior?

Seguramente, porque lo autoriza y manda el artículo 23, título VI, tratado VIII de las Ordenanzas Generales, pues el hecho mismo de que el fallo de absolución sea

ejecutivo, lleva aparejada la necesidad forzosa de su publicación, sin previo conocimiento del superior. De lo contrario, sería ilusoria la facultad del consejo para hacer cumplir su sentencia, si no tiene el deber de publicarla, cuando ella causa ejecutoria, y se ajusta a lo dispuesto en el artículo citado, robustecido además por el 21 y 22 del propio título y tratado.

Así, el consejo en el punto que precede, no ha salido de la órbita de sus atribuciones; pero como el castigo involucra también esta causal, es mi opinión, que V.

E. en lo que se relaciona con el primer punto, declare procedente el arresto simple impuesto a los que se creen agraviados, más no en lo referente a la publicidad de la sentencia, por haber arreglado su conducta, dicho consejo, a la ley militar vigente.

3º. ¿Son pasibles de pena los vocales de un consejo de guerra, después de haber dictado sentencia, por contravenir a la ordenanza, al desempeñar su cometido?

Afirmativamente, desde que se extingue su inmunidad luego que ha fallado, por ser un tribunal que no revisando carácter permanente, su jurisdicción no va más allá del caso especial para que se le nombró.

De consiguiente, durante el procedimiento ejecuta un acto esencialmente militar, previsto y regido por las ordenanzas; siendo punibles sus miembros cuando no observan con exactitud lo preceptuado por éstas en cualquiera forma que sea, según se desprende de su artículo 5º., título XVII, tratado II. Por lo que se deduce no ser aplicable la teoría que sostienen los señores jefes sobre la absoluta inmunidad de un consejo de guerra, aun después de resuelto el caso que dio mérito a su convicción.

4º. ¿Puede constituirse un consejo de guerra de oficiales generales, con jerarquías inferiores a la de capitán de navío?

El artículo 2º., título VI. tratado VIII, Ordenanzas Generales, prescribe, que a falta de oficiales generales sean nombrados coroneles, estableciendo que *nunca* ha de descenderse de esta clase, es decir, de la categoría equivalente a capitán de navío de la Armada.

Pero siendo posible que en ciertas ocasiones sobrevengan impedimentos que no permitan integrar el consejo con miembros de esa jerarquía, es conveniente se dicte una disposición para que sean reemplazados por los de fragata, siempre que no hubiese en la localidad un nú-

mero suficiente de capitanes de navio, tal como se ha hecho ya en España.

5º. ¿Es permitido a los militares arrogarse la representación de otro, ó colectivamente formar recursos de agravio ante el superior?

No, positivamente; porque todo recurso en voz de cuerpo, lo prohíben de una manera terminante las reales órdenes de 11 de noviembre de 1752 y 31 de agosto de 1801, como subversivo del orden y contrario al acatamiento debido al superior.

Este punto, en mi concepto, Excmo. señor, reviste suma gravedad, por cuanto tiende a conmover la disciplina, desde que en los ejércitos, donde depende del respeto que infunde el que es más sobre el que es menos, la sugestión opuesta es de uno de los delitos muy calificados, por ser raíz de la sedición y rebelión que no podrían existir sin aquélla, lo cual fue siempre castigado ó reprimido con penas severísimas.

Así, en el caso de que se trata, la alta jerarquía del presidente y vocales, concurriendo el primero con su autoridad y rango superior a la par de dos de sus subalternos, unido a la circunstancia de haber invocado la representación de otro miembro del consejo que no la autorizó con su firma, imprime mayor intensidad todavía a esa culpa tan fulminada en el artículo 6º., título XVII, tratado II de las ordenanzas.

Es, sin duda, un principio justo y moralizador, sofocar en germen cualquier factor disolvente que amenace relajar esa virtud esencial en los cuerpos armados que se llama disciplina, por cuanto no es la fuerza física la que prestigia al superior para contener a sus superiores sino la fuerza moral, que le presta el honor militar, hermanado al respeto profundo de la ley que debe ser inexorable, porque en ella reposa la conservación de aquélla.

Además se reagrava todavía lo considerado, por los términos ofensivos empleados en la exposición de los miembros del consejo de guerra; por ejemplo, a f. 1 v. dice, arresto «arbitrario», f. 2 «capricho»; 7 v. «pretensión», f. 10 voluntad «absoluta y arbitraria»: todos los que deberían textarse en oportunidad, como una reparación al superior, contra el que van dirigidos, pues si bien concede la ordenanza límites amplios para la defensa, no obstante, ellos concluyen donde principian las formas inconvenientes del lenguaje.

Tal es, señor, lo que arroja este incidente examinada

con la austeridad de la ordenanza, que es la ley suprema de los ejércitos de mar y tierra.

Ahora, corresponde a V. E. aplicar sus sabios preceptos, desde la región elevada y tranquila donde no alcanza el embate de las pasiones.

Auditoria de Marina, 2 do octubre de 1891.

EXCMO. SEÑOR:

CARRANZA.

Resolución de S. E. el Presidente de la República, publicada en la orden general

Visto el presente recurso de agravio presentado por el Comodoro D. Augusto Lasserre, Capitanes de navio D. Jorge H. Lawry y D. Antonio E. Pérez, por el arresto que les fué impuesto por el señor Ministro de Marina por motivos de procedimientos de un consejo de guerra de que los reclamantes formaban parte, y siendo los puntos a resolver: 1º. Si el señor Ministro de Marina pudo aplicar penas disciplinarias a los miembros de un consejo de guerra, por faltas en el procedimiento del consejo; 2º. En caso afirmativo, si hubo alguna falta cometida en el procedimiento del consejo que justifique la pena impuesta;

Considerando: en cuanto al 1º, que siendo el cargo de miembro de un consejo de guerra una función militar que debe desempeñarse de acuerdo con las prescripciones de las ordenanzas, la violación u olvido de alguna de sus prescripciones importa una falta, que puede y debe ser corregida por el superior; que la corrección en este caso no se impone al juez, ni al tribunal cuya independencia en sus funciones y fallos es completa, sino al militar, una vez que han cesado sus funciones de juez, y nunca por razón de sus opiniones ó fallos, sino por procedimientos contrarios a las prescripciones de las ordenanzas;

Por estas razones, se declara que el señor Ministro de Marina ha podido imponer penas disciplinarias a los miembros de un consejo de guerra, por faltas en los procedimientos del consejo.

En cuanto al 2º punto: Que el presidente y vocales del consejo, al permitir la asistencia a las deliberaciones del consejo a personas extrañas al Ejército y Armada, han

faltado a lo terminantemente dispuesto por el art. 37, tít. 5º, trat. 8.º de las ordenanzas, haciéndose por el hecho acreedores a una pena que al superior con su discreción corresponde graduar.

Por lo expuesto, se declara sin fundamento el reclamo interpuesto. Se acepta en todo lo demás la vista del señor Auditor de Guerra, y así, de acuerdo con ella, se apercibe a los reclamantes por haberse presentado en cuerpo y por los términos empleados que señala el Auditor.

Pase al Estado Mayor General de Marina para que haga conocer esta resolución a los interesados, y dese con todos sus antecedentes en la orden general de la Armada.

Noviembre 5 de 1891.

PELLEGRINI.

Es en cumplimiento del superior decreto que antecede que se ha dictado la orden general que sigue:

« Orden general:—Atento lo resuelto por S. E. el Presidente de la República en decreto de fecha 5, en el recurso de agravio interpuesto por los señores Comodoro D. Augusto Lasserre y Capitanes de navio Sres. D. J. Lawry, y D. Antonio Pérez, presidente y vocales del consejo de guerra que juzgó y absolvió al alférez de fragata D. Ramón Casas, cuyos antecedentes se transcriben a continuación;

El Jefe del Estado Mayor General dispone:

1º. Se dé a conocer en la orden general de la Armada y sus dependencias.

2º. Se tome nota por la división personal, archivándose los documentos de referencia.

B. Cordero».

NECROLOGÍA

MIGUEL OTAÑO

Alférez de fragata de la Armada argentina

Apenas habíamos cumplido con el penoso deber de depositar en su última morada los restos del malogrado Capitán de fragata Villarino, cuando éramos sorprendidos dolorosamente con la nueva de la desaparición de otro compañero de armas, joven este que empezaba a recorrer el sendero de la vida.

Miguel Otaño en la plenitud de sus fuerzas juveniles, lleno de halagadoras esperanzas y cumpliendo con creces las promesas que su clara y vigorosa inteligencia hacía prever en el aula para cuando egresara de la Escuela Naval, súbitamente arrebatado a su familia, a sus amigos y a la patria, nos había abandonado para siempre.

Siendo muy joven, Miguel Otaño ingresó en la Escuela Naval el 30 de marzo de 1886, después de haber rendido un brillante examen de admisión.

Supo captarse la amistad sincera de sus compañeros de aula, sin despertar envidias, y ganó por sus relevantes cualidades personales el cariñoso aprecio de sus profesores.

Cursados con brillo los cuatro años reglamentarios de la Escuela Naval, hizo el viaje de práctica reglamentario a bordo de «La Argentina», tomando parte en los trabajos que se ejecutaron en las costas de la Patagonia durante el crucero de 1890.

Sobre el terreno demostró la solidez de los conocimientos que había adquirido.

Aun cuando a su egreso de la Escuela Naval, Otaño, como sus demás compañeros de promoción, no había recibido sus patentes de oficial con arreglo a las disposiciones de la Superioridad; de regreso de su viaje de instrucción, recibió los despachos de alférez de fragata con antigüedad de 1.º de febrero de 1890.

A bordo también fue apreciado por sus jefes, como lo había sido por sus profesores en la Escuela Naval.

Después de una traidora enfermedad y de cruento padecer, dejó de existir Miguel Otaño el 1.º de noviembre de 1891, a los veintiún años de edad, cuando el porvenir le sonreía, cuando los obstáculos de la difícil carrera que había abrazado se allanaban a su paso, marcándole una senda segura para llegar rápidamente a los destinos de importancia.

Tan rápido fue su fallecimiento, que no hubo tiempo de avisar a ninguno de sus numerosos amigos; por esta razón pocos oficiales —relativamente— acompañaron sus restos hasta el Cementerio del Norte, donde fueron inhumados.

El alférez de navio Villoldo, en nombre de la amistad y del compañerismo, pronunció algunas palabras de despedida ante la tumba tan tempranamente abierta, encomiando las virtudes del extinto.

En nombre del Centro Naval y recordando a su ex-discípulo, el Teniente de Navio Albarracín le dio el último adiós.

Nosotros también, al terminar estas cortas líneas y al lamentar la desaparición de uno de los oficiales de nuestra Escuela Naval, que estaba llamado a desempeñar un brillante papel en el porvenir, cumplimos con el penoso deber de despedirnos de él.

Paz en su tumba!

REMEMBER.

BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

CRÓNICA

Donación.—La siguiente carta da cuenta de la nueva adquisición que acaba de hacer el Centro Naval y en cuyo salón pueden contemplarla cuantos deseen.

Sr. Presidente:

He tenido el placer de recibir la carta de Ud., fecha 12 del presente, en la que se digna manifestarme que esa Asociación que tan dignamente preside, vería figurar en sus salones un cuadro al óleo que poseo, representando a la Cañonera «La Paraná» en el puerto de San Juan del Salvamento, en la Isla de los Estados, cuando la expedición que comandé en 1884, para la toma de posesión de esa isla y de la Tierra del Fuego, en cumplimiento de leyes del Honorable Congreso.

Me es, Sr. Presidente, en extremo satisfactorio acceder al deseo manifestado, considerándolo un honor para mí, así como para todos los que formaron parte de aquella larga y penosa expedición, que demostró, no solamente el grado de poder y de civilización de la República Argentina, sino también el de sus sentimientos humanitarios, estableciendo un faro costeado por su Tesoro para iluminar un mar en el que no tiene intereses comerciales que preservar; pero que favorece con su luz a las marinas del mundo entero en su navegación por aquellos peligrosos parajes: faro que ya ha alumbrado el camino a muchos miles de buques, así como los abnegados marinos que lo cuidan, han conservado la vida a los muchos desgraciados naufragos en aquellas costas.

Reciba, pues, Sr. Presidente, ese cuadro que tiene para mí y para mis valientes compañeros en esa campaña, el mérito de ser la demostración gráfica de un deber satisfactoriamente por todos cumplido y que su vista pueda incitar a los jóvenes e ilustrados oficiales de ese distinguido Centro Naval, a coadyuvar con todos sus esfuerzos, hoy y en el porvenir, poseyendo ellos mayor suma de ele-

mentos materiales en la actualidad que nosotros en el pasado, a las conquistas morales de nuestra patria.

Saluda al Sr. Presidente con su distinguida consideración — A. Lasserre — Octubre 14 de 1891 — Al Sr. Presidente del Centro Naval Teniente de Navio Dⁿ. G. C. Aguerri-berry.

Rectificación. — Desde el mes de julio ppdo. viene publicándose en nuestro Boletín un *Aviso a los navegantes* referente al faro de Punta Mogotes; en él se ha cometido un error de copia que acaba de ser notado por dos oficiales del acorazado «Almirante Brown» y que esta Dirección se hace un deber en rectificar.

En la longitud con respecto al meridiano de París, se lee en el Boletín: 50° 51' 30" O. de París en lugar de ser: 59° 51' 30"» como ha sido calculado y lo expresa el Decreto original.

Las regatas del 22 de noviembre.—No obstante los esfuerzos de la comisión directiva del Yacht Club Argentino y el concurso decidido de la prensa para prestigiar las regatas efectuadas en los Pozos, nuestra sociedad ha dado pruebas de que en sus aficiones no han tomado aun carta de ciudadanía, los atractivos del *Yachting*. Esto vendrá a su tiempo como han venido las carreras inglesas, los partidos de pelota en cancha abierta y las regatas de remo (hoy por hoy de engaña pichanga, pues si se mira bien, en las márgenes pintorescas del Luján y en los lunches y en las tertulias de los buques de la Armada, a que aquellas dan lugar, debe encontrarse el éxito de las reuniones del Rowing Club.)

En los Pozos, a 800 metros del muelle de Catalinas estaban fondeados el caza torpedero «Espora», al mando del teniente de fragata Sr. Manuel Barraza, la torpedera de primera clase «King» otra torpedera, el vapor «Resguardo» y el cutter «Nemo» del Yacht Club.

Los invitados se embarcaron en el remolcador «Victorina Rugeroni», de «La Veloz», en número que no excedía de cincuenta.

Sólo había tres señoras entre los pasajeros del «Victorina».

El río estaba bastante inquieto y desde la cubierta del remolcador se veía balancearse desatinadamente al «Resguardo», a las torpederas y al «Nemo», todos empavesados.

En el «Espora» la concurrencia no era más numerosa que en el «Victorina»: algunas familias y muchos jefes y oficiales de la Armada.

Las nubes velaban el sol; circunstancia que hacía muy soportable la temperatura, sobre todo en la cubierta de las embarcaciones donde el viento producía una sensación agradable de frescura.

No sucedía lo propio en las cámaras que eran verdaderos hornos.

Dicen que en el «Espora», el Capitán Kinch, vencedor en las regatas de los yates, obsequió a la concurrencia con champagne. Así habrá sido, pero en cuanto a lunchs ó refrescos, y a fe que la temperatura los imponía, los que estaban en el «Victorina» los tuvieron *pour son argent*.

La primera regata de 6 millas la ganó el *sharp* «Gladys», gobernado por su propietario el conocido yachtman señor Kinch.

Se puso en vela con tres minutos de ventaja que le dio el «Emma», ventaja que, sea dicho en verdad, para nada la necesitaba, pues llegó al «Nenio», punto terminal, a las 3 y 15, 3 minutos antes que el «Emma»; de manera que con ventaja ó sin ella se hubiera llevado la bandera de seda del Yacht.

El diestro timonel señor Wilding que llevaba el timón del «Emma», nos aseguró que perdió la regata por habérsele vencido el mastelero, accidente que le impidió izar y largar la spinaka, vela que desempeña las funciones de *gaftop*.

El «Gaviota», que llegó tercero, cuando todos y también nosotros que no somos muy versados en esta clase de sport, esperaban verlo ganar gracias a la audacia y maestría reconocidas en el señor Amancio N. Williams, exoficial de la armada nacional, viró al costado del «Nemo» 12 minutos después que el «Gladys, lo que puede considerarse como un fracaso desdorado para el «Gaviota», pues su foja de servicio no había sido empeñada hasta ahora por una sola derrota que sepamos.

Sin embargo, somos de opinión que el triunfo del «Gladys» tendrá algún mérito relativo sobre el del «Emma», ya que las averías en estos casos se computan como factores de éxito para los ganadores, pero en manera alguna sobre el «Gaviota», buque de otro tipo que con marejada hubiera dado mucho que hacer.

Con marejadillas como la de ayer el tipo *scharp* resulta temible, porque no siente la ola de proa; y además es muy boyante.

A un largo ó en popa su gobierno se hace difícil; no así de bolina que, por su gran quilla de orza le mantiene en estabilidad y le impide perder terreno a la banda.

Por estas consideraciones, juzgamos un error de la co-

misión del Yacht Club el haber admitido al «Gladys» como competidor del «Gaviota», pues sólo un estado especial del río podría haber favorecido a esta última embarcación. Para que las probabilidades de éxito de uno y otro competidor estuviesen equilibradas, hubiera sido preciso que el «Gladys» diera al «Gaviota» en un trayecto de 6 millas, de 12 a 15 minutos de ventaja, y en estas condiciones se comprende que la regata habría carecido de interés.

Los *scharp* sólo deben medirse con embarcaciones de su tipo. Sobre esto no hay dos opiniones.

La segunda serie,— 3 millas de distancia,— en la que corrieron los botes de vela de los buques de la escuadra, llamó la atención, no tanto por lo bien tenido de las embarcaciones y el aspecto de los marineros que las tripulaban, cuanto porque maniobraban con bastante corrección, todas ellas comandadas por oficiales.

La largada hacia el punto de partida dejó mucho que desear, pues se produjo, debido a una falsa maniobra el abordaje de una ballenera del «Brown» por dos lanchas. Rota la vela mayor de la ballenera por la botavara de una de las lanchas, aquella quedó fuera de combate.

El ganador, que fue uno de los botes del «Brown», gobernado por el capitán Cardoso, llegó al «Nemo» a las 2 y 38 minutos.

Los vencedores en una y otra regata fueron saludados, al llegar, por el «Espora» con un disparo de cañón hecho con una de las piezas de tiro rápido, de estribor.

La banda del «Brown» que se hallaba a bordo, echaba diana.

A última hora fondeaba cerca del «Espora» el cutter de la escuadra «Bahía Blanca», al mando del capitán Rafael García Mansilla.

Momentos después, el contraalmirante Solier concertaba una regata entre esa embarcación y el cutter «Nemo», buque jefe del Yacht Club.

El «Bahía», gobernado por el Sr. Solier, partió adelante del «Nemo» cuyo timón llevaba el presidente del Club, capitán de fragata Sr. Manuel José García.

La distancia que debían recorrer era de cuatro millas. A los cuarenta minutos después de haber zarpado el «Nemo», llegaba a la meta victorioso, gracias a una maniobra feliz que ejecutó al virar encima de la boya que tomó para volver al «Espora».

Concluida esta regata que no estaba en el programa, la concurrencia que presenció la fiesta desde a bordo del «Victorina Ruggeroni», regresó al muelle de Catalinas, donde

desembarcó, un tanto empapada, por una ola impertinente que barrió la cubierta del remolcador.

A las 5 la crecida del río dificultó el desembarque en botes de las familias que estaban a bordo del «Espora», resolviéndose que éste fuera a fondear en la Boca, en donde la operación se realizó sin el menor tropiezo.

La torpedera «King», al entrar en el Riachuelo, varó entre la segunda y tercera boya del canal.

En resumen, un espectáculo interesante, pero sin la animación que prestan a estas fiestas las muchedumbres. Bien es cierto que ni el día, ni la hora, ni el estado del río,—con *marejadilla* para los marinos, pero agitado y turbulento para los que no tienen el hábito de jinetear sobre el lomo de un vaporcito,—favorecían la reunión. El calor, la perspectiva de una tempestad y las incomodidades del mareo previstas por las damas, principalmente, fueron las causas que determinaron el fracaso de la fiesta.—*El Nacional*.

Los cañones Canet de tiro rápido—Se sabe que Chile primero y Rusia después, han adoptado el tipo de los cañones de tiro rápido construidos en los arsenales del Havre, Forges et Chantiers del Mediterráneo, bajo el plan y la dirección de M. Canet. La marina francesa no ha querido ser indiferente a los trabajos del mencionado ingeniero, y a su propuesta, aceptó ensayar, en el polígono de Iboc, su sistema de artillería de tiro rápido. A este efecto el ministro hizo fijar un programa de las experiencias, y encargó a una comisión presidida por el coronel de artillería de marina señor Larroque, y complementada con oficiales de marina y de artillería para experimentar los cañones de que se trata.

Inútil será decir que las pruebas han sido hechas con cuidado meticoloso que la artillería de la marina francesa pone en todos sus estudios, pues es bueno recordar que contrariamente a lo que pasa en ciertos países, las comisiones francesas no se apartan jamás de la más completa imparcialidad, aun cuando sepan que sus juicios pueden perjudicar a la industria nacional. Ellos dejan siempre de lado las cuestiones de sentimientos, para concretarse estrictamente a su mandato.

Es necesario decir, entre tanto, que las pruebas han sido hechas con pólvora sin humo, de la fábrica de pólvora de Sevrans-Livry, y que se tomaron precauciones muy minuciosas a fin de impedir que se distrajera porción alguna de esta pólvora del Estado.

Las experiencias han sido hechas con los calibres de

12 y 15 centímetros, pues el único cañón de 10 centímetros

de que la compañía pudo haber dispuesto, estaba en la exposición de Moscow.

Los dos tipos que han sido experimentados, tienen 45 calibres de longitud; el cañón de 12 centímetros pesa cerca de 2.970 kilos, y el de 15 c/m. 5.740 kilos. Con las cureñas y montajes, el peso respectivo de las piezas son 7.340 y 12.000 kilos aproximadamente.

Una de las condiciones de tiro era que la presión en la culata no debía pasar de 2.400 kilogramos, siendo este un límite razonable, pues si fuera próximo a los 3.000 kilogramos, el cierre se deformaría, se englobaría, adhiriéndose a las paredes de la pieza lo que impediría su movimiento de abertura.

Los proyectiles empleados eran de 21 kilgr. para los de 12 c/m. y de 40 para los de 15 c/m. La comisión fijó las cargas al principio de los experimentos, en 5 1/2 kilos para los de 12 c/m. y 9 kilos 750 gramos para los de 15 c/m.

Establecidos estos puntos, el 8 de julio se procedió a hacer un tiro rápido sin apuntar. Con el cañón de 12 c/m. se hicieron 9 tiros en 54 segundos y con el de 15 c/m. 10 tiros en 67 segundos.

Apuntando sobre un blanco fijo se tiraron 11 tiros en 108 segundos con el de 12 c/m y 10 tiros en 92 segundos con el de 15 c/m.

Sobre un blanco movable en una dirección invariable, el cañón de 12 c/m. hizo 5 disparos en 37 segundos, y el de 15 c/m. hizo igual número de disparos en 69 segundos.

Sobre un punto movable en dirección y en distancia, la duración respectiva de cinco tiros ha sido de 77 y 52 segundos.

Tales son los resultados de los tiros ejecutados el 8 de julio con apuntadores que, si bien eran hábiles, no conocían el arma.

Puede sacarse en conclusión que en la práctica, con cabos de cañón ejercitados, se llegará fácilmente a tirar apuntando, de 4 a 5 tiros por minuto sobre un punto movable, y de 6 tiros sobre un punto fijo.

Los tiros serían evidentemente mucho más rápidos si no hubiera necesidad de apuntar; puede admitirse que de este modo se harían de 8 a 9 disparos por minuto.

En los tiros que ha hecho la comisión, no ha comprobado ninguna avería. Los movimientos de la culata se han efectuado siempre con la mayor facilidad, y la extracción de las cápsulas no ha dado lugar a ninguna dificultad.

La velocidad inicial ha dado entre 750 y 760 por segundo.

La comisión ha informado que el Estado podría proveerse de cierto número de estos cañones para ser usados en el servicio ordinario.

Los cañones Canet, han obtenido un éxito incontestable después de una serie de pruebas severas.

El juicio de la comisión oficial basta para clasificarlos en primera línea, entre los cañones de grueso calibre y tiro rápido.

Como rapidez de tiro valen tanto como los cañones conocidos; respecto de la velocidad inicial son infinitivamente superiores, lo que vale decir que tienen más potencia de penetración y mayor exactitud.

Efectos del fusil Mänlicher—CARTA DE CHILE—Hemos recibido del Dr. Ricardo Dávila Boza la siguiente interesante carta, que se relaciona con las heridas causadas por el proyectil Mänlicher en la última guerra civil chilena:

«Como no se ha publicado y quizá ni aún emprendido todavía la estadística detallada y completa de las lesiones producidas por los proyectiles del nuevo armamento Mänlicher entre los combatientes de las batallas habidas el 21 al 28 de agosto último en las proximidades de Valparaíso, no puedo adelantar por el momento más que las breves y sumarias observaciones siguientes para satisfacer el pedido que sobre este asunto me hace.

El carácter predominante en estas lesiones, por lo que me ha sido dado observar y por lo que algunos compañeros me han comunicado, consiste en su relativa benignidad comparadas con las lesiones producidas por los proyectiles de los armamentos antiguos Grass, Comblain y Remingtons.

Las heridas de las partes blandas curan rápidamente por primera intención cuando no comprometen órganos ó tejidos esenciales para el mantenimiento de la vitalidad de la región afectada, lo que, por otra parte, constituye la regla general para esta clase de heridas producidas por los nuevos proyectiles, por lo menos en los sobrevivientes del campo de batalla, que han alcanzado a ser traídos a los hospitales de esta capital.

Las heridas que comprometen el tejido óseo son también, por regla general, mucho más benignas que sus congéneres producidas por los proyectiles antiguos. El hueso se presenta lo más frecuentemente solo, perforado en línea recta, sin fractura concomitante, y esto aun tratándose de huesos tan delgados como el peroné. Siendo tan raras las fracturas, las amputaciones por esta causa

han tenido que ser rarísimas hasta hoy y probablemente lo seguirán siendo en adelante.

Pera hasta las heridas penetrantes del tórax, del abdomen y de las articulaciones, son con mucho más benignas que las de igual especie producidas por otra clase de proyectiles. Son muchos los casos de curación rápida de heridos que han tenido atravesado el pulmón, el abdomen, la rodilla u otra articulación de parte a parte. Se puede decir que en estos casos la curación es la regla cuando la lesión no compromete desde el primer momento órganos esenciales para la vida.

La benignidad de estas heridas se explica naturalmente por sus caracteres propios y por la naturaleza y las condiciones de los proyectiles que las producen.

Estos proyectiles tienen, en efecto, 9 milímetros de diámetro y 42 de largo, en tanto que los proyectiles Grass ó Comblain tienen 21 mil. de diámetro y 39 de largo. Los primeros están, además, revestidos por una capa dura que no les permite deformarse en su choque contra los huesos humanos, al paso que los Grass ó Comblain se deforman siempre, más ó menos.

Los bordes de los proyectiles Männlicher son, pues, de menor diámetro; más netos, más limpios, de labios menos contusos, más regulares, de trayecto más corto, más recto, de orificios de entrada y de salida más iguales entre sí que las heridas de los otros proyectiles. Contienen pocas veces cuerpos extraños y siempre, cuando los encierran, en mucho menor cantidad, porque son raras las esquirlas óseas, rarísimos los proyectiles que no han salido y muy escasos los restos de los vestidos que los proyectiles han podido arrastrar y que no han salido junto con ellos.

En resumen: el proyectil Männlicher, animado de mayor velocidad, más delgado y más largo, más duro que los proyectiles antiguos, produce heridas muchísimo más benignas que ellos, tanto en cuanto a la atrición local como a la acción refleja general sobre el organismo.

Valparaíso, octubre de 1891.

DR. RICARDO DÁVILA BOZA,
Cirujano del ejército.

(De la «Revista de Sanidad Militar.»)

Buque-escuela mejicano—CORBETA «IGNACIO ZARAGOZA»—

La corbeta-escuela «Ignacio Zaragoza», construida en los establecimientos de la *Société des forges et Chantiers de la Méditerranée* en el Havre, por cuenta del gobierno mejicano, es un elegante buque de 1200 toneladas de desplazamiento, de 65

m. de eslora, 10 m. de manga, 5 m. 55 de puntal con un calado medio de 4 metros.

En presencia de su comandante, el capitán de navío Angel Ortiz Monasterio, de la Legación de Méjico en Francia, y de la comisión de recepción, se efectuaron el 29 de septiembre notables experiencias, y creemos interesante dar una sumaria descripción de ese buque.

Será utilizado como escuela; posee una poderosa arboladura de tres palos barca; su proa afecta la forma de espolón. Su armamento consiste en 6 cañones de 12 c. m. sistema Canet; 4 cañones de 43 calibres, colocados en semitorres salientes; 2 cañones de 36 calibres, situados uno a proa y el otro a popa; 2 cañones de tiro rápido Nordenfeld sobre el puente, uno a cada banda, y por fin 2 cañones revólvers Hotchkiss, en la toldilla.

La nave está provista de una caja para lastre de agua (water ballast), dividida en cuatro compartimentos estancos independientes y situados debajo del aparato motor.

En la toldilla se encuentran los alojamientos del comandante y segundo, que se compone de: la cámara del primero hecha de roble viejo, estilo Enrique 11; el salón, todo de ebanistería de madera de arce y de caoba con adornos dorados; el camarote con su cuarto de baño, water-closet y repostería; la cámara del segundo con su water-closet.

En el entrepuente, se encuentran los alojamientos de los oficiales, cómodamente instalados, así como todo lo necesario para 20 alumnos.

La parte central del buque contiene el aparato motor y las carboneras.

Están colocadas estas carboneras en las dos bandas y transversalmente por la cara de proa de la cámara de las calderas y se elevan desde la sentina hasta la cubierta principal.

Dos grandes pasadizos longitudinales que corren a ambas bandas del departamento de máquinas, aseguran la circulación de proa a popa en el entrepuente. De esta manera, toda la parte central está protegida por las carboneras, formando de cada lado un empalmetado de 2 m. 50, próximamente, de espesor.

La parte de proa del entrepuente contiene los alojamientos para la maestraza y sollado de la tripulación.

En el medio del buque y sobre la cubierta, hay una casilla central ocupada por las cocinas del comandante, oficiales y tripulación; por una pequeña caldera, el pasaje del cenicero, los aparatos a vapor del timón y el cuarto de faroles.

Sobre esta casilla va el puente, con un cuarto de navegación y la torre de comando (Blockaus). Esta contiene el telégrafo

de las máquinas, un compás, los diversos tubos acústicos, la maniobra del silbato y el manipulador del servomotor.

En la bodega, a popa, se encuentran los pañoles de las provisiones del comandante y oficialidad; de municiones para el cañón de popa, el compartimiento de los aljibes, el taller de las máquinas y la cámara de la máquina eléctrica. A proa se hallan: la despensa, los pañoles de proyectiles de los cañones de proa, pañola de municiones de las armas portátiles, las cajas de las cadenas, el pañol de velas de cabullería y almacén general.

El achique del buque está asegurado mediante dos bombas de mano de 150 m. y dos eyectores de 200 toneladas; la bomba de la sentina de la máquina, la de circulación y el burro de la cámara de las hornallas. Además, la comunicación entre los compartimientos puede efectuarse por medio de compuertas y grifos manejables desde la cubierta superior.

Los aparatos auxiliares comprenden: un guindarte a vapor, en el castillete, con cabrestantes arriba en cubierta, de un torno de 2.000 kilogramos a popa del palo mayor, de un cenicero a vapor a popa de la casilla central y un servomotor para el timón instalado en un reducto debajo del puente. Una bomba para agua dulce está destinada al servicio de los aljibes.

Tiene siete embarcaciones, de las cuales una es lancha de acero, de vapor, con una máquina de 15 caballos, que puede imprimir una velocidad de 7 nudos.

La máquina de la corbeta es de triple expansión, pilón y de condensación de superficie.

Los cilindros son de envoltura de vapor de modo que puedan funcionar lo mas económicamente posible.

La distribución del vapor se obtiene por medio de las correderas Stephenson, y todas las articulaciones están dispuestas de manera que el juego producido por el desgaste a causa del funcionamiento, pueda ser fácilmente corregido.

La bomba de aire es guiada por balancines fijos al travesaño de la barra del pistón de alta presión.

La circulación en el condensador se hace por medio de una bomba centrífuga, accionada por un motor especial.

La chumacera de empuje (*pallier de butée*) es del sistema más perfeccionado, dicho de cuello movable, permitiendo regularse aún en marcha.

La hélice puede ser desconcertada para la navegación ó la vela.

La alimentación se ejerce por una bomba especial muy potente, con un movimiento muy lento. Un ventilador per-

mite aspirar el aire para conducirlo a la cámara de las calderas y disminuir así su temperatura.

Las calderas son del sistema ordinario de tubos recurvados, y van forradas de un colchón calorífico y las puertas de las cajas de humo están guarnecidas por una pantalla de latón, para evitar el calor irradiante.

En una palabra, todas las precauciones han sido tomadas, para evitar en un clima cálido, los fuertes calores que existen en el departamento de calderas en todos los buques.

Todos los órganos de la máquina son de fácil acceso y desarmables y los constructores se han ingeniado para poner en todos los detalles los últimos perfeccionamientos, logrando instalar un conjunto sencillo de manejar y reparar.

La potencia de la máquina que se estipuló en el contrato, era de 1250 caballos y la realizada en las pruebas excedió de 1400 caballos. El contrato exigía 13 nudos de velocidad, y la obtenida en familia medida, fue de 15 nudos 30, y todavía hay que añadir que la velocidad media de las dos últimas medidas fue de 15 nudos 5, ó sea 2 nudos 5 más de lo contratado con una utilización de 4,05.

A pesar de que en el contrato no existía cláusula alguna sobre pruebas de consumo, se hizo una que duró 5 horas con una velocidad de 13 nudos 1/4, es decir, superior a lo establecido, y el consumo ha sido de 700 gramos por caballo.

Por fin, para las pruebas de artillería se hicieron dos disparos por pieza con dos cañones de 12 c. m. de 36 calibres, con cuatro cañones de 12 c. m. de 43 calibres, en las condiciones más desfavorables para la solidez del casco, y es digno de observar que no resultó ningún daño en el material de éste.

Estos brillantes resultados hacen honor a los ingenieros de *Forges et Chantiers* y al Sr. Ingeniero jefe, coronel mejicano Dosamentes, que ha vigilado la construcción en todos sus detalles y aconsejado para realizar el programa que el gobierno mejicano tenía en vista.

La corbeta-escuela «Ignacio Zaragoza» debe dejar el Havre en el mes de octubre, con rumbo a Vera-Cruz, al mando del Capitán de Navío Monasterio.

La marina mejicana puede estar orgullosa de ese bello *especimen* de la construcción francesa y los alumnos que se instruyan a bordo divulgarán en su país la reputación de la *Société de Forges et Chantiers* («Nouveau Monde» : traducción de F. L. D.)

MOVIMIENTO DE LA ARMADA

- Noviembre
- 5.—El Ministerio comunica que con fecha, 31 de agosto ppdo., ha sido nombrado Comisario Contador y Pagador de la Armada D. Domingo J. García, en reemplazo de D. Luis V. Varela (hijo).
 - 6.—Se resuelve sobreseer en el sumario instruido a los alumnos de la Escuela Naval D. Celestino Silvany y D. Casiano Otaegui, dando por purgada la falta cometida con el tiempo de prisión sufrida.
 - »—Resolviendo vuelvan a la Contaduría General de la Nación, los despachos otorgados el 21 de marzo del año ppdo. para que tome razón de ellos.
 - 7.—Decreto nombrando Subprefecto de la isla de los Estados al Capitán de Fragata D. Carlos Méndez.
 - »—Pasó al E. M. General el Alférez de navio D. Edgardo Guyot y con fecha 10 del mismo, se le concedió la venia para contraer matrimonio con la señorita Juana Luisa Sosa.
 - 8.—Falleció el Alférez de fragata D. Miguel Otaño.
 - 12.—Concédese una beca en la Escuela Naval, previo examen, al joven Guillermo Casavotti.
 - 13.—Ordenando se compren en plaza 300 toneladas de carbón de 1ª. clase.
 - 16.—Nómbrese alumno de Administración de la Comisaría General de Marina a D. Domingo Jerez.
 - »—Decreto para que a la brevedad posible se adquieran en plaza 1000 toneladas de carbón Cardiff de 1ª. calidad.
 - »—Cesaron de agregados a la Legación en el Paraguay el contraalmirante D. Daniel de Solier, capitán de fragata D. Walter G. Green y alférez de fragata D. Adrián del Busto, pasando el últi-

- mo a prestar sus servicios al acorazado «Almirante Brown».
- 18.—Nómbrese cirujano de 1ª. clase de la Armada al de 2ª. D. Pablo M. Santillán.
- 19.—Se dispone que el capitán de fragata D. Carlos Méndez, reviste por la lista general de Marina con anterioridad al 1º. del presente mes.
- »—Pasó a prestar sus servicios a la corbeta «La Argentina», el alférez de fragata D. Fermín Novillo.
- 24.—Se concede pasar al Colegio Militar a continuar sus estudios al alumno de la Escuela Naval, Juan Silva.
- 25.—Se manda confeccionar por la sastrería militar de Claret, dos uniformes de gala para los alumnos Carlos y Enrique Madero.
27. Concédese la baja y absoluta separación del servicio de la Armada al Cirujano de 2ª. clase de la misma D. José Cordeyro.
- »—Decreto nombrando la comisión de límites con Chile.
- »—Decreto nombrando la comisión examinadora de la E. Naval, compuesta de los Sres. Contraalmirante D. Daniel de Solier, capitanes de navio D. Antonio Pérez y D. Martín Rivadavia y capitanes de fragata D. Manuel J. García y D. Manuel Domecq García.
- »—Apruébase en todas sus partes el Reglamento de Disciplina para la Armada.
- »—Resuélvese que con los fondos del E. M. General, se empiecen las obras de la barca «Ushuaia», debiendo reintegrarse con lo que marca el presupuesto.
- 28.—Pasa a prestar sus servicios a la División Material, el alférez de navio D. Angel Baglietto que se hallaba en la «Caa-guazú».
- 29.—Pasa a prestar sus servicios al torpedero «Rosales», el alférez de navio D. Mariano Beascoechea.
- 30.—Concédese el permiso solicitado por el alférez de navio D. Gregorio Díaz para contraer matrimonio con la señorita Sara E. Mattero.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN NOVIEMBRE

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Boletín de Sanidad Militar—Octubre de 1891.—Las heridas causadas por las sustancias explosivas de invención moderna. Clínica médica del Hospital Militar.—Talla y amplitud torácica en el ejército argentino.—Ricopron Penetrans.—Herida de metralla.—Exhumación de los restos del conquistador Francisco Pizarro.—Efectos del fusil Mannlicher.—Formulario.—Higiene práctica.—Crónica.

Anales de la Sociedad Rural Argentina—Octubre 31 de 1891.—El primer introductor de los cercos de alambre.—29ª feria de Chascomús.—Las nuevas teorías agrícolas.—La remolacha (beta vulgaris).—La cuestión agraria.—El mercado central de frutos.—La crisis agrícola en los Estados Unidos.—Cuestiones rurales.—Cifras y datos sobre la gallinocultura. — Sociedad Rural é Industrial de Mercedes. — Sociedad Rural del Tandil.

Boletín Mensual del Ministerio de Relaciones Exteriores—Informes consulares.—Correspondencia diplomática y actos oficiales.

Revista del Paraguay—Noviembre de 1891.—Historia del Paraguay.—La ciencia ideal y la ciencia positiva.—Diplomática de la América Meridional.—Balmaceda.—Descripción histórica del Paraguay.—Datos para la historia.

Boletín Mensual de Estadística Municipal—Setiembre y Octubre de 1891.

Boletín del Departamento Nacional de Agricultura—Diciembre 31 y noviembre 15 de 1891.—Informe sobre máquinas aerícolas.—La cuestión agraria.—El aceite de maíz.—La agricultura en la estación Pardo.—El estiércol de establo.—Alteraciones de los aceites.—Trigo y maíz.—El cultivo intenso de la viña.—La langosta.—El comercio de los vinos en Francia.—Estadística agrícola.—Modo de sustituir el enyesado de los vinos.—La pulpa de madera.—Huevos artificiales.—La alimentación del ganado.—Cultivo del tabaco en el mundo.—Las fibras textiles.—Miscelánea.

Anales de la Sociedad Científica Argentina—Noviembre de 1891.—El pozo artesiano de «Balde».—Nova Hemiptera Faunae Argentinae et Uruguayensis. — Informe sobre el ensayo de petróleo en el establecimiento «Recoeta».—Dipterología argentina.

BRASIL

Revista Marítima Brasileira —

Julio a septiembre de 1891.—Revista Marítima Brasileira.—Diversas aplicaciones de los regimientos de banderas.—Las torpederas de mar y los cazatorpederos.—Viaje del acorazado *Aquidaban* y crucero *Guanabara* — Nuevo tipo perfeccionado de máquina a vapor.—La iluminación de nuestra costa.—

Legislación Naval.—Revista de las revistas.—Aviso a los navegantes.—Bibliografía.—Biblioteca de la Marina.

Revista da Comissao Technica Militar Consultiva—Octubre de 1891.—Armas de repetición.—El buque Arie-te.—Escuelas militares.—Crónica.

ESPAÑA

Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina—Septiembre 30 octubre 15 de 1891.—La batalla de caña.—Crónica.—El capitán Valdés.—Advertencia.

Boletín de Administración Militar—Octubre de 1891.—Francia.—Apuntes sobre la aplicación de los despojos resultantes de la fabricación de tapones de corcho al relleno de la cama militar.—Las últimas grandes maniobras en Francia.—Instalación de grandes lavaderos.—Asociación filantrópica del Cuerpo Administrativo del Ejército.—Alemania.

Revista general de Marina—Octubre de 1891.—Maniobras navales francesas.—Vocabulario carolino.—La aguja náutica a bordo de los buques de guerra.—Enseñanzas adquiridas en el manejo de los torpederos.—Unificación de la nomenclatura geográfica.—Los ministerios de marina en el extranjero.—Noticias varias.—Bibliografía.—Apéndice.

Memorial de Artillería—Septiembre de 1891.—Aparatos foto-eléctricos para el servicio de la artillería.—Pruebas con cañones y obuses.—Algunas ideas sobre la reforma de los reglamentos tácticos de artillería de montaña.—Fusiles modernos de guerra y sus municiones.—Notas críticas sobre el ejército suizo.—Observaciones acerca de las variaciones que se pueden hacer para aliviar del servicio interior de las secciones a los oficiales.—Apuntes sobre Organización del ejército.—Museo de Artillería.—Crónica interior.—Crónica exterior.—Variedades.

Unión Ibero-Americana—Octubre 1.º de 1891.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record—Octubre 8 de 1891.

Journal of the Military Service Institution—Septiembre de 1891.

ITALIA

Rivista di Artiglieria e Genio—Septiembre de 1891.—De la necesidad de algún perfeccionamiento en la artillería de sitio y de campaña.—Miscelánea.—Noticias.—Bibliografía.

INGLATERRA

Engineering—Septiembre 25 y octubre 2, 9 y 16 de 1891.

United Service Gazette—Nos. 3064, 3065, 3066 y 3067 de 26 de septiembre y 3, 10 y 17 de octubre de 1891.

FRANCIA

Electricité—No. 38 de septiembre 19 de 1891.

Boletín de la Société de Géographie (sesiones)—Nos 16, 1891.

Revue Militaire de l'Etranger—No 766, septiembre de 1891.—Las grandes maniobras en la armada austro-húngara.—Noticias militares.

La Marine Française—Nos 156, 157 y 158 de 27 de septiembre, 4 y 11 de octubre de 1891.

L'Echo des Mines et de la Métallurgie—Nos 10 y 41 de 4 y 11 de octubre de 1891.

Journal de la Marine Le Yacht—Nos. 707, 709 y 710 de 26 de septiembre, 10 y 17 de octubre de 1891.

Revue du Cercle Militaire—Nos 41, y 42 de 17 y 18 de octubre de 1891.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en noviembre

Do Buenos Aires—«El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar», «La Unión Industrial Argentina».

Do Costa Rica—«La Gaceta».

De España—«La Correspondencia Militar».

De Portugal—«O Exercito Portuguez».

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1891-1892

Extracto de las sesiones celebradas en noviembre de 1891

22ª sesión ordinaria del 6 de noviembre de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerriberrv
Vicepresidente I^o, Martin
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista

VOCALES

O'Connor
Jasidaski
Aguirre (J.)
Moneta

SOCIOS

Beascoechea
Irizar

A las 9^h 30^m p. m., se declaró abierta la sesión con la siguiente

ORDEN DEL DÍA

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Candidatos para socios activos.
- III. Asuntos varios.

El Sr. Presidente da cuenta de haber nombrado una comisión para que verificara el sorteo de la rifa de la espada que, a beneficio del Asilo Naval, ha donado la Sra. de Galeano, y somete a la decisión de la Comisión Directiva, si los números que no se vendieron, deben ó no ser comprendidos en el sorteo. Prodúcese, con este motivo, un largo debate en el que toman parte los Sres., Albarracin y Bista, que optan por la afirmativa; y en contra los Sres. O'Connor, Jasidaski y Quintana. Puesto a votación si se dejan a beneficio del Asilo Naval los números no vendidos, y resultando empate, el Sr. Presidente vota por la afirmativa.

Después de hacer uso de la palabra los Sres. O'Connor,

Albarracin y Beascoechea, vótanse dos mociones del primero, referentes la una, a si han de jugarse los números no vendidos, resultando negativa; y la otra, si la Comisión Directiva del Centro se hace cargo de la rifa hasta su terminación, y resulta afirmativa.

A moción del Sr. Moneta, nóbrase una comisión para que efectúe el sorteo el lunes 9 a las 8 p. m., componiéndola los Sres. Bista, O'Connor y Martin.

Apruébase el acta de la sesión anterior.

Léese una carta del secretario participando hallarse enfermo.

Léese una nota de los Sres. M. Bustos y E. M. Quintana, en la que dan cuenta del resultado de la comisión que les fue confiada para adornar el día de difuntos el monumento del insigne Almirante Brown, adjuntando la cuenta de gastos, e informando acerca del estado de deterioro en que se encuentra dicho monumento.

El Sr. Alférez de navio D. Angel Baglietto, pide se le reincorpore a la Asociación como miembro militar activo. Se resuelve dejar este asunto para la próxima sesión.

Considerando lo propuesto en la nota de los Sres. Bustos y E. Quintana, con relación al estado en que se halla el monumento del Almirante Brown, se resuelve, a moción del Sr. O'Connor, pasar una nota al gobierno encargándole la necesidad de que se haga arreglar, ó comisione al Centro para que bajo su dirección y mediante el reintegro de gastos, se verifique la reparación necesaria.

Fueron aceptados para socios civiles activos, los Sres. Pablo Dugrós y Nicasio Valdez, presentados en la sesión anterior.

Se dan como presentados para candidatos a socios civiles activos, a los Sres. siguientes: Germán Oliver, Vicente A. Márquez; Santiago P. Rouquand, Gaudioso Valero Serrano y Antonio Goyena.

El Sr. Beascoechea, expone los servicios prestados al Centro por el Intendente del mismo, y pide como un acto de justicia y en atención a lo recargado que está éste de trabajo, se le aumente el sueldo con tal de que asista más temprano a sus tareas, y no se nombre un escribiente. El Sr. Bista manifiesta, que no se opondrá a este aumento siempre que no exceda de 10 ó 20 pesos.

Aceptada la moción del Sr. Beascoechea, por mayoría, señalase al intendente bajo las condiciones expuestas.

un sobresueldo de 20 pesos mensuales, sobre el que ya se le tiene asignado.

Resuélvese aplicar el Reglamento, en la parte que concierne a las faltas de asistencia a las sesiones, a los vocales Sres. Freeland, E. Romero y Dailey.

Resuélvese también citar a asamblea general extraordinaria para el viernes 13, con el objeto de proceder a la elección de tres vocales, cuyos puestos se hallan por otras causas vacantes.

Levantóse la sesión a las 11 p. m.

23ª sesión ordinaria del 13 de noviembre de 1891.

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Vicepresidente 1º, Martín
Secretario, Silveyra
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista

VOCALES

O'Connor
Montes
Jasidaski
Sáenz Valiente

SOCIOS

Beascochea
A. Albarracín
C. Nogueras

Sesión abierta a las 8^h 40^m p. m.

ORDEN DEL DIA

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Lectura del informe de la comisión nombrada para efectuar el sorteo de la rifa de la espada que donó la Sra. de Galeano.
- III. Presentación de candidatos para socios militares y civiles activos.
- IV. Asuntos entrados y elección de tres vocales de la Comisión Directiva.

Acta de la sesión anterior, aprobada.

Leído el informe de la comisión nombrada para efectuar el sorteo de la rifa de la espada que a beneficio del Asilo Naval regaló la Sra. de Galeano, el Sr. Presidente declara que ya se ha pasado nota a la Presidenta, dándole cuenta del resultado.

Como el Sr. Montes indicara, que lo más propio sería que la nota se dirigiera a la Sra. Ana P. de Galeano, que es la que ha hecho donación del objeto que motivó la rifa, el Sr. Presidente da explicaciones que justifican su proceder y añade, que dicha comunicación era necesaria en atención a que había que dar cuenta a los beneficiados del resultado pecuniario de la rifa; pero que esto no impedía se enviase también una carta a la Sra.

de Galeano, dándole las gracias por su generoso desprendimiento.

Abundando en idénticas razones los Sres. S. Valiente, Bista y O'Connor, y a moción de este último, se resuelve enviar la indicada nota a la Sra. de Galeano.

Al darse lectura de los nombres de los candidatos presentados para socios militares y civiles activos, el Sr. O'Connor dice, que por tercera vez va a hacer moción para que se suspendan las aceptaciones de socios civiles, fundándose para ello en que sólo queda un número muy reducido por llenar.

No apoyada la moción del Sr. Bista para que los presentados en la anterior sesión sean aceptados, se aprueba la del Sr. CrConnor, que resulta reformada así:

«Que se suspenda la admisión de nuevos socios civiles
« hasta que se ponga en vigencia el nuevo R. O. e inclu-
« yendo en esta medida a los presentados en la anterior
« sesión.»

Danse pues, solamente, como presentados a los siguientes candidatos para socios militares activos: Guardias marinas, León Jaudín y Eduardo Pizzamiglio; 3^{os} maquinistas, Francisco Barbará, César Caccia y Luis Silvany.

Acéptase en el concepto de socio militar activo reincorporado, al Sr. alférez de navío D. Angel Baglietto.

El Sr. D. M. Señoret. Director de la Oficina Hidrográfica de Chile, participa haber sido nombrado para aquel cargo. Se resuelve contestarle agradeciendo su atención, y enviarle a la vez varios entregas del Boletín.

El Sr. Presidente nombra una comisión compuesta de los Sres. S. Valiente y Jasidaski, para que proceda a revisar el inventario del mobiliario, que presentaron los Sres. contratistas del Centro.

Léese un memorándum del Concejo Deliberante Municipal, referente al terreno solicitado para panteón.

Resulta negativa una moción del Sr. Montes relativa a que se tome un escribiente para auxiliar el trabajo material de la comisión redactora del Boletín.

El Sr. Presidente da cuenta de los gastos ocasionados en el entierro del alférez Otaño. Aprobados.

Para cubrir las vacantes de tres vocales a quienes se aplicó el reglamento por faltas de asistencia a las sesiones, procedióse a la votación, resultando electos los Sres. Carlos Barraza, Guillermo Jones Brown y Guillermo Scott Brown.

A moción del Sr. Beascoechea, se resuelve crear un puesto de comisario de semana, que recaerá en uno de

los socios que más frecuenten el local del Centro, con el objeto de inspeccionar y arreglar cualquiera dificultad que se produjera entre los miembros de la Asociación. Resolvióse, además, proveerle de una tarjeta que contenga las instrucciones a que debe sujetarse, y fijar en un sitio visible un impreso en el que se haga constar esta resolución.

Levantóse la sesión a las 11 h 15^m p. m.

4ª. asamblea general extraordinaria del 20 de noviembre de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Vicepresidente 1º, Martín
Secretario, Silveyra
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista

VOCALES

O'Connor
Aguirre J.

SOCIOS

E. Lan
Beccar
Obregón
Valotta
Méndez
Albarracin (S. J.)
Scott Brown
Baglietto
Deimartini
Martínez (J.)
Barraza (C.)
Montiel
Fernández (J. N.)
Mascías

Siendo las 8^h 50^m p.m., y con asistencia de los señores que al margen se expresan, el Sr. Presidente declaró abierta la sesión con la siguiente

ORDEN DEL DIA

- I. Acta de la asamblea anterior.
- II. Elección de tres vocales de la Comisión Directiva.

Dase lectura del acta de la asamblea anterior, resultando aprobada, previa una explicación del Sr. Presidente acerca de una reforma introducida.

Procédese a la elección de un vocal de la Comisión Directiva en reemplazo del Sr. Ovidio Infanzón, y resulta electo el Sr. Teniente de Fragata D. Gerardo Valotta.

Elígese otro vocal en reemplazo del Sr. Manuel Barraza, y recae la elección en el Sr. Teniente de Navio

D. Carlos Beccar.

Se procede a elegir el 3º. vocal para reemplazar al Sr. Santiago J. Albarracin, y resulta electo el Sr. D. Alejandro Albarracin.

El Sr. Presidente levanta la sesión a las 9^h 20^{mi} p. m.

4ª. sesión extraordinaria del 23 de noviembre de 1891**PRESENTES**

Presidente, Aguerribery
Vicepresidente 1º, Martín
Secretario, Silveyra
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista

VOCALES

O'Connor
 Montes
 C. Barraza
 Jasidaski
 A. Albarracin
 Aguirre

Declaróse abierta la sesión a las
 8^h 30^m p. m.

ORDEN DEL DIA

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Candidatos para socios militares activos.
- III. Asuntos entrados.

Apruébase el acta de la sesión anterior. previas algunas modificaciones.

Son aceptados para socios militares activos, los Sres. siguientes: Guardias Marinas, D. Eduardo Pizzamiglio y D. León Jaudin; Maquinistas, D. Luis Silvany, D. Francisco Barbará y D. César Caccia; todos los cuales fueron presentados en la anterior sesión.

Danse como presentados los candidatos a socios siguientes: Tenientes de Fragata, D. Segundo Valladares, D. Tomás Alegre y D. Gabino Martínez; y los Guardias Marinas, D. Miguel Bardy, D. Francisco Borges y D. Alfredo Iglesias.

Léense dos notas de los Sres. Carlos Barraza y Guillermo Scott Brown, agradeciendo el nombramiento de vocales.

A moción del Sr. O'Connor, y en vista de una nota que dirige el Sr. Alférez de Navio D. Lorenzo Saborido, quien al ausentarse para Europa ofrece al Centro sus servicios allí, se resuelve agradecerle esta atención y se le encarece al propio tiempo, dé cuenta de los adelantos que sobre marina observe, y en general de todo aquello que considere útil para su inserción en el Boletín.

Por indicación del Sr. O'Connor, se acuerda que el Centro Naval se suscriba al periódico «La Nación».

Resuélvese nombrar un mandadero para el servicio del Centro, con el sueldo de 30 pesos mensuales.

A una pregunta del Sr. Martín acerca de las condiciones en que quedan con relación al Centro Naval, algunos oficiales de Marina que han pasado a prestar sus servicios en las filas del ejército, el Sr. Bista contesta, que precisamente la solución está indicada en una lista de, socios morosos que va a leer, y en la cual figuran di-

chos oficiales para que se les aplique, por esa causa el Reglamento.

El Sr. Montes extiéndese en algunas consideraciones relativas á este punto.

Leída la lista presentada por el Sr. Bista, se resuelve aplicar el Reglamento, como socios morosos en el pago de sus cuotas, a los Sres. siguientes: Alfredo P. Luis, José Maestú, Andrés Bossich y Eduardo Brooken; pasar una nota a algunos Sres. socios, relativa al descubierto en que se hallan, quedando aplazada por 8 votos la resolución que habrá de adoptarse con otros que también figuran en la indicada lista.

A moción del Sr. Barraza, se resuelve pasar una nota a varios socios que aun no han satisfecho la cuota de ingreso, conminándoles con retirarles el diploma, si en el plazo de 8 días no verifican el pago.

Levantóse la sesión a las 10^h p. m.

24^a. sesión ordinaria del 27 de noviembre de 1891.

PRESENTES

Presidente, Aguerriberry
Secretario, Silveyra
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista

VOCALES

Albarracin (A.)
Beccar
Barraza (C. J.)
Aguirre (J.)
Jasidaski
O'Connor
Montes
Valotta
Moneta

Sesión abierta a las 8^h 15^m p.

ORDEN DEL DIA

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Candidatos para socios.
- III. Asuntos varios.

Acta de la sesión anterior, aprobada.

El Sr. Barraza, al relatar las circunstancias en que se encuentran el socio comprendido en la lista presentada en la anterior sesión por el Protesorero Sr. Bista, se extiende en consideraciones respecto a él muy justas y atendibles, que merecen

la reconsideración que proponía.

Prevía la votación de práctica, fueron aceptados para socios militares activos, los señores que a continuación se expresan, los cuales diéronse por presentados en la anterior sesión: Tenientes de Fragata, D. Gabino Marquez, D. Tomás Alegre y D. Segundo Valladares, estos dos últimos como reincorporados; Guardias Marinas, D. Francisco Borges, D. Miguel Bardy y D. Alfredo Iglesias.

Es presentado para candidato a socio militar activo, el Sr. Maquinista D. Elías Picasso.

A moción de los Sres. Bista y O'Connor, se nombra una comisión compuesta de los Sres. Beccar y Aguirre, para que gestione cerca del Procurador General de la Nación, Dr. Malaver, la resolución que merezcan los nuevos Estatutos.

Apruébase la moción del Sr. Montes para que se solicite del Asilo Naval, el movimiento mensual que tuviere con el objeto de insertarlo en las páginas del Boletín.

A moción del Sr. O'Connor, se resuelve que el Centro haga un donativo de 50 \$ a favor del Asilo Naval y le señale una asignación de 5 pesos mensuales, como se hizo con la Sociedad Protectora de Huérfanos de Militares.

Se acuerda que pase a la Comisión Redactora del Boletín, una relación del viaje efectuado al Pilcomayo, que le fue remitida al Sr. Bista.

Los Sres. Beccar y Valetta, en notas que dirigen, agradecen sus nombramientos de vocales.

Dadas las razones expuestas por el Sr. Bista, acéptase la renuncia que del cargo de vocal de la Comisión Directiva, presentó el Sr. del Viso.

Se resuelve que el Centro se suscriba a la «Nature» a moción del Sr. Silveyra.

Se levanta la sesión a las 10^h p. m.

AVISO A LOS NAVEGANTES

COSTAS DEL ATLÁNTICO S.—REPÚBLICA ARGENTINA

PROVINCIA. DE BUENOS AIRES

Por superior disposición del Ministerio de Marina (18 de julio de 1891), desde el 15 de agosto próximo será librado al servicio de la navegación un nuevo Faro establecido en «PUNTA MOGOTES», cuya situación es la siguiente:

Latitud: 38° 05' 40" S.

Longitud: 00° 23' 15" E. del observatorio de La Plata.

59° 51' 30" O de París.

57° 31' 17" O. de Greenwich.

La torre es de acero, pintada color plomo imitando piedra.

Se encuentra a 250 metros de la orilla del mar sobre un montículo de tosca y piedra.

La base del armazón metálico está a 23 metros 20 sobre el nivel del mar.

El alto de la torre es de 35 metros, y el plan focal se encuentra a 55 metros sobre el nivel de las altas mareas.

El faro es de primer orden, de luz blanca, giratoria, con destellos de minuto en minuto, de 32 segundos de duración seguidos de eclipses parciales de 28 segundos de duración.

La luz es visible a 22 millas y el sector iluminado es de 225° que abarca todo el horizonte del mar.

El aparato de iluminación es del sistema Fresnel, lenticular, con ocho lentes.

El aparato rotatorio es del sistema Barbier.

Las lámparas son de nivel constante, sistema Denechaux, con cinco mecheros concéntricos, sistema Bourtel.

Ministerio de Marina, Buenos Aires, julio de 1891.

OCTAVIO CÓRDOBA
Oficial Mayor.

LAS COSTAS DE LA PATAGONIA

(Continuación. Véase pág. 270, entrega 95, tomo IX.

Las instrucciones nos condenaban a pasar treinta días en el Golfo de San Jorge, el mas temido de la costa patagónica, después de recorrer cierto tramo de costa al sur de Golfo Nuevo.

Fuera ya de las aguas de este golfo, tratamos de recalar a Punta Atlas, fácil de conocer por el Monte Triste; pero nos tomaron calmas, que nos obligaron a fondear el 16 en 28 brazas, a 30 millas de tierra y con mar completamente llano; por la tarde, habiéndose levantado una brisa, la aprovechamos para zarpar y dar un par de bordadas, recalando el 17 a Punta Tombo, un poco al norte de Punta Atlas; se levantó entonces vapor y seguimos, ayudándonos con la máquina, barajando la costa hasta la caleta del Cabo Raso.

A mediodía, Punta Atlas la teníamos por el través a poca distancia; las rompientes de los arrecifes, que se estienden al sur de la punta formando la ensenada de Vera, veíanse perfectamente.

Apercibiendo bastante afuera fuertes remolinos, dimos algún resguardo a los arrecifes y disminuimos un poco el andar, pues los remolinos podían indicar bajos fondos; rebasados éstos gobernamos sobre la Caleta Rasa, cuyos contornos ya podían apreciarse.

Sobre unos islotes que se encuentran fuera de la caleta, veíanse gran número de globos.

Hicimos proa al centro de la caleta y a las 2 p. m. fondeábamos.

La Caleta Rasa está únicamente abierta a los vientos del primer cuadrante, los que la hacen mala; para los demás vientos es bastante abrigada, pero, como es pe-

queña y muy a la mar, aun con vientos del S. E. al E. recalaba bastante mar para hacer difícil y peligroso atracar a la costa con botes. El tenedero, aunque de arcilla dura, no es malo para los tiempos del S. E. S. y S.O., porque las tierras de la costa resguardan completamente de los vientos, pues a pesar de que en Cabo Raso rematan en suave declive, sobre la caleta son altas.

Tocónos en este fondeadero aguantar 24 horas de Sur-Este, pudiendo gozar tranquilos con el espectáculo imponente de las olas furiosas y las rompientes en el cabo y afuera, sin que tuviéramos que mojarnos en el puente; lo que, dígase lo que se diga, no siempre es agradable para los marinos.

Tuvimos ocasión de divisar algunas cuadrillas de guanacos, sin lograr cazar ninguno; tal vez por el excesivo entusiasmo de los cazadores!—pero en cambio algunas liebres cayeron en poder nuestro, proporcionándonos su carne alguna variedad en nuestra monótona comida de la mar.

Mientras duró el mal tiempo afuera, permanecimos en la Caleta Rasa, aprovechando nuestra corta estadía en recorrer los alrededores en cazar y *tomar tierra*.

Desde Cabo Raso alcanzábamos a ver las últimas rompientes del arrecife Salaberria, que deben ser enormes a juzgar por la distancia que de ellas nos separaba; en tierra, encontramos perdices y liebres, a las que dimos caza con buen éxito.

Asimismo vimos los restos de una pirámide, construida con piedras sueltas; eran probablemente los restos de alguna señal para triangulación.

El 19, habiendo el viento rondado al norte y como soplara bastante duro, salimos a máquina; libres del Salaverria, dimos entonces la vela en demanda del puerto de Santa Elena, que está situado algunas millas al sur de Caleta Rasa; el viento empezó a calmar al caer la tarde y a la noche nos pusimos a la capa para no alejarnos demasiado; pero habiendo calmado completamente el viento, la corriente nos llevó hacia el sur, tanto que al día siguiente, en la bordada a tierra, caímos sobre el cabo Dos Bahías.

Al irnos atracando a tierra, vimos una goleta, del tipo de las embarcaciones cazadoras de lobos, que pretendía entrar en la bahía de Camarones; suponiendo nuestro Comandante que aquélla quisiera ocultarse,—lo que sucede a menudo, cuando las operaciones no son lícitas,—ordenó

se levantara vapor y, aferrándose el paño, se diera caza al buque sospechoso.

«La Argentina» empezó entonces a acortar rápidamente la distancia y momentos después entraba en la bahía de Camarones, sin que pudiéramos distinguir al principio la goleta; pero, recorriendo la costa sur de la bahía vimos que el barquito al que dábamos caza estaba fondeado en una pequeñísima caleta, la segunda al oeste del Cabo Dos Bahías; como su silueta se proyectaba sobre la costa, no era posible distinguir a la goleta con facilidad.

Hicimos proa a la caleta indicada y al quedar entre una y dos millas, nos aguantamos a máquina mientras se reconocía al buque sospechoso.

Se averiguó que era la goleta «Zara W. Hunt», despachada de Malvinas para pescar ballenas en el Atlántico sur, que aun no había tomado ninguna de ellas y que se disponía a tomar lo que encontrara en la costa y que fuera susceptible de ser vendido; pero aun nada tenía a bordo y, no existiendo «cuerpo de delito», después de hacerle conocer al capitán los decretos relativos a la pesca en nuestras costas del Atlántico y de darle el consiguiente susto, la dejamos en libertad de seguir practicando sus operaciones.

Al entrar la noche, cruzamos la bahía para ir a Santa Elena.

Amanecemos frente a la boca del puerto; pero, estando el tiempo cerrado y de garita, empezó a levantarse un viento del S. E., lo que hizo que demoráramos la entrada hasta que el tiempo acentuara su cariz.

A mediodía, se entabló el Sur franco, haciéndonos a la mar y empezamos a capear, sufriendo un viento duro del S. S. E. al O. S. O.

El 23 volvimos al norte y entramos, por fin, al tan deseado puerto de Santa Elena, dando fondo a las 5^h p.m. en ocho brazas, al S. 3° O. de la península de Santa Elena.

El arrecife Florido estaba descubierto, siendo buena su situación en la costa, así como también exactos los contornos de la costa; en toda ésta rompían las olas de la mar de leva que entraba lo mismo que en un extenso arrecife que despide la punta que forma al sur, la caleta de San Sebastián, que parece salir más afuera de lo que la carta hace suponer.

Poco tiempo permanecemos en este puerto; conviene reconocer que el plano ha sido correctamente levantado

por los españoles, con gran abundancia de detalles topográficos y bien marcados los relieves del terreno.

El 24, por la mañana, después de recorrer el puerto en bote, nos hicimos a la mar con viento del sur ¡Siempre los tiempos del S. E. al S. O. nos hacían padecer!

Afuera se retiraron los fuegos y se dio vela; pero, a medida que avanzaba el día y nos internábamos en la bahía de Camarones, el viento iba calmando; a media bahía nos tomó una calma chicha, lo que nos obligó a levantar presión y se siguió andando a máquina con poca fuerza, siendo cerca de mediodía.

Dejamos por babor la isla de Arce, gobernando sobre el canal de la isla de Leones.

Antes de tomar el canal, habíamos avistado bien la isla Rasa, situada unas 10 millas afuera, todos los islotes que se extienden cerca de la costa desde Leones hasta el norte del Cabo Dos Bahías, la península Larraud, que se extiende desde Leones, y el arrecife que prolonga a aquélla en una grande extensión.

Entramos en el canal de Leones en el momento del cambio de marea, navegándolo sin novedad, viéndose las casillas abandonadas de los antiguos pobladores, y fuimos a fondear en Bahía Gill con una sola ancla, mientras se exploraba el fondeadero interior del Oven, para ver si era posible entrar con el buque.

Después de recorrer el bote que se había enviado parte del Oven y de una tentativa infructuosa de «La Argentina» para entrar, volvimos atrás y fondeamos, con dos anclas con 3 1/2 grilletes de cadena en cada una, bajo las siguientes marcaciones:

Península San Antonio (cumbre) al S. 19° O. (magnético).

Oven, marca de entrada (punta este al N. 28° O. (id)

Pirámide de la isla de Leones id. id. al N. 80° E. (id)

y demorando la punta oeste del banco Bossin al S.

54° E. (id).

El 24 se hizo un levantamiento rápido del Oven con el sextante y se practicó un buen número de sondajes, como para hacer exacto y práctico el croquis que se publica adjunto.

El Oven es, puede decirse, una dársena natural, segura y abrigada que, con el tiempo, cuando la Patagonia progrese, será uno de los puertos más buscados del Sur para cierta clase de embarcaciones; sirviéndole de antepuerto la bahía Gilí.

Esta se extiende desde la punta de San Roque hasta

la península de San Antonio, midiendo su boca dos millas por una de fondo.

Está expuesta a los vientos del 2º cuadrante con los que recalca mucha mar; la corriente es débil en el interior de la bahía; pero, fuera de puntas, es violenta al largo de costa por el canal de Leones.

Al entrar a la bahía vimos romper la mar en la parte N. E. (ensenada de San Roque), lo que indica entrar resaca y por lo tanto indicio por lo menos de fondeadero incómodo.

En el fondo oeste, hay un fondeadero bueno, entre la costa y la península de San Antonio, frente a la entrada (al S.) del Oven y por dentro del banco Bassin.

Este banco ó isla, que se cubre a poco más de media marea, está separado de la península de San Antonio por un canal limpio de tres cables de anchura; es formado de piedras oscuras y, cuando la marea lo cubre, rompe la mar con fuerza.

El fondeadero tiene 5.5 cables de E. a O. y 3 de N. a S.; muy buen tenedero; barro arcilloso; abrigado a los vientos del 1º, 3º y 4º cuadrantes por tierras generalmente altas; es abierto a todos los vientos del 2º cuadrante.

Hacia el E. de la entrada del Oven, la costa es toda de piedra y casi inabordable; al O. sale una punta de piedras y sigue una playa de arena, encontrándose otra vez la piedra sobre la península de San Antonio.

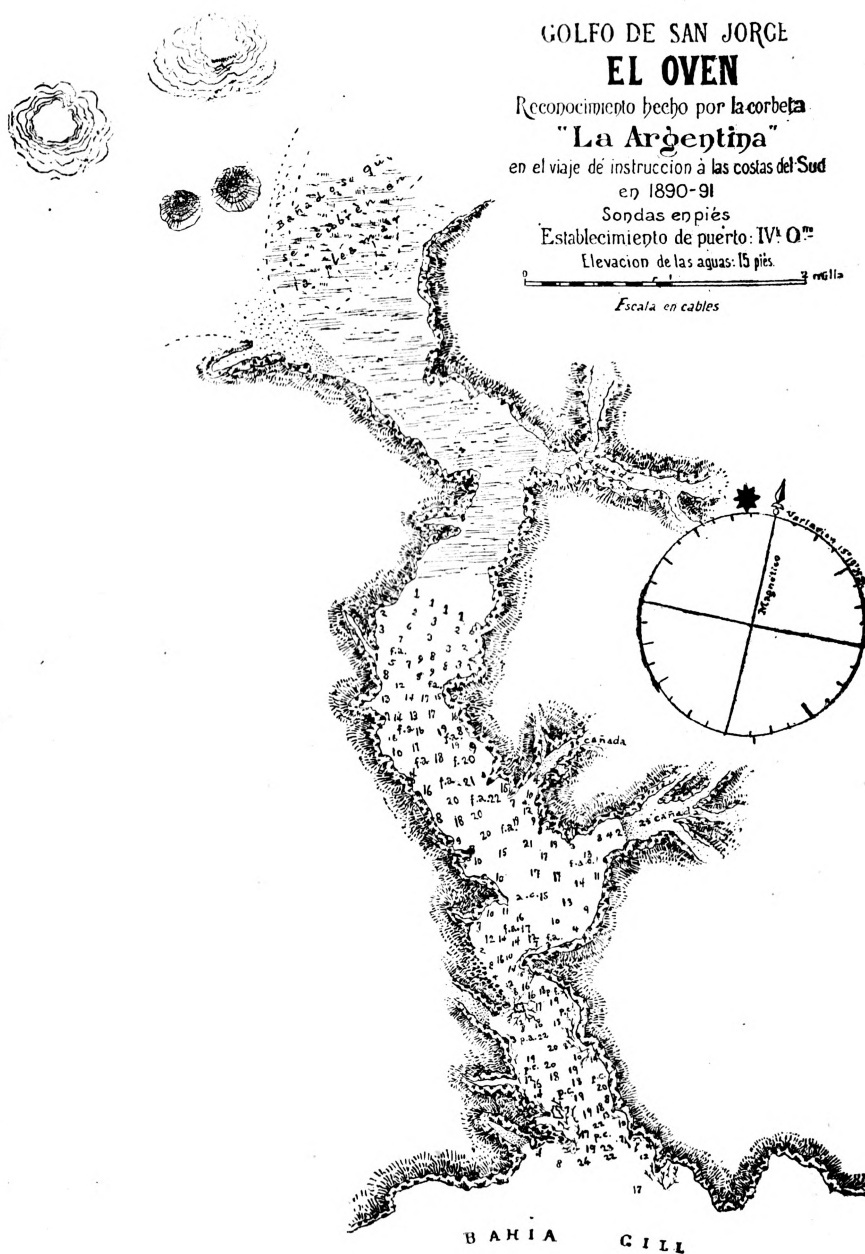
En la bahía Gill (al O.) se siente poca corriente; la creciente entra por el sur.

En el interior del Oven hay algunas piedras señaladas por el cachiyuyo; éste también aparece en ambos costados de la entrada; pero hay de 4 a 9 pies sobre ellas en bajamar.

La aguada es muy buena y bastante abundante.

IVAN

(Continuará.)



CRONÓMETROS

CUIDADOS Y RÉGIMEN QUE SE DEBEN OBSERVAR CON ELLOS A BORDO DE LOS BUQUES

I.

Los cronómetros deben ser prolijamente cuidados y estudiados continuamente a fin de conocer con la mayor exactitud posible en cualquier instante, la hora del 1^{er}. meridiano. Cuantas precauciones se tomen para conseguir este objeto deben considerarse pocas, y deben estar sujetos a una continua vigilancia de estudio, desde el momento de su embarque hasta el momento de su desembarque.

Su instalación a bordo sólo debe efectuarse con muy pocos días de anticipación al de la partida, y esto sólo debe suceder cuando en el buque para el cual están destinados, se hayan terminado los trabajos de lastre, instalación de armamento, compostura del casco, etc., a fin de evitar los choques y sacudimientos de todo género que se repercuten sobre la carena de una embarcación en armamento.

Al conducirlo a bordo debe hacerse gala del mayor número de precauciones, y el oficial encargado del transporte de los cronómetros no debe olvidar las fuertes alteraciones a que están sujetos estos instrumentos, por las trepidaciones que ocasiona siempre la conducción, de ellos por manos inhábiles.

Una vez colocados los cronómetros no deben ser movidos sino cuando llegue el momento de su desembarque definitivo y para evitar las vibraciones provenientes de largar anclas, disparos de artillería y en una palabra para impedir que las circunstancias ordinarias no tengan in-

fluencias sobre el cronómetro, la caja que contiene a éste debe estar perfectamente aislada de todos los mamparos y descansar sobre un macizo sólidamente fijo en la cubierta.

II.

Desde el momento que los cronómetros están instalados a bordo se les debe comparar entre sí, después de darles cuerda y la hora más a propósito para verificar esto, debe ser a las 8 a. m.

Si la fecha de la partida lo permite, se esperará para determinar un primer estado absoluto a que las comparaciones hayan llegado a ser regulares. Pero no se deberá retardar el estudio de los cronómetros y se deberán utilizar inmediatamente las marchas y las temperaturas correspondientes, corregidas en el observatorio.

III.

Comparar cronómetros entre sí, es determinar por medio de la observación, las horas correspondientes marcadas por esos cronómetros en el mismo instante.

Esta operación debe hacerse todas las mañanas, inmediatamente después de darles cuerda, por el mismo oficial encargado y siguiendo constantemente el mismo orden para evitar cualquier olvido.

Es indispensable habituarse, hacer sólo las comparaciones. Este hábito se obtiene fácilmente cuando sólo se poseen dos ó tres cronómetros.

En el caso de tres cronómetros, por ejemplo, el regulador que será siempre aquel que merezca más confianza, debe ser colocado en el medio. En el momento de la comparación se tendrá abierto solamente el regulador y el cronómetro que se compara, el oído no percibirá entonces otro ruido que el de estos dos relojes y se llega con un poco de costumbre a apreciar exactamente el tiempo transcurrido entre los dos golpes sucesivos dados por el regulador y el otro cronómetro. Si se tiene más de tres

cronómetros, las comparaciones son más difíciles, pero los cronómetros más distantes del regulador; en este caso se empleará como intermediario el acompañante sobre todo si bate medios segundos. Sentado esto, supongamos que el regulador marque una hora H , comprendiendo un número exacto de minutos que otro reloj marque en el mismo instante otra H' , un tercero la H'' y un cuarto la hora R , se determinarán las diferencias:

$$H-H', H-H'', H-R$$

Que se inscribirán en el registro de las comparaciones así como también la temperatura. Estas diferencias primeras son las únicas cuya conservación es de utilidad, porque es evidente que de ellas se puede deducir $H'-H''$, $H''-R$, etc., sin verse obligado a pasar por las horas primitivas.

IV.

Un cronómetro se dice que está estudiado, cuando se conocen por serias y repetidas verificaciones, su marcha diaria y su estado absoluto y se han determinado las variaciones que sufre por diferentes temperaturas.

Los signos de los estados absolutos, es cómodo tomarlos *siempre* por defecto; una simple adición dará en este caso la hora del 1^{er} meridiano.

Es bueno adoptar para las marchas el convenio algebraico tan usado que ha llegado a ser instintivo, de dar el signo $+$ a la marcha por exceso y el signo $-$ a las marchas por defecto. Con una marcha por exceso el estado disminuirá cada día en el valor de esta marcha; con una marcha por defecto, aumentará, por el contrario, cada día en el valor de la marcha.

V.

Cuando se está en puerto el arreglo de los cronómetros debe hacerse por medio de observaciones en el horizonte artificial, en el momento en que las circunstancias

sean favorables para el cálculo de la hora y siempre a un mismo lado del meridiano.

El mercurio debe ser preferible al aceite: su extrema movilidad es una garantía de la bondad de las observaciones, que con este líquido no pueden ser dudosas. Es, pues, importante elegir para situar el horizonte artificial un terreno sólido y libre de todas las causas que puedan ponerlo en vibración.

El error instrumental debe ser cuidadosamente determinado antes y después de las observaciones, empleando los vidrios que sirvieron para hacer las mismas observaciones; único medio de desvirtuar los errores provenientes de los vidrios coloreados. Se adoptará el término medio como error instrumental.

Se tomarán tres series a lo menos de cuatro alturas cada una, teniendo cuidado de virar el cubichete después de las dos primeras alturas de cada serie, cuando las caras laterales de este cubichete tienen vidrios. Se observará por la mañana la altura del limbo inferior y la del limbo superior en la tarde, porque es más fácil tomar el contacto cuando los limbos se separan que cuando se reúnen.

El mejor método de observación consiste en hacer mordor la imagen directa con la reflejada y en fijar la alidada en esta posición. Se cuentan en alta voz los segundos del acompañante siguiendo el decrecimiento progresivo de la pequeña mancha que resulta de la superposición de las dos imágenes, y se toma por instante del contacto aquel en que la mancha desaparece. Siguiendo este procedimiento se obtienen con un poco de hábito, series que generalmente difieren en menos de un segundo cuando son buenas las circunstancias.

En fin, de vuelta a bordo se inscribirán en el registro las indicaciones del barómetro y termómetro, que se deberán anotar para el momento aproximado de la observación.

Se empleará en lo posible para determinar marchas diurnas, estados absolutos distantes diez ó quince días.

Estas marchas, así como la temperatura media del intervalo se inscribirán en el registro de las comparaciones en la fecha correspondiente a la media de las fechas de las observaciones.

VI.

Los cronómetros deben ser continuamente estudiados durante el viaje que se efectúe; si se ha llegado a una fórmula que represente bastante bien las marchas anteriores, se debe evitar el considerarla como definitiva; es preciso, por el contrario, mantenerla constantemente al día de manera que represente exactamente la última marcha observada. Este estudio llega a ser por lo demás muy sencillo, cuando se ha descubierto la ley seguida por los cronómetros y que, por consiguiente, no se tiene que tantear como al principio del viaje.

El trabajo del oficial encargado de los cronómetros, no ha terminado aún en el último fondeadero; debe terminar la cadena cronométrica, cuyo primer eslabón es el primer estado absoluto determinado después de embarcarlos a bordo, lo que se hace generalmente comparando de nuevo los cronómetros con el péndulo del observatorio.

Si las circunstancias lo permiten, se determinarán así dos estados absolutos capaces de dar las marchas de llegada, antes de la entrada al puerto y antes de transportar los cronómetros al observatorio, transporte que se efectuará con todos los cuidados recomendados en las prescripciones de los diarios de cronómetros.

Es entonces cuando se puede considerar terminada la campaña cronométrica.

Si, durante esta campaña, se ha reunido suficiente número de observaciones para determinar y verificar algunas longitudes, será tiempo entonces de pensar en establecer la fórmula más rigurosa posible para cada cronómetro.

Se sabe que la diferencia de los estados absolutos sobre el tiempo medio de dos lugares diferentes y a la misma hora, es igual a la diferencia de longitudes, pues si E y E' son los estados absolutos de un cronómetro A en el mismo momento sobre los tiempos medios de los lugares cuyas longitudes son ω y $\omega'+1$, se tiene, siendo H y $H+1$, las horas medias de estos lugares correspondientes al mismo instante y A la hora del cronómetro.

$$H - A = E$$

$$(H+1) - A = E'$$

$$\text{De donde } 1 = E' - E''$$

La única dificultad consiste en poder referir el estado absoluto observado en ω , en cierta época, a lo que debe ser en el momento de la determinación del estado observado en $\omega+1$, ó en otros términos, poder obtener exactamente la marcha diurna media durante el período que separa las dos observaciones. Se llega a ello por medio de los coeficientes adoptados para esta época y de las marchas observadas inmediatamente antes y después de este período.

K. E. A. H.

ARTILLERÍA NAVAL

Un telegrama publicado por los diarios de la Capital, nos informa que el almirantazgo inglés ha resuelto aconsejar a su gobierno la supresión de toda la artillería de grueso calibre del sistema Armstrong embarcada en los principales buques de combate de la flota.

Esta noticia no ha podido tomar de sorpresa a los marinos de guerra que se hayan preocupado un poco del estudio y progreso de las distintas artillerías en uso en las principales marinas del mundo.

Hacia muchísimo tiempo que el almirantazgo era objeto de ataques pertinaces que le llevaban los oficiales de la *nueva escuela* por medio de la prensa periódica y de las revistas técnicas. El parlamento mismo, imbuido por la fuerza de las cosas en la corriente de las ideas reformistas que alentaba la juventud ilustrada, llevó también contra él sus cargas, alcanzando a conmoverlo tan profundamente que, a raíz de la discusión del presupuesto de marina el año 88, en que se votaron 22 millones de libras para nuevas construcciones, el almirante Lord Hamilton, campeón de las nuevas teorías, tuvo que retirarse de su seno para seguir rebatiendo con mayor ardor en la cámara alta en contra de la vieja rutina que no tenía otro escudo para defenderse sino el numeroso personal de jefes y oficiales que contaba el escalafón de la artillería de marina, que, más por espíritu de propia conservación, que por interés científico, se plegaban al grueso de los miembros del almirantazgo.

Pero esa lucha sostenida basta hoy, por una y otra parte con igual encarnizamiento, había de terminar inclinándose la victoria del lado de Lord Hamilton y los suyos, en presencia de la espantosa estadística de catástrofes ocurridas con la artillería Armstrong a bordo de las naves de

guerra de todos los países del mundo, y especialmente las británicas que, por su inmenso número, eran y son el teatro favorito de esas tragedias del metal.

Es muy difícil poder determinar el cómputo de estos de sastres, y la cantidad de víctimas ocasionadas por desde el año 80 hasta hoy, pues en muchos casos no se ha dicho la verdad, y en muchísimos otros se ha tratado de ocultarla, gracias al excesivo amor propio de que siempre hicieron gala tanto el almirantazgo como la casa Armstrong. Y sino recuérdese lo que ocurrió entre nosotros cuando hubo de reventar el cañón de 15 centímetros de la «Paraná»; Armstrong, porque siempre son las armas de él — es un reventador insigne este señor Armstrong que se apresuró a hacer un telegrama pidiendo que el tema no se hiciera público, y que en seguida ordenaba el embarque de la pieza de repuesto.

Es con esta táctica y con el poderoso prestigio que ha dado su inmensa fábrica, que durante 10 ó 15 años ha podido comulgar con sus cañones a los elementos mandatarios de casi todas las marinas del mundo. En las esferas de la nuestra, domina casi en toda la línea, con muy raras excepciones. Es muy triste decirlo, pero es la verdad.

*

Hemos esperado que esta formidable media vuelta produzca entre los hombres dirigentes de la marina inglesa, para invertir muchos millones de pesos oro en hacernos de una flota ya numerosa, sin la plena conciencia de su valer, puesto que jamás se nos ha ocurrido adquirir en concurso en los polígonos una sola boca de fuego de nuestros buques. Allí fuimos: a casa del que más sonríe !Oh! acaso no era el proveedor de la primera marina mundo ?

Cara nos va a costar la lección el día del combate el no habernos anticipado imitando a nuestros avisados vecinos los chilenos que, cuando quieren comprar un cañón lo sacan a concurso.

¡ Entonces, qué tremenda va a ser la responsabilidad que pesa sobre los hombres que han intervenido en esas compras inconcientes de material de guerra!

*

Y para que se vea cuánta verdad encierran nuestras palabras, y sobre todo para que conste que esos errores comienzan a dar sus frutos amargos como la hiel, no hay mas que pedir un poco de luz sobre el resultado de las pruebas de tiro que hicieron últimamente en las evoluciones preliminares el «Brown», la «Patagonia» y «Argentina». Al hacer fuego con uno de los cañones de 12 centímetros del «Brown», cuya carga había sido reducida en 4 kilogramos, ocasionó algunos desperfectos, que hubieran podido ser de consideración si previamente no se hubiese reducido la carga.

Con el cañón de 25 centímetros de la «Patagonia» que, por su calibre, también ingresa a la categoría de lo insertable en Inglaterra, no se hizo más que un solo disparo, lo que seguramente no abona nada en su favor, pues nunca, desde que se halla a bordo, se hizo fuego tres veces seguidas con él. Sobre esta pieza hay la conciencia hecha entre la juventud ilustrada de la escuadra que, el día que hagamos con ella ejercicio formal de tiro, se la llevará el diablo, matando gente y haciendo destrozos en la proa.

Creemos que después de lo que acaba de pasar en Inglaterra, el gobierno debía resolverse a probar seriamente toda la artillería Amstrong que tenemos en servicio, excepción hecha de la de avan-carga por razones que no escaparán a su criterio y que no hay para qué exponerlas aquí. Para el caso opinamos que algunas deberían desembarcarse y hacer con ellas los tiros de rigor que hacen con sus piezas Krupp y Canet, y elegir un sitio apropiado con el objeto de prevenir graves accidentes que pudieran ocurrir a bordo.

Esto que podría creerse una exageración motivada por un exceso de temor, es sin embargo fiel reflejo de una impresión que abriga el elemento ilustrado de la marina.

Somos de opinión que, si hemos de persistir en formar una escuadra fuerte y organizada, es necesario ante todo no engañarnos más; ventilar con altura los procedimientos que se emplean para dotarla de nuevos contingentes, de tal manera que lleguemos a inspirar confianza en el personal que ha de manejar nuestras naves, manteniendo siempre izada en sus topes la bandera de la patria.

Y no es solo Armstrong, no se crea, el que se halla en descubierto, sino Krupp también.

Casi a un mismo tiempo, hace apenas mes y medio, que el gobierno ruso decretó el cambio total de la artillería en servicio por el cañón francés cuyo tubo de fuego se hace en el Creuzot y en la casa de Canet.

Si el cambio de su artillería le va a costar alrededor de 1.500 millones de francos y cuatro ó cinco años de tiempo, ya se puede calcular las cantidades y tiempo a emplear para la escuadra inglesa!

Como se sabe, la mayor parte de la artillería en servicio a bordo de los buques de combate de la escuadra rusa, es del sistema Krupp, de antiguo y nuevo modelo.

Esta resolución del Czar ha sido motivada en vista de los resultados sorprendentes alcanzados con la artillería de Canet; y a consecuencia, desde luego, de los graves desastres que están ocurriendo tanto con las piezas Armstrong, nuevas y viejas, como con las nuevas de Krupp.

Como dato ilustrativo y que abona muy poco en favor de la nueva artillería de Krupp, léase el siguiente telegrama que encontramos en el «Temps» de París:

«Telegrafía de Horten (Noruega):

«En la estación naval de Horten, se ha procedido al ensayo de un cañón de 15 centímetros, proveniente de las usinas de Krupp y destinado a la cañonera noruega «Viking».

«El tiro se hizo con 21 kilogramos de pólvora solamente.

«Al primer disparo, el cañón hizo explosión, matando un hombre e hiriendo gravemente un oficial. La dislocación se verificó un poco más atrás de los muñones; algunos pedazos del cañón fueron proyectados hasta 120 metros.

«La «Viking» es un buque de acero de 1110 toneladas y 2.000 caballos. Dos cañones de 15 centímetros forman parte de su armamento.»

De manera que, ni siquiera Krupp, a quien se le admitían sus productos a ojos cerrados, está libre de estos desastres, que voltean largo a largo una industria de guerra.

La única marina que registra menor cantidad de hechos de esta especie, es la francesa, porque siempre fue previsora en la elección de su material, y porque ha tenido la suerte hasta hoy de dominar respecto a la bondad de su artillería por cuanto ha poseído y lo guarda aún, el mejor acero que se conoce, probado en experiencias de gran renombre por la seriedad con que se han llevado a cabo y la capacidad notoria de los que las dirigían: hablamos de Annápolis y de Okta.

Este estado de cosas nadie lo ignora, tanto en Francia como en el extranjero. El único accidente que ha ocurrido en la marina francesa y que, por ser el único casi no merecería citarse, es el acaecido a bordo del «Duperré» el año 87, cuando las evoluciones del Mediterráneo, con un cañón francés de 32 centímetros de modelo 71, un cañón viejo al que se pretendió cambiar las cargas.

Como se comprende, esto carece absolutamente de importancia, tanto más cuanto es perfectamente conocida la causa del desastre.

Actualmente la China, Japón, Grecia, Dinamarca, Holanda, Suecia y Noruega, España, Rusia, Turquía, Rumania, Chile, Brasil, etc., casi todos los países acuden a Francia en busca de cañones. La mayoría construye sus buques mercantes y de combate ganando la industria esos trabajos, *no por simpatías, sino por medio del concurso*, aunque sepan de antemano que a los franceses habría que adjudicar el trabajo que se proponen construir.

Esto no quiere decir que vayamos directamente a Francia a encargar incondicionalmente nuestras construcciones como hacemos al presente con la Inglaterra; no, porque *no tenemos la manía de la Francia*, dicho sea con el criollismo porteño, sino que ya que hay tantos países que se dirigen haciendo demandas a esa industria y oímos hablar de sus éxitos sorprendentes, vayamos una vez nosotros a solicitar que entren en concursos serios, de manera que se pruebe que los productos son buenos por A más B, y no con las razones que nos dan los orgullosos constructores ingleses, que vienen a concretarse con estas palabras; *'porque sí*.

*

Basta ya por hoy con lo que hemos dicho porque va largo y mucho tememos salimos del tiesto; pero téngase presente que hace mucho tiempo que nos hallamos empeñados en que las cosas deben hacerse en la marina con patriotismo y con conciencia, sino mejor será abandonarlo todo en el medio de la tarea.

Piénsese bien en las impresiones que dejamos consignadas aquí y que las repetimos por centésima vez, sin que hasta ahora hayan sido rebatidas por nadie, por la sencilla razón de que ellas se han hecho carne en la marina entre los de la *nueva escuela* de quienes nos hacemos eco en estos momentos.

Diciembre, 1891.

II

Todas las cuestiones que se relacionan con la artillería naval, son hoy el tema favorito de los estudios técnicos que se llevan a cabo en el seno de las grandes marinas europeas.

El acontecimiento que ha venido a dar mayor fuerza inicial a estas luchas del saber, es indudablemente la trascendental resolución adoptada hace pocos días por el almirantazgo inglés con respecto al cambio de toda la artillería gruesa de la inmensa flota británica.

Esta resolución de los lores almirantes, no ha sido tomada sino después de la ruda campaña que por espacio de veinte años emprendieron los elementos componentes de la nueva escuela de la marina, contra los galoneados representantes de la rutina y de todo lo que significaba un retardo evidente al lado de los maravillosos progresos del arte naval moderno y los ingenios de guerra con que día por día nos sorprende la industria.

La nueva escuela ha triunfado al fin, gracias a la fuerza incontrastable de la estadística gráfica que, con la elocuencia de los números, habla mucho más y mejor en favor de la verdad, que todos los informes con que el almirantazgo engaña anualmente al parlamento.

Echemos mano un momento de la estadística de muerte que nos relata Armstrong con sus cañones y queda concluido por empujar a la reforma a los viejos militares retardatarios, consignando solamente los que recordabamos, pues la lista es interminable para darle cabida en las columnas de un diario: (1)

6 de mayo de 1880.—A bordo del acorazado «Duilio» de la armada italiana, se partió en dos pedazos una de las piezas de 100 toneladas, desprendiéndose por entre

(1) Debo estos informes estadísticos a mi distinguido e inteligente amigo el teniente de fragata D. Carlos Aparicio.

la culata, quedando la caña apoyada sobre los muñones. La culata fue proyectada con tal violencia, que rompió dos chapas blindadas de la torre. Los artilleros alemanes atribuyen este accidente a la poca elasticidad del metal.

2 de enero de 1879.—En el acorazado inglés «Thunderer» reventó el cañón de la torre de proa, de 38 toneladas de peso con sólo las 3/4 partes de la carga de combate: la caña fue proyectada al mar, la cureña hecha pedazos y los gases de la pólvora invadieron el barco de tal manera que se apagaron todas las luces de las cámaras, sollados y máquinas. En esta catástrofe perecieron 1 oficial y 11 hombres, resultando además 35 heridos de gravedad, total: 47 víctimas.

11 de diciembre de 1880.—A bordo del crucero chileno «Angamos» reventó una pieza de 20 centímetros, hiriendo de muerte dos oficiales y varios sirvientes.

En.....1883.—En la cañonera argentina «Paraná» se rajó la caña del cañón de 15 centímetros durante un ejercicio de tiro con carga ordinaria; la pieza se inutilizó. *Sir Williams Armstrong* pidió que el hecho no se hiciera público y envió otro cañón al mes.

....En Gibraltar acaeció un hecho análogo al anterior con un cañón de 100 toneladas.

En el «Inflexible», acorazado inglés, en uno de los cañones de 80 toneladas se encontraron grandes grietas después de un ejercicio de tiro con cargas reducidas: hubo que entubar de nuevo el cañón.

26 de octubre de 1882.—En Inglaterra reventó un cañón de 15 centímetros núm. 2, de acero y hierro forjado a la altura de la recámara, proyectándose los pedazos a más de 200 metros.

23 de diciembre de 1883.—A bordo del acorazado chileno «Blanco Escalada», un cañón de 18 toneladas al hacer fuego sufrió una avería próxima a la boca.

13 de noviembre de 1884.—En la corbeta inglesa «Active», reventó un cañón de 15 centímetros, núm. 2, al hacer fuego con la mitad de la carga; los pedazos se proyectaron en el mar.

4 de marzo de 1886.—En el acorazado inglés «Colinwood», se rompió la caña de uno de los grandes cañones a seis pies de la boca.

A bordo del acorazado inglés «Ajax», uno de los mejores buques de la flota, se inutilizaron durante un ejercicio dos de las piezas de 38 toneladas con cargas reducidas.

9 de julio de 1886.—Ocurrió en Inglaterra otro accidente igual al anterior con dos cañones del mismo tipo.

Durante el año que transcurre tuvo lugar en Australia a bordo del «Cornelia», crucero de la flota auxiliar de la India, la explosión de un cañón de 15 centímetros, que según el decir de Armstrong cuando lo entregó, era un *chef d'oeuvre*.

El otro día el telégrafo nos anunciaba la entrada en Plymouth de un buque de guerra inglés, con serias averías ocasionadas por la explosión de un cañón de grueso calibre.

A bordo de otro buque inglés de la estación de Malvinas que fondeó en Montevideo a fines de marzo del presente año, después de un ejercicio de tiro verificado cercanías de la costa de Punta Carretas, ocurrió un desastre con cañón de 15 centímetros, que hirió a un oficial y de tres marineros.

Es decir, que por todos los mares del globo en donde quiera que haya un buque de la armada inglesa, Armstrong arbola su guadaña de muerte y se llena de ridículo.

Ahora mismo acabamos de leer las siguientes líneas en «La Liberté» de París del 26 de octubre de 1891:

La marina inglesa.—Viva emoción ha causado en el mundo naval, en Inglaterra, un incidente que viene a aumentar la desconfianza que inspiran las grandes piezas de artillería de que están armados los más modernos acorazados ingleses.

«Se ha constatado que el cañón de 67 toneladas instalado a bordo del acorazado «Howe» se ha agrietado. Se ha descubierto que el acero presentaba el mismo defecto que el de las piezas de artillería clasificadas como defectuosas hace algún tiempo.

«El «Howe» acaba de recibir la orden de recalar en Portsmouth para reparar el cañón.»

Bien, pues, si con la fúnebre estadística que tan incompletamente hacemos conocer al ministro de marina no conseguimos cambiar el sistema actual de compras de material de guerra, vamos a tener que imitar a los ingleses emprendiendo en el mundo naval argentino la lucha tenaz contra los retardatarios, contra los que no quieren comprender todavía que sir William Armstrong ha pasado ya a la categoría de pigmeo en cuanto se refiere a la industria de artillería. Vamos a tener que

sacrificar numerosas víctimas en holocausto a la ignorancia ó a la malicia; sólo de este modo nos convencemos de que siempre vivimos en el retardo más criminal.

Con semejante criterio, dentro de diez años, habremos acumulado sobre la cubierta de nuestros mejores buques de combate, verdaderas máquinas de muerte que diezmarán las tripulaciones con más prontitud y corrección que los proyectiles de una escuadra enemiga.

Estas mismas ideas eran con las que se combatía a los *ilustres viejos* del almirantazgo que vivían aferrados al sistema de Armstrong, como la lapa a la roca, ideas que para la seguridad de las escuadras británicas acaban de triunfar en toda la línea.

Aquí, en nuestra desgraciada marina, también hay una *nueva escuela* que se quema el cráneo por puro patriotismo en la lucha desventajosa que viene sosteniendo contra el ofuscamiento de los que todo lo pueden y de los que nada entienden; una escuela que cuenta con representantes ilustrados y de corazón bien puesto, y que en más de una ocasión juegan su porvenir en los combates de la lucha misma. Pero no por eso ha de desmayar; todos y cada uno de los que forman en sus filas marchan con sus nobles ideales hacia adelante, empujados por una sola aspiración: el bien de la armada. Aquellos que no están con ella, no son de la profesión. Para éstos, los desheredados de la ciencia, los que no comprenden la entidad PATRIA, caben bien las palabras de Cristo ... *Perdonadlos, señor; no saben lo que hacen.*

LUIS DEMARTINI.

Enero 1892.

DIQUE MILITAR

La noticia del viaje del crucero «Patagonia» al puerto de Montevideo con el objeto de reconocerle los fondos y hacer en él las reparaciones que demanda su lastimoso estado, nos sugiere algunas reflexiones muy oportunas que, a pesar de ser bien conocidas por nuestros marinos servirán para refrescar la memoria de los que por su jerarquía ocupan los primeros destinos en la escuadra.

En este artículo, como su título lo indica, vamos a tratar de evidenciar, a los ojos del gobierno, la urgente necesidad que hay en arbitrar los recursos destinados a la construcción de un dique seco para el servicio de la escuadra, suficientemente amplio y con todos los elementos accesorios a fin de que pueda permitir el acceso de buques hasta de 10.000 toneladas.

Nuestra marina se resiente grandemente a causa de la carencia de una construcción semejante que, al cabo de muy pocos años, habría devuelto al erario el doble de las sumas invertidas en su construcción, pues no serían solamente los buques de guerra los que entrarían en el para carenarse, sino también los grandes trasatlánticos o los buques de menor tonelaje que por efecto de serias averías solicitaran ir allí en compostura, pagando al Estado muy buenos pesos, aparte de las ventajas que reportaría a la armada la instalación adjunta de talleres de construcción naval y astilleros en donde podrían hacer su aprendizaje 50 ó 100 jóvenes aptos para la carrera de maquinistas, que tanta falta nos hacen.

La vez pasada—hace cosa de un año y medio, poco más ó menos—el general Levalle, ocupado entonces seriamente en implantar reformas salvadoras en la marina, acarició el

el hermoso proyecto de construir grandes talleres, dique seco y astilleros de construcción naval, comprendiendo quizá que así lo demandaban las exigencias del nuevo material encargado a la industria inglesa.

Más tarde con la aproximación del viaje del crucero a nuestras aguas, poco antes de zarpar de New-Castle-On-Tyne, insistió en su proyecto y hasta creemos, según nuestros informes, que solicitó la opinión de algunos jefes ilustrados acerca del paraje más conveniente para emplazar las grandes construcciones en cuestión. Tenemos entendido que el doctor Juárez miraba con tan buenos ojos las iniciativas progresistas de su ministro de marina, que le autorizó a que allegara los fondos indispensables para la realización de la obra.

Pero a raíz de estos trabajos, estalló la revolución de julio, dando al diablo ron el proyecto del general Levalle, hasta hoy, en que si nos sobran dineros para invertirlos en la adquisición de nuevos buques de importancia, nos faltan absolutamente para construir un dique y taller en debida forma, mucho más útil que el gran acorazado cuyos planos hemos encargado a la casa de Samuda. Esta afirmación la hará cualquiera que sea de la profesión y es, por otra parte, una doctrina proclamada en una de las primeras marinas del mundo, en la francesa, en donde el principio de la conservación y economía en los buques, está desarrollado en la medida de sus necesidades.

*
* *

El Almirante Grau fue víctima de la descomposición administrativa que existía en la marina.

Cuando se inició la guerra del Pacífico, el Perú no tenía su marina preparada para el combate, pues había carecido siempre de los principales elementos de conservación de su reducida escuadra; ni siquiera tenía la más débil de las organizaciones. El «Huáscar», el «Independencia», el «Manco Capac», sin citar otros buques menores, se hallaban en las peores condiciones de cuidado. El único que tenía la máquina en regular estado, era el «Huáscar», pero sus fondos estaban sucios y deteriorados. Esta criminal negligencia la pagó bien cara más tarde el misino Grau, quien antes de partir para su último bloqueo del sur, dijo estas palabras al contraalmirante peruano don Aurelio García y García: «pienso, señor, que esta es

mi última correría, pues el «Huáscar» tiene los fondos muy sucios y además, necesita una recorrida en la máquina.»

Con estas palabras quiso decir el bravo marino, que su buque no caminaba tanto como cuando su combate con la corbeta acorazada inglesa «Scha» que pudo evitar el torpedo que ésta le lanzó gracias a su buen andar, ni tanto tampoco como al principio de la guerra con Chile.

Todos conocemos cual fué el triste epílogo de las brillantes campañas de Grau; su pronóstico se realizó con exactitud, pues efectivamente lo que le faltaba al «Huáscar» era camino.

*
* *

Delante de estas terribles experiencias que la historia de las guerras navales nos enseña, debemos aleccionarnos para el porvenir y no esperar a que cualquier vecino demasiado avisado y belicoso nos las haga palpar con nuestros mismos elementos.

Esta indiferencia y este abandono condenables, nos llevarán irremediablemente a experimentar con nuestros buques catástrofes muy parecidas a la del «Huáscar».

Hay una creencia errónea en la manera de apreciar las cosas de la armada por parte de algunos jefes superiores y de todos los gobiernos que se han sucedido hasta hoy, y que consiste en suponer que el día del peligro, *estaremos preparados* para el combate gracias a la energía del personal, aptitudes profesionales y los grandes recursos con que contamos. Esto lo hemos oído repetir en muchas ocasiones, y la última a bordo del crucero «25 de Mayo» cuando se realizó la revista naval en honor del Presidente de la República que iba a visitar el nuevo buque. Allí repetían muchos labios esta ó parecida frase, casi plagiando a Leónidas: ahora, si gustan.... que nos vengan a tomar.

Esta bambolla patriotería que apenas es perdonable en un guardia marina recluta, se ha hecho carne, por desgracia, en hombres que ocupan posiciones oficiales espectables, que tienen obligación de entender un poco siquiera de marina. Esa bambolla, hija legítima del *chauvinisme* argentino, es producto de la ignorancia en que vivimos con respecto de los recursos de guerra perfectamente utilizables con que contamos.

Encaradas así las cosas por la mayoría de las personas

que ocupan los primeros puestos en el gobierno y algunos en la armada de mar y tierra, no es extraño que todo cuanto se ha hecho en la escuadra hasta hoy, nos parezca de sobra, y que hacer más por ella, que bien lo ha menester, nos parezca caro e inoficioso.

Ahí está como muestra para los optimistas que así razonan, el crucero «Patagonia», a quien el general Levalle muy acertadamente envía al dique Cibils, de Montevideo, *para que se amarre los pantalones* que se le han desprendido; si, pues, el doble forro exterior de madera corre el riesgo de perderlo y quedarse en cueros con las planchas peladas, que las pobres deben estar atrozmente ampolladas por la oxidación de cinco años consecutivos.

Ahora hay que preguntar con algún enojo patriótico en el alma a esos tarasconeses: ¿en qué marina del mundo se tiene a flote sin carenar un buque de la naturaleza de construcción del «Patagonia» por espacio de cinco años largos? ¡Ni en la luna, por Dios, si allí hubiese flotas!

Bien, pues, todos esos males de que no se dan cuenta los ilusos habitantes de Tarascón, pueden costarnos derrotas vergonzosas el día del peligro, que no está tan lejano como se piensa.

Convénzase el general Levalle que es necesario que vuelva a insistir sobre su hermoso proyecto del año pasado, arbitrando los medios para que en breve plazo tengamos un dique amplio y con talleres adecuados, en donde los buques entren a carenarse lo más frecuentemente posible sin esperar a *que pierdan los pantalones* como en el caso ocurrente.

LUIS DEMARTINI.

Enero de 1892.

NECROLOGÍA

Casto Martínez Ituño

Entre los pocos miembros honorarios del Centro Naval, el nombre de Casto Martínez Ituño es el más conocido de la casi totalidad de la joven oficialidad de nuestra Armada, por los méritos que espontáneamente contrajo en ocasión del viaje de «La Argentina» por el Mediterráneo, llevando a su bordo a la Escuela Naval, de cuyo seno han egresado numerosos oficiales que pudieron conocerle personalmente.

Desempeñaba en esa época las funciones de cónsul de la República Argentina en Marsella, donde era justamente apreciado por sus excelentes condiciones de carácter y por su trato exquisito y sencillo, que le atraían la simpatía de los que le trataban por primera vez.

Nació en Buenos Aires el 4 de septiembre de 1854; pertenecía a una antigua familia de origen español, contando entre sus antepasados, por parte materna, un oficial de la Real Armada Española.

En compañía de sus hermanos, muy niño, fue enviado a Francia para hacer sus estudios en la escuela de Soréze, fundada por el R. P. Lacordaire.

De regreso a Buenos Aires, ya hombre, se dedicó a la carrera consular, y fue nombrado vice-cónsul argentino en Barcelona el 3 de noviembre de 1881; habiéndose distinguido en el desempeño de sus funciones durante su residencia en la populosa ciudad condal, fue ascendido a cónsul, pasando a ocupar la vacante del consulado argentino en Marsella, el 24 de agosto de 1883.

Es en Marsella, donde Casto Martínez Ituño demuestra la actividad y la competencia que hacen multiplicar las relaciones comerciales entre esa plaza y las de la República Argentina.

Adquiere relaciones numerosas, se hace apreciar de todo el mundo captándose la amistad de las personas más distinguidas, tanto en el mundo oficial, como en el comercial y social; su propaganda en pró del país de su nacimiento es incesante e inteligente, sin caer en esas exageraciones que redundan siempre en contra de los intereses que se pretenden así defender.

El hoy Contra almirante de Solier, comandante a la sazón de la corbeta «La Argentina», arriba con el buque a Marsella y encuentra en el joven cónsul al funcionario celoso del buen nombre de la patria y de la marina de su país; nuestros jóvenes oficiales son agasajados por todo el mundo y ello es debido en gran parte a Martínez Ituño, que los presenta a sus numerosas relaciones.

Los oficiales de «La Argentina», miembros del Centro Naval en su mayor parte, hacen saber las atenciones de que han sido objeto y la Comisión Directiva resuelve por unanimidad nombrar al señor Casto Martínez Ituño, miembro honorario del Centro Naval.

Bueno es recordar también aquí, que Martínez Ituño no ha atendido únicamente a los tripulantes de «La Argentina», algunos otros oficiales argentinos que estuvieron en la escuadra francesa, fueron siempre objeto de particular atención por ese malogrado compatriota.

Durante la Exposición Universal de 1889 en París, Martínez Ituño fue designado para formar parte de la comisión argentina.

El gobierno español lo distinguió con el nombramiento de caballero de la orden de Carlos III, y en 1889 Martínez Ituño era nombrado por el gobierno francés caballero de la Legión de Honor.

El 7 de agosto de este año, Casto Martínez Ituño, falleció en Mont Dore, lejos de su patria y de su familia, pues su digna esposa, habíase quedado enferma en Marsella.

La fatal noticia sorprendió dolorosamente a todos los que le conocían y el Centro Naval dirigió a su joven viuda una sentida carta de pésame y resolvió colocar el retrato del extinto, galante obsequio de su hermano Enrique, en el salón de la Biblioteca del Centro Naval.

En el salón de honor de la asociación se ostenta un precioso bronce, representando a un marinero francés en actitud de combate: fue obsequio del malogrado Casto Martínez Ituño.

Sensible nos es, al terminar estas líneas, tener que decir que, al ser conducidos a su última morada los

restos de tan distinguido miembro de nuestra asociación, muy contados fueron los jefes y oficiales de marina que acompañaron al féretro y que el Ministerio de Relaciones Exteriores no se hizo representar por ningún empleado en un acto que lo requería, no solamente por las funciones que había desempeñado el extinto durante su vida, sino también porque siempre habíase distinguido por sus relevantes méritos y servicios.

En el último momento, el presidente del Centro Naval teniente de fragata Aguerriberry, comisionó al teniente de navío Albarracín para que, en nombre de la asociación, hiciera uso de la palabra antes de sepultarse los restos de Martínez Ituño.

Las pocas palabras que pronunció el teniente de navío Albarracín fueron recordando los servicios del extinto y lamentando al mismo tiempo la poca concurrencia de marinos a la ceremonia, consecuencia de la época actual que es de olvido para los buenos servidores.

El recuerdo de Casto Martínez Ituño será conservado con cariño entre los miembros del Centro Naval y su vida, aunque corta, puede servir de modelo.

REMEMBER.

CRÓNICA

Puerto militar—El Ministro de Marina, general Levalle, con fecha 24 de diciembre ha dispuesto encomendar al jefe de la división de torpedos, capitán de fragata D. Manuel José García, el estudio y ubicación de un gran puerto militar para la Escuadra, en el que estarían comprendidas todas aquellas secciones que completan una obra de esa naturaleza, como son: dique seco para buques de gran porte, grandes talleres, grúas, artilleros de construcción con sus correspondientes varaderos, etc.

Esta obra que, de hacerse con arreglo a nuestras necesidades futuras, costará al rededor de tres millones de pesos oro, sin incluir los elementos con que ya contamos, era urgentemente reclamada por la Escuadra.

La prensa y las revistas militares del país, venían preconizando desde hace más de dos años esta obra que dará sumo realce a la marina de guerra y le abrirá nuevos rumbos en el sentido de su mejoramiento y aumento.

De desear sería ahora que la patriótica iniciativa del ministerio, no se malogre por efecto del proyectismo que tanto mal hizo a la Escuadra.

Un sol artificial—Tal nombre puede darse, ciertamente, al faro de 7.000.000 de bujías que se ha establecido en la punta de Santa Catalina, en la isla de Wight.

Antes del 1º de mayo del año actual, el faro instalado en este punto, estaba provisto de una simple lámpara de reflectores, alimentada por aceite ordinario, y la

intensidad de la llama no excedía de 738 bujías. A el se ha reemplazado por lámparas eléctricas que dan una potencia de alumbrado de 7.000.000 de bujías. Cada minuto (porque la luz es giratoria), esta potente proyección ilumina cada punto durante cinco segundos, y es visible á una distancia que parece increíble.

Ha habido necesidad de agregar un gran local reservado para las máquinas a la primitiva construcción, y en ella hay tres máquinas de vapor y dos máquinas eléctricas.

Una de las máquinas de vapor acciona la señal de niebla; las otras dos son para las lámparas eléctricas y además, por precaución contra los accidentes, todo el mecanismo es doble.

Este faro es diez veces más potente que todos los que existen en las castas británicas, y no puede compararse con ningún otro del universo.

Buques para leña— «Necochea» y «Villegas»—Venta o licitación—El Estado Mayor de la Armada ha sido autorizado para vender en licitación los pontones «Coronel Necochea» y «General Villegas», bajo la base de 5000 pesos m/n que se han ofrecido por ambos.

El último se encuentra a pique cerca de la isla de Martín García.

Condestables, cabos y marineros - La cañonera «Uruguay», actualmente en desarme, es el buque destino para establecer la nueva escuela de condestables y cabos de cañón.

Parece que el puesto de director, será conferido al capitán de fragata Eduardo Múscary, a cuyo cargo estuvo la de oficiales de mar a bordo de la corbeta de guerra «Chacabuco».

En la «Ushuaia» se piensa instalar el depósito de marineros, comenzando con los 230 que se manda a reclutar en las provincias del interior.

Se menciona al teniente de navío Barnes, para el mando superior de la barca.

Marineros del interior—Comisión de enganche—Tripulación para buques de guerra—Un viceversa—Necesitándose unos 230 hombres para remontar las tripulados de los buques nacionales de guerra, el ministro marina resolvió el problema comisionando a los tenientes

tes de fragata Solano Gutiérrez y Enrique Astorga, alférez de fragata Ismael Galíndez y comisario contador Carlos Saráchaga, para reclutarlos en las provincias de Santiago, San Juan y Córdoba.

Fusiles Mauser—Carta recibida de Europa hace saber que el gobierno de Chile, conceptuando superior al Mannlicher el modelo de fusil Mauser, mandó hacer proposiciones de compra a la casa que nos ha de proveer de este armamento.

El fabricante se negó a adquirir compromiso de venta por ahora, haciendo presente que una de las cláusulas del convenio con el gobierno argentino, le prohíbe toda operación de esa clase, bajo multa de 500.000 francos, hasta que haya entregado por completo la partida contratada.

La comisión encargada de recibir en Europa el armamento para el ejército, se compone de: teniente coronel Pablo Richieri, mayor Juan Duclós, capitán Eusebio Espeleta, sargentos distinguidos Julio Monasterio, C. Peralta, Z. N. Jolly.

Sistema de señales nocturnas—A bordo del crucero italiano «Sebastiano Veniero», se hicieron en la noche del sábado ejercicios generales de señales. Fueron invitados a presenciarlos, el contraalmirante Bartolomé L. Cordero y capitán de fragata Eduardo Múscary.

Se ensayaron los sistemas reglamentarios en la armada italiana: Raselowky con luz eléctrica; Coston y Very con fuegos.

A distancia medida de 2.000 metros, se vieron las señales Kaselowky y Very con toda facilidad.

Estas últimas son claramente perceptibles a 9 millas, y consisten en una estrella de color blanco, rojo ó verde, producida por un cartucho que se inflama a manera de un disparo de pistola.

La luz es intensa, con duración de cuatro a seis segundos en una altura de 50 metros.

Los mencionados jefes de la marina nacional se retiraron muy complacidos de las atenciones que recibieron del comandante del crucero, señor Ernesto Buono, pudiendo apreciar la excelente disciplina e instrucción de todo el personal del buque.

El gobierno debería preocuparse de adoptar para nuestras naves de guerra, un sistema uniforme de señales

nocturnas, mandando estudiar al efecto los que están implantados en las escuadras de primer rango.

Ejercicios de torpedos—El día 8 de diciembre, tuvieron lugar en la boca del río Paraná de las Palmas, ejercicios generales de torpedos en presencia del jefe de la división, del contraalmirante Solier y del presidente de la República, quien se manifestó muy satisfecho de los resultados de los ejercicios.

El blanco se componía de una torpedera de 2ª clase remolcando dos botes por la popa y mediando entre ellos un intervalo de 60 metros.

El disparo primero, se verificó con un torpedo de 5 metros a 350 metros, dando en el blanco, con este en movimiento y siendo recogido sin inconveniente.

El 2.º y 3.º también dieron en el blanco, pero éste último no pudo recogerse a causa de lo avanzado de la hora que dificultaba los trabajos de exploración. Hasta ahora no se ha encontrado. Se piensa que se haya enclavado en el veril fangoso de un banco de los juncales vecinos.

Escuela Naval — LOS EXAMENES DE FIN DE AÑO — ALUMNOS QUE SALEN y ALUMNOS QUE QUEDAN—REFORMA DEL REGLAMENTO Y PLAN DE ESTUDIOS — Por decreto fecha de ayer quedan aprobadas las clasificaciones conferidas en los exámenes rendidos últimamente por los aspirantes a oficiales de marina, a bordo de la corbeta «Chacabuco».

En tal concepto egresan de la escuela en calidad de guardia marinas: Jorge Spurr, Federico Martínez, Guillermo Mulvany, Enrique Fliess, Enrique Moreno. Daniel de Solier, César Lagos. Joaquín Ramiro, Horacio Pereyra, Federico Casado, José Capanegra.

Estos once oficiales recibirán diploma de alférez de fragata después de un viaje reglamentario de estudio práctico.

El buque destinado a este objeto es la corbeta «La Argentina» que salió el viernes para la isla de San Sebastián, conduciendo la comisión de límites en la parte sur.

Se mandó construir expresamente para escuela de aplicación.

Pasan a cursar las asignaturas correspondientes al 4º. año los alumnos: Horacio Ballvé, Arturo Celery, Alberto Moreno, Zenón Chiappe Ducca, Santiago Durán, Lauro Lagos, Ricardo Ugarriza, Ricardo Hermelo, Alejandro Schade, con la condición de que los dos últimos

dén en marzo examen satisfactorio de cálculo diferencial y geometría descriptiva, respectivamente.

Obtienen matrícula de 3er. año: Clodomiro Urtubev, P. Page, Nicolás Barbará, Abel Renard, Juan Salvadores, Samuel Anzoategui; y de 2º: Elías Ayala, Hipólito Núñez, Eduardo Pereyra, Carlos Miranda, Manuel Duarte, Ramón Herrera, Juan A. Mackinlay, Ulpiano O. Canseco, Eduardo Campi.

En el 2º. año se declaran dados de baja, conforme a lo dispuesto en el artículo 18 del reglamento de la escuela, a Eduardo Vásquez González, Claudio Henestroza, Manuel Fernández Oro.

Deben repetir el 1er. año: Eduardo Ramírez, Julio Planes, Manuel R. Trueba, Alberto Romero, Angel Pardal y Galán, Arturo Reyes; separándose del establecimiento a Luis Vásquez, Agustín Bayá, Casiano Otaegui, Emilio M. Fiori, Celestino Silvani.

Tenemos, pues, que de 49 alumnos, 11 han terminado la carrera, 22 fueron aprobados en todos los ramos, 2 aplazados en una asignatura, 8 expulsados y 6 destinados a repetir el año.

En el mismo decreto se encarga a una comisión compuesta del contraalmirante Daniel de Solier, capitán de navío Martín Rivadavia, capitán de fragata Manuel J. García, de proyectar nuevo reglamento y plan de estudios para la escuela, oyendo indicaciones del director y personal docente.

Se recomienda la terminación del trabajo en el más breve plazo posible.

Auxilios en un naufragio—NOTA DE AGRADECIMIENTO—

Las comunicaciones que van en seguida, dirigidas por la legación inglesa al Ministerio de Relaciones Exteriores, se refieren a un naufragio ocurrido hace algún tiempo cerca de la isla de los Estados, siendo altamente honrosas para las autoridades que prestaron los auxilios que en ellas se citan. Dicen así las notas:

Buenos Aires, 22 de noviembre de 1891.—Señor ministro: Adjunto a la presente tengo el honor de transmitir a V. E. copia de la carta dirigida al consejo de comercio por el señor E. M. Thomas, ex comandante del buque inglés «New York», relativa a los servicios prestados a él y a su tripulación por las autoridades del puerto de San Juan, isla de los Estados, cuando fueron a tierra después del naufragio de su buque; y he recibido instrucciones del marqués de Salisbury de pedir al gobierno argentino

haga conocer a las autoridades del puerto de San Juan, el agradecimiento del gobierno de S. M. por el acto humanitario de su referencia.

Los naufragos fueron conducidos desde la isla de los Estados hasta Punta Arenas por el buque argentino «Villarino», por cuyo servicio los agradecimientos del gobierno de S. M. B. han sido ya comunicados al comandante de ese buque por conducto del ministro argentino en Londres, por quien fue primeramente transmitido el asunto al departamento de negocios extranjeros.

Aprovecho esta oportunidad, señor ministro, para renovar a V. E. las seguridades de mi alta consideración.
F. Pakenham.

10 Wellfield Road, Walton octubre 2 de 1891.—Al Superintendente de la marina mercante: Señor: en respuesta a su pregunta relativa al servicio que se nos prestó por la gente de la Bahía San Juan, cúpleme decirle que desembarcamos en ese punto en uno de nuestros botes y que permanecemos allí por espacio de treinta y cuatro días, durante los cuales partieron con nosotros sus escasas provisiones. También proporcionaron a cada hombre una cama y una frazada. Fuimos después conducidos por un buque argentino hasta Punta Arenas. Soy de usted, etc.—*E. M. Thomas*, excomandante del «New-York», de Liverpool.

Acorazado y torpederas—Se han efectuado en Birkenhead ensayos preliminares de velocidad con el blindado «9 de Julio», cuyo porte es de 2200 toneladas.

La marcha se sostuvo entre 13 y 14 nudos, asegurando la casa de los señores Laird que alcanzará a 15 en las pruebas definitivas, cumpliéndose así una de las cláusulas del contrato.

Cuesta este buque a la Nación £ 160.000, lo mismo que su gemelo «Independencia», el cual se halla menos adelantado en su construcción.

A la fecha deben venir en viaje para Buenos Aires las torpederas de 120 toneladas «Py» y «Murature», sobre las cuales se adeudaban £ 10.000 que fueron abonadas con un giro de 80.000 enviado por el gobierno a Londres.

Las 70.000 restantes iban destinadas para los dos acorazados.

Tenemos, en resumen, que de los once millones de pesos oro votados por el congreso para compra de buques y armamento terrestre, apenas se invertirán por ahora cuatro y medio.

El «25 de Mayo», «9 de Julio», «Independencia» y dieciocho embarcaciones torpederas representan un costo de £ 700.000. En fusiles y cañones para el ejército pueden calcularse en 200.000.

Si se hubiera realizado el plan de refuerzo para la flota militar, preparado por el antecesor del general Levalle en el ministerio de guerra y marina, quizá resultase insuficiente aquella respetable suma.

Los fusiles Marga y Mauser—Hace algún tiempo que oímos encomiar las ventajas y gran superioridad del fusil Marga sobre el adoptado por el gobierno argentino; pero como se mantenía cierta reserva, esperábamos obtener datos oficiales para darlos a conocer a nuestros lectores.

La prensa belga, francesa y española, desde hace un año, se ocupa de dicho fusil y han publicado los sorprendentes resultados obtenidos en las experiencias de Bruxelas.

La Correspondencia Militar de España, trae en su último número un importante artículo del que tomamos sólo algunos párrafos transcritos de *La Belgique Militaire* del 7 de diciembre de 1890.

«El teniente Marga es, como se sabe, el inventor de un arma de guerra del calibre de 8 milímetros, que no pudo ser presentada en tiempo oportuno al concurso de Beverlow, para poder tomar parte en las experiencias comparativas; pero que a pesar de todo posee cualidades muy notables de sencillez, solidez, afinación y rapidez de carga.

Marga pretende obtener velocidades iniciales superiores a todas las hasta ahora conocidas, no por medio de disposiciones particulares del arma ó empleando pólvora más potente, sino por el contrario, en iguales condiciones, utilizando de una manera más exacta los gases de la pólvora en el sentido de la traslación del proyectil.

Obtiene ¡le este modo, en vez de una velocidad normal de 600 a 620 metros, que es la hasta ahora conocida, una velocidad de 750 metros, y esto sin aumentar la presión en las paredes del arma, pues el cartucho Marga con una bala de 14 1/2 gramos, obtiene una velocidad de 750 metros, sin que la presión pase de 1800 atmósferas.

Pero además de la mayor velocidad inicial, Marga sostiene que su proyectil posee la ventaja de conservar mucho más tiempo la velocidad original; de esta manera

las causas de las irregularidades en el tiro están en parte desvirtuadas, y su afinación se encuentra aumentada.

Es verdad que si estos principios resultan también ciertos aplicados a la artillería, las consecuencias serán extraordinarias. Es lo que precisamente está en estos momentos estudiando Marga.

Las experiencias de penetración se hicieron primero empleando madera de 3 centímetros de espesor, y la bala a treinta metros de distancia atravesó la 9ª y la 10ª plancha, es decir, 30 centímetros de madera; pero como la madera empleada era pino resinoso, se calculó que empleando madera seca, la bala atravesaría de 1,30 a 1,40 de madera.

Después se verificaron con planchas de hierro de 2 milímetros de espesor, y los resultados fueron sorprendentes. Siete planchas fueron atravesadas, estrellándose después la bala sobre una plancha de hierro colado, de 15 a 16 milímetros de espesor.

Esta misma plancha de hierro colado, de 15 a 16 milímetros, fue después atravesada cuando se colocó delante de las demás planchas y además dos de las de 2 milímetros y la tercera bastante deteriorada.

Por fin, se hicieron con una plancha de hierro laminado, que ofrece tanta resistencia como el acero, de 16 milímetros de espesor, quedando completamente deteriorada; pero verificadas después con otra de 12 a 13 milímetros, también de hierro laminado, fue ésta atravesada limpia y completamente.»

Ahora vienen las reflexiones del diario español:

«Pues bien; ahora vamos a decirle a *La Época*, colega defensor del fusil Mauser, lo ocurrido entre M. Marga y el representante del inventor alemán.

Entre los datos que nos hemos proporcionado, tenemos uno que es importantísimo, por el cual podemos inferir que el fusil Marga es superior al Mauser.

Al tener noticia M. Marga de que el representante de Mauser en Bélgica, M. Resimat, había anunciado unas experiencias de tiro con el fusil alemán en Bruselas, en local privado, le escribió invitándole a hacer pruebas públicas con las dos armas, para saber cual de ellas, por las condiciones comparativas, era la mejor, proposición que M. Résimat no aceptó. ¿Por qué? Pues, porque temería quedar vencido.

¿Sabe esto el general Azcárraga y la comisión de experiencias?

Pues nosotros se lo decimos por si lo ignoran.

M. Marga lanza a Mauser un reto para probar ambos fusiles: Mauser no acepta, luego sabía que el Marga es mejor.

Por eso deseamos que el señor ministro de la guerra se tome interés personal en este asunto y disponga que hagan experiencias con el fusil Marga a ver si es verdad que supera al Mauser.»

Por otra parte, *La Belgique Militaire* del 8 de noviembre último, trae la noticia de que el ministerio de la guerra de Bélgica tiene actualmente en estudio un nuevo cartucho Marga, aplicable al Mauser, con una velocidad inicial de 800 metros!

Encomiando las ventajas de dicho cartucho dice la citada publicación: «Los especialistas en la materia,, están todos de acuerdo para admitir que la invención está llamada a revolucionar las ideas balísticas corrientes.»

Agreguemos algunos antecedentes:

La Francia y la Rusia estudian con grande interés el fusil Marga y tenemos razones para creer que el fusil ruso, modelo del 91, no es otro que el del capitán Marga.

El gobierno del Congo (rey Leopoldo de Bélgica) ha adoptado dicho fusil.

La Alemania estudia un nuevo fusil que reemplazará al Mauser.

En España misma se reacciona enérgicamente contra el fusil alemán.

En cuanto al Mannlicher, sabemos que por comunicaciones telegráficas a un gobierno sud-americano, se ha reducido bruscamente su precio a la mitad.

Entre tanto, ¿qué hace el gobierno argentino y la comisión de armamento?

No se dirá que por ignorancia se adoptó el Mauser, pues a fines del 89 fue presentado el primer modelo Marga al ministro Racedo. El segundo modelo, notablemente modificado, fue también últimamente presentado.

Experiencias elementales de penetración hechas en Buenos Aires por el comandante Sosa, en presencia de algunos compañeros, han dado el siguiente resultado:

Con carga *incompleta* de 2,65 gramos a 40 metros de distancia, el proyectil Marga de 13,7 gramos, perforó sin deformación 48 tablas de 2 1/2 a 2 y 3/4 centímetros colocadas a 2 centímetros de intervalo. El Mauser reformado con 3,5 gramos de carga no perforó más que 28 ó 30 tablas de pulgada.

En otras experiencias de penetración sobre metales

también ha sido derrotado el Mauser, lo que basta por ahora para llamar la atención del gobierno.

Es fácil concebir las ventajas materiales que se obtienen en trayectorias de gran extensión con cartuchos de 800 metros de velocidad inicial. ¿Qué diremos del último modelo anunciado con más de 900 metros de velocidad inicial actualmente en estudio?

Indudablemente vamos derecho a la supresión del alza para el tiro ordinario y a la supremacía de la infantería sobre las demás armas.

Del señor de Laterrisse.

Buenos Aires, a 4 de Diciembre de 1891.

Señor Director del BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL.

Distinguido señor:

En el número de julio próximo pasado, de la tan estimada publicación técnica que Ud. dirige, apareció un artículo relativo a las planchas de coraza para buques. Este artículo, prueba una vez más el cuidado e inteligencia con que los marinos argentinos se mantienen al corriente de los últimos adelantos de su profesión; el autor refería que uno de los jefes ilustrados de la marina argentina le había afirmado que *la industria francesa se negaba a concurrir a los concursos en Inglaterra*.

Tratándose en este artículo especialmente del metal Schneider, se veía inmediatamente de cual error había padecido dicho jefe, en cuanto su afirmación se refiere al Creusot. Sin embargo, para mayor seguridad y en caso de que un hecho desconocido de esta agencia se haya producido en estos últimos tiempos, me dirigí inmediatamente para el completo esclarecimiento del punto a nuestras usinas que me encargan pida de su amabilidad y justicia, la inserción de la rectificación siguiente:

«Es muy exacto que las usinas del Creusot han sido solicitadas por el almirantazgo inglés, para tomar parte en experiencias de blindaje en Inglaterra; pero conociendo las costumbres de esta administración, los señores Schneider y compañía pidieron que quedase convenido en el caso, no dudoso para ellos, de que sus placas darían resultados superiores a las placas Compound, se encargase a las usinas del Creusot *a lo mmos la coraza entera de un buque*.

No habiendo el almirantazgo inglés querido suscribir esta cláusula, los señores Schneider y compañía no han aceptado tomar parte en los ensayos. Como se comprende fácilmente, el objeto del almirantazgo inglés, pidiendo al Creusot entregar placas de sistema para ensayos, era evidentemente estudiarlas con detención después de los ensayos, buscar su composición, etc... y hacer aprovechar estos estudios a los fabricantes de placas en Inglaterra; todo eso sin ningún provecho para las usinas del Creusot.

Es indudable, señor director, que la decisión de los señores Schneider y compañía, en este caso, era de las más justificadas y que su negación en mandar placas para ensayo en Inglaterra, no tiene el carácter que el señor jefe aludido parecía atribuirle, probablemente por no conocer exactamente los hechos. No son las usinas del Creusot las que se han negado a concurrir en Inglaterra: es el almirantazgo inglés que se ha negado a asegurar a los ensayos la solución merecida.

Dándole de antemano las gracias por esta publicación, me es grato repetirme del señor director muy atento y S. S.—Q. B. S. M.—*Teilhard de Latemse*. Corresponsal de las usinas del Creusot en Buenos Aires.

Carta de Mr. Canet—El eminente artillero Mr. Canet, ha dirigido desde París la siguiente carta a uno de nuestros asiduos colaboradores:

Señor capitán... redactor del BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL.

Señor:

He leído con mucho interés el BOLETÍN que se publica bajo su dirección, y que me ha remitido Mr. Delattre. He podido rendirme cuenta que no solamente su redacción ha dejado de lado la rutina para inspirarse en los progresos de los que nosotros llamamos aquí de la *nueva escuela*, sino que también ella ha dado prueba de una gran competencia en lo que se refiere a las cuestiones de artillería.

Es así, que con muchísimo placer continuaré recibiendo su interesante publicación y le ruego que me cuente en el número de sus abonados.

Acepte Ud., señor, la expresión de mis mejores sentimientos.

G. Canet.

París, 20 de Octubre de 1891.

Artillería de marina—Fabricación francesa. Se nos escribe de París, dice el *Courrier de la Plata*:

«Los señores Schneider y compañía, van a proceder luego, a ensayos definitivos de un cañón de tiro rápido de 15 cm. y 45 calibres (1). Los primeros ensayos realizados, demuestran que los resultados obtenidos con esta pieza y su cureña, constituyen un progreso marcado sobre los cañones de tiro rápido del mismo calibre experimentados hasta hoy en Inglaterra y Francia.»

Se lee, además, en *El Liberal* del 24 de noviembre de 1891.

«Los señores Schneider y compañía acaban de construir un cañón de 14 cm. del sistema Hontoria, transformado en cañón de tiro rápido, según los planos presentados para la transformación del cañón de 12 cm. del mismo sistema, por el teniente coronel de artillería de marina D. Joaquín Rodríguez. La fabricación ha sido vigilada por la comisión de artillería de la marina española en Francia.

«En estos últimos días, las primeras pruebas de garantía y el ensayo del sistema, se realizaron en el polígono del Creusot, dando los más satisfactorios resultados. Todo el mecanismo, tanto de cierre como de extracción, ha funcionado perfectamente; la velocidad obtenida ha sido de 625 a 640 metros, sin que las presiones hayan pasado de 2500 kilos, el tiro habiéndose efectuado con proyectiles del peso de 40 kilos y una carga de pólvora ordinaria de 20 kilos: (con la pólvora sin humo, este cañón realizaría una velocidad notablemente superior).

«Los resultados indicados demuestran una vez más los esfuerzos de la marina española para mantener su material a la altura de los mejores e introducir, como lo ha hecho hasta ahora, en su armamento naval, los últimos adelantos.

«Los ensayos de este cañón han de continuar en Bilbao.»

Baterías de salvas y saludos—Con motivo de haber sucedido en una ó dos ocasiones que buques de guerra extranjeros al llegar a puertos británicos han hecho salvas, las que, dada la ausencia de una batería de saludos, no han podido ser correspondidos y a efecto de

(1) Del sistema especial de los señores Schneider y compañía.

evitar la impresión de una falta de cortesía, el señor marqués de Salisbury acompañó la siguiente—

LISTA DE LAS ESTACIONES DE LA GRAN BRETAÑA Y SUS DEPENDENCIAS EN QUE EXISTEN BATERÍAS DE SALVAS Y SALUDOS.

Alderney.
 Chatham—Bastión del Príncipe Guillermo.
 Puerto de Cook (Irlanda)—Fuerte «Westinoreland».
 Duvres—Reducto «Drop».
 Dublin (Irlanda)—Fuerte «Pigeon House».
 Isla de Jernesey—Fuerte «George».
 Id. Wight—Fuerte «Victoria».
 Id. Jersey—Castillo «Elizabeth».
 Kingstown (Irlanda)—Batería del muelle oriental.
 Harwich—Fuerte «Land Guard».
 Liverpool—Batería «Near Seaforth».
 Pembroke—Cuartel «Defensible».
 Pendennis—El Castillo.
 Plymouth—Las líneas de defensas.
 Sheerness—La batería de salvos.
 Thames (Tamesis)—El fuerte Jibblurv.
 Weyononth—El fuerte «Nothe».
 Islas Barbadas—Muelle de la Real Ingeniería.
 Id. Bermudas—San Jorge.
 Id. de Ceylan—Batería «Flagstaff». en Colombo y el Bastión Magazine en Juncomalee.
 Gibraltar—Batería de la muralla.
 Hong-Kong (China)—Cuartel del Norte.
 Isla de Jamaica—Port Royal.
 Id. id. Malta—Valetta.
 Id. id. Mauricio—La Ciudadela.
 Id. Nueva Escocia—La Ciudadela de Halifax.
 Id. de Santa Helena—Cuartel de «Ladder Hill».
 Sud Africa—La batería Irnhoffen, la Ciudadela del Cabo y la batería Munviolen la ciudad Fimons.
 Colonias del Estrecho (mar de China)—El fuerte Canwing en Singapore.
 Africa Occidental—Sierra Leona.

Elementos de la marina de guerra china. — Los incidentes especiales producidos últimamente en el Icaing-The-Kiang, han requerido la intervención de las grandes potencias europeas, y probablemente, como consecuencia inmediata, alguna gran demostración naval.

Creemos por tanto de oportunidad, publicar lo que sobre la marina de guerra china dice la *Revue du Cercle Militaire*.

« La China tiene su marina de guerra dividida en cuatro flotas.

« La principal se llama del Pei-ho y es la que hace de escuadra de evoluciones.

« La segunda llamada de Fu-cheu y la tercera llamada de Shanhai, no comprenden más que cruceros, cañoneras ó transportes-avisos.

« En fin, la cuarta es propiedad del virrey del Cantón y está destinada a la vigilancia de las aduanas.

« Veamos ahora los detalles:

« *Flota del Pei-ho—Acorazado Chen-Yuen y Ting-Yuen*—Construido por la compañía Vulcan de Stettino en 1885. Están provistos de palos militares con proyectores eléctricos. Entre un reduto protegido por una coraza de 355 m. m. hay dos torres con 305 m. m. de coraza, y dispuestas oblicuamente lleva cada una dos cañones de 300 m. m., Además, en dos torrecillas colocadas una en que cada extremidad hay dos cañones de 150 m. m. y a los costados dos cañones de 100 m. m. Dos tubos lanzatorpedos y dos ametralladoras completan el armamento. Fuera del reduto acorazado, tienen numerosos compartimientos estancos para asegurar la flotabilidad. Estos buques desplazan 7.400 toneladas y tienen 91 metros de eslora. Se portan bien en el mar, aunque embarcan un poco de agua. Llevan a su bordo dos torpederas. En las pruebas han dado 14.5 millas de velocidad.

« Acorazados «King-Yuen» y «Lai-Yuen» — Construidos en 1887. Miden 82 metros de eslora con un desplazamiento de 3.000 toneladas. Han dado 16 millas en las pruebas.

« Una cintura acorazada de 240 m. m., los protege en la parte vital; la defensa se completa por un puente acorazado de 4 cts. de espesor y un doble fondo por 2/3 partes de la eslora.

« Estos buques tienen dos chimeneas, un palo militar y una torre de mando de 150 m. m. de espesor a popa de la torre acorazada (220 m. m.), que protegen dos cañones de 210 m. m.; tienen además, dos cañones de 150 m. m. colocados en las semitorres de las bandas que pueden tirar en la dirección de la línea de aquélla, y cuatro tubos lanzatorpedos, de los cuales uno es subaqueo a proa.

« El armamento secundario, comprende siete piezas de tiro rápido de varios calibres.

« Cruceros «Tschì-Yuen» y Tsching-Yuen», construidos en 1887 por la casa Armstrong, están protegidos por un doble fondo al centro y por una cubierta acorazada variable entre 5 y 10 cts. de espesor. Tienen dos palos militares cuatro tubos lanzatorpedos, dos en la extremidad fijos, y dos a los costados giratorios.

« La artillería consiste en 3 cañones Krupp, de 210 m. m. de calibre, dos colocados en la proa y uno a popa; dos cañones de 150 m. m. en las bandas, ocho cañones de tiro rápido de 47 m. m. y seis ametralladoras Gattling. Las piezas están protegidas por escudos acorazados.

« Cañoneras «Tschao-Yong» y Yang-Ouei», construidas en la casa Armstrong. Tienen 64 mts. de eslora, desplazan 1.350 toneladas y filan 16.8 millas por hora. Están protegidas por un puente de 76 m. m. Llevan en los extremos una pieza de 25 m. m. y cuatro cañones de 10 m. m. cerca de las piezas mayores; además 10 ametralladoras.

« Crucero «Tsi-Yuen», 72 metros de eslora, 2323 toneladas de desplazamiento, espolón y cubierta acorazada de 76 m. m. de espesor, tres palos de los cuales uno militar, dos piezas de 210 m. m. de calibre en dos torres acorazadas (254 milímetros) centrales, una pieza de 150 m. m. a popa, dos ametralladoras en las cofas, cuatro en el puente de mando y cuatro tubos lanzatorpedos.

« La flota del Pei-ho comprende, además, algunos transportes-avisos y 6 bombarderas que llevan nombres de letras griegas, con sus gruesos cañones de 300 m. m.

« Flota de *Fu-cheu*—Crucero «Yang-Pao», construcción compuesta, tres palos, espolón, tres piezas de 215 m. m. con escudo, dos a proa, una a popa, una pieza de 120 m. m. en caja y seis semejantes en las bandas; velocidad 16 millas.

« Crucero «Ye-Suih» igual al anterior.

« Crucero «Kai-chí» casi parecido también al anterior, tiene seis cañones de 150 m. m. en batería, uno de 200 m. m. central y uno de 170 m. m. a popa.

« Son asimismo de igual tipo dos cruceros de acero botados al agua en 1888. Tienen 2.400 toneladas de desplazamiento, 77 mts. de eslora y filan 18 millas. Difieren, sin embargo, en el ornamento; los dos cañones Armstrong de 210 milímetros, los cuatro de 150 m. m. en batería y las cuatro ametralladoras, recuerdan el armamento de la «Esmeralda» chilena.

« Crucero «Han-Tai», 68 metros de largo, 1.300 toneladas de desplazamiento, con espolón, sin ninguna protección. Dos cañones de 150 m. m. a proa y uno a popa, cuatro

de 120 m. m. en la batería cubierta, cuatro ametralladoras Hotchkiss y dos tubos lanzatorpedos.

« Crucero «Fu-Cheu», es igual al anterior, pero sin el cañón de retirada.

« El «Huan-Taí» como el «Fu-Cheu» han sido construidos en las canteras chinas de «Fu-Cheu», donde a la se construye una cañonera acorazada.

« *Flota de Shang-hai*—Posee 5 bombarderas construidas griegas iguales a las que ya hemos mencionado a la vieja fragata acorazada y dos cruceros modernos: el «Nau-Shuin» y el «Nau-Ching» del tipo «Yang-Tse», construidos en Kiel en 1884 por la casa Howaldt. Tienen por armamento dos cañones de 210 m. m. y once de 120 m. m.

« *Flota de Cantón*—Los cuatro cañoneras más modernas que posee, han sido construidas en los astilleros chinos: la «Kuang-Cheu», la «Kuang-Heng», la «Kuang-Liua» «Kuang-Yuan». Tienen 34 metros de eslora, un cañón de 4 toneladas en caja, uno más pequeño a popa y 8 ametralladoras Nordenfeldt.

« En Inglaterra han sido varadas ya otras tres cañoneras que son: la «Chan-Teon» de 700 toneladas, la «Kai-Liu» la «Li-Kin» de 500 toneladas. Deberán filar 12 nudos por hora y llevarán dos cañones rewólvers.

« Está en construcción en las canteras de Wang, un aviso-torpedero del tipo «Archer», inglés.

« Se había comenzado además, con la formación una flotilla de torpederas, pero la falta de dinero ha impedido completarla. Existen hoy:

« Una torpedera Schichan de 44 metros de eslora y 115 toneladas de desplazamiento que ha filado 24 nudos por hora. Está armada con dos tubos lanzatorpedos y cuatro cañones rewólvers.

« Una torpedera Larrow de 39 metros de eslora y toneladas de desplazamiento, del tipo de las torpederas inglesas de 80 toneladas. Ha hecho 22 millas por hora en pruebas, tiene dos tubos lanzatorpedos, un proyector eléctrico y cinco cañones rewólvers.

« Siete torpederas de 33 metros y de 65 toneladas de desplazamiento tipo de la casa Vulcan. Llevan dos tubos lanzatorpedos y dos cañones rewólvers.

« Trece torpederas de 26 metros y 26 toneladas de desplazamiento (tipo «Schichan» y «Vulcan».)

« Nueve torpederas de 19 metros destinadas a ser embarcadas en los buques de la Armada.

Marina holandesa.— Leemos en el *Yacht* un artículo de Mr. Weyl referente á los progresos que efectúa día a día la marina de guerra de los Países-Bajos, que bien merecido tiene el rango que ha conquistado entre las escuadras de segundo orden; los importantes datos que contiene respecto a su actual desenvolvimiento nos inducen a consignarlos en nuestro Boletín, como una muestra del empeño que se toma el parlamento neerlandés de colocar su escuadra a la altura de los adelantos del arte naval.

El principal establecimiento marítimo del reino de los Países-Bajos es Amsterdam, donde hay un arsenal bien provisto y donde se construye, se arma y se repara, reinando gran actividad: el arsenal contiene una usina para cañones de pequeño calibre y placas de blindaje de poco espesor. Además de este establecimiento, la marina posee otros dos: uno en Helder, en la punta occidental del Zinderzée, el otro en Hellevootsluis, sobre uno de los brazos del Mosa. Amsterdam sólo construye; el de Helder y el de Hellevootsluis son, propiamente hablando, centros permanentes de la escuadra. El arsenal de Amsterdam está situado, bajo el punto de vista estratégico, en perfectas condiciones. Había en septiembre 1700 obreros ocupados en este establecimiento en las construcciones nuevas. El buque más importante que se halla en los astilleros es la «Koningin-Wilhelminader Nederlanden» (Reina Wilhelmina), llamado así en honor de la joven soberana, única representante de la casa de Orange. Este buque es un ariete de torres y cubierta acorazada, formada esta de 3 placas de 2.5 cm., desplaza 4600 tons. y fue empezado el 22 de abril de 1891. Su armamento consistirá en dos cañones de 28 cm., el de proa en torre cerrada y el de popa a barbata. Sus flancos se armarán con dos cañones de 17 cm. en reductos salientes. Así, el armamento principal se compondrá de cuatro piezas, de sistema krupp. Además, dos cañones de tiro rápido de 7.5 cm. ocho igualmente de tiro rápido de 37 mm. y seis cañones-revolvers de 37 mm. En fin, tendrá tres tubos lanzatorpedos: uno a proa y dos a los costados. La velocidad calculada es de 17 nudos.

Los aparatos motores de la marina holandesa son contruidos por la industria privada.

Al lado de este ariete protegido, se encuentra un buque del mismo tipo, pero de menor desplazamiento, el «Reinier-Olaeszen», de 2490 tns., nombre de un oficial que se distinguió en Gibraltar, impidiendo que su buque cayera en manos del enemigo. Como el precedente, es de acero y se distingue por la disposición de su gruesa artillería: un ca-

ñon de 21 cm. a proa en torre cerrada, otro de 17 cm. a popa en barbata. El armamento se completa por un cañon de 7.5 cm., tres ídem revolvers de 37 mm. y dos tubos lanza-torpedos. Su velocidad calculada es de 17 nudos. Empezado en junio de 1890, será botado al agua en noviembre próximo.

Además de estos dos buques de guerra, los astilleros trabajan uno pequeño de acero, la «Bellona», destinado a la escuela de artillería. Recientemente ha entregado un torpedero de mar, mientras un astillero particular pone en el agua una cañonera-avisó destinada a la marina de Lidijs neerlandesas.

La última adquisición hecha por la escuadra holandesa es un crucero de 1700 tons., el «Sumatra», que en estos momentos debe haber hecho ruta para Batavia. Es un buque de acero, de cubierta acorazada, midiendo 66 mts. de eslora. Está armado de un cañon en torre barbata de 21 cm. además de uno de 15 cm. en retirada, dos de 12 cm. en reductos salientes, uno de 7.5 cm. para embarcación, cuatro de tiro rotativo de 37 mm. en las cofas, dos cañones-revolvers de 37 cm. y dos tubos lanzatorpedos. En resumen, es demasiado armamento para el tonelaje. Este crucero ha filado a una velocidad de 17 nudos.

Según el programa propuesto por el Ministro, la flota holandesa debe poner en línea veinticinco torpederos de mar; posee actualmente 16 de 90 tons. armados de tres torpedos y dos cañones de tiro rápido; de los tres tubos, dos fijos a proa y el otro a popa sobre pivote. Los torpederos están contruidos en Holanda según un tipo de Yarrow. Además de estos hay 19 de 30 tons. para torpedos con botallón. En reserva hay numerosos buques y entre ellos se distingue la serie de monitores acorazados de construcción relativamente antigua, repartidos en los tres arsenales que en Amsterdam mantiene bajo cala cubierta, pero flotando el *Tilger*, el *Heiligerlee* y el *Cerberus*, buques armados de un cañon de 28 cm. en torre y tienen poca velocidad.

El personal de la marina de los Países-Bajos, es según el Sr. Weyl, de los más notables, lo que le permite tener cuadros bastante numerosos. Comprende 3 vicealmirantes 4 contraalmirantes, 25 capitanes de navio, 36 capitanes de fragata, 120 tenientes de navio de 1ª. clase, 220 tenientes de navio de 2ª. clase, 100 aspirantes de 1ª. clase y un número de aspirantes de 2ª. clase y de alumnos de la Escuela Naval, variable según las necesidades.

La permanencia en la Escuela Naval es de cuatro años, de los cuales dos son como aspirantes de 3ª. clase y dos

como de 2ª. La Escuela está en Helder, es decir sobre el mar del Norte; los alumnos reciben en ella una excelente instrucción.

El ascenso en la Armada es demasiado lento y se basa en la antigüedad, hasta el grado de contraalmirante. En general, el aspirante de 1ª. clase es promovido a teniente de navio de 2ª. clase al cabo de tres años; once años más tarde, es teniente de navio de 1ª. clase, grado en que queda todavía de 11 a 12 años, de tal suerte que llega a capitán de fragata, es decir, oficial superior hacia la edad de 45 años. La mitad se nombra capitanes de navio después de seis años de grado. Actualmente, los dos primeros capitanes de navio tienen 53 años, los seis siguientes 51 años, el más joven tiene 48. Se asciende a contraalmirante y a vicealmirante por elección. Dos contraalmirantes tienen 53 años, uno de ellos es el almirante Dyscrinck, que era, hace algunos meses, ministro de marina y que, bajo su sucesor, ha vuelto a tomar las funciones de jefe de Estado Mayor General, que ocupaba antes de tomar la cartera.

Un contraalmirante tiene 54 años, otro 56. Los tres vicealmirantes tienen respectivamente 61, 58 y 55 años. En general, los jefes de la marina holandesa son relativamente jóvenes a pesar del sistema de ascenso por antigüedad practicado hasta el grado de contraalmirante. El retiro puede concederse a los 50 años de edad después de 40 años de servicio; comprendidas las campañas, contando como doble el servicio en la India.

Nuevo sistema de palas. — Se ha expuesto recientemente en la Newsroom de Liverpool, el modelo de un nuevo sistema de palas de forma cóncava para buques a ruedas, y se ha formado una sociedad para la compra y explotación de los privilegios de invención.

El 19 de septiembre han tenido lugar experiencias en el Humber, entre Goole y Brig (distancia de 20 millas) para permitir al público darse cuenta de las ventajas de las ruedas a palas cóncavas comparativamente a las ruedas de palas articuladas del sistema ordinario.

Se ha constatado que las palas cóncavas dan una economía de 10% a lo menos con relación al consumo de carbón y del desgaste. Además, cuestan la mitad menos que las palas articuladas. Bajo el punto de vista de la velocidad, el rendimiento con las palas cóncavas es igual sino superior al de las palas planas y articuladas.

El inventor del nuevo sistema es M. John Howard de Farmvortt.

Las marinas mercantes del mundo en 1891. — El *Répertoire Général* del «Bureau Veritas» que acaba de aparecer (edición de 1891-92), y en el cual no figuran sino los buques de un tonelaje de registro neto superior a 100 tons. y los veleros de más de 50 tons. (a excepción de algunos buques más pequeños), nos enseña que el total de buques a vapor se eleva a 10.103 y representa un tonelaje bruto de 13.805.028 tons. y un tonelaje neto de 8.872.394 tons., mientras que el de los buques a vela se eleva a 31.666 representando 10.217.909 tons. netas.

El pabellón *inglés* está representado por 5471 vapores de un tonelaje bruto colectivo de 8.536.994 tons. correspondiendo a 5.369.952 tons. netas y por 9151 veleros de 3.503.524 tons. netas colectivas. Viene en seguida el pabellón *americano* con 456 vapores (598.847 tons. brutas) y 417.138 tons. netas y 3504 veleros (1.519.114 tons. netas); el pabellón *noruego* con 3419 veleros (1.393.481 tons. netas) y 440 vapores (310.624 tons. brutas y 221.202 tons. netas); el pabellón *alemán* con 761 vapores (1.083.307 tons. brutas y 762.195 tons. netas) y 1480 veleros (654.147 tons. netas); el pabellón *francés* con 488 vapores (843.486 tons. brutas y 500.516 tons. netas) y 1573 veleros (286.114 tons. netas); el pabellón *italiano* con 206 vapores (313.306 tons. brutas y 199.153 tons. netas) y 2010 veleros (586.984 tons. netas); etc.

Armada chilena.—El ministro de marina de aquella república proyecta en estos momentos mandar construir un poderoso blindado que supera en todo, solidez, fuerza, artillería, etc., al «Capitan Prat», que actualmente se termina en Tolón, astilleros des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Dicho blindado se llamará «Congreso», y con él la escuadra de Chile quedaría constituida del modo siguiente:

Acorazados: *Almirante Cochrane*, *Capitán Prat*, *Él Congreso*,—(*Blanco Encalada*, que se espera recuperar.)

Monitor blindado: *Huáscar*.

Cruceros: *Esmeralda*, *Presidente Errázuriz*, *Presidente Pinto*.

Corbetas: *O'Higgins*, *Abtao*. — (La *Chacabuco* no debe contarse por inútil.)

Cañoneras: *Pilcomayo*, *Magallanes*.

Cruceros torpederos: *Almirante Lynch*, *Almirante Condell*.

Trasporte: *Aguila*.

Escampavías: *Cóndor*, *Huemul*.

Vaporcitos, otros escampavías, dragas, lanchas torpederas, pontones, chatas, buque escuela, etc.

Al monitor «Huáscar» se le colocarán dos cañones de

tiro rápido, de los que trajo el vapor «Laudana» encargados durante la revolución por la junta de gobierno.

Se han hecho también algunos estudios encaminados a saber si convendría hacer desaparecer la torre de ese buque, para darle mayor velocidad, y parece que la idea dominante es favorable a esta transformación.

El *Huáscar* quedaría entonces con la rapidez de un crucero, aun cuando no tenga condiciones marineras para largos viajes en alta mar: pero, eso sí que aventajaría a los cruceros, por su blindaje.— («El Diario»).

Botadura del «Orage».—En el mes de octubre, en el Sena se ha votado al agua el aviso torpedero «Orage» construido en los astilleros de «Forges et Chantiers». Este buque es uno de los tres del mismo tipo que esta casa recibió orden de construir por cuenta del gobierno francés.

Pruebas del «Coëtlogon».— El crucero de este nombre, cuya máquina hace dos años que está en destrucción, parece que acaba de verificar sus pruebas reglamentarias. En una corrida de 12 horas obtuvo una velocidad de 17 millas con un andar máximo de 19. 3. Según el contrato debió haber andado 19. 5 millas.

Pruebas de la torpedera N.º 147.—Las pruebas preliminares de la torpedera N.º 147, construida en los astilleros de la casa «Normand» del Havre, han dado una velocidad de 23 millas, mientras que según el contrato sólo se exigían 21.

Esta torpedera es la primera de una serie de otras 10 encargadas a la misma casa constructora. Lleva un tubo fijo lanza torpedos a proa y uno giratorio a popa. El armamento consiste en dos cañones de 37 m. de tiro rápido.

Supresión de los mayores generales de marina. — La supresión de estos funcionarios es inminente.

El puesto de jefe de estado mayor, el de almirantes comandantes en jefe, y el de los prefectos marítimos, serán cubiertos por contraalmirantes en Cherbourg, Brest y Toulon, y por capitanes de navío en Lorient y Rochefort.

Aumento en el cuerpo de maquinistas.—El ministro de la marina propone el siguiente cuadro para los oficiales maquinistas: 1 inspector general, 6 inspectores, 20 jefes de maquinistas, 100 maquinistas principales de 1.ª. clase, 200 ídem, ídem, de 2.ª. clase.

El inspector general, grado nuevo, tendría una jerarquía equiparada a contraalmirante. El resto, como ahora, los inspectores serían asimilados a coroneles, los jefes de maquinistas a jefes de batallón, los maquinistas principales de 1ª. clase a capitanes y los de 2ª. a tenientes.

Los límites de edad, serán: 65 años para el inspector general, 60 para los inspectores, 56 para los jefes de maquinistas, 53 para los principales de 1ª. y 52 para los de 2ª. clase. Se crearía también un cuadro de reserva en el cuerpo.

El actual escalafón no tiene sino 192 oficiales maquinistas.

El torpedo Sims-Edison.—El 16 del corriente tuvo lugar en el Time, en New-Castle cerca de los talleres de Sir Williams G. Armstrong, Witchel y Cía., una prueba del torpedo dirigible Sims-Edison.

Esta prueba se hacía para demostrar la practicabilidad del lanzamiento del torpedo dirigible desde un buque en movimiento; y no obstante tener que luchar contra un tiempo muy malo, con lluvia y niebla; resultando eminentemente satisfactorio y demostrándose, que este torpedo dirigido por la electricidad, sería disparado con mucho éxito, pudiendo rectificarse su dirección desde a bordo.

El crucero «Sybille».—Se ha hecho entrega al gobierno del crucero «Sybille» de 2ª. clase, construido por la casa «Stephenson and Cº.» Este buque tiene desplazamiento de 3000 toneladas y una máquina de 9000 caballos que le deberá imprimir una velocidad de 20 millas. El «Sybille» está armado con dos cañones de 15 centímetros, 6 de 12 c. de tiro rápido y nueve cañones de tiro rápido de 47^{mm}. (Times)

Pruebas del «Apollo».—Han sido hechas en el mar del Norte las pruebas oficiales con las máquinas del «Apollo», crucero de 3400 toneladas y de 9000 caballos de fuerza. La casa constructora de la máquina es la «Earlés Shipbuilding Company». Las pruebas a toda fuerza durante 4 horas de corrida dieron muy buenos resultados. Se obtuvieron 9228 caballos de fuerza, es decir, 225 más de los del contrato.

Las nuevas construcciones navales en Alemania — La flota alemana, que durante el año 91 ha sido aumentada con dos nuevos acorazados, el «Brandenburg» y el

«Kurfurst Friederich Wilhelm», contará con otros dos en la primavera próxima, ó sea los acorazados B. y D., el primero construido en el astillero «Germania», en Gaarden, cerca de Kiel; el segundo en el astillero de «Vulcan», en Stettin. De los acorazados tipo «Siegfried» han sido votados al agua el «Frithjof» y el «Weowulf», y el R. y el S. encuéntanse en construcción en Kiel. El total de los gastos para la construcción y aumento de estos acorazados, importa cerca de 94 millones de francos. El número de las corbetas de crucero que en estos últimos años era de 13 ha descendido a 3; será aumentado con un nuevo buque el «H», actualmente en construcción en Gaarden. La eslora de este buque será de 102 metros entre perpendiculares, y deberá andar 20 millas por hora. Finalmente, se encuentra en construcción el crucero «E» en el astillero imperial de Danzig y otro en el astillero privado de Hamburgo. El primero de estos buques sustituirá al «Aden» y el segundo al «Eber»; estos tres últimos buques pertenecen a la clase «Bussard» y costarán cerca de 6 millones de marcos.

Se construye también un aviso en los astilleros «Vulcan», en Stettin. el que deberá sustituir al yacht imperial «Grille»; dicho buque podrá ser utilizado en los viajes que efectúen los miembros del almirantazgo.

El «Pelikan»—He aquí los datos de este nuevo buque: eslora 79 metros, manga 11.6 m., sumersión m. 4.5, máquina 3.000 caballos de fuerza, desplazamiento 2.000 tons., velocidad en millas 15.5.

Este buque quedará en armamento durante 3 meses para completar sus pruebas de velocidad.

Nuevos diques en el arsenal de Kiel—Dos nuevos diques de carena se deben construir en el arsenal de Kiel. El gobierno ha dado ya su consentimiento para la adquisición de los terrenos; éstos se hallan situados del lado oeste del arsenal hacia Gaarden. Según el *Danztiger Zeitung* los gastos, indispensables para verificar este ampliamento suman 14 millones de marcos. Si el parlamento aprueba los gastos, en el mes de abril próximo se dará comienzo a los trabajos. Se han asignado al establecimiento de marina de Ellerbek 37.221.000 marcos, según la ley de 1873.

Balance de la marina en Dinamarca—Las sumas declaradas en el balance de la marina dinamarquesa duran-

te el ejercicio de 1892-93, son las siguientes: para gastos ordinarios 7.455.892 francos, para los extraordinarios 2.217.050 de igual moneda.

Por las nuevas construcciones la suma decretada es 2.363.000 de francos; esta cantidad servirá para terminar la construcción de los cruceros-corbetas «Geiser» y «Hejmdal» y para echar la quilla de un acorazado, una torpedera de 1ª clase y un remolcador. Pero, las reparaciones necesarias en las torpederas «Esborn Suare», en el acorazado «Ivar Ivitfeld», en la fragata crucero «Fyn», en la cañonera «Gronsund» se han votado 1.006.360. Para transformación de buques viejos se gastaron 53.820. La vieja fragata «Iylland» será transformada en pontón.

El próximo año se armarán los siguientes buques:

La corbeta «Dagmar», buque escuela de los aspirantes, quedará armada tres meses; el bergantín «Oernen», escuela de suboficiales, por cinco meses; el crucero-corbeta «Diana», por seis meses e irá de estación a Islandia; la cañonera «Guldborgseund» por ocho meses y se la afectará al servicio de protección de la pesca en la costa oeste del Yutland; el buque hidrógrafo «Hauch» por dos meses; la cañonera «Falster», buque escuela de maquinistas, por seis meses; el crucero-corbeta «Absalón», buque escuela de aspirantes, por dos meses; el crucero «Ingolf», por cinco meses y medio. La escuadra de evoluciones, compuesta de los acorazados «Odin» y «Gorni», de las cañoneras «Moen», «Oresund», «Store Belt», «Lille Belt», «Falster», quedará armada por dos meses. Para la adquisición de las ametralladoras y los fusiles de nuevo modelo se ha reservado la suma de 23.630 francos.

(Wilhemshavener Tageblatt.)

Torpedero de mar—El torpedero de mar de 1.ª clase que fue últimamente construido para el gobierno colonial de Victoria, por los señores Yarrow y Ca, dejó el puerto de Londres con destino a Melbourne el sábado 12 del corriente.

Esta embarcación mide 130 pies de eslora por 13 pies y 6" de manga y en las pruebas desarrolló una marcha de 22 y 3/4 nudos durante una marcha de 3 horas consecutivas, con todo su equipaje y enseres reglamentarios.

El nuevo acorazado «Jorge el Victorioso»—Un nuevo acorazado ruso de 10.280 toneladas, acaba de terminarse en los astilleros de Sebastopol. Su longitud entre perpendiculares es de 360 pies; su manga 69 pies y su puntal 26. Las máquinas desarrollan 16.000 caballos de fuerza y la marcha del buque es de 14 a 17.5 nudos.

El nuevo buque que se llamará «Jorge el Victorioso», estará armado de 6 cañones de gran alcance de 12", montados en barbata; 7 de 6" montados en la batería de cubierta; 8 cañones de tiro rápido (modelo Baranovsky); 6 de 36 milímetros de tiro rápido para las cofas y 7 tubos lanza-torpedos.

Botadura del «Navarin»—En el mes de octubre se ha botado al agua en San Petersburgo el acorazado «Navarin». La construcción de este buque comenzó el año 1888.

Pruebas del «Aitodor»—Las pruebas de máquina de este buque parece que han dado muy malos resultados, pues mientras la velocidad prevista debía ser de 21 millas, no se ha obtenido sino un andar de 15. Cambiado que se hubo la hélice, en una segunda prueba se obtuvieron 17 millas de velocidad.

Se liarán en él otras mejoras, como son: reformas en el timón, que se ha reconocido hallarse mal instalado, y la reforma de otros detalles de construcción, con lo cual se espera alcanzar la velocidad prevista.

MOVIMIENTO DE LA ARMADA

- Diciembre 4—Se comunica la resolución recaída en el sumario instruido con motivo de las denuncias hechas por el excapataz de la Comisaría General de Marina, Fortunato Gómez: suspensión por seis meses de los Jefes de almacenes D. Januario Escobedo y D. José Martínez, apercibimiento de un empleado y exoneración de cuatro peones.
- » » —Se nombra Comisario Contador y Pagador del transporte «Villarino», al ciudadano D. Benito Báez.
- » 5 —Pasó a prestar sus servicios al crucero «25 de Mayo», el alferez de fragata D. José Pereyra.
- » » —Zarpó para la costa sur el transporte «Villarino».
- » 8 Fue en comisión a Martín García el vapor aviso «Resguardo.»
- » » —Se destinó a pontón-faro en Punta del Indio a la barca «Diamante».
- » » —Encontrándose sumariados un jefe y tres oficiales de la guarnición de Martín García, se nombró en su reemplazo al Teniente Coronel D. Esteban Rams y a los tenientes 2^{os}. D. Juan M. Balado y D. Pedro A. Pintos.
- » 9 —Se puso a disposición del Departamento Nacional de Higiene el torpedero «Maipú».
- » » —Se nombra jefe de la Compañía de Artillería de Martín García, al Sargento Mayor de infantería D. Enrique Garda y como oficiales al teniente 1.º D. J. A. Buqué, y teniente 2.º D. Guillermo Mendoza.

- Diciembre 10 —Pasa a prestar sus servicios al Observatorio Astronómico de Córdoba por el término de seis meses, el Teniente de fragata D. Felipe R. del Viso.
- » 13 —Fueron nombrados Condestables de 1.^a clase: D. Simón Piris con antigüedad de 1.^o de febrero de 1887 y D. Emilio E. Alba con la de 1.^o de febrero de 1885, Condestable de 2.^a clase con antigüedad de 1.^o de abril de 1888, D. Diego Britain.
- » 14 —Se comunica que con fecha 21 de agosto se ha concedido el establecimiento de una línea telefónica directa entre el punto más próximo al puerto de La Plata y la costa frente al fondeadero de las torpederas.
- » » —Se admite como alumno de la Escuela Naval al joven Luis Bianchi.
- » 15 —Bajó en comisión a la Capital el teniente de navío D. Lorenzo Irigaray, Comandante de la bombardera «República».
- » 16 —Pasa a prestar sus servicios a la corbeta «La Argentina», el cirujano D. Cornelio Santillán.
- » » —Se llama a los alféreces de fragata D. José Pereira y D. Beltrán Besson que prestaban sus servicios en la Oficina de Arqueos.
- » 18 —Se nombra Cirujano de 2.^a clase de la Armada, al Dr. Hugo Peruccetti en reemplazo del de igual clase D. José Cordeyro.
- » 19 —Se nombra Cónsul en Punta Arenas al Teniente de fragata D. Gregorio Aguerriberry.
- » 20 —Pasó a prestar sus servicios a Martín García el Dr. D. Kamón Azcárate.
- » 21 —Comunicase haberse dispuesto que el Arsenal de Guerra provea un pedido de municiones para el armamento de «La Argentina».
- » 22 —Se nombra Jefe Director de la Oficina de Límites Internacionales y Provinciales, al capitán de fragata D. Carlos M. Moyano.
- » » —Se dispone que el Comisario D. Juan Solernó pase a prestar sus servicios al torpedero «Rosales», y el Comisario D. Juan P. Ferreyra al torpedero «Espora».
- » 23 —Pasa al Cuerpo de Sanidad el Dr. D. Jerónimo Bastida.

- Diciembre 22 Zarpó para entrar al dique Cibils, en Montevideo, el crucero «Patagonia».
- » » —Se autoriza al E. M. General para que haga efectuar las reparaciones que necesita el transporte «Azopardo».
 - » 24 —Se aprueban los exámenes de la Escuela Naval.
 - » 25 —Zarpó para el sur la corbeta «La Argentina» con parte de la Comisión de Límites a las órdenes del ingeniero D. Valentín Virasoro.
 - » 26 —Se nombró comandante del vapor «Gaviota» al Teniente de fragata D. Zoilo Romero.
 - » 28 —Orden general, sometiendo a estudio hasta fines de abril próximo el Reglamento de Consumos de la Armada.
 - » » Concédese la autorización solicitada por el E. M. General para enganchar 350 hombres para marineros de la Armada en las provincias de San Juan, Santiago del Estero y Corrientes, y se nombra al efecto a los tenientes de fragata D. Solano Gutierrez y D. Enrique Astorga, alférez de fragata D. Ismael Galindez y Comisario Contador D. Carlos Saráchaga.
 - » 31 —Se nombra 2º Comandante de la barca «Ushuaia» al Teniente de fragata D. Luis Calderón.
 - » » —Se aprueba en todas sus partes el Reglamento de Artillería de la Armada.
 - » » —Se comunica haberse aprobado lo solicitado por el Jefe del 3er. Regimiento de Artillería para ocupar dos departamentos del galpón recién construido en Zárate.
 - » » —Se concede la autorización solicitada por el E. M. G. para conducir a la Penitenciaría al marinero Celedonio Crespo.
 - » » —Se resuelve que el maquinista D. Carlos Núñez, que ha terminado sus estudios en Inglaterra, regrese a prestar sus servicios en la Armada.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN NOVIEMBRE

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Rural Argentina—Noviembre 30 de 1891.
Boletín del Departamento Nacional de Agricultura—Diciembre 15 de 1891.
Boletín del Instituto Geográfico Argentino—Enero, Febrero, Marzo y Abril de 1891.
Boletín del Instituto Geográfico Argentino—Mayo y Junio de 1891.
Enciclopedia Militar-Setiembre, Octubre, Noviembre y Diciembre de 1891.
Revista Argentina de Historia Natural—Diciembre 1° de 1891.
Revista Científico-Militar — Setiembre y Octubre de 1891.
Boletín Mensual del Ministerio de Hacienda Nacional—Agosto de 1891.
Revista de Matemáticas Elementales—Noviembre 15 de 1891.
Revista de Matemáticas Elementales—Diciembre 1° de 1891.
Revista de Matemáticas Elementales—Diciembre 15 de 1891.
Boletín Mensual de Estadística Municipal—Noviembre de 1891.

BRASIL

II Brasile—Noviembre de 1891.
Revista de Comissão Technica Militar Consultiva—Noviembre de 1891.

ESPAÑA

Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina—Octubre 30 de 1891.
Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina—Noviembre 15 de 1891.
Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina—Noviembre 30 de 1891.
Boletín de Administración Militar—Noviembre de 1891.
Estudios Militares -Octubre 20 de 1891.
Estudios Militares—Noviembre 5 de 1891.
Memorial de Artillería—Octubre de 1891.
Revista General de Marina—Noviembre de 1891.
Revista de la Asociación de Navieros—Septiembre de 1891.
Unión Ibero - Americana — Noviembre 1° de 1891.

ESTADOS UNIDOS

Proceeding of the United States Naval Institute—1891.
Journal of the Military Service Institution—Noviembre de 1891.
The Marine Record—Nos 43,45 y 46 de 22 de Octubre, 5 y 12 de Noviembre de 1891.

FRANCIA

Révue du Cercle Militaire—Nos. 43, 44, 45, 40, 47 y 49 de 25 de Octubre, 10, 8, 15 y 22 de Noviembre y 6 de Diciembre de 1891.

Société de Géographie—(sesiones) N° 17 de 1891.

Révue Maritime et Coloniale—Noviembre de 1891.

La Marine Française—Nos. 159, 160, 161, 162, 163 y 165 de 18 y 25 de Octubre, 1°, 8, 15 y 29 de Noviembre de 1891.

Revue Militaire de l'Etranger—Nos. 767 y 768 de Octubre y Noviembre de 1891.

L'Echo des Mines et de la Métallurgie—Nos. 42, 43, 44, 45, 40 y 48 del 18 y 25 de Octubre, 1°, 8, 15 y 29 de Noviembre de 1891.

Journal de la Marine Le Yacht—No. 711, 712, 713, 714, 715 y 717 de 24 y 31 de Octubre, 7, 14 y 21 de Noviembre y 5 de Diciembre de 1891.

INGLATERRA

Engineering—Nos. 1347, 1348, 1349, 1350 y 1353 de 23 y 30 de Octubre, 6 y 13 de Noviembre y 4 de Diciembre de 1891.

United Service Gazette—Nos. 3068, 3070, 3071, 3072 y 3074 de 24 de Octubre 7, 14, 21 de Noviembre y 5 de Diciembre.

ITALIA

Rivista Marittima—Noviembre de 1891.

Rivista de Artiglieria ó Genio—Octubre de 1891.

MÉJICO

Boletín Mensual del Observatorio Meteorológico Magnético Central de Méjico—Febrero de 1890.

Boletín del Observatorio Astronómico Nacional de Tacubaya—Tomo I, N° 6.

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval—Octubre de 1891.

PERÚ

Revista Militar y Naval—N° 85, 86, 87, 88 y 89 del 15 de Septiembre, 1° y 15 de Octubre y 1° y 15 de Noviembre de 1891.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Diciembre

De Buenos Aires—«El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar», «La Unión Industrial Argentina».

De Costa Rica—«La Gaceta».

De España—«La Correspondencia Militar».

De Portugal—O'Exercito Portuguez.

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS
DEL
CENTRO NAVAL
1891-1892

Extracto de las sesiones celebradas en diciembre de 1891

25ª sesión ordinaria del 4 de diciembre de 1891

PRESENTES

*Presidente, Aguerribery
Vicepresidente 1º, Martín
Secretario, Silveyra
Protesorero, Bista*

A las 8^h p. m., se declaró abierta la sesión.

ORDEN DEL DÍA:

VOCALES

Aguirre
Valotta
Scott Brown
A. Albarracín
Jasidaski
C. Beccar
S. Valiente
Moneta

- I. Acta de la sesión anterior.
 - II. Asuntos entrados.
 - III. Asuntos varios.
- Aprobóse el acta de la sesión anterior.

Léese el informe de los señores Beccar y Aguirre referente a las gestiones practicadas cerca del Procurador General de la Nación, para el despacho del nuevo Reglamento.

SOCIOS

Malbrán

Se resuelve contestar a una nota del Sr. O'Connor, participándole que no necesita renunciar el puesto de vocal que ocupa, por la ausencia a que en ella se refiere.

Léese una invitación para asistir a la conducción de los restos del señor Martínez Ituño al cementerio del Norte.

Acéptase la renuncia que de socio militar activo de este Centro, eleva el Sr. Comodoro D. Ceferino Ramírez.

El Sr. Núñez, agradece su nombramiento de socio.

Fundada en la circunstancia de encontrarse a bordo, el Sr. Jones Brown formula la renuncia de su puesto de vocal. Se resuelve contestarle, que siempre que dé aviso previo, le serán dispensadas las faltas de asistencia a las sesiones.

Acéptase para socio militar activo al señor maquinista D. Elías Picasso.

Se acuerda que la adopción del nuevo Reglamento orgánico se suspenda por algunos días.

Léese una nota de la Municipalidad, comunicando la cesión hecha al Centro de un terreno para panteón que habrá de construirse en el cementerio de la Chacarita.

Apruébase el balance de Tesorería correspondiente a diciembre actual.

Por no haber aún satisfecho las cuotas de ingreso que les correspondían, déjase sin efecto la aceptación de socios de los Sres. Cecilio Cutiellos, Rafael Pereira Ximénez, Ernesto Velasco, Luis Velarde y Silvio Sosa.

Comisiónase al Sr. O'Connor, para que cobre las cuotas que adeuda un señor socio.

Levantóse la sesión a las 10^h 30^m p. m.

26ª sesión ordinaria del 18 de diciembre de 1891

PRESENTES

Vicepresidente 1.º, Martin
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Barcena
Protesorero, Bista

VOCALES

Aguirre (J.)
Scott Brown
Barraza (C.)
Jasidaski
Moneta
Albarracin

SOCIOS

Beascochea
Mascarello

Montevideo.

El corresponsal de las usinas del Creusot, Sr. Laterri-

A las 9^h 15^m p. m., el señor Vicepresidente 1.º declara abierta la sesión.

ORDEN DEL DÍA .

I. Acta de la sesión anterior.

II. Asuntos varios.

Previas algunas ligeras modificaciones, fue aprobada el acta que leyó el señor Prosecretario.

El señor Presidente del Centro, Sr. Aguerriberry, participa no poder asistir a esta sesión por hallarse en

se, pide se publique una rectificación en el Boletín, haciendo constar que las placas de los Sres. Schneider y compañía, dan resultados superiores a las de Compound. Accédese a lo solicitado.

Se resuelve que se busquen los antecedentes para contestar al escultor Sr. Romairone con respecto a la reclamación que hace del busto del coronel Murature.

Acéptanse las renunciaciones de socios militares activos que presentan los Sres. D. Urbano de la Fuente y D. Lázaro Iturrieta.

Agradécese al Sr. Lira la «Storia Navale Universale» y la «Storia de la Guerra Franco-Germana» que remite desde Genova con destino a la Biblioteca de esta Asociación.

El señor Ministro Argentino en la República Oriental del Uruguay, D. Enrique Moreno, accediendo al pedido de este Centro, hace donación al mismo del modelo del acorazado «Almirante Brown».

Agradécese tan señalado obsequio.

Suspéndese la aceptación de socio militar activo reincorporado, que solicita el señor teniente de navío D. Luis

D. Cabral, hasta que éste conteste a una carta que se le pasó.

A moción del Sr. Moneta, resuélvese dirigir una nota al guardia marina Sr. Iglesias, por la cual pueda acreditar el premio que obtuvo en el certamen de 1890, como autor del mejor trabajo presentado sobre el tema de la *Disciplina*.

Se aprueba la moción del señor Moneta para que el Centro Naval fije el tema que le corresponde para el próximo certamen, sin esperar a que el ministro señale el suyo.

El señor Scott Brown desea saber qué es lo que se ha hecho a fin de obtener en el cementerio de la Recoleta, el terreno que para panteón se concedió en el de la Chacarita. El señor presidente contesta que se está confeccionando la nota correspondiente.

Se acuerda eliminar de la lista de socios activos de este Centro, por no cumplir las prescripciones del reglamento, al señor D. Mariano Echenagucia.

Constituyese la comisión directiva en sesión secreta.

Abierta nuevamente la pública, se resuelve, que en lo sucesivo, se fije la hora de las 8 y 30 p. m. para concurrir a las sesiones.

27ª sesión ordinaria del 26 de diciembre de 1891

PRESENTES

Presidente, Aguerribery
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista

Sesión abierta a las 8^h 50^m p. m.

ORDEN DEL DÍA :

VOCALES

Aguirre J.
 Jasidaski
 Sáenz Valiente
 Moneta
 Albarracín A.
 Beccar
 Scott Brown

I. Acta de la sesión anterior.

II. Asuntos entrados.

III. Asuntos varios.

El acta de la sesión anterior fue aprobada, previa una ligera corrección.

Al dar cuenta el señor presidente de la entrega que del modelo del acorazado «Almirante Brown» le hizo el señor ministro D. Enrique Moreno, se acuerda se le coloque una placa, como así mismo otras en el modelo del crucero «Patagonia» y cuadro que regaló el señor comodoro Lasserre, que contengan los nombres de sus donadores, siguiéndose igual procedimiento con los objetos que en lo sucesivo sean donados a la Asociación.

A moción del señor Bista, fueron designados los señores Aguirre, Beccar y Octavio Córdoba, para que gestionen ante quien corresponda, la adquisición de los modelos de los buques de la Armada, a fin de enriquecer el museo naval que ha iniciado el Centro.

Apruébase la forma en que está redactado un borrador, presentado por el señor Beccar, de la solicitud que con referencia al terreno pedido para panteón en el cementerio de la Recoleta y que se concedió para el de la Chacarita, habrá de dirigirse a la Intendencia Municipal; comisionándose a dicho señor Beccar en unión de los señores Sáenz Valiente y Wells, para que gestionen este asunto.

Acéptase para socio militar activo reincorporado, al señor teniente de navío D. Luis D. Cabral.

Resuélvese contestar al escultor señor Romairone, que si alguna reclamación tuviese que hacer con respecto al busto del coronel Murature, puede dirigirse a los señores jefes de la Armada que lo donaron a la Asociación.

El secretario señor Silveyra, participa que no podrá asistir a algunas reuniones por hallarse en el campo, convaleciente aún de una enfermedad.

A moción del señor Beccar, se dispone que rija el nuevo reglamento desde el 1.º de enero del año próximo, debiendo repartirse a los socios con la copia del dicta-

men del señor procurador general y decreto del S. G., que atañen a las modificaciones introducidas en los estatutos.

A los señores Lucas Córdoba y Fernando Pereira, se les acepta la renuncia que presentan de socios activos de este Centro.

Se aplaza para la próxima sesión la discusión de un proyecto de reglamento de orden interno, presentado por los señores Barraza y Bista.

Por indicación del señor protesorero, hácese constar, por no haberse hecho así en el acta anterior, que el alférez de navio D. Juan Sessarego ha sido reincorporado al Centro Naval como socio militar activo.

Levántase la sesión a las 10^h 35^m p. m.

CENTRO NAVAL

Balance de caja del mes de diciembre de 1891

D E B E			
1891	SALDO DEL 1º DE DICIEMBRE		4431 66
	Cuotas mensuales de los señores socios.....	624 00	
	Cuotas de ingreso y multas.....	172 00	
	Subvención del Ministerio de Marina por noviembre.....	200 00	
	Suscripciones al Boletín.....	148 00	1144 00
	Alquiler de los contratistas por diciembre.....		350 00
	Eventuales, donaciones, etc.....		607 25
	Recibido del Asilo Naval por 400 tarjetas para la rifa de la espada y desglosado el recibo nº 7 del balance de noviembre.....		10 00
	Total.....		6542 91

H A B E R			
1891	GASTOS GENERALES	Recibos	
	Una corona de flores naturales con cinta, letras y gastos para la tumba del malogrado socio honorario C. M. Ituño	1	34 00
	Gastos por noviembre.....	2	61 06
	«El Censor» boletín por Setiembre.....	3	140 00
	» » 300 pliegos papel y 200 sobres	4	9 00
	» » 500 ejemplares del índice tomo IV.....	5	40 00
	Alquiler de casa por diciembre.....	6	450 00
	Sueldo del Intendente por noviembre.....	7	100 00
	Sobresueldo del mismo ».....	8	40 00
	Sueldo del portero por ».....	9	40 00
	Al mandadero 5 días de ».....	10	5 00
	Reposición de sellos para el nuevo reglamento.....	11	8 00
	Asilo de Huérfanos de Militares por no'bre	12	5 00
	Gastos de secretaría y portero.....	13 y 14	17 22
	Saldo en caja 31 de diciembre.....		5593 63
	Total.....		6542 91

Véase el libro de caja, páginas 222 al 226.

Buenos Aires, enero 1º de 1892.

Vº Bº
O. CORDOBA.

E. M. Quintana
Prosecretario.

Andrés Bista
Protesorero.

LAS COSTAS DE LA PATAGONIA

(Continuación. Véase pág. 270 y 383, entrega 95 y 97, tomo IX).

Dos días permaneció «La Argentina» en bahía Gill, tiempo más que suficiente para reconocer el Oven.

El 26 salimos de bahía Gill por el paso del Sud, contorneando la península de San Antonio, y poco después entrábamos a puerto Egg por el paso del Sud, donde fondeamos, quedando el buque en esta posición: N. 71°

O. de la pirámide que hay en la cumbre de la península de San Antonio, N. 82° E. de la isla Cayetano y N. 19° O. de la punta oriental de la isla Valdés.

La península de San Antonio, formada de la misma piedra rojiza que la isla Valdés, mide una milla al S. E. por media de ancho; su cumbre se eleva a 90 metros sobre el nivel del mar, descendiendo gradualmente por todos lados; en los declives hay pozos naturales, boyas en las piedras, donde suele depositarse el agua proveniente de las lluvias.

La península se une al continente por un istmo de 500 metros de largo por 120 de ancho, en el que crecen algunos matorrales; hacia el O. tiene una playa muy buena.

La pirámide, de la cual ya hemos hablado, está construida con piedras simplemente amontonadas, y es una buena marca para la entrada al puerto; éste es abrigado y su tenedero de barro arcilloso es excelente; con vientos del S. E. y del S. debe entrar bastante mar por el paso del Sud, que tiene 2 cables de ancho y está limpio de escollos; cerca de la isla Valdés hay un pequeño banco de 4 1/2 brazas, que está marcado en la carta inglesa (553); el ojo, sin embargo, es el mejor guía para to-

mar el puerto, ayudado eficazmente por el escandalllo.

El paso del O. es mas ancho, pero ofrece ciertas dificultades, a consecuencia de dos bancos que, saliendo de la isla y de tierra firme, se unen y estrechan la canal, hasta el punto de obstruirla, pues que en bajamar sólo hay de 2 a 2 1/2 brazas.

La isla es bastante alta, de piedra, terminando sobre el canal del oeste por una planicie baja con algunos matorrales y leña; en esta parte se encuentran conejos; el banco que desprende la isla, sale desde aquí; la extensión de la isla es de 9 cables de E. a O. y de 5 de N. a S.

El fondeadero de puerto Egg está protegido por la isla Valdés contra los vientos del S. al O.

BAHÍA CAYETANO

El 27 dejamos puerto Egg, llamado también de San Antonio ó de Valdés, por el paso del Sud, para reconocer bahía Cayetano.

Al abrimos, vimos perfectamente la isla Tova, rasa y extendida; el Pan de Azúcar, cuya forma no merece en realidad tal nombre y sobre cuya parte norte se proyectaban Los Frailes, que son las primeras rocas que se encuentran hacia el oeste de Valdés; la Espuela y la costa que separa cala Arredondo de puerto Melo.

Seguimos navegando cerca de la isla Valdés, pasando al O. entre ésta y el banco de 4 brazas, que la carta marca al S. 1/4 1/2 S. E. de punta Guanacos; en seguida se gobernó sobre la punta S. O. de la isla Cayetano, una vez que estuvimos al O. de puerto Egg, y cuando el pico Sota abrió por el O. de punta Guanacos, pusimos proa al islote que prolonga al E. la isla de Cayetano; así que el buque se encontró en la medianía del canal que separa el islote de la punta ya mencionada, seguimos hacia dentro con toda facilidad y momentos después largamos maestra ancla, quedando al N. 42° E. del extremo E. del islote; demorándonos el pico Sota al N. 12° O., la punta Picachos al S. 63° O., y la pirámide de la isla Cayetano al S. 33° O.

Nuestra permanencia fue muy corta, aprovechándola en reconocer una quebrada que queda hacia el pico Sota, en la que se encontró alguna agua dulce, pero de mediana calidad.

Desde a bordo, distinguíamos muy bien la isla de Tova; los islotes rasos que se encuentran a la entrada de puerto Melo; la punta Picachos, erizada de puntas; el curioso bloque blanco de la punta Reducto, al O. de la cala Arredondo, y las tierras del Este a la entrada de esta cala.

Hacia el E. N. E., en el fondo de la bahía, se ve un valle arenoso, en el que es probable se encuentre agua dulce.

La isla Cayetano está formada de la misma piedra que todas las puntas salientes de esta parte de la costa, lo mismo que la isla Valdés y la península de San Antonio.

Reconocida la quebrada y habiendo regresado la embarcación que fuera a tierra, se izó a sus pescantes y zarpamos el ancla, haciendo proa afuera a las 10 a. m., saliendo por el paso del O.

El fondo de bahía Cayetano es de piedra, pues el ancla y el escandallo salieron limpios completamente; aunque el tenedero no es bueno, el fondeadero es abrigado al viento del S. E.; como los dos pasos que dan acceso a la bahía son anchos, debe entrar mucha mar.

Al dejar bahía Cayetano nos dirigimos a la—

CALA O BAHÍA ARREDONDO

Lo mismo que en puerto Egg, aquí también un banco une la isla a la tierra firme, cruzando el paso del O.; en este banco encontramos 5 1/2 brazas a 3/4 de marea; gobernamos sobre tres mogotitos blancos que hay en la costa, entre las puntas Reducto y Picachos, y así que tuvimos clara la entrada de la cala Arredondo, penetramos en ella, gobernando al N. O. próximamente.

La punta Reducto, que es alta, blanca y escarpada, constituye una marca de primer orden para entrar a la cala.

La cala ó bahía Arredondo afecta la forma de una media luna; es una gran playa que deja poco espacio para fondear.

Dejamos caer una ancla en 3 1/2 brazas, en fondo de arena, al S. 5° E. del islote que hay en la parte N. del puerto y a 2 cables de las dos puntas de entrada.

La cala Arredondo mide 9 cables de N. a S. y 5 de E. a O., pero no se puede fondear más adentro de lo que lo hizo «La Argentina», porque no hay agua; con vientos

del S. E., el fondeadero debe ser muy molesto, pues la entrada está completamente abierta a ellos.

Poco después de mediodía, abandonamos la cala Arredondo para ir a—

PUERTO MELO

Gobernamos sobre la Espuela y a media milla de ésta sobre los islotes de Escobar; la marea casi llena, cubría varios islotes, acusando la presencia de estos grandes manchones de cachiyuyo, siendo fácil ver a éste sobre los bajos fondos, por estar muy bueno el tiempo y la mar en calma.

Entre punta Picachos y el cabo Portugal se extienden los arrecifes bastante afuera.

La carta inglesa núm. 553, marca al E. del grupo principal de Escobar dos islotes: en vez de éstos encontramos dos manchones de cachiyuyo; pasamos entre éstos y los arrecifes de la costa y en seguida entre los islotes y cabo Portugal, resguardándonos de éste, cuya punta se extiende bastante; momentos después dimos fondo enfilando punta Picachos y cabo Portugal, quedando cubierto el Pan de Azúcar con las restingas que despiden ambas puntas.

Quedamos amarrados a dos anclas S. O.—N. E. con 3 grilletes cada una, en 9 brazas en media marea; en bajamar, estábamos en 7 brazas, fondo que no indica la carta ya mencionada.

En este fondeadero, marcamos el Pan de Azúcar al S. 50° E.; cabo Portugal (tierra alta) al S. 69° E.; el médano de la península al N. 85° E. y arrecifes sólo al N. 71° O.

El puerto de Melo mide, entre los islotes de Laguna y la costa, dos millas de N. a S. y 1.7 de E. a O.; según la carta *el braceaje no es mayor de 5 brazas*, y su fondo es sucio; tuvimos, pues, ocasión de rectificar estos datos.

En primer término, en bajamar dio *siete brazas el escandallo*, donde la carta marca 5 brazas; en marea alta tuvimos 10 brazas; aproximándonos a la costa también encontramos bastante agua, lo que robustece nuestra afirmación de que los datos de la carta no son exactos.

En cuanto a la calidad del fondo, es buena, siendo aquel fango donde agarran bien las anclas, constituyendo un buen tenedero.

Cuando salimos de puerto Melo, una sola escandallada

dió 4 1/2 brazas al E. S. E. del cabo Portugal, por cuya razón nos ratificamos en lo que ya hemos dicho anteriormente, esto es: que hay más agua que la que indica la carta.

El puerto es algo desabrigado por ser muy extenso, pero no se levanta mar.

Durante nuestra permanencia hubo un tiempo del 2º. cuadrante, recalando alguna mar, pero la ola llegaba sin altura ni fuerza, porque tiene puerto Melo como defensas naturales: a 2 1/2 millas al S. E., el Pan de Azúcar y sus arrecifes, sobre los cuales rompe muchísimo la ola; la meseta de piedra que se extiende al oeste de aquél; los islotes de Escobar y los dos bajos fondos, que en la carta figuran como islotes, y por fin, las restingas que salen de la costa, desde punta Picachos al cabo Portugal, dejando un canal de 2 cables de ancho.

Pudimos constatar que en los islotes había guano.

El 29 a las 10^h a. m., suspendimos nuestras anclas y, estando en bajamar, dejamos el fondeadero para dirigimos a la isla de Tova; el canal estaba perfectamente marcado, pues que la mar rompía sobre todas las puntas y piedras que la forman; doblada la punta Picachos con bastante resguardo, gobernamos sobre la Espuela que dejamos poco después a estribor, y haciendo proa al S. E., S. S. E. y S., pasamos entre los Frailes y el Pan de Azúcar.

FONDEADERO DE LA ISLA DE TOVA

En seguida se fue enmendando el rumbo al S. S. O., S. O. y O. S. O., en demanda de la isla de Tova, en la que tomamos la bahía del fondeadero, largando nuestras dos anclas con 3 grilletes de cadena cada una, a las 11^h 30^m a. m., marcando el cerro de punta Bretones al N. 66° O., la isla de las Gaviotas al N. 72° E. y la isla Larga al N. 8° O.

Es fuera de toda duda que este fondeadero es el mejor de la costa del golfo de San Jorge, para cualquiera clase de buque; es abrigado a la mar y a los vientos de fuera, y su tenedero excelente.

Las dos partes de la isla, la resguardan de los vientos y de la mar, desde el N. O. hasta el N. E. por el sur, quedando únicamente abierta la bahía entre N. O. y N. E. por el norte; pero de este lado la mar no es temible, porque el canal que separa a la isla de la punta Castillos no tiene más de 3 millas de ancho.

La isla tiene algunas pequeñas eminencias, cuyas pendientes son suaves; el terreno es en general bueno, exceptuando algunos parajes, especialmente en la parte sur de la isla, donde aparece la piedra.

Se encuentra abundante y buena leña, gracias a los matorrales que cubren la superficie de la isla; en algunas partes crece la gramilla.

Los patos también abundan en los depósitos de agua dulce, algunos de las cuales son artificiales; el agua dulce proviene de las lluvias y se conserva en las depresiones del terreno, constituyendo estos verdaderos depósitos, los que en su mayor parte se encuentran hacia el sur.

Hay entre otros uno de ellos hasta donde alcanzan las mareas, en el que al bajar la marea queda algún pescado; en ella pescamos con faja 25 ó 30 róbalos, bastante buenos.

En general se pueden atracar todas las playas, pero nosotros desembarcamos frente a los restos del antiguo establecimiento de aceites, conocido por de los Franceses.

El terreno está, puede decirse, sembrado de barriles: algunos conservan agua potable; véñse ollas, dos grandes calderos y algunos otros utensilios viejos; al lado de los calderos hay montones de restos de pingüinos, que acusan los millares de estos pájaros que han sido faenados; además de estos restos, véñse desparramados en distintas partes de la isla otras muchas cantidades que demuestran las matanzas inútiles que se hicieran, no pensando sus autores más que en el lucro inmediato, sin preocuparse en lo más mínimo del futuro, pues que destruían los pingüinos, antes tan abundantes, extremadamente escasos en la actualidad.

¡Cuántas de las riquezas que abundan en nuestras costas patagónicas son presa del primero que quiere apoderarse de ellas! Contándose con la ninguna vigilancia que en ellas se ejerce, mal harían los aventureros en no aprovechar tan brillantes oportunidades.

DE LA ISLA TOVA A LA BAHÍA BUSTAMANTE

Durante nuestra permanencia en el fondeadero de Tova tuvimos tres días consecutivos de mal tiempo y con vientos duros del 2º. y 3º. cuadrantes.

El 5 de septiembre suspendimos nuestras anclas y llevando una abundante provisión de leña que había-

mos hecho en la isla, nos dispusimos a seguir recorriendo la costa del golfo de San Jorge.

Como habíamos observado en un reconocimiento, que practicamos en días anteriores en bahía Peña (Punta Castillos), que la costa firme era inabordable, por cuanto la mar rompía allí con fuerza, era excusado pretender hacer desembarcos, porque los botes correrían el riesgo de una pérdida segura.

Además, teníamos que encontrarnos en Santa Cruz en los primeros días de octubre, y no podíamos perder tiempo para dar debido cumplimiento a las instrucciones recibidas.

A las 7 a. m. del día indicado, embocábamos el canal del N. O., dejando a estribor el León Marino, ya cubierto por la marea, y viniendo sobre babor hacíamos rumbo al O. S. O.; poco a poco abrieron los Robledos; la mar rompía mucho sobre un arrecife que hay al O. de los Robledos y que no tiene nombre; hicimos entonces proa al centro del canal que divide a aquéllos.

El Robledo Grande es un grupo de tres islotes que está a 3,2 millas al S. 27° O. de la prominencia central de la isla Tova; los islotes están muy cerca los unos de los otros, apareciendo, desde el N. O. y del O. los canales que los separan, como hendiduras ó grietas en un sólo macizo de rocas; son cuatro y de formas redondeadas, de piedra rojiza oscura con algunas manchas de guano.

El Roblito distante 1.5 milla al N. 78° O. del anterior no es más alto, pero sus formas son irregulares y accidentadas; su composición geológica es igual a la del Robledo Grande, pero aparece casi totalmente blanco por la gran cantidad de guano que lo cubre.

A distancia de 2 millas, más ó menos, al N. O. 1/4 O. de este islote, la mar rompía con mucha fuerza sobre un arrecife que no lleva nombre en la carta inglesa.

Nuestro objetivo era la habia Bustamante y a ella nos dirigíamos.

Se avistaron y se recorrieron las islas Lobos, Galiano, Viana y Ceballos, y a medida que nos aproximábamos a la península de Gravina, ibanse destacando las tierras que se prolongan al S.

Avistado el pico Salamanca, gobernamos sobre el islote Ceballos pasando al sur del mismo a distancia de 2 ó 3 cables.

Este islote no es alto, sus formas son regulares y bien definidas; al S. parece limpio de escollos; al N. despierta cachiuyo, rompiendo bastante la mar allí.

Dejando a estribor el islote y viniendo sobre la misma banda hasta que la punta Ulloa abrió por babor, a mediodía «La Argentina» encontrábase en la boca de la bahía Bustamante, a la que penetramos navegando con poca velocidad y sondando cuidadosamente por no haber plano de la misma para poder guiarse por él.

A las 12.30 p. m., dejamos caer el ancla de estribor con 1 1/2 grillete en 5 brazas de agua.

Inmediatamente se arriaron cuatro botes y se mandaron para sondar la bahía; los sondajes se hicieron en forma de abanico desde a bordo, encontrándose la mayor profundidad donde estábamos fondeados, desde donde iba disminuyendo gradualmente hacia la playa, como lo indica el plano que se levantó; se encontró un banco de piedra, con poca agua, en la sonda de 3 brazas hacia la parte S. O., siguiendo después 3 1/2 brazas y disminuyendo luego gradualmente.

La boca de la bahía Bustamante se abre al primer cuadrante; aunque las costas no son altas está la bahía bastante resguardada de la mar a los otros tres cuadrantes; el tenedero es bueno entre 3 y 4 1/2 brazas, con buen abrigo; con tiempos duros y mar del 2º. cuadrante, tal vez recale alguna mar al fondeadero, aunque no llegue hasta las playas, las que parece son accesibles en todo tiempo.

Reconocida esta pequeña bahía y levantado el plano correspondiente, ya nada teníamos que hacer allí, y a las 3 p. m., seguíamos viaje, abandonando nuestro fondeadero; pasamos entre la costa y las islas Viana para reconocer la entrada del puerto Malaspina.

A distancia de 3 cables de la boca, paró la máquina y desde las cofas se sacaron algunos croquis; el puerto aparece cruzado de islotes y entre éstos los canales más anchos, que están al S., veíanse llenos de cachiyuyo sobre el que rompía la mar de leva de vez en cuando.

Como por lo que se veía, el acceso no era posible ni para buques pequeños, no intentamos penetrar y seguimos en demanda de la rada Tilli.

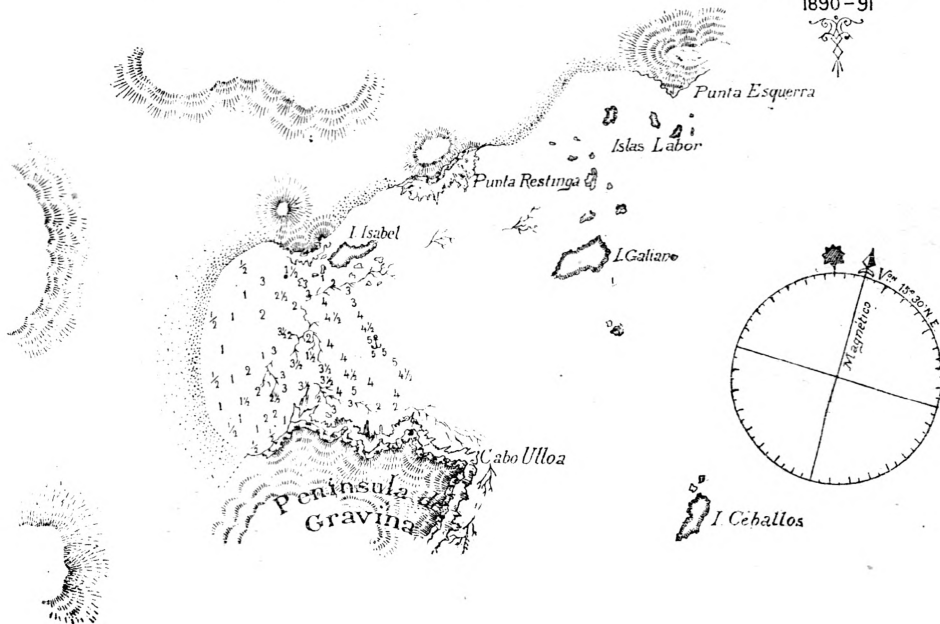
ISLAS VIANA

Dejando a babor las islas Viana, que quedan al E. 1/4 N. E. de Malaspina, seguimos al S. con todo el paño largo.

Las islas Viana aparecen bajas, extendidas y escasa-

Escala en millas
 Establecimiento de puerto: 114 45 m.
 Elevación de las aguas: 14 pies
 Sondas en brazas

GOLFO DE SAN JORGE
 BAHIA BUSTAMANTE
 reconocido en la campaña
 de instrucción de la corbeta
 "LA ARGENTINA"
 1890-91



mente accidentadas; en partes se ven matorrales y en otras oscuros pedruzcos con manchas de guano; del lado del canal, terminan al S. O. en un islote con tres mogotes de piedra y dos peñascos aislados algo más afuera.

Hacia el N. E. de las islas Viana se extiende un arrecife bastante afuera, sobre el cual rompía mucho la mar; por esto es mejor arrimarse mal al islote Ceballos, al pasar entre éste y las islas expresadas.

Seguimos navegando a la vela con rumbo S. 1/4

S. E., hasta abrir un poco de la costa; gobernando después sucesivamente al S. 1/4 S. O., S. S. O. y O. S. O., al aclarar, reconocimos las alturas que dominan a la rada Tilli.

IVAN.

(Continuará.)

Defensa de puertos contra ataques de torpederas

Un comité de oficiales de la estación naval de Malta, acaba de idear una ingeniosa y práctica construcción flotante con el objeto de impedir la incursión de torpederas en los puertos.

El almirantazgo encontró tan económica y conveniente la adaptación del *boom*—estacada flotante, para esa clase de defensas que, el 22 de octubre último, tuvieron lugar en Portsmouth severas pruebas reglamentarias utilizándose para el caso la torpedera núm. 76.

El *boom* en cuestión, difiere en mucho a lo que generalmente se designa con el nombre de estacada flotante, sobre todo por su composición material.

El *boom* atacado en esos ensayos por la citada torpedera estaba construido con 6 vigas de un pie cuadrado por 30 a 40 pies de largo dispuestos paralelamente entre sí y con los extremos de hierro en dirección al enemigo. De este modo resultaba infranqueable para el paso de una lancha que quisiera salvar el obstáculo con su arrancada.

Cada viga distaba entre sí 8 pies, es decir, una distancia considerablemente menor que la manga de las embarcaciones de 1ª clase; las que serían irremediablemente destruidas al intentar abordar el pasaje.

La solidez de la construcción estaba garantida por una percha ó viga flotante transversal y 6 estachas de alambre que cruzaban las vigas por trechos regulares, y los chicotes de éstos iban a pasar con doble vuelta en unas vigotas fuertemente instaladas sobre calzos a bordo de las cuatro chatas laterales, para hacerse firmes a los pilotes clavados en el lecho del mar.

Como experimento previo está comprobado que, la arrancada de una lancha torpedera propulsada a gran

velocidad, puede hacer sumergir la barrera del lado abordado, pudiendo así efectuar el pasaje con relativa impunidad. En el caso presente uni6se fuertemente por debajo toda la armaz6n de vigas por medio de 3 estachas de alambre de 7 pulgadas de mena, obteni6ndose así un suplemento de flotabilidad que hacfa imposible una inmersi6n exagerada.

Dos estachas de 5 pulgadas cruzaban las vigas por encima y otra de 2 pulgadas estaba suspendida a 6 pies de altura y hecha firme a unos candeleros de hierro montados sobre las vigas extremas de ambos lados.

Adem6s, cada viga tenfa sus extremidades armadas con un ariete de hierro y detr6s de 6ste habfa un par de p6as en forma de astas de buey 6 como la letra U, un poco m6s abierta por arriba, bien reforzadas con grampas de hierro. En el centro de las vigas habfa tambi6n dispuestas doble serie de astas de igual material y colocados del mismo modo.

La lancha que se design6 para el pasaje, fue la torpedera n6mero 76, una de las m6s veloces de la escuadra inglesa, mandada por el Pr6ncipe Jorge de Wales. En previsi6n de las serias averfas que ocurrirfan en la lancha al atacar el *boom*, se resolvi6 proteger eficazmente la chimenea que serfa tronchada por la estacha alta y resguardar las h6lices que quedarfan apresadas en las p6as de forma de U; las mismas medidas se tomaron con los aparatos de lanzamiento de torpedos instalados sobre la cubierta.

Desde la proa hasta la popa, la torpedera estaba protegida por una superconstrucci6n de madera m6s elevada en el centro que en los extremos, afectando un *lomo de ballena*. En el centro el maderamen era doble, para proteger el guarda-calor. Esta disposici6n convenfa en sumo grado para hacer resbalar la estacha alta central sin dañar la embarcaci6n, dado el caso que 6sta llegara hasta allf sin ser detenida antes por las cabezas de hierro, por las p6as 6 por la percha transversal del primer tercio del *boom*. Dem6s nos parece agregar que la chimenea era de bisagra, de tal modo que si la parte descubierta llegase al obst6culo, pudiera abatirse en el acto.

El *boom* fue colocado frente a Hardy, en un riacho del puerto inmediato a Gosport, presenciando la prueba varios jefes y oficiales del almirantazgo y un gran n6mero de oficiales adscritos al departamento militar de Portsmouth.

El experimento fue breve.

El ataque se fijó para las 2 p. m., hora en que la marea entraba; pero hubo un pequeño atraso a causa de una descompostura sin importancia ocurrida en la máquina de la torpedera.

Poco antes de las 3 p. m., la número 76 al mando del teniente Sturdy, se aproximaba a la barrera a razón de 14 nudos horarios, con su tripulación bajo cubierta.

El proaso, que fue recio, se verificó casi en el mismo centro del *boom*, y con la arrancada se la llevó por delante en *bloc*, hasta que entró con fuerza en las estachas. Con la marcha que venía haciendo la torpedera, la acción de las hélices inmergía la popa, lo que le facilitó el escalamiento de la primera barrera del *boom* y rotura de la gruesa viga transversal por su mismo centro; siendo finalmente detenida en su marcha por la estacha elevada que se enredó con las bitas de la proa. Los oficiales juzgaron que aun en esta posición podía haber lanzado su torpedo del tubo cubierto.

Pronto se vio claramente, que se había destruido fatalmente la lancha. El compartimiento de proa se llenó de agua y la embarcación comenzó a escorar muchísimo y era evidente que tenía destrozado el fondo en el pantoque de estribor por efecto de las púas de U. Las máquinas que fueron paradas al chocar, ahora daban atrás a toda fuerza; de este modo no tardó mucho en zafar la lancha. Pero así que pudo desprenderse del *boom*, escoró a estribor y comenzó a irse a pique.

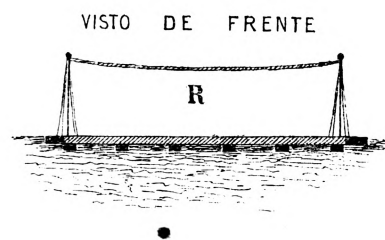
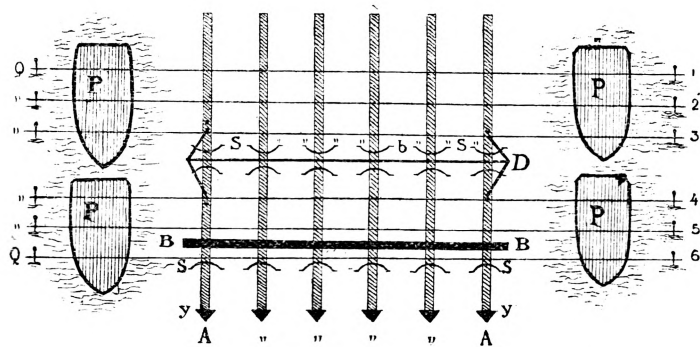
En el acto trasbordóse la tripulación a otra lancha y se trató de embicarla en la playa próxima con la ayuda de otras embarcaciones que se hallaban listas para operar y de su propia máquina que continuaba en movimiento. Sin embargo, las averías eran de tal consideración, que le impidieron llegar a la playa; escoró de tal manera y tan rápidamente, que en breves momentos la chimenea quedó totalmente inmergida y fuese al fondo súbitamente.

Es bueno hacer constar que la tripulación de la lancha tenía asegurada la vida por cuenta del gobierno y que, en caso de fallecimiento de algunos de ellos durante las experiencias, el importe del seguro pasaría íntegro a las familias de los extintos. En el caso de sufrir heridas graves ó la pérdida de alguno de sus miembros, recibirían una pensión igual a la que se acuerda en guerra por iguales motivos.

Agregaremos, que las pruebas no dieron lugar a que

BOOM FLOTANTE

VISTO PERPENDICULARMENTE



LEYENDA :A—Vigas de 30 p. á 40 p. x 4 p. con cabezas de hierro.

B—Viga transversal.

D-b—Estacha de alambre de 6" y á 6 p. de altura.

1-3-6 " " " " 7"

2-4-5 " " " " 5"

Y—Cabezas de hierro.

P—Pontones ó chatas.

Q—Pilotes en donde se afirman los estachas

S—Puas de hierro

T—Torpedera inglesa nº 76.

R—Barrera vista de frente.

no se lamentara otro accidente que el naufragio de la torpedera, previsto con anticipación a aquellas.

Remitimos al lector a la figura adjunta, que ilustra la forma del *boom*.

EDUARDO J. POZZO,
Teniente de fragata.

Londres, diciembre de 1891.

MANIOBRAS NAVALES

EFFECTUADAS POR LAS ARMADAS FRANCESA, INGLESA Y AUSTRIACA
EN EL CORRIENTE AÑO.

(Continuación, véase página 319)

Ejecución del plan

La movilización de los buques en Portsmouth, se efectuó el 8 de julio por la mañana. El número de hombres movilizados fue de 1600, a los que agregando los correspondientes a las tripulaciones del «Nile» y de la «Pallas»,—armadas para el servicio permanente,—formó un total de 2400.

Esta movilización se hizo rápidamente. Apenas se formaban las tripulaciones a bordo del «Duque de Wellington», ó en los establecimientos de marina, cuando ya se empleaban en el embarque de municiones y torpedos.

En breve tiempo una mitad de las torpederas pudo recalar en Spithead y rectificar sus compases.

Los buques armados en Portsmouth fueron: «Barham», «Barrosa», «Bellona», «Hero», «Iris», «Latona», «Rattlesuake», «Traveller» y las torpederas: 25, 33, 75, 79, 82, 83, 84 y 85.

En Devonport se armaron—al mismo tiempo: «Blonde», «Conqueror», «Fort», «Sharpshooter», «Spanker», «Spider», «Swiftsure», «Thames» y las torpederas: 32, 45, 53, 55, 57, 58, 59 y 60.

En Sheerness y Chatam fueron armados: «Barracouta», «Medusa», «Mersey», «Narcissus», «Northampton», «Salamander», «Sans Pareil», «Sheldrake», «Skipjack» y las torpederas: 65, 67, 73 y 74.

El día 13, la escuadra roja dejó a Torbay para hacer evoluciones tácticas, volviendo al fondeadero a las 6 p. m.

El día 14, el «Hotspur», «Northampton» y «Shannon», hicieron ejercicios de redes defensivas contra torpedos, el «Seagull» y el «Rattlesnake» se proveyeron de carbón y los demás buques hicieron evoluciones tácticas y ejercicios de torpedos.

A la noche del mismo día, fondeó en el puerto de Torbay la escuadra del oeste que había ya hecho evoluciones tácticas; esta escuadra partió para su destino el 15, y el 21 la escuadra roja.

La escuadra del norte, tan pronto como terminó su movilización, se dirigió a Forth.

En el puerto de Queenstown, entraron 10 de las mejores torpederas acompañadas del buque protector «Hecla», y de los cruceros torpederos «Curler» y «Hearty», a los cuales se agregaron los cruceros «Traveller» y «Magnet».

La flota del norte y del oeste.—Las dos flotas del norte y del oeste, no hicieron *grandes maniobras* propiamente dicho; pero sí una serie de ejercicios tácticos, insistiendo principalmente en el ejercicio de exploraciones hechas por los cruceros, a objeto no sólo de asegurar al resto de la flota un trecho de mar exento de sorpresas, sino que también de impedir a los cruceros enemigos el que se den cuenta de la fuerza numérica antagónica.

Entre las evoluciones de escuadra se estudiaron especialmente aquellas en que la ejecución debe hacerse frente al enemigo, ya sea para atacarlo con ventaja ó ya para tomar la ofensiva después del primer encuentro. Para llenar estos fines se maniobró primeramente con un enemigo supuesto, y después se subdividieron las flotas en dos partes a objeto de representar las fuerzas contrapuestas.

Así el día 27, la flota del oeste—en dos divisiones contrapuestas, —hizo evoluciones de combate, debiendo pasar las diversas columnas con variadas formaciones por entre los intervalos de las del enemigo.

El 29 del mismo mes la flota del norte, dividiéndose en dos partes, una mandada por el Vicealmirante y la otra por el Contraalmirante, hizo las siguientes evoluciones:

1º. Las dos escuadras en línea de fila, se cruzaron con rumbos opuestos pasando a 1000 metros de distancia.

2º. Invertido el rumbo volvieron al ataque: el Contraalmirante conservando la formación y el Vicealmirante en orden endentado.

3º. Nuevamente se cruzaron: el Vicealmirante en línea

de fila y el Contraalmirante en orden de marcación a 45.° babor del rumbo.

4.º. Último encuentro: cada escuadra en dos columnas y cada columna en línea de fila.

Se prescribió que los comandantes de buque mandaran las maniobras desde las torres de mando, lo que no dejó de ocasionar más de una confusión debido al reducido campo de visibilidad de que disponían.

En estas maniobras se ensayaron con éxito las señales a grande distancia, valiéndose de una bandera roja que izada ó arriada indicaba los puntos y líneas del telégrafo Morse.

Inopinadamente los ejercicios cambiaron de carácter debido a un telegrama dirigido por el Almirantazgo al Vicealmirante Humber, por el cual le hacía conocer la presencia de un enemigo en la Manica y que trataba de impedirle el paso de Calais.

Inmediatamente la flota tomó sus precauciones, mandando a vanguardia parte de los cruceros y siguiéndolos a éstos a toda fuerza.

A la mañana siguiente comenzó a explorar el canal en demanda del enemigo, al que no halló.

En este crucero a toda fuerza, la flota pudo comprobar la potencia de las máquinas, observándose de paso que la mayor velocidad en escuadra no pudo pasar de 13 millas y que los buques que mantuvieron esta velocidad fueron los cruceros-torpederos, aun aquellos que en las pruebas habían dado 20 y 21 millas por hora.

La misma flota, habiendo sido sorprendida por el mal tiempo y mar gruesa el 29 de julio, comprobó el modo de portarse de los acorazados, y por cierto que el resultado no fue de los más satisfactorios; porque aun cuando la mar no era muy gruesa, los acorazados—especialmente el «Rodney», el «Howe», el «Camperdoron» y el «Hero»,—rolaban muchísimo y se ahogaban de proa. Cubriendo el mar continuamente la cubierta de estos buques se puede suponer con seguridad que no podrán, en caso de combate, hacer uso de su armamento secundario, y con menos razón de las piezas de grueso calibre de proa. Además, los bandazos fueron tales, que dejaban a descubierto la parte del casco no protegida, lo que equivale a decir, que quedaba expuesto a los tiros del enemigo. Era doloroso (dicen varios testigos), observar el contraste que presentaba el continuo agitarse de los colosos de hierro con la ligera ondulación de los cruceros que como

el «Immortality» y el «Latona», parecía que apenas se movían.

El «Sans-Pareil», siendo el de mayor tonelaje de los buques del «Admiral-class», estuvo más tranquilo.

Las maniobras de la flota del oeste tuvieron la misma terminación que las otras; recibió la orden de remontar el canal sin dejarse ver por la flota del norte, y el 3 de agosto fondeó en Torbay.

La escuadra roja y la escuadra azul.—Hicieron los siguientes ejercicios en el canal de San Jorge:

Una escuadra (la roja), de la defensa, está a la espera de un enemigo (escuadra azul), que debe venir de Irlanda.

Los buques mayores «Shannon», «Heatspur», «Northampton», tratan de economizar recursos hasta que llegue el momento de operar; pero toman todo género de precauciones, ya sea cambiando de fondeadero ó ya concentrando todos los medios de que disponen en suposición de una sorpresa. Entre tanto, la división ligera («Barraconta», «Seagull», «Skipjack», «Rattlesnake», «Spider»), trata de obtener noticias del enemigo y mantenerse con aquél en contacto. Este enemigo (escuadra azul), debe a su vez eludir el encuentro con los cruceros, y destruir la flota adversaria una vez descubierta.

Las hostilidades se abrieron el miércoles 22 de julio a mediodía.

La escuadra roja se encontraba en Mildford Haven con los acorazados dentro de la bahía y los cruceros a la entrada de la misma. Los buques «Skipjack», «Seagull», «Gossamer», apenas declarada la guerra fueron despachados para reconocer la costa de Irlanda, de la que volvieron la mañana del 23, dando cuenta que habían destruido dos torpederas enemigas y que la escuadra azul, estaba dividida como sigue:

«Hecla» y dos torpederas en Carrickfergus.

«Magnet» y dos torpederas en Carlinford.

«Belleisle» y tres torpederas en Kingstown.

«Traveller» y tres torpederas en Wicklow.

«Curlero» y seis torpederas en Wexford.

La capitana estaba en Queenstown.

En este lapso de tiempo el enemigo había ya roto las hostilidades; a las 7 p. m. del 22 tres torpederos tentaron un asalto; pero sin obtener resultado porque se ha-

cían excelentes guardias. Descubiertos por los torpederos les dieron caza capturándolos.

El 23 a las 6 a. m., partió la escuadra dirigiéndose al norte; en el camino dio caza y capturó dos torpederas.

El 24 se presentó frente a Kingstown, donde estaban la «Belleisle», la «Hearty» y algunas torpederas. Los cruceros empeñaron el combate seguidos de los acorazados, los que después de cuatro horas de vivo cañoneo con los buques y fuertes enemigos, destruyeron la estación.

La escuadra se dirigió después sobre Belfort, con intención de bombardearlo.

En el camino encontraron al «Gossamer», que se proveía de carbón y que refirió que nueve torpederas enemigas habían intentado un ataque a Mildford, poco después de abandonar aquel punto la escuadra, agregando que mientras hacía carbón en Holyhead, tres torpederas trataron sorprenderlo, proyecto que fracasó, pues que avisado a tiempo, dejó el fondeadero, consiguiendo, además, dar caza y capturar a dichas tres torpederas.

En la noche del viernes, estando la escuadra en navegación con una obscuridad extraordinaria, dos torpederas enemigas, eludiendo la vigilancia de los cruceros y aprovechándose del abrigo de un grupo de barcos pescadores, intentaron un hábil ataque sobre ella. Una de las torpederas llegó a lanzar un torpedo que dio en medio del «Northampton», que era el último de la línea; pero como este disparo fuera hecho después de sufrir por cinco minutos el fuego de este buque, los árbitros declararon que la torpedera estaba destruida antes del lanzamiento.

El combate duró 20 minutos, desde que se avistaron las torpederas hasta el momento de la ejecución.

En Belfort, el comandante Song, viendo que el «Hecla» con sus torpederas protectoras y con sus redes tomaba sus precauciones, no juzgó prudente atacarlo, dirigiéndose a la bahía de Luce, donde fondeó protegiéndose con las redes, con botes de ronda, y de noche con un crucero hecho por todos los buques ligeros; precauciones todas que no estuvieron demás, porque el enemigo intentó el asalto tres veces en esa noche.

A las 12.30 a. m., tres torpederas enemigas, no obstante la vigilancia de los cruceros, penetraron en la rada, y una de ellas lanzó un torpedo sobre el «Hotspur», golpe que falló, pues fue a enredarse en las redes del «Northampton».

Otra torpedera, más tarde, protegida por la obscuridad de la costa, consiguió llegar a una distancia suficiente como

para lanzar un torpedo al «Northampton», pero el torpedo no funcionó, y la torpedera fue capturada.

El 27 la escuadra abandonó el fondeadero, permaneciendo en crucero toda la noche; pero el enemigo no la dejó en paz. A media noche dos torpederas atacaron la retaguardia de la escuadra; llegando una de ellas a la distancia conveniente para el lanzamiento, pero también esta vez falló el torpedo.

A las 3 a. m., otro ataque de dos torpederas; mientras una de ellas trataba de atraerse la atención del enemigo, la otra trataba de acercarse; pero habiendo sido descubierta huyeron.

El 28, la escuadra bombardeó y destruyó a Wicklow y al «Traveller» que estaba fondeado; después sin ser molestada navegó por el canal hacia Mildford, donde fondeó el 29.

En la noche a la 1.30 a. m., fue rechazado un ataque de torpederas, pero después de media hora una torpedera consiguió entrar en la rada; esperando un momento de obscuridad se lanzó al ataque, pero fue descubierta permaneciendo cuatro minutos antes de lanzar su torpedo, bajo los fuegos del «Northampton», sin conseguir por otra parte dar en el blanco.

El 30 a las 12 m., cesaron las hostilidades.

En resumen: las torpederas de la escuadra azul fueron activísimas, consiguiendo ponerse en contacto y asaltar al enemigo; pero en ninguna de estas intenciones obtuvieron resultado.

La escuadra roja, protegida por sus cruceros torpederos, pudo tomar la contraofensiva destruyendo y molestando todos los puertos enemigos, además de destruir y capturar casi todas las torpederas y buques enemigos.

Es de notar que el lanzamiento de torpedos, no fue simulado sino verdadero, y que sobre ocho torpedos arrojados, tres no funcionaron, tres no dieron en el blanco, uno dio en un buque que no era el designado y uno solo llenó su objeto.

Las maniobras navales han demostrado, además, que con buques bien tripulados y observando estricta vigilancia, el torpedo no es tan temible como se cree.

Respecto al orden de las operaciones, se observa que ambas escuadras han tomado la ofensiva, caso muy raro tratándose de una verdadera guerra y que sólo puede

atribuirse a que el limitado tiempo concedido a las grandes maniobras, concluye por alterar las condiciones de la guerra. Y decimos esto, porque los comandantes de escuadra, división ó buques, debiendo operar a toda costa para no ser sorprendidos por la terminación de las maniobras sin haber hecho nada, llevan a cabo operaciones que en verdadera guerra no harían, sino en tiempo y lugar oportuno.

Mucho se ha elogiado la enérgica acción de los cruceros torpederos en su misión de desembarazar al mar de sus minúsculos adversarios, las torpederas, así como de la vigilancia cada vez que se ha tratado de la aproximación de acorazados enemigos a los fuertes de tierra; pe respecto a la eficacia de estos buques para destruir las torpederas en tiempo de verdadera guerra, se ha observado que no poseyendo otra arma útil que la artillería, los resultados no serán tan buenos como los obtenidos en la presente maniobra, en que una torpedera se consideraba perdida cuando permanecía dos minutos cerca de un buque que disparaba su artillería.

Otro factor que debe entrar en estos cálculos, es la movilidad de estos buques, que rolan muchísimo por poco picado que esté el mar, lo que hace que los tiros de la artillería sean muy inciertos, máxime si se trata de un blanco pequeño, como es el de la torpedera.

Respecto a la táctica usada por las torpederas de efectuar asaltos aislados por una ó dos de ellas, las opiniones se dividieron, asegurando algunos que la sorpresa es mas fácil llevando el ataque por la popa del buque enemigo en razón a que la mayor vigilancia se ejerce siempre proa por las necesidades mismas de la navegación, necesidades que estando en escuadra adquieren mayor importancia, reclamando en ese punto toda la atención otros sostienen que, viniendo la torpedera de vuelta encontrada a la dirección del buque atacado, se exponen menos al fuego de la artillería, en razón a que quedan poco tiempo bajo la acción de éste.

AUSTRIA—Una de las más importantes maniobras efectuadas por la armada austríaca en presencia del emperador, fue el ataque llevado por la escuadrilla de torpedera contra la escuadra acorazada durante la noche del 2 de junio.

La escuadra próxima al faro de Luciette, destacó a

ariete crucero «Franz Joseph I» y la escuadrilla de torpedos, los cuales se dirigieron hacia el norte para encontrar el yacht «Miramar», a bordo del cual venía S. M. el Emperador. Encontrado éste la escuadra sigue su navegación hacia Pola haciendo diversas evoluciones tácticas, quedando los yachts «Miramar» y «Greif» fuera de formación.

La escuadra navegaba en línea de fila, cuando hacia las 7.30 descubrió unos humos sospechosos en la dirección de la isla de Mano, cerca de Puerto Tajés. Fue dada inmediatamente la alarma aprontándose los buques para rechazar el ataque.

Poco después, despuntaba a derecha de la isla el crucero «Franz Joseph I», los cruceros torpederos «Leopard», «Tiger», «Lussin» y 23 entre grandes y pequeñas torpederas que se dirigían a toda fuerza sobre la escuadra y a una distancia de cerca de 4000 metros abrieron el fuego.

La escuadra acorazada respondió inmediatamente con la gruesa artillería, el combate se hizo general y los cañones de tiro rápido entraron en acción. Las torpederas perfectamente escondidas por los buques mayores, no podían ser tocadas por el fuego.

Cuando el «Franz Joseph I» y los otros buques, estuvieron a 1500 metros de la escuadra acorazada, viraron por redondo desfilando por frente al enemigo y haciéndole un nutrido fuego de artillería.

Consecuencia de esta virada fue, que las torpederas quedando cubiertas y envueltas por el humo de la artillería, pudieron lanzarse a toda fuerza sobre el enemigo, consiguiendo lanzar torpedos a 300 y 400 metros de distancia. Durante esta última parte del ataque, los buques que servían de apoyo, cubrieron a las torpederas con un vivísimo fuego de la artillería de tiro rápido.

Concluido el ataque, la escuadra se reunió y se dirigió hacia Pola.

(TRADUCIDO POR C. A. S.)

Organización de la escuadra

I

ESCUELA DE CABOS DE CAÑÓN

El general Levalle ha adoptado las disposiciones necesarias para que en el mes de enero próximo, funcione a bordo de la cañonera «Uruguay» la escuela de cabos de cañón que debe proveer a los buques de la escuadra de los artilleros de que hoy carecen en absoluto, gracias a la incuria de los hombres dirigentes de la marina los que, en su totalidad casi, jamás se imaginaron la importancia que le estaba deparada a esta noble institución, que se llama *armada naval* en el futuro desenvolvimiento social y político del país.

Desde que el genio de Sarmiento vislumbró la *guerra futura.*, echando el primer plantel de la escuadra que debía concretarse a la defensa del Río de la Plata, en razón de un programa preconcebido, hasta hoy, muy poco, casi nada hemos hecho para que el costoso material adquirido en veinte años sin un plan concienzudo, sea manejado y entretenido con la pericia que demandan los complicados ingenios de guerra que encierra.

Echemos, a guisa de recapitulación, una mirada retrospectiva sobre la labor intelectual realizada por todos los hombres que, por su alta jerarquía llevaban sobre sí la inmensa responsabilidad de legar a la juventud ilustrada que corría ansiosa de gloria a retaguardia de ellos, una marina organizada que les permitiera entrar de lleno a la utilización inmediata de sus servicios en pro de tan noble institución y de la patria misma.

En 1870, Sarmiento, de *motu proprio*, creó la Escuela Naval, no sin vencer resistencias airadas que se levantaban del seno mismo de la ridícula escuadra que por entonces poseíamos. Su gran carácter venció fácilmente los primeros síntomas de una lucha cuya victoria permanece aún indecisa por una y otra parte, lucha muy semejante a la que, teniendo por escenario la inmensidad de nuestras pampas, se desarrolló antes entre dos civilizaciones diametralmente opuestas por sus tendencias: una, encarnación de *Juan Mordía* y sus congéneres batiendo sus últimos aletazos de muerte contra la otra, la que venía con la fuerza del progreso en la cabeza y en los brazos, llevando en hombros las herramientas del labriego.

Con la Escuela Naval, apareció la *nueva escuela*; vinieron los oficiales del porvenir ansiosos por estudiarlo todo, y llenos de nobles ideales. Este era el momento de iniciar todos los detalles que encierra la organización de una marina de guerra, a favor de la atmósfera de regeneración que invadía el viejo organismo descompuesto desde los tiempos de Brown.

Pero, desgraciadamente se le puede imputar un error a ese gran patricio; y es el no haber acertado a dar con la dirección más apropiada que debía regir en sus albores los destinos de tan importante academia.

No es nuestro ánimo discutir aquí personalidades, sino estudiar de una manera general los hechos y las cosas que han pasado, indagando las causas que las motivaron; es por esto que no queremos hacer el análisis de los hombres en el rol que han venido jugando en la escuadra.

La escuela languideció sensiblemente, hasta que con la revolución del 74 recibió un golpe tan rudo en la disciplina que tambaleó en sus cimientos por mucho tiempo.

Fue entonces que se resolvió embarcarla en la cañonera «Uruguay» para que hiciera un aprendizaje mixto, mitad práctico y mitad teórico, confiándosele el mando del buque a un jefe honrado que llevaba la noción de disciplina hasta convertirla en una neurosis que no le ha abandonado hasta hoy, en que alejado de la marina y al frente de su estancia suele «echar diana a sus peones para tomar el desayuno de café ó mate cocido con galleta».

Como *cuadro* andaba la escuela, según la pintoresca expresión de más de un distinguido oficial amigo nuestro, de los que por aquellos tiempos colgaban su coy en la

camareta de la «Uruguay»; de todos ellos, apenas unos ha escalado el grado de capitán de fragata; los demás son tenientes de navio y tenientes de fragata. Casi todos son segundos comandantes de los buques ú oficiales de derrota.

Viene la revolución del 80, y otra vez la escuela sufre una sacudida de desorganización, aunque no de tanta importancia como la del 74; después de un breve tiempo de embarque, pasan los alumnos á tierra instalándose en un caserón viejo de la Avenida Alvear.

Esta vez asume la dirección del establecimiento un hombre excepcionalmente preparado para el puesto, el señor Boeuf, antiguo oficial de la marina francesa y exdirector del observatorio de Toulon; este caballero, actual director del observatorio de La Plata, vino a Buenos Aires a instancias del señor Solier.

La escuela cambió de rumbos entonces; se hizo más científica, por decirlo así. Sus programas, desde luego fueron puestos al nivel de los que rigen las instituciones similares europeas, en cuanto lo permitían nuestras costumbres y fuerzas propias. Se quería llegar con estas modificaciones, a formar el verdadero oficial de marina.

Sin embargo, después de un paso tan bien dado en la vía del progreso científico de la, escuadra, la escuela comenzó a resentirse por estar en tierra. El acceso a ella resultaba muy fácil, y si había inconvenientes graves de admisión al ingreso en muchos casos, las *cunas* se encargaban de quebrar de una sola tentativa las justas resistencias que oponía el señor Boeuf.

Lo que ha ocurrido hasta hoy con esa pobre escuela es demasiado conocido para que lo hagamos constar aquí. De Herodes a Pilatos ha andado sin encontrar quien la atiende, quien le haga justicia, quien se de cuenta siquiera de todo lo que puede esperarse de ella en atención al distinguido cuerpo de profesores con que cuenta desde que se fundó. Esperemos, pues, mejores vientos soplarán en las regiones oficiales y para entonces encomendaremos a los ministros del ramo la tarea de dotar a la marina con la escuela naval que se merece.

Continuemos nuestra ojeada retrospectiva. Ya hemos esbozado a grandes rasgos la historia de la escuela naval

Veamos ahora, si se ha intentado siquiera acometer la tarea de fundar otras instituciones de enseñanza, accesorias en cierto modo, pero que sin ellas todo esfuerzo que se haga por organizar la escuadra resultará perfectamente estéril.

Efectivamente, algo se hizo en ese sentido allá por el año de 1881 a 1882, si mal no recordamos. Fundóse a bordo de la corbeta «Chacabuco», antiguo «Brown», la escuela de *condestables y cabos de cañón* que ahora se rescuita poniéndola bajo buenos auspicios.

Se organizó dicha escuela con los marineros distinguidos y aspirantes que no habiendo egresado de la escuela prestaban sus servicios en la escuadra como guardias marinas, y se puso a su frente a un exoficial de la armada italiana, hoy capitán de fragata de la nuestra. Luego que le fueron efectuadas las reparaciones necesarias a la «Chacabuco», comenzó a funcionar la escuela a su bordo con un buen número de alumnos aptos para la carrera en que se les iniciaba.

El comandante-director había inspeccionado programas, horarios de servicio interno y todo un sistema complicado de contabilidad que más tarde se aplicó por una ley especial a los demás buques de la escuadra, venciendo generales resistencias en el personal.

Los profesores de la escuela mitad eran civiles y mitad militares y tenían a su cargo una cantidad enorme de materias de enseñanzas con programas excesivos en relación a los conocimientos que debe poseer un condestable. Egresaban éstos de la «Chacabuco» con aspiraciones inmoderadas a ocupar empleos de oficiales, como realmente aconteció con algunos que resultaban demasiado buenos para condestables, pero incompletos como oficiales de marina. La mayoría de éstos ingresó al ejército, en cuyas filas siguen haciendo buen papel.

Bien, pues; la escuela de condestables tenía que fracasar por exceso de enseñanza, en manera alguna porque estuviera mal dirigida ó porque sus profesores fueran malos. Sobre esto había ya una conciencia hecha en el seno de la escuadra; estaba previsto el derrumbe de esta institución tan necesaria, ahora más que nunca, a los objetos de la utilización conveniente de nuestros buques de combate....

Esta es la única labor intelectual que puede consignarse a través de 20 años de tentativas diversas e indecisiones maliciosas, que no han hecho sino retardar en 10 años por lo menos, la obra de la reorganización de la escuadra; advirtiéndose que si se fundó la escuela naval y más tarde la de condestables, no se debió a los esfuerzos que en ese sentido hicieran los que por su jerarquía tienen motivo de ser útiles a la armada, sino a la iniciativa de dos hombres vinculados a la gratitud nacional, Sarmiento y Victorica: el primero creador de la escuadra naval, y el segundo de la de condestables. Si esta última fracasó por carecer de una organización apropiada, no será por culpa del general Victorica, quien se desvelaba por encontrar los sistemas de simplificación del problema; sea de ello lo que fuera, lo cierto es que mientras desempeñó su cargo de ministro de guerra y marina bajo la presidencia del general Roca, no tuvo otra preocupación que la formación del personal subalterno de la armada. Luego, a él se deben los honores de la iniciativa.

Ahora se vuelve sobre la extinguida escuela de condestables, pero con un programa más modesto, pues sólo se pretende organizarla con el objeto de hacer exclusivamente cabos de cañón, que es lo único a que podemos aspirar en estos momentos.

La «Uruguay» es el buque designado para embarcar la escuela de artilleros; es pequeño si se quiere, pero a propósito para emprender uno ó dos cruceros por año en la costa sur, los que nunca excederían de seis meses, tiempo que juzgamos bastante para adquirir el hábito del mar y hacer en él ejercicios de tiro, siempre que el tiempo lo permitiera. Bien entendido que los candidatos a alumnos deberán ser los mejores marineros criollos que actualmente revistan en los buques con el empleo de cabo de cañón.

Además, no hay que olvidar que los candidatos deberán tener condiciones de moralidad e inteligencia que los habilite para ser verdaderamente útiles más tarde, aparte de que conviene que sepan leer y escribir y no tengan más de 25 años ni menos de 20.

En cuanto al programa de estudios, habrá que someterlo al examen de una comisión de *jefes y oficiales competentes*, que sepan lo que debe ser un cabo de cañón, y que conozcan el rol que éste juega en los buques modernos de guerra. En la formación de esta comisión no hay que olvidar a los oficiales que han hecho los

estudios en Europa, puesto que son ellos los que han tenido oportunidad de darse cuenta exacta de lo que son las instituciones semejantes de las grandes marinas europeas.

No debe incurrirse en el error que se cometió con la primitiva escuela de condestables. Hay que moderar la instrucción teórica sin descuidar un solo momento la práctica.

En la formación del cuerpo de profesores deberá preferirse a los oficiales de marina; la razón es obvia.

En cuanto a la duración de la enseñanza nos parece bastante un año, dada la necesidad urgente que tenemos de dotar con ellos a los buques que poseemos y a los acorazados que están por terminarse.

Dentro de tres ó cuatro años podremos ser más exigentes dando un poco más de extensión a los programas, de manera que el aprendizaje dure un par de años.

No se echen en saco roto estas ideas sanas y prácticas, porque ellas son el resultado de la triste experiencia que hemos adquirido en ensayos desgraciados.

Vale más una buena escuela de cabos de cañón, que dotar a la escuadra con otro crucero ó acorazado.

En oportunidad daremos a conocer los lineamientos generales del programa de estudios a que conviene sujetar durante su año a los cabos de cañón.

Por hoy basta y sobra con lo dicho, para poner alerta al señor ministro y evitarle un fracaso que resultaría oneroso para el erario y perjudicial para nuestra joven marina.

Enero 10 de 1892.

II

Tres son las escuelas que nuestra marina posee este año: la escuela naval, de donde egresan los futuros oficiales; la escuela práctica de marineros que, como su nombre lo indica, está llamada a seleccionar las tripulaciones de los buques, y la de artillería, más propiamente llamada de cabos de cañón.

La escuela naval funciona interinamente en el viejo armatoste flotante ó corbeta «Chacabuco» que es la misma cosa; la de marineros se instalará en la barca «Ushuaia»,

para cuyo efecto deben estar haciéndose a su bordo las reformas necesarias a fin de alojar 200 reclutas y 30 hombres de dotación fija; y la artillería, que buscará composición de lugar en una de las infelices cañoneras «Uruguay» ó «Paraná»; creemos que es el primero de estos dos buques el indicado con ese destino.

Demás está decir que las tres escuelas son indispensables a los fines de la organización de la escuadra, pues si nos hacen falta oficiales de marina ilustrados en las materias científicas de la profesión, hoy por hoy, la ausencia de buenos cabos de cañón y marineros argentinos, es mucho más sensible que la de aquéllos.

En prueba de la verdad de este aserto, no hay más que trasladarse a bordo de uno de los buques de la armada y echar un vistazo sobre ese conjunto humano, abigarrado de suyo, que se llama pomposamente tripulación de combate, en la que se advierte la representación de todos los pueblos del orbe con la característica típica de las razas a que pertenecen; conglomerado de los *spécimens* más curiosos de marinos mercantes que arroja a nuestras playas como sobrante inútil el debilitamiento paulatino de la navegación a la vela. Hombres gastados la mayor parte en las rudas faenas del mar, sin el sentimiento y el amor de esta patria que no es la de ellos, y a la que, en general, no están vinculados por otro compromiso que el de servirla *fielmente* por el tiempo que dura el contrato que han celebrado al engancharse.

Esos son los matices que ofrecen, en sus diversos aspectos, las llamadas tripulaciones de los buques de la armada. De su seno ha salido hasta ahora el personal subalterno que comprende: contramaestres, guardianes, timoneles, cabos de cañón, foguistas, etc.; personal deficiente por sus aptitudes en todos los destinos inherentes a la delicada misión que le está confiada a esas clases, porque no ha tenido ocasión de recibir la preparación metódica a que debe sujetarse antes de revistar en los cuadros de los buques de línea con cualquiera de esos cargos.

La formación de las tripulaciones de combate para nuestra escuadra, envuelve un problema que debe resolverse a la brevedad posible; todos los esfuerzos que se hagan en este sentido nunca serán bastantes, pues, con respecto a la capacidad profesional y nacionalización del personal subalterno de la armada, nos hallamos en plena

infancia, comparativamente a la marina de Chile y a la del Brasil.

Los cabos de cañón, los timoneles y los oficiales de mar, sin exceptuar ninguna de sus clases, deben ser argentinos como los marineros y estar, como éstos, en condiciones de llenar su rol con la conciencia de sus aptitudes y del amor a la profesión y a la patria. Debemos desprendernos de los extranjeros aunque éstos sean naturalizados, porque si bien es verdad que a veces puede esperarse de éstos cualquier rasgo de heroísmo que obligue a la patria a inscribir sus nombres en el libro de oro de la leyenda nacional al lado de Brown, King y otros muchos, no es menos cierto tampoco que, a los pueblos altivos cuyas razas llevan en sí el germen de su prosperidad futura, no cuadra el defender su honor con otros hijos que no sean los legítimos; vale decir, desde luego, que el factor *patriotismo* resulta en los momentos de gran peligro para la existencia de un pueblo, un arma más poderosa que todos los proyectiles que se envían contra el enemigo.

Ahí está la historia naval de España, Perú y otras naciones, que nos apoyan con hechos concluyentes que demuestran cuánto debe esperarse del patriotismo de los hombres que tripulan las naves de guerra en el combate, y cuánto debe desconfiarse de aquellos que no pueden experimentar tan sagrado sentimiento.

En este concepto, los ministros del ramo y los hombres dirigentes de la marina, están comprometidos por medio de la organización de la escuela de marineros y la de cabos de cañón, a seleccionar las tripulaciones de los buques de guerra, nacionalizándolas en lo posible. No deben permitir bajo ningún pretexto que ingresen a esas instituciones de enseñanza individuos que no sean argentinos. Sobre esto, creernos que no hay dos opiniones en la escuadra.

La creación de la escuela de cabos de cañón en sustitución de la extinguida escuela de oficiales de mar y condestables, era urgentemente reclamada por el buen servicio de nuestras naves de combate que, por su numerosa artillería de sistemas varios, exigen tripulaciones de combate sumamente prácticas en el manejo de las piezas.

El elevado costo de los proyectiles modernos, la precisión del tiro, etc., hacen del cabo de cañón la clase subalterna predilecta del crucero y del moderno acorazado.

El cabo de cañón debe poseer rudimentos generales de la ciencia de la artillería, debe conocer las armas portátiles, las pólvoras, y estar íntimamente familiarizado, por lo menos, con aquellas cuestiones que se relacionan con el armamento del buque en que presta sus servicios, sin perjuicio de conocer prácticamente los diversos sistemas de artillería en uso en la flota, por si ocurriere el caso, muy natural, de pasar de uno á otro bordo, por exceso ó por vacantes producidas en los buques.

El alumno candidato a cabo de cañón, debe saber leer y escribir para que esté en condiciones de adquirir la instrucción relativa del 4.º ó 5.º grado que se da en las escuelas comunes de la Capital, con excepción de algunos ramos que le serían inútiles. No se vaya a pretender concretar el aprendizaje al conocimiento meramente práctico de las piezas y armas portátiles en servicio; no, porque entonces no habremos adelantado un solo paso. Si eso se va a hacer, la existencia de la escuela será inoficiosa.

Ni tampoco deberá incurrirse en el error de formar programas teóricos que los habilite más tarde para creerse unos pequeños sabios, como aconteció, desgraciadamente, con la escuela de condestables que quisimos hacer con sus educandos *artilleros eruditos*.

El programa y el reglamento interno de servicio, debe meditarle seriamente, para que luego no haya que estar introduciendo en él reformas sucesivas que tanto perjudican a la enseñanza. El señor Múscari, con la experiencia de la otra escuela, es hombre capaz de llevar la obra a buen término, si tiene el tino de ser un poco más práctico que la primera vez.

De la clase de oficiales, exclusivamente, se elegirán los profesores; hay que desterrar de estas escuelas el elemento civil que, so pretexto de que los programas son facilísimos y la enseñanza también, se permiten, validos de las *quillas de orza* con que cuentan, poner la proa al viento a voluntad.

Por hoy hemos dicho lo bastante respecto de la benéfica escuela de cabos de cañón: otro día hablaremos con más detención sobre su organización.

III

ESCUELA DE MAQUINISTAS

A fines del año pasado, el actual ministro de marina ordenó al Estado Mayor de la Armada que publicara en la prensa avisos llamando a cierto número de jóvenes argentinos aprendices mecánicos para costearles en Inglaterra la carrera de ingenieros maquinistas, con la obligación de servir más tarde en la marina nacional.

Por supuesto, fueron muchos los que se presentaron a disputarse las becas. Una comisión de maquinistas, presidida por el jefe del cuerpo de máquinas, señor Ruggeroni, examinó las aptitudes profesionales de los candidatos, y aquellos que resultaron mejor preparados fueron enviados a los pocos días a Inglaterra en donde la comisión argentina de construcciones navales se encargó de colocarlos y, en efecto, al poco tiempo consiguió que fuesen admitidos como obreros aprendices, no sabemos si en casa de Sir Williams Armstrong, el *afamado constructor de cañones volátiles* ó en los talleres de Laird, Brothers and Son.

Desde entonces los obreros alumnos se vieron abandonados a su suerte, sin que ningún miembro de la comisión se preocupara de averiguar si realmente iban al taller todos los días y si estudiaban por lo menos los elementos de la mecánica; pues es lógico suponer que el ministro de marina no los habrá enviado a Europa para que regresen de allí simples conductores de máquinas, porque esta habilidad no es imprescindible, ni siquiera predominante en la marina.

Parece que el general Levalle, impuesto de lo que ocurría, dispuso crear una plaza de teniente de navio en el presupuesto del año próximo, para que dirija la educación de los jóvenes aprendices.

La medida nos parece muy acertada, pero podría complementarse arbitrando fondos para costearles dos profesores ingleses especialistas en las asignaturas de cuyo

estudio han menester para los fines de su carrera. Un sueldo mensual de 10 a 20 libras esterlinas para cada profesor, creemos que sería suficiente.

El oficial a cuyo cargo estuvieron los alumnos vendría a ser el director de las clases, con la obligación de combinar un horario de obligaciones escolares señalando de una manera razonable las horas de estudios y dejándoles un intervalo conveniente para los paseos.

En los talleres en donde concurren a trabajar deberán ser acreedores al sueldo que por sus aptitudes para el trabajo merezcan, pues sólo de este modo los dueños del establecimiento les vigilarán en sus faenas y los someterán a la disciplina de la casa.

Sólo así conseguiremos que más tarde no se les aplique aquello de.....*se fueron baúles y vuelven petacas*. Nótese que es muy fácil que se opere este fenómeno, si no se da a esos educandos la seria organización que hemos esbozado a la ligera.

La comisión de construcciones navales deberá ejercer una inspección severa sobre la marcha de la escuela de alumnos maquinistas, pues los miembros que la componen, por su alta jerarquía y la experiencia que tienen adquirida, están en condiciones de modificar los rumbos de la educación que debe dárseles.

Ignoramos el número exacto de los aprendices, pero podemos afirmar que no llega a 20, lo que no deja de ser sensible dada la necesidad que tenemos de muchos y buenos maquinistas, como consecuencia de los nuevos tipos de buques que venimos adquiriendo y que demandan casi tantos mecánicos como marineros.

Elevando a 20 el número de alumnos, no por eso será más grande el sacrificio que hagamos para costearles su educación.

Veamos, pues:

20 aprendices a 13 (1) £ cada uno.....	260
1 teniente de navío, director.....	46
2 profesores.....	20
Total 326 libras esterlinas mensuales, cantidad que no	

(1) No estamos bien seguros si son 13 ó 15 libras lo que reciben mensualmente los aprendices.

creemos exagerada en atención a los beneficios que nos puede reportar en el porvenir su empleo.

De intento no hemos incluido en el presupuesto mensual los gastos ocasionados por compra de libros y alquiler de una pieza amplia para estudio, porque consideramos que no excederían de 10 libras por mes, lo que haría un total de 336 libras en el caso en que el sueldo de los alumnos sea de 13 libras, como creemos.

El general Lavalle dispone administrativamente de los recursos necesarios para hacer estas pequeñas erogaciones que redundarán en beneficio de la escuadra.

En el presupuesto de marina habrá de encontrar, mediante algunas economías razonables y posibles, los medios necesarios para atender al sostenimiento de la escuela de maquinistas.

A la obra, pues, que en este terreno le hemos de acompañar con el aplauso y el consejo.

Enero 10 de 1891.

IV

ESCUELA DE MARINEROS

El presidente de la República ha firmado el acuerdo que se hizo para arbitrar los recursos indispensables a objeto de efectuar en la barca «Ushuaia» composturas y modificaciones que la habiliten para servir como buque-depósito y a la vez, de escuela práctica para los ciudadanos criollos que quieran ingresar en la armada en clase de marineros voluntarios.

La cantidad fijada en dicho acuerdo es de 10.000 pesos papel, erogación que resulta insignificante en atención a los fines patrióticos para que va a ser destinada.

La formación del marinero militar ha sido hasta hoy un problema de difícil solución, ya porque jamás nos hayamos determinado a abordarlo con el valor y la constancia necesarios, ó porque los diferentes sistemas que ensayamos fracasaron por la falta de seriedad con que se iniciaron. Hace veinte años que se vienen repitiendo las mismas palabras: *no tenemos marineros argentinos*, sin que los hombres que por su jerarquía culminan en la escuadra se hayan resuelto a asesorar, siquiera oficiosamente.

mente, a los ministros que durante ese largo tiempo se han sucedido en la difícil cartera de la marina. Esto, que parece increíble, es la pura verdad. Sin embargo, no se diga que ha sido por falta de recursos el que hasta hoy no se haya hecho nada en ese sentido, porque entonces apelaremos a la elocuencia de los números, los que arrojan una estadística vergonzosa de dineros invertidos sin provecho en el aumento y sostén de la escuadra.

Si no se ha hecho nada para dotar a los buques de marineros argentinos, es porque no lo han querido los elementos disolventes que por desgracia abundan en las regiones dirigentes de la flota; no ha de ser seguramente por culpa de los ministros, casi todos ellos extraños a tan noble profesión por la razón de que en su gran mayoría han sido militares del ejército.

El proyecto que ahora va a poner en práctica el general Levalle, utilizando la barca «Ushuaia» con dicho objeto, podría creerse que es el producto de alguna reacción favorable operada en estos últimos tiempos; nada menos cierto, sin embargo, que esta suposición, para los que como nosotros estamos al tanto de lo que ocurre en todo lo que se refiere a reformas en la marina. Sabemos sí, y esto sea dicho en honor a la verdad, que el capitán de navío señor Blanco ha influido con sus consejos a fin de que el ministro se decida a realizar este proyecto, juzgado como bueno por todos aquellos que son de la profesión, y de gran oportunidad en estos momentos, dado el aumento notable que poseemos sobre el material flotante del año anterior.

En la prensa de la capital también se ha colaborado mucho en pro de la formación del marinero nacional y, si mal no recordamos, hace couro dos meses largos, fue un diario de la tarde el que apoyó decididamente al general Levalle cuando éste imaginó la creación de la escuela práctica a bordo de la «Ushuaia».

Bien, pues; ahora que lo más difícil está hecho, es decir, que ha tocado a su término y con felicidad la laboriosa gestación que sufren todos los pensamientos buenos antes de llegar a realizarse, es necesario *no dormirse en las pajas*.

Dentro de un mes la «Ushuaia» ingresará a revistar en el nuevo presupuesto por el que se le asigna una

dotación fija de 30 hombres, y aun está por recibir a su bordo los obreros que deben ejecutar en ella las reparaciones previstas por la comisión inspectora que se nombró tres meses ha.

Mientras tanto, los buques de la escuadra apenas si tienen sobre el total de su tripulación una tercera parte de elementos criollos, esto sin contar los que será necesario enviar a los acorazados cuya construcción está por terminarse, una vez que fondeen en nuestras aguas. Para estos dos buques solamente, hay que preparar como 350 individuos de tropa de los que hay que hacer marineros, timoneles, artilleros, etc.

Toda esta gente no debe ir a bordo como la hemos estado enviando hasta ahora; debemos prepararla de tal modo, que el puntano, el riojano ó el cordobés que se decida a engancharse para servir en la marina, encuentre en los buques organizados un ambiente favorable al desarrollo de las preciosas aptitudes que tiene el hijo de esta tierra.

Embarcados en la «Ushuaia» en número que no baje de 150 a 200, harán un aprendizaje de tres a seis meses de navegación entre cabos y aun uno ó dos cruceros hasta Bahía Blanca ó San Antonio, teniendo como profesores a los oficiales y contramaestres, tiempo durante al cual adquirirán una preparación más que suficiente para que, al pasar a los buques de combate, resulten en pocos meses perfectamente útiles en todos los destinos que las necesidades del servicio les impongan.

Es así como llegaremos a obtener el estímulo que echamos de menos entre el elemento subalterno de las tripulaciones de la escuadra, dándole una profesión de que carece y asegurándole su porvenir en la carrera por medio de leyes que el ministerio hará sancionar en las sesiones del congreso del año próximo.

Es también de esta manera como concluirán para siempre las deserciones, porque teniendo la conciencia de que son útiles, que han aprendido una profesión, y que no han ido a los buques por represión voluntaria ó forzosa, buen cuidado pondrán en no desertarse, y mucho más si saben que si los pescan irán a parar a la isla de Los Estados, por ejemplo. Sí; allí irán, porque el ministro de marina debe tener la conciencia hecha de que conviene hacer de esa isla volcánica el Ceuta argentino.

Basta ya por hoy, aunque mucho bueno se nos queda por decir en pro de la realización inmediata del proyecto salvador que nos ocupa. El general Levalle sabe mejor que nosotros, que el éxito de los buenos pensamientos está en razón directa de la prontitud y corrección con que se llevan a la práctica.

Luego, conviene que la «Ushuaia» se componga en un taller particular de la Boca del Riachuelo a la brevedad posible, pues el del Lujan mucho tiene que hacer con los buques que le han mandado; de este modo, antes de dos meses podríamos ver a esa nave en la rada con 200 hombres a su bordo y su aparejo listo a largar para emprender los beneficiosos cruceros que preconizamos para el marinero argentino.

LUIS DEMARTINI.

Enero 15 de 1892.

BIBLIOGRAFIA

EL REGLAMENTO DE EMBARCOS

El reglamento de embarcos y destinos que rige actualmente en la escuadra, ofrece vasto campo a la crítica profesional, por su inaplicabilidad en la práctica de los diversos mecanismos del servicio que afecta.

Uno de sus lados vulnerables, es aquel artículo por el que se confiere al Estado Mayor facultades amplias de elegir el personal para los puestos que vaquen en la flota. Esta disposición czarina, de cuyos alcances no se ha penetrado sin duda el ministerio, tiende a legalizar los actos de un solo hombre que, por error ó malicia, puede omnímodamente inutilizar cualquier jefe ú oficial que, por causas ajenas al servicio, le convenga sustraer de los buques ó reparticiones a su cargo.

En efecto, por ese artículo se deja al exclusivo criterio del Estado Mayor, determinar las jerarquías que corresponde a los comandos de los buques, siempre que las *necesidades del servicio* lo reclamen. Es así que se presenta a menudo el caso de que aun buque que por el reglamento debe ser mandado por un capitán de navio, se le asigna a un capitán de fragata, pretextando la ley de elección: facultad extraordinaria que en todas las marinas del mundo sólo se acuerda a las juntas de almirantazgo ó se la arrogan abusivamente los ministros del ramo, quienes merecen disculpa cuando en estos casos se hallan asesorados por buenos secretarios técnicos que conozcan el personal.

Un reglamento en que se consignan cláusulas semejantes, no puede ser bueno en manera alguna, y tiene que contribuir necesariamente a la desorganización de la escuadra.

Avancemos un poco más en su estudio, explorando el verdadero alcance de otra disposición no menos irregular que la que hemos apuntado, y se verá cuán cierta es la precedente afirmación.

*

Si abusiva es la facultad electiva conferida al Estado Mayor en lo referente a los comandos de los buques, más lo son todavía las disposiciones que se establecen para el embarque de los oficiales subalternos, las que colocan a éstos a merced del capricho del jefe de esta repartición.

Sorprende de un modo extraño; como haya podido la Superioridad sancionar un reglamento por el cual se desprende de toda, absolutamente de toda la influencia, que su acción debe hacer sentir sobre el personal en general. Hay que confesar que este error sólo puede atribuirse a la taita de estudio y meditación de que fué objeto por parte de la extinguida Junta de Marina, la que aconsejó al ministro su sanción inmediata, so pretexto de que convenía aplicarlo cuanto antes en la escuadra, pues era imperiosamente reclamado por el buen servicio.

Esas disposiciones a que hacemos referencia, constituyen de por sí, ó una arma política de gran fuerza, ó un poderoso instrumento para ajustar venganzas personales, recursos ambos que simbolizan anacronismos y resabios de una época de ignorancia absoluta en materia de organización de instituciones militares, época en que el compadrazgo de las camarillas hacía del espionaje una profesión patentada.

En las marinas más adelantadas del mundo a las que tratamos de tomar como modelo plagiando sus organizaciones, sin comprender sus alcances, jamás un almirante dispone de la suerte de un oficial subalterno.

En las grandes marinas como la inglesa ó la francesa, en donde por las enormes exigencias del servicio se produce la división del trabajo y, desde luego, la radiación de las atribuciones del ministerio del ramo en los jefes de distritos marítimos, los almirantes jefes de estos departamentos con sus estados mayores adscritos, y oyendo la opinión de los comandantes de buque nombrados por el ministro, son los que en plena sesión deciden de la formación de los cuadros de oficiales que deben tripular una nave cualquiera. Con esto se ha querido evitar que las animosidades personales puedan hacer peso en el ánimo de más de un jefe superior que, aprovechando con usura su elevadísimo empleo, introduzca por ese me-

dio la desmoralización en el personal, quebrando el temple moral del oficial por efecto de una injusticia evidente u obligando dimisiones, en muchos casos sensibles.

*

Si estas limitaciones de poder se estatuyen en el régimen administrativo de esas escuadras que nosotros admiramos por su organización y poderío, en donde los almirantes en servicio activo deben representar el cúmulo de las aptitudes y condiciones morales para el mando, cuánto no deberíamos restringir las facultades de los jefes superiores de nuestra marina cuya historia es tan corta, sus hombres tan nuevos y los resortes de su organización tan flojos!

¡Qué distantes estamos de alcanzar esa cultura que se advierte en las instituciones armadas de otros países, en que el completamiento moral e intelectual casi se aproxima a la perfección en cuanto lo permite el grado de civilización propia! Y, sin embargo, con conciencia hecha en nosotros de la inferioridad remarcable en que nos desenvolvemos, en plena lucha contra la ignorancia y las rutinas retardatorias del progreso, pretendemos cándidamente aventajar los mecanismos internos de escuadras que cuentan tres y cuatro siglos de existencia. A ventajar, y cómo? de qué manera? neutralizando el espíritu liberal, por decirlo así, de esas reglamentaciones.

No hemos querido conformarnos con plagiar servilmente la obra lentamente preparada en otras marinas; creíamos que era mejor enmendarles la plana poniendo algo de nuestra cosecha y, ¿qué hemos hecho? un reglamento de embarcos y destinos que no se aplica sino de tarde en tarde cuando así conviene, no al buen servicio de la escuadra, sino a *piacere assoluto* del jefe del Estado Mayor.

Esta no es una afirmación vana, hechos recientes lo atestiguan muy a las claras, y el ministro de marina que suele tener momentos felices en que la justicia no golpea en vano a su conciencia, debe reformar radicalmente ese reglamento, y de no hacerlo así, no debe delegar en una sola persona todas las facultades de que está investido por su elevado puesto; sólo de este modo podrá asegurarse la buena distribución del personal en los buques de la escuadra, colocando a cada uno en donde por sus aptitudes pueda ser utilizado con mejores ventajas para el servicio.

*

Si hemos de persistir en la práctica viciosa de proyectar organizaciones de detalle para después prescindir en absoluto de ellas ó usarlas de una manera inconveniente, vale más tenderse a la bartola y confiar la obra a la acción del tiempo para que, por selección natural, vengan las reformas de manos de aquellos en quienes la patria confiará su honor en la hora del peligro.

¿Con qué objeto vamos a tener un reglamento de embarco en servicio, si el *turno* del personal es ilusorio? Conocemos jefes y oficiales jóvenes que pueden ser útiles aun si se acierta con el destino que por su preparación les corresponden, que hace cinco y hasta diez años que no se embarcan ni siquiera para trasladarse a la rada con motivo de alguna fiesta naval.

Conocemos alféreces de navio y tenientes de fragata muy jóvenes y regularmente capaces, que han llegado a ese rango sin pisar la cubierta de uno de los buques de la armada, y si lo han hecho ha sido por espacio de algunos meses, para desembarcar en seguida hasta por cuatro y cinco años de tiempo. Y para que estas cosas se pasen impunemente, ¿rige con fuerza de ley en la escuadra un reglamento de embarco?

Parece lógico suponer que, cuando la Junta de Marina sancionó ese reglamento con tanta precipitación y sin preocuparse de estudiarlo ni siquiera superficialmente, el estado mayor hubiera adoptado las disposiciones convenientes a fin de que fuera respetado, embarcando inmediatamente a los jefes y oficiales que, siendo útiles para el servicio, no hubieran navegado en mucho tiempo, y haciendo venir a tierra a aquellos oficiales que contaban, por lo menos tres años de embarco seguidos a la fecha de la sanción del reglamento.

Nada de esto sucedió. La Junta de Marina desapareció, porque así lo quiso y porque así convenía a los intereses de la armada, y esas medidas sin las cuales se tornaba ilusoria la nueva reglamentación, no se han tomado, ni se tomarán jamás.

Lo repetimos: el general Levalle debe reformar fundamentalmente el reglamento en cuestión, modificando especialmente aquellos dos artículos que se refieren a los nombramientos por elección, y al embarco incondicional de los oficiales subalternos en los destinos que crea conveniente el señor jefe del Estado Mayor.

Por estas dos causas solamente, el reglamento es malo.

Es un arma de dos filos con que se amenaza al personal de la Escuadra.

Luis Demartini.

CRÓNICA

Movimiento de la armada durante el año 1891.— El año que acaba de fenecer ha sido de excepcional movimiento para nuestra marina de guerra.

La incorporación de importantes elementos materiales de combate, ha determinado esta actividad que no debe atribuirse a la iniciativa de los hombres dirigentes de la marina.

A la prensa periódica, a nuestro boletín y a las revistas militares en general, débense en gran parte la solución de algunos problemas de organización, gracias a esa propaganda tenaz y altamente patriótica sostenida en favor de la marina, desde que esta institución por sus progresos evidentes, asume las proporciones de una de las ramas más delicadas e importantes del gobierno general.

A la prensa, pues, corresponden los honores de esa labor desacostumbrada en el departamento de la marina; lo que importa decir que, este noble y fuerte *cuarto poder del Estado*, no debe abandonar su obra hasta no verla terminada.

Veamos desde luego, el resumen de esa labor. Los datos estadísticos los hemos tomado de *La Nación*, la que a su vez los tomó de las oficinas de la sección de administración del Estado Mayor de la Armada:

Estado Mayor.—Ha quedado constituido el Estado Mayor General de la Armada con las atribuciones de un almirantazgo, teniendo a su cargo la dirección general de la escuadra.

Navegación y combustible.— El «Almirante Brown» ha navegado durante el año, 16 días y 14 horas; recorriendo en ese tiempo 1815 millas y consumió 73.859 kilogramos de carbón.

El «25 de Mayo» ha navegado 14 días y 10 horas; recorrió en ese tiempo 1802 millas y consumió 66.000 kilos.

El «Patagonia» ha navegado 52 días y 19 horas; recorrió 2800 millas y consumió 211.892 kilos.

La «Argentina» ha navegado 50 días y 20 horas, consumiendo 150.200 kilos.

El «Maipú» ha navegado 35 días y 11 horas, consumiendo 250.000 kilos.

La «Uruguay» ha navegado 7 días y 9 horas; recorría 243 millas y consumió 24.170 kilos.

La «República» ha navegado 39 días y 2 horas; recorrió 2059 millas y consumió 104.520 kilos.

La «Constitución» ha navegado 22 días y 15 horas; recorrió 628 millas y consumió 40.262 kilos.

El «Villarino» ha navegado 118 días y 19 horas; recorrió 11.703 millas y consumió 440.148 kilos.

El «Azopardo» ha navegado 117 días y 19 horas; recorrió 7.029 millas y consumió 280.325 kilos.

El «Resguardo» ha navegado 77 días y 10 horas; recorrió 3.577 millas y consumió 42.335 kilos.

El «Vigilante» ha navegado 57 días y 12 horas; recorrió 1.729 millas y consumió 71.410 kilos.

El «Argentino» ha navegado 29 días y 12 horas; recorrió 1.369 millas y consumió 69.260 kilos.

El importe total de combustible empleado en las antedichas navegaciones, ha sido de 76.789 \$.

Las materias grasas que se emplearon, importan 86.636 \$.

Los buques que no se mencionan en la anterior relación, han estado estacionados ó en desarme.

Situación actual de los buques. — «Almirante Brown», en la rada; «25 de Mayo», ídem; «Patagonia», en el dique de Montevideo; «El Plata», en los talleres de marina; «Los Andes», ídem; «La Argentina», en viaje al estrecho; «Paraná», en Zárate, en desarme; «Uruguay», ídem, ídem; «Maipú», en la rada; «República», en Zárate; «Constitución», ídem; «Bermejo», ídem; «Pilcomayo», ídem; «Villarino», en viaje al sur; «Azopardo», en el puerto; «Resguardo», ídem; «Vigilante», en el río Lujan; «Argentino», ídem; «Alvear», en Barranqueras; «Teuco», ídem; «Mendoza», en el Tigre; «Diamante», pontón faro de Punta Indio; «Ushuaia», en el dique núm. I; «La Paz», en la Boca; «Martín García», en la Plata; «Don Gonzalo», en la Boca; «Bahía Blanca», en la rada; «Patagones», en el puerto Buen Suceso; «Santa Cruz», en el Tigre; «Chacabuco», en el río Lujan; «Piedra Buena», ídem.

División de Torpedos.—El 28 de abril quedó organizada la división de torpedos con numeroso y escogido personal. La dirección general tiene su apostadero en el puerto

La Plata, formando la escuadrilla la división de torpederas de alta mar. En la estación central del Tigre se encuentra otra división compuesta de las torpederas de río. En este año puede decirse que recién se ha formado la división de torpedos, con los importantes elementos adquiridos en el extranjero.

En esta sección de la escuadra se trabaja eficazmente para ponerla a la altura que por su importancia le corresponde.

Durante el año se han hecho doce veces ejercicios de torpedos, lanzando aproximadamente 298 automóviles. Los buques de esta división son 22, a saber: 2 cazatorpederas «Espora» y «Rosales». 6 torpederas de 1ª. clase modelo del 90: «Pinedo», «Bathurst», «Jorge», «Thorne», «King» y «Buchardo»; 10 de 2ª. clase modelo del 90. y 4 de 1ª. clase modelo del 80; dos de las cuales (las únicas) disparan torpedos de botalón.

También se han hecho diversos experimentos de torpedos de fondo para probar los aparatos eléctricos.

En Inglaterra están terminadas dos torpederas de alta mar de 120 toneladas, para el gobierno argentino; se llamarán «Comodoro Py» y «Comodoro Murature». Se está reclutando el personal de servicio necesario con arreglo al nuevo presupuesto.

Talleres de marina.—Se han introducido varias reformas y ampliaciones en los edificios de los talleres de marina, y se esperan de la nueva dirección otras mejoras de importancia urgentemente reclamadas. Los trabajos realizados durante el año, han sido: reparaciones generales en el acorazado «El Plata», al cual sólo le faltan las nuevas calderas, que han sido encargadas a Europa para quedar en perfecto estado de servicio.

Al acorazado «Los Andes» se le han hecho chimeneas y cajas de humo nuevas.

En la «Uruguay» se practicaron serias composturas que costaron cerca de 7.000 pesos.

Se están construyendo palos militares con sus correspondientes cofas, para los acorazados «Andes» y «Plata».

Al «Vigilante» y a la «Pilcomayo» se les ha cambiado la arboladura.

En el «Azopardo», «Villarino», barca «La Paz», «Diamante» y la «Chacabuco», se han efectuado reparaciones de más ó menos importancia.

Se han sacado dos veces a los varaderos, a los torpederos «Thorne», «Buchardo», «King», «Bathurst» y «Pinedo». Se arregló el cúter «Bahía Blanca» y finalmente se han

efectuado diversos trabajos en casi todos los buques de la armada. Se ha construido un nuevo galpón al que ha sido pasada la herrería, y se ha hecho un departamento especial para la dirección. Los talleres tienen a su cargo 15 aprendices mecánicos.

En la marina de guerra de varias naciones europeas, se instruyen 14 aprendices con un sueldo de 13 libras esterlinas, los cuales después de 5 años de práctica, obtendrán el diploma de maquinistas de nuestra flota.

Inspección de máquinas.—El inspector general de máquinas ha efectuado 25 inspecciones. Se repararon averías en el «Maipú» y el «Resguardo», sin gasto alguno extraordinario.

Han sido aprobados, previo examen, cinco primeros maquinistas, dos segundos, nueve terceros y cinco guardamáquinas. Fueron reprobados 20. En la armada prestan servicios 83 maquinistas, de los cuales 54 son argentinos.:

Prácticos.—Hasta ahora ha habido 17 prácticos, quedando por el nuevo presupuesto reducido el número a 7. Los de la costa sur han sido suprimidos por innecesarios; en cambio, los que se han dejado para los ríos Paraná, y Uruguay son insuficientes. El gobierno en muchos casos tendrá que contratar prácticos particulares, que le costarán caro.

Cuerpo médico.—El movimiento en esta repartición no ha sido mayor que en algunos años anteriores.

Comisarios pagadores.—Para el nuevo año sólo hay presupuestos 28 comisarios, considerados como suficientes para el servicio de toda la armada.

Los cesantes, sin embargo, tienen esperanzas de volver al presupuesto.

Personal de la escuadra.—Actualmente tiene: 6 oficiales generales, 83 jefes desde capitán de navio hasta teniente de ídem; 86 tenientes de fragata, 47 alféreces de navio, 35 alféreces de fragata, 29 guardias marinas, 125 asimilados y 2.200 hombres de tripulación, contando la oficialidad de mar y las clases.

Racionamiento.—El racionamiento ha costado en el año la suma de 848.442.40 pesos.

Artículos navales.—Los gastos efectuados para la provisión de artículos navales a los buques, alcanzan a 135.842 pesos; promedio del oro, 385.

Piquete de marina.—Lo componen 55 hombres, que revisitan en las listas de diferentes buques, y está a las órdenes del estado mayor.

Oficinas del estado mayor.—Han entrado 7.252 expedientes.

y se han transmitido 13.900, correspondiendo a la división de administración 5.067. Se han archivado 3.822. Se han expedido 2.200 informes, por asuntos militares y técnicos, y 1.634 por vía de la sección administrativa.

Archivo.—Se han archivado 218 legajos de documentos provenientes de 1860 a 1890.

Durante el año se han guardado 4.095 listas de revista, 450 poderes, 138 partes diarios, 700 filiaciones y 272 contratos.

Sueldos.—Se han pagado 370.000 pesos por sueldos al personal del estado mayor y lista general de jefes y oficiales.

Carbón.—Se han adquirido 3.300 toneladas de carbón, que al precio de 43 y 44 pesos tonelada, han costado 143.800 pesos. Existen en los depósitos 406.626 kilos. La mayor parte de los buques tienen provisión completa.

Reglamento.—Han sido puestos en vigencia durante el año, los cinco reglamentos siguientes:

Estado mayor general de marina, Faros y buque-faros, Servicio interno para los buques de la armada, Embarcos y destinos, y del Cuerpo de sanidad de la armada.

Fiscalía.—Se han iniciado 21 sumarios, de los cuales 14 han sido terminados. Han desertado de la escuadra 196 marineros, de los que solo 49 han sido capturados. Se ha concedido la baja a 8 oficiales y 160 marineros.

Fallecimientos.—Durante el año han fallecido 2 jefes, 1 oficial, 2 asimilados y 18 marineros.

Biblioteca del estado mayor.—Lleva un año de establecida y cuenta con 199 obras y 248 volúmenes.

Decreto.—Dando a conocer una resolución análoga a la que por algún tiempo se publicó en nuestro Boletín con el carácter de *Permanente*, se ha expedido la siguiente:

Orden general.

A fin de evitar por todos los medios se formen oficiales para la Armada con personas que no hayan sido alumnos de la Escuela Naval como lo manda la ley que quiere que dicho cuerpo sea compuesto de elementos de completa y homogénea ilustración.

El señor Vicepresidente provisorio del Senado encargado del Poder Ejecutivo, ha expedido el siguiente decreto, con fecha 12 de enero del corriente año.

Artículo 1º.—Desde la fecha en adelante queda prohibido en absoluto que bajo pretexto alguno, se den de alta en los buques de la Armada a Guardias Marinas, Aspi-

rantes ó Distinguidos que no hayan egresado de la Escuela Naval, después de haber completado sus estudios y munidos de sus respectivos diplomas que los acrediten como tales.

Art. 2º. Son seriamente responsables del cumplimiento de lo dispuesto en este Decreto, el Estado Mayor de Marina, los jefes de división y de cada buque respectivamente.

Art. 3º. Comuníquese a quien corresponda para su cumplimiento, dese en la Orden General de la Armada para que nadie alegue ignorancia, publíquese y dese al R. Oficial.—Nouqués.—N. Levalle.

El Jefe de E. M. General de Marina.

ORDENA:

Se haga conocer en la Orden General de la Armada y sus dependencias para su fiel cumplimiento, el superior decreto que antecede, tomándose nota por la División Personal.

Buenos Aires, 18 de Enero de 1892.

B. L. CORDERO.

Consejo de guerra.—El 28 de enero tuvo lugar a bordo del acorazado «Almirante Brown», el Consejo de guerra que debía ver y fallar la causa seguida al marinero del crucero «Patagonia», Mariano Echagüe, por heridas inferidas a otro marinero del mismo buque.

Presidía el Consejo el Capitán de Navio D. Antonio Pérez y como vocales los Tenientes de Fragata D. Carlos Cárrega, D. Enrique M. Quintana, D. Hortensio Thwaites, D. Tomás D. Peña, D. Segundo Balladares y D. Alberto Encina; se reunió en la batería del acorazado y oídas por los concurrentes la acusación y defensa, pasó el Consejo a sesión secreta, dictando la sentencia con lo que se dio por terminado el acto, regresando a tierra los miembros en el aviso «Resguardo» puesto a su servicio; era fiscal de la causa, el Alférez de navio D. Gregorio Díaz y defensor el Alférez de navio D. José Moneta.

Ascensos.—Con fecha 30 de Diciembre del año ppdo. se expidió por el Ministerio de Marina un decreto concediendo ascensos al grado inmediato a varios jefes y oficiales de la Armada, y cuya parte dispositiva dice así:

Vistas las propuestas que eleva el Estado Mayor General de Marina: El Presidente de la República con arreglo a lo establecido por la Ley de Ascensos,

DECRETA

Artículo 1º.— Promuévase al empleo de capitanes de fragata, a los actuales tenientes de navío D. Jorge H. Barnes, D. Emilio Barilari, D. Cándido Eyroa, D. Joaquín Madariaga, D. Hipólito Oliva, D. Carlos Beccar, D. Eduardo O'Connor, D. Ramón Lira, D. Santiago Danuzio, D. Salvador de Sirnoni, D. Federico Mourglia, D. Francisco S. Rivera, D. Leopoldo Funes, D. Eduardo Lari y D. José V. Pastore.

Art. 2º — Al empleo de teniente de navío al teniente de fragata D. Gregorio Aguerriberry.

Art. 3º — Al empleo de tenientes de fragata a los alféreces de navío D. Fernando Dousset, O. Ubaldo Esquivel, D. Guillermo Wells, D. Eduardo Quesnel y D. Alberto Encina.

Art. 4º — Al empleo de alféreces de navío a los alféreces de fragata D. Luis Imperiale, D. Luis Lan, D. Francisco Lamí, D. Beltrán Besson, D. José Ferrini, D. Julián Irizar, D. Arnoldo Walbrecher, D. Tomás Zurueta, D. Vicente Oliden, D. José Pereyra, D. César Noguera y D. Ernesto Anabia.

Art. 5º — Al empleo de alféreces de fragata a los guardias marinas D. Ángel Elia, D. Ángel V. Sastre, D. Nelson Page, D. Alfredo Barreto, D. Daniel de Oliveira César, D. José Ballina García, D. Carlos Cordero, D. Pablo Téxera, D. Domingo Sastre, D. Pedro Gavier, D. Julio Prat, D. Adolfo Fernández Basualdo, D. Adrián del Busto y D. Guillermo Brown.

Art. 6º — Al empleo de guardia marina el de igual clase a guerra Evaristo Ballesteros.

Art. 7º — Expídanse los despachos respectivos, comuníquese y publíquese. —(Firmado.) PELLEGRINI. — *N. Levalle*.

Escribanía de marina—En el año que terminó ayer, la escribanía nacional de marina, a cargo del Sr. Pedro Q. Larrosa, ha intervenido en la escrituración de 290 buques de diversas arboladuras y porte, como asimismo en varios otros asuntos, todo lo cual ha exigido sellos por valor de 2.399.50 pesos, habiendo ascendido las transacciones a la suma de 2.082.186 pesos.

El caza-torpedero «Espora», y el cutter «Bahía Blanca»—Encuétrase fondeado, desde principios de enero, en el puerto de Mar del Plata, el caza-torpedero «Espora» al mando del teniente de fragata D. Manuel Barraza.

La estación de este buque en nuestro aristocrático balneario será de corta duración; tan luego como regrese de ese puerto el señor presidente de la República, el «Espora» volverá a tornar su habitual fondeadero del puerto de La Plata.

—Fondeó también en Mar del Plata el cutter «Bahía Blanca», conduciendo a su bordo al contraalmirante Solier y su ayudante el teniente de fragata Mansilla, en viaje de placer a esas playas por breves días.

Es la primera vez que los buques de nuestra armada echan sus anclas en ese desabrigado puerto, cuya importancia de día en día más creciente, exige ciertas obras de canalización en su entrada, y un buen rompeolas en los parajes de buenos tenederos que, a la verdad, son escasos.

Choque del «Rosales» con el «Spencer»—La Corte Federal acaba de fallar en el pleito seguido por el capitán del vapor inglés «Spencer» contra nuestras autoridades, cargando los gastos al ministerio de marina, que importan la cantidad de 40.000 pesos moneda nacional, más ó menos, incluso las comisiones de los peritos, abogados y demás erogaciones del litis.

El perito en discordia, nombrado por el juez federal Dr. Tedin, lo era el capitán de fragata D. Atilio Barilari, quien ha laudado en favor del vapor «Spencer» en presencia de los elementos del juicio.

Limites internacionales—Creación de una oficina—Nombramiento de personal—Ha sido firmado el decreto que sigue, proyectado desde hace tiempo por el Ministro de Relaciones Exteriores, y que puede ser de conveniencia para la demarcación precisa de nuestras líneas de fronteras:

Departamento de Relaciones Exteriores—Buenos Aires, diciembre 21 de 1891—Considerando: 1.º Que es necesario agregar al Ministerio de Relaciones Exteriores una oficina que se ocupe exclusivamente del estudio de las cuestiones de límites internacionales, y reúna y organice todos los datos históricos, geográficos y topográficos hasta ahora conocidos y autorizados sobre las fronteras de la República;

2.º Que es igualmente necesario someter a un procedimiento sistemático los nuevos estudios que se practiquen sobre dichos límites, relacionándolos con los anteriores;

3.º Que el funcionamiento independiente de las comisiones de límites con las repúblicas del Brasil y de Chile exige la creación de esta oficina encargada de suministrarles los

elementos de estudio y de labor científica que necesiten en el desempeño de su cometido, a la vez que de recibir, estudiar y conservar debidamente compilados los trabajos que terminen y presenten al ministerio;

4.º Que las deficiencias e inexactitudes de que adolecen la generalidad de las cartas geográficas publicadas en el interior y en el exterior sobre la nación y sobre las provincias argentinas revelan, en la parte limitrofe por lo menos, ignorancia de los antecedentes necesarios sobre los títulos y derechos de la República y sobre los tratados y trabajos que los reconocen y trazan en el terreno, lo cual motivó la nota de 20 de noviembre de 1889, en que este ministerio comunicó al de Justicia, culto e instrucción pública, la resolución del presidente de la República de desconocer todo carácter público a dichas cartas y planos, no debiendo interpretarse las subvenciones del Estado en su favor sino como simple estímulo a la labor intelectual;

5.º Que en consecuencia la oficina mencionada sería la encargada de consignar el trazado en el mapa nacional de aquellos títulos y derechos, de los tratados sobre fronteras en los casos de estar ya canjeados y los resultados de los trabajos de las comisiones internacionales demarcadoras;

6.º Que esta oficina puede instalarse sin aumentar los gastos previstos del ministerio, pues se utilizarán los servicios de una parte del personal agregado a las comisiones especiales de límites con las repúblicas de Chile y del Brasil, y los pequeños gastos extraordinarios para un auxiliar técnico, servicio de dibujo y adquisición de planos y otros elementos está autorizado por las leyes de 19 de agosto de 1889 y 18 del corriente; el Presidente de la República decreta:

Art. 1.º Créase en el Ministerio de Relaciones Exteriores una oficina de límites internacionales, que tendrá a su cargo la realización de los propósitos expresados en los considerandos de este decreto.

Art. 2.º La oficina preparará y ofrecerá al Ministerio y por su órgano a los poderes públicos, los informes necesarios sobre puntos de su competencia. Preparará igualmente los elementos necesarios para la defensa de los intereses nacionales en los arbitrajes que establezcan los tratados respectivos.

Art. 3.º El Subsecretario entregará a la oficina bajo inventario:

1.º La colección de cartas existente en la biblioteca del ministerio.

2.º Copia auténtica de todos los trabajos de límites y documentos relativos a su ejecución, que sean necesarios para el funcionamiento de la oficina.

3.º Un catálogo de las obras de la biblioteca del ministerio, relacionadas con dichas cuestiones y que la oficina de límites podrá obtener de aquella repartición bajo recibo y por el tiempo necesario.

Art. 4.º El jefe de la comisión de límites con el Brasil entregará la nueva sección bajo inventario y acta firmada por los respectivos jefes y autorizada por el Subsecretario del ministerio, los antecedentes de sus trabajos y las memorias y planos de la comisión internacional sobre el territorio de Misiones.

Art. 5.º El perito para la comisión demarcadora de límites con Chile, hará igual entrega y con las mismas formalidades de los documentos del servicio a su cargo, cuya conservación no sea de inmediata utilidad a su cometido.

Art. 6.º El ministerio adquirirá oportunamente con destino a la sección de límites los trabajos geográficos que se hallen en los archivos públicos, en el extranjero y en el comercio, cuya adquisición ó copia convenga obtener.

Art. 7.º La oficina de límites dependerá directamente del Ministerio de Relaciones Exteriores e intervendrá siempre que sea necesario en la tramitación de los asuntos de límites en la forma que el ministerio disponga.

Art. 8.º El jefe de la extinguida comisión de límites con el Brasil, general de brigada José Ignacio Garmendia, continuará agregado al Ministerio de Relaciones Exteriores con el sueldo que actualmente goza y en carácter de consejero de límites, hasta la terminación del litigio sobre Misiones.

Art. 9.º Nómbrase director de la oficina internacional de límites al capitán de fragata Carlos M. Moyano, actualmente agregado a la comisión de límites con Chile como compilador de datos y antecedentes y con el sobresueldo de que goza.

Art. 10. Pasarán a prestar servicios en la oficina de límites, los siguientes empleados del ministerio y con los sueldos que actualmente perciben:

El capitán Sebastián Carrasco, de la comisión de límites con el Brasil; el escribiente del ministerio Juan Drivet y el ordenanza de la comisión de límites con Chile Faustino Alvarez.

Art. 11. Nómbrase ayudante técnico de la oficina al alférez de navio José Moneta, con el sobresueldo de ochenta pesos mensuales, y dibujante principal al ciudadano Da-

niel González, con el sueldo de ciento veinte pesos mensuales. Estos dos sueldos serán imputados a la ley de 18 del corriente.

El dibujante de la comisión de límites con el Brasil, ciudadano J. Oberlé, pasará a prestar servicios en esta oficina, con reducción de su sueldo actual a cien pesos mensuales.

Art. 12. Comuníquese.—Pellegrini. — *Estanislao S. Zeballos*.

ALEMANIA.—Con procedencia de Valparaíso han llegado a Montevideo tres poderosas naves de guerra alemanas.

Ellas son: la fragata «Leipzig», al mando del almirante Botger; tiene 475 tripulantes y monta 20 cañones.

La corbeta «Alexandrine», capitán Frautzinz, 15 cañones y 216 tripulantes.

La corbeta «Sophia», capitán Kirchoff, 276 tripulantes, 14 cañones.

Al entrar al puerto saludaron con las salvas de ordenanza a los buques almirantes inglés y francés y a la plaza.

El «Leipzig» vendrá a Buenos Aires en los primeros días de la semana próxima.

Nos dicen que el *Turn Verein* obsequiará a la oficialidad de ese buque de guerra con un banquete y baile.

CHILE.—Nuevo armamento.—Hemos consignado el dato de lo que han costado (libras 267.390.10.9) las armas, municiones y otros artículos de guerra, enviados de Europa por los señores Ross y Matte a la Junta de Gobierno de Iquique en los días de la revolución.

He aquí otros detalles referentes al mismo asunto:

La primera remesa fue enviada por el vapor «Itata» de San Diego de California y se componía de 5.000 rifles Remington y 2.000.000 de cartuchos. El costo fue de libras esterlinas 24.400.3.0.

La segunda remesa fue enviada por el vapor «Wandle», de Europa, y se componía de 5.000 fusiles Grass y 2.000.000 cartuchos ídem, 1.970.000 cartuchos Mannlicher, 6 cañones Krupp de montaña de 75 milímetros y 1.700 granadas para los mismos; 1.000 granadas Shrapnel ídem. El costo de esta partida, incluyendo carbón, gastos, etc., fue de libras esterlinas 43.198.18.7.

El tercer envío fue el de la fragata francesa «Carioca», que salió de Dunkerque el 17 de julio llevando 675 barriles de pólvora. Los gastos importaron £ 2.863.9.10.

El cuarto cargamento fue llevado por el vapor «Stan-

more», y se componía de lo siguiente: 150.000 cartuchos ametralladoras Gatling, 10.000 cartuchos Hotchkiss Revolving gun, 3.000 ídem Rapid firing calibre 57 mm., 6.000 ídem 47 mm., 20 cañones Hotchkiss, calibre 47; 20 cureñas marina para ídem, 10.000 gamelas, 10.000 caramañolas, 10.000 fusiles Mannlicher calibre 11 mm., 5.000.000 cartuchos ídem, 10.000 carabinas Winchester de 44 mm., 1.000.000 cartuchos ídem, 1.000 sables caballería, 600 rewólvers, 60.000 cartuchos ídem, 10.000 cinturones, 500 sables para oficiales, 10.000.000 docenas botones de metal, 1.000 granadas Armstrong comunes de hierro, 18 libras; 500 granadas ídem de 6 libras, 2.000 tubos de fricción de 4 pulgadas, 2.000 de 3 ídem. El costo, incluyendo otras partidas de tubos de fricción, sillas de caballería, gastos, etc., fue de libras esterlinas 93.756.13.6.

El quinto y último cargamento fue enviado por el vapor «Landana» que salió directamente para Valparaíso el 25 de septiembre cuando ya había triunfado la causa del Congreso. Se componía de lo siguiente:

Veinte cureñas para cañones Hotchkiss de montaña, 6 cañones Krupp ídem de 75 mm., 600 granadas Shrapnel de 75 mm., 300 ídem de 85 ídem, 1.000 carabinas Winchester calibre 44 mm., 1.000 cartuchos ídem, 1.000.000 cartuchos Mannlicher de 8 mm., 500.000 cartuchos Grass, 1.000 sables caballería, 2.000 cinturones, 2.000 pares medias botas, 1.000 trajes artillería y 1.000 ídem caballería, 10.000 pares medias botas. 10.000 trajes completos para infantería, 32 atalajes para artillería, 200 granadas Shrapnel para cañones Armstrong de 40 libras y 200 granadas comunes de ídem.

El costo, incluyendo gastos y comisiones, fue de libras esterlinas 102.971.5.10.

También se incluye en esta suma la artillería, municiones y demás elementos que estaban destinados para armar en guerra el crucero «Spartan». Esta artillería se compone de 15 cañones de tiro rápido Nordenfelt, 8 cañones Armstrong de tiro rápido, 4 ídem Hotchkiss, 4.000 tiros ídem, pólvora y accesorios.

ESPAÑA. — Forro de madera a los buques de acero.—El consejo superior de marina ha resuelto que, en adelante, todos los buques de acero destinados a desempeñar comisiones lejanas sean forrados de madera y enchapados en cobre, para evitar el uso de los diques a menudo. Con esto se harán economías de consideración.

MOVIMIENTO DE LA ARMADA

- Enero 4—Se transcribe el decreto de los últimos ascensos.
- » 4—Decreto dando de baja a su solicitud, al Dr. D. Nicomedes Antelo.
- » 5—El Teniente de navio don Daniel Blanco, pasa de 2º. comandante del acorazado «Los Andes».
- » 5—Se dispone que zarpe en el día con destino a Mar del Plata, el torpedero de división «Espora», a las órdenes del señor Presidente de la República, y que las demás torpederas que se encuentran en La Plata pasen a fondear cerca de la Boca del Riachuelo.
- » 9—Se transcribe la superior resolución concediendo la baja solicitada por el director de la banda de música del acorazado «Almirante Brown».
- » 12—Se decreta prohibiendo en absoluto, que bajo pretexto alguno se den de alta en la armada a guardias marinas, aspirantes y distinguidos que no hayan egresado de la Escuela Naval.
- » 12—Se decreta la reincorporación a la armada, en el empleo que se le acordó con fecha 8 de julio de 1885. al ex-alferez de navio don Félix Casanova, debiendo revistar en el cuerpo de inválidos.
- » 13—Se comunica haberse concedido el pase a la Plana Mayor Disponible, solicitado por el Teniente de navio don Luis Mauretti.
- » 13—Se comunica haberse concedido la autorización solicitada por el Subprefecto de Campana para hacer refaccionar en los talleres del ferrocarril de Bs. As. y Rosario, la lancha «Fulminante».
- » 13—Se nombra comandante de la barca «Ushuaia», al Capitán de fragata don Jorge H. Barnes.
- » 13—Pasa a prestar sus servicios al acorazado «El Plata», el Alferez de navio don Ernesto Anabia.

- Enero 14—Pasa a prestar sus servicios al torpedero «Maipú», el Alferez de navio don César Nogueras.
- » 15—Se comunica haberse concedido los premios de la campaña del Río Negro al excontramaestre don Luis A. Pereyra.
 - » 15—Se decreta exonerando de su puesto al comisario contador y pagador del «Rosales», D. Juan Ferreyra, nombrándose en su reemplazo, al ciudadano don Jesús S. Osuna.
 - » 15—Pasan a prestar sus servicios: al acorazado «El Plata», el guardia marina don Evaristo Ballesteros; a la División Personal del E. M. G., el Teniente de fragata don Antonio Ballesteros; y a la barca «Ushuaia», el Alferez de navio don Gregorio Díaz.
 - » 15—Se decreta autorizando al Estado Mayor General, para que ponga a disposición de la División general de Torpedos, la cañonera «Paraná» con el objeto de instalar a su bordo la Estación de Torpedos de La Plata.
 - » 18—Pasó a la División Personal del E. M. G. el Teniente de fragata don Carlos Massot, y al acorazado «El Plata» el Alferez de navio D. Antonio Quevedo, y al Cuerpo de Inválidos el Contramaestre José Seguer.
 - » 20—Comunicase haber concedido autorización solicitada por el Director General de Arsenales y Talleres, para vender en plaza el depósito existente a su orden en el Banco Nacional.
 - » 20—Se comunica haberse nombrado ingeniero electricista de la Estación Central de Torpedos, al ingeniero don Enrique Voigt, debiendo pasar don Isidoro Hornfeld que desempeñaba dicho puesto interinamente, a ocupar el de mecánico electricista, creado últimamente.
 - » 20—Se pone en libre plática al torpedero de división «Rosales», de su viaje a Río Grande del Sur.
 - » 22—Se comunica haberse concedido los premios de la campaña de los Andes, al comisario contador don Andrés Reyes, y con fecha 30 de mayo de 1890, los del Río Negro al cirujano de la armada don Alejandro Ortiz.
 - » 22—Se comunica haberse concedido un mes de licencia al farmacéutico don Capuolican Castilla.
 - » 23—Se comunica haberse resuelto incorporar a la

comisión naval en Inglaterra con el objeto de atender a la inspección y cuidado del material de guerra que se construye para la armada, al ingeniero electricista don Juan Abella, con el sueldo mensual de 110 \$ m/n oro.

- Enero 23—Pasan a prestar sus servicios: al «Almirante Brown», los guardias marinas don Federico Casado, don José Capanegra, don Federico Martínez, don Guillermo Mulvany y don Jorge Spurr; al crucero «25 de Mayo», los de igual clase D. Enrique Fliess, don César Lagos, don Enrique Moreno y don Horacio Pereyra.
- » 13—Fondeó en la canal el torpedero «Espora» de regreso de Mar del Plata.
- » 25—Pasan a prestar sus servicios al torpedero «Maipú», los guarda-máquinas don Antonio Benetti y don Francisco Olivera; al crucero «Patagonia», los guarda máquinas don Antonio Martínez y don José Picasso; al «Almirante Brown», el guarda-máquina don Pedro Costela; al E. M. G. el Alférez de navio don José Ferrini; al vapor «Gaviota» el guarda-máquina Domingo Ferreira, y al crucero «25 de Mayo» el Alférez de navio don Diego C. García.
- » 26—Se nombra una comisión compuesta del Capitán de fragata don Hipólito Oliva como presidente, y de los Tenientes de fragata don Adolfo Díaz, don Gustavo Sumblad y don Gerardo Valotta, del Alférez de navio don Ramón G. Fernández y Alférez de fragata don Virgilio M. Vera como vocales, a objeto de que fijen la situación geográfica del faro del Cabo de San Antonio, que se halla pronto para ser entregado, según han comunicado los señores Torres, Sturiza y compañía.
- » 26—Pasa al crucero «25 de Mayo» el guardia marina D. Daniel de Solier, y al «Almirante Brown», el de igual clase don Joaquín Ramiro.
- » 28—Decreto nombrando pirotécnico de la E. C. de Torpedos a don José Piratte.
- » 29—Se aprueba el proceder del comandante del «Villarino» con respecto a los oficiales Barreto y Sastre que ha comisionado a pedido del Subprefecto de Río Gal legos, para desempeñar el primero el puesto de subprefecto, y el segundo el de ayudante.

- Enero 29—Se comunica haberse resuelto dar de baja por inútil para el servicio militar, al cadete de la Escuela Naval don Teófilo Hurlin.
- » 29—Fondeó en el Pozo la cañonera «Paraná» remolcada desde Zárate por el torpedero «Es-pora».
- » 29—Se ordena que el personal del «Rosales» y lanchas fondeadas a inmediaciones de Maldonado, establezcan dos blancos para ejercicios de tiro con cañón, debiendo fijarse en línea recta del punto en que acampan las fuerzas del ejército y a la distancia de 2.000 y 2.500 metros respectivamente.
- » 29—Se nombra Subprefecto de Santa Cruz, al Capitán de fragata don Salvador de Simone.
- 30—Se comunica haberse otorgado los despachos con asimilación de Teniente de navio, al cirujano don Mariano Orgaz Montes.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN ENERO

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Científica Argentina—Diciembre de 1891.
Boletín Mensual del Ministerio de Hacienda Nacional—Septiembre de 1892.
Revista de Matemáticas Elementales—15 de Enero de 1891.
Boletín del Departamento Nacional de Agricultura—Diciembre 31 de 1891.

BRASIL

Revista de Comissão Técnica Militar Consultiva—Diciembre de 1891.

ESPAÑA

Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina—1º de Diciembre de 1891.
Memorial de Artillería—Noviembre de 1891.
Revista General de Marina —Diciembre de 1891.
Revista de la Asociación de Navieros—Octubre de 1891.
Estudios Militares—5 de Diciembre de 1891.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record—Nºs 47, 48 y 49 y 51 de 19 y 26 de Noviembre y 3 y 17 Diciembre de 1891.
Proceeding of the United States Naval Instituto—Nº 59, 1891.

FRANCIA

Société de Géographie—(sesiones) Nº 18 de 1891.
Révue du Cercle Militaire — Nos 48, 50 y 51, de 29 de Noviembre, 13 y 20 de Diciembre, 1891.
Electricité—Nºs 46, 47, 48, 49, 50 y 51 de 14, 21 y 28 de Noviembre y 5, 12 y 19 de Diciembre de 1891.
Journal de la Marine Le Yacht—716, 718 y 719 de 28 de Noviembre 12 y 19 de Diciembre de 1891.
L'Echo des Mines et de la Métallurgie—22 de Noviembre y 6 de Diciembre de 1891.
La Marine Française— Nos. 166 y 167 de 6 y 13 de Diciembre de 1891.

INGLATERRA

Engineering — Nºs 1351, 1352, 1354 y 1355 de 20 y 27 de Noviembre, 11 y 18 de Diciembre de 1891.

United Service Gazette—Nos 3073,
3075 y 3076 de 28 de Noviembre y 12 y
19 de Diciembre de 1891.

ITALIA

Rivista de Artiglieria é Genio
—Noviembre de 1891.
Rivista Marittima — Diciembre de
1891.

MÉJICO

**Anuario del Observatorio As-
trónómico de Tacutaya**—1892.

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval
Noviembre de 1891.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Enero

De Buenos Aires—«El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar»,
«La Union Industrial Argentina», «El Ejército Nacional».

De Costa Rica—«La Gaceta».

De España—«La Correspondencia Militar».

De Portugal—O'Exercito Portuguez.

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1891-1892

Extracto de las sesiones celebradas en enero de 1892

Sesión extraordinaria del 4 de enero de 1892

PRESENTES

Vicepresidente 2º. Octavio Córdoba
Prosecretario Quintana.
Proteserero Bista.

VOCALES

Aguirre J.
Moneta
Beccar
Scott Brown
Barraza C.

A las 9^h 5 m^s p.m., el Sr. Vice presidente 2º. en ejercicio de la presidencia, declaró abierta la sesión.

Orden del día

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.
- III. Asuntos varios.

Aprobóse el acta de la sesión anterior.

El Presidente del este Centro Sr. Aguerribery, en atención a tener que ausentarse por largo tiempo del país, presenta la renuncia de dicho cargo. Después de un cambio de ideas entre los Sres. Aguirre, Barraza, Bista y Beccar, se resuelve no aceptarla en consideración a los importantes y señalados servicios que a la Asociación tiene prestados.

Dispónese que sea devuelta, por no venir en forma, la solicitud de presentación hecha en favor de los candidatos a socios. Sres. Moran y Montes.

El Sr. Director de la Oficina Hidrográfica de Chile, acusa recibo de las entregas que se le enviaron del Bole-tín.

Por las mismas razones que se tuvieron presentes para no admitir la renuncia que del cargo de Presidente presentó el Sr. Aguerribery, no se acepta la que, fundada

también en tener que ausentarse de esta capital, interpone del cargo de Vicepresidente 1º. el Sr. Martín.

Se resuelve contestar a varias felicitaciones enviadas con motivo de año nuevo.

Se resuelve asimismo pasar una nota de agradecimiento al Sr. Octavio Córdoba, por un precioso mapa de este país, con que se ha servido obsequiar al Centro Naval.

Por asuntos del servicio, deja de asistir el Sr. Valotta a esta sesión.

Nómbrense a los Sres. Beccar y Aguirre para que examinen el balance de diciembre que presenta el Protesorero Sr. Bista.

Se acuerda la entrega al Sr. Beccar de 60 pesos, sin perjuicio de lo demás que fuese necesario, para atender a los gastos que ocasione la comisión que se le confirió con referencia a los modelos de los buques de la Armada.

A los Sres. Pedro Mallo y Diógenes Aguirre, se les aplica el artículo 23, ítem b del Reglamento.

El mismo artículo, ítem c, es aplicado a los Sres. Martín Eréscano y Manuel Boneo; y el propio artículo ítem a, al Sr. Nicasio Valdez.

Se resuelve tratar del artículo 139 en otra sesión.

Se acuerda que el mapa regalado por el Sr. Córdoba, sea colocado en el salón de conferencias.

Levantóse la sesión a las 10^h 10 m^s p. m.

28a sesión ordinaria del 18 de enero de 1892

PRESENTES

Vicepresidente 2º. O, Córdoba.
Prosecretario Quintana.
Protesorero Bista.

VOCALES

Jasidaski
Beccar
Albarracín A.

El Sr. Vicepresidente 2º. declara abierta la sesión a las 9^h y 25 m^s p. m.

Orden del día

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.
- III. Asuntos varios.

Aprobóse el acta de la sesión anterior.

Apruébase la cuenta presentada por el Sr. Beccar, de los gastos hechos con motivo de la conducción desde Córdoba de cinco modelos de buques de la Armada, donados, por el S. G. a la Asociación.

El señor Inspector Gral. de Sanidad, Dr. D. Pedro Mallo, en nota que dirige, pide se le acepte la renuncia de socio activo de este Centro. Se resuelve contestar a la indicada nota.

Danse como presentados para candidatos a socios activos, a los señores: Comisario Contador, D. Luis A. Pereira, Germán Oliver, Vicente Moran y Antonio Montes.

Apruébase el balance de diciembre último.

Se resuelve contestar a una nota de la Oficina Internacional de Límites, que no existiendo en entregas la colección completa que pide del Boletín, se pone a su disposición, por si necesitase consultarla, la que el Centro conserva en su Biblioteca.

Se nombran a los Sres. A. Albarracin y G. Valotta, para ocupar los puestos que resultan vacantes en la Dirección del Boletín.

Designanse a los Sres. Beccar, E. Quintana y A. Albarracin, para que, de conformidad con lo preceptuado por los Estatutos de la Asociación, en la parte que se refiere a la Sala de Esgrima, formulen un proyecto de reglamento y lo sometan a la consideración de la Comisión Directiva.

Levantóse la sesión a las 10^h 20 m^s p. m.

CENTRO NAVAL

Balance de caja del mes de enero de 1892.

D E B E			
1892	SALDO DEL 1º DE ENERO		5593 63
	Cuotas mensuales de los señores socios.....	582 00	
	Cuotas de ingreso y multas.....	106 00	
	Subvención del Ministerio de Marina por diciembre.....	200 00	
	Suscripciones al Boletín.....	47 00	
	Cupón del Empréstito Nacional Interno.....	48 00	
	Eventuales y utilidades del restaurant.....	278 25	1261 25
	Alquiler de los contratistas por enero.....		350 00
	Empréstito Nacional Interno \$ 3200 nominal al 75 %.....		2400 00
	Depósito del Banco Nacional hasta el 31 de diciembre de 1891.....		941 16
	Total.....		10546 04
H A B E R			
1892	GASTOS GENERALES	Recibos	
	Sueldo del Intendente por diciembre.....	1 100 00	
	Sobresueldo del mismo ".....	2 40 00	
	Sueldo del portero por ".....	3 40 00	
	" " mandadero por ".....	4 30 00	
	Gas por diciembre.....	5 36 58	
	Alquiler por enero.....	6 450 00	
	Gastos de conducción de los modelos.....	7 98 10	
	«El Censor», Boletín por octubre.....	8 140 00	
	" " 500 ejemplares en hojas sueltas.....	9 8 00	
	Suscripción a «El Diario» por diciembre.....	10 2 00	
	" «La Prensa» ".....	11 1 70	
	A la S. P. de Huérfanos Militares por diciembre.....	12 5 00	
	A José Pastor por 2 clichés.....	13 30 00	
	A J. Peuser por 2 libros, 2100 recibos.....	14 62 00	
	A la «Nación» por diciembre.....	15 2 00	
	Gastos de secretaria.....	16 18 92	1064 30
	Depositado en el Banco de Londres.....	5500 00	
	" " Nacional.....	941 16	
	Empréstito Nacional Interno nominal \$ 3200 su costo al 75 %.....	2400 00	8841 16
	Saldo en caja 1º de febrero.....		640 58
	Total.....		10546 04

Véase el libro de caja, páginas 227 al 232.

Buenos Aires, febrero 1º de 1892.

V.º Bo
O. CÓRDOBA.

Andrés Bista
Protesorero.

Ensayos de cañones Canet

DE 32 CENTÍMETROS, DE 40 CALIBRES, MONTADOS EN TORRES
DE BARBETA

(DEL «GENIE CIVIL»)

En 1877, habiendo decidido el gobierno japonés la construcción de 3 guardacostas de 1.200 toneladas, encargó a la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée dos buques de esta clase, el «Itsukushima» y el «Matsushima», que fueron construidos por los astilleros del Sena.

La ejecución del tercer guardacostas, el «Hashidate», se ha reservado para el arsenal de Osaka en el Japón. Los dos primeros buques, casi idénticos, han sido ejecutados por M. Lagane con los planos de M. Bertin, ingeniero de la marina, francesa en comisión cerca del gobierno Japonés. La artillería, entra con 640 toneladas en el exponente de carga de estos buques.

Cada uno de estos buques está, armado de un cañón Canet de 32 centímetros, de 10 calibres, tirante en torres de barbeta, y con un aprovisionamiento de 40 tiros.

Este armamento está completado por un cierto número de cañones de tiro rápido Armstrong y Hotchkiss.

Y como consecuencia de un concurso técnico en el que habían tomado parte Krupp, Armstrong y muchos constructores franceses que se ofrecieron espontáneamente, el gobierno japonés dió la preferencia a los cañones de 32 centímetros Canet.

El cañón para torre de barbeta, se halla instalado a proa en uno de los buques construidos en el Sena y a popa en el otro. La torre está acorazada con planchas de acero de 30 centímetros de espesor. El tubo central para el pasaje de las municiones está igualmente acorazado

con planchas de 25 centímetros, desde el puente blindado hasta el puente superior, sobre el cual reposa la torre misma.

Un modelo, de verdadero tamaño, del cañón montado sobre su torre, estaba expuesto en el pabellón de guerra en 1889, en la Explanada de los Inválidos.

El cañón Canet de 32 centímetros, de 40 calibres de largo total que arma esta torre, pesa 66 toneladas. Es enteramente de acero. El tubo se extiende de un extremo a otro de la pieza sobre un largo de 12 m. 80. Sunchos de encastre ajustan sólidamente la boca y la culata de la boca de fuego, estableciendo una solidaridad estrecha entre los diversos elementos y dando una resistencia igual en el sentido longitudinal y en el transversal. La pieza está, además, reforzada por numerosos sunchos que se extienden hasta la extremidad de la caña. El cañón no lleva muñones, está encastrado por rebordes anulares en canaladuras del montaje.

La cámara de fuego tiene un diámetro mucho más grande que el del ánima, y permite el empleo de fuertes cargas. Las estrias son de paso progresivo; tienen una inclinación final que permiten dar al proyectil una velocidad de rotación conveniente, dándole una gran estabilidad en su trayectoria.

El cierre de la culata se obtiene por medio del tornillo de estrias de paso interrumpido. Esta *vis* está munida de un obturador plástico, de un *tracé* especial, que impide todo escape de gas y permite al mismo tiempo una gran facilidad de maniobra resultante de la elasticidad de la armadura.

El tornillo de la culata se maniobra por medio de aparatos mecánicos. El sirviente, colocado al lado, hala sobre una manivela, que gira constantemente en el mismo sentido. El movimiento produce, desde luego, la rotación de la espiga culata al rededor de su eje; además, el desplazamiento de esta espiga, hacia atrás, sobre la cornisa, y en fin la rotación de todo el conjunto, espiga y cornisa al rededor del eje de esta última. El cierre se opera halando en sentido inverso sobre la manivela. Este sistema disminuye mucho el esfuerzo a ejecutar; hay además, la ventaja de no necesitar de la acción sucesiva sobre muchas manivelas y de aclarar la parte trasera del cañón para cargar.

Todas estas maniobras pueden ser hechas por un artillero inexperto.

Con esos órganos mecánicos, no hay necesidad de echar mano de los aparatos hidráulicos. Es una simplificación muy apreciable.

Gracias a las disposiciones adoptadas para el montaje, se ha podido reducir a 7 m. 20 el diámetro de la torre, en el interior de la coraza, haciendo muy débil la excentricidad de los pesos en las partes giratorias.

La bóveda que forma el montaje y recibe el cañón, lleva en su parte inferior los frenos hidráulicos. Resbala sobre un bastidor; este bastidor gira sobre sí mismo al rededor de los muñones traídos por una plataforma móvil sobre la cual reposan igualmente las prensas destinadas a elevar ó a bajar el bastidor para la puntería vertical. El bastidor está formado por dos piezas alargadas de acero fundido, formando correderas y reunidas por tres telerones de sierra.

Adelante se encuentran los dos muñones que reposan sobre los soportes, haciendo cuerpo con la plataforma de la torre.

El freno se compone de dos cilindros hidráulicos de contratronco central del sistema Canet. En el medio se encuentra el cilindro intermediario para retirar en batería.

En el freno de contratronco central, la entrada del líquido se efectúa por un orificio anular instalado al interior del tronco del pistón.

El funcionamiento de este freno es de una regularidad excepcional. Manteniendo una presión sensiblemente constante en los cilindros, y evitando por lo mismo los contra golpes, no se impone al montaje sino el minimum del trabajo.

En el centro de la torre un pozo vertical blindado pone la plataforma de carga en comunicación con los pañoles de depósito, instalados debajo del puente acorazado, en donde se encuentra el aprovisionamiento de las piezas y las municiones.

El montacarga está instalado en el tubo central, móvil con la plataforma, y sigue al cañón en todos sus movimientos de dirección. Es esta una disposición original imaginada por M. Canet y aplicada por la primera vez en las cañoneras francesas «Achéron», «Styx», «Phlégeton», «Coccyte», sobre los acorazados «Marceau» y el «Pelayo». Por ella se puede traer el proyectil y la carga hasta la parte trasera inmediata a la culata, cualquiera que sea la orientación de la pieza.

El tubo de pasaje está encastrado en un pivot fijo al puente del buque; en su parte inferior lleva una corona dentada sobre la cual acciona la cadena de la puntería lateral. Esta cadena se mueve por medio de prensas hidráulicas situadas debajo del puente acorazado.

La carga de pólvora está dividida en dos saquetes que son tomados de los pañoles, y son lo mismo que los proyectiles, transportados hasta la parte inferior del tubo por medio de una pequeña zorra montada sobre rails.

La zorra de proyectiles es movida por una palanca y descendida hasta el nivel de una bóveda de 3 depósitos que asegura el tubo y que gira al rededor de él.

En esta bóveda los pañoleros hacen escurrir las municiones en las portacargas hidráulicas de cadena. El montacarga comienza en el tubo central su movimiento de ascensión durante el cual es mantenido por las guías de acero que mueren a la altura de la plataforma. Este montacarga por su disposición, evita el entorpecimiento con la parte trasera del cañón. Se eleva en seguida verticalmente por medio de una corredera hasta la altura de la culata. Un tope de seguridad impide que el portacarga vuelva a descender, hasta que la operación de la carga no haya terminado.

El montacarga es maniobrado por dos prensas de garuchas colocadas sobre la plancha superior de la plataforma; las cadenas pasan sobre poleas de retorno, yendo a hacerse firmes al soporte del portacarga.

Cuando el portacarga revólver ha llegado detrás del cañón, los sirvientes lo hacen girar a mano, a fin de llevar sucesivamente frente a la cámara de fuego de la pieza, cada una de las cajas que contienen el proyectil y los dos medios cartuchos.

Para la colocación de la carga, se utiliza un atacador telescópico de presión de agua. Después de haber entrado el proyectil en un sólo movimiento, el sirviente puede, hablando una manivela, limitar con la ayuda de un mecanismo especial, los movimientos sucesivos para verificar la introducción de los cartuchos. El atacador vuelve de este modo por sí mismo a su posición de reposo. De esta manera se evitan los choques y las fuertes compresiones que romperían los granos de la pólvora, deteriorando la carga.

Una porta, cierra el tubo en la parte superior y aislada así la plataforma y los pañoles del buque. De este modo se está libre del temor de que los escapes de los gases ó

una explosión del proyectil en la parte superior, pudieran comunicar el fuego a los paños.

Esta porta se maniobra automáticamente. Ella libra el pasaje al portacarga durante la subida, volviendo a cerrarse desde que ha vuelto a descender en el tubo central.

Los palastros de la torre se componen de la plataforma giratoria, constituida por una especie de tambor formado de dos planchas reunidas por una viga circular hueca, por otras vigas longitudinales y por una serie de tirantes radiados que se unen con la parte superior del tubo de pivot.

La torre entera reposa, intermediariamente, por medio de una corona de morrillos giratorios, fijados sobre una plancha circular de acero fundido, hecha firme en el puente del buque.

Sobre la plataforma superior, están montados los soportes de la caparazón que se componen de dos vigas longitudinales paralelas, a lo largo del bastidor, de un anillo circular en la parte alta de la torre y de vigas radiales hechas firmes con las grandes longitudinales y con el anillo circular.

La caparazón se compone de una plancha de acero de 50 milímetros de espesor, que protege toda la parte superior de la torre y tiene una sola abertura para el paso del cañón.

Su inclinación, muy grande hacia adelante, permite a los proyectiles de los cañones de pequeño calibre y a los pedazos de granadas, rebotar sin penetrar en el interior de la torre.

En la parte más alta y trasera, se encuentra la garita del cabo de cañón, que hace la puntería; ésta está acorazada con una plancha de 110 milímetros y está unida en la parte delantera de una visera de protección.

De pie sobre la plataforma de la garita, el que hace la puntería tiene a mano los diferentes aparatos de elevación, depresión y dirección.

Todas las maniobras se hacen con la ayuda del agua sujeta a una presión de 80 atmósferas, provista por una bomba a vapor en cantidad de 300 libras por minuto; esta bomba puede, en caso de avería, ser reemplazada por una bomba a mano, que es bastante para hacer con ella las maniobras más importantes.

El aparato de distribución del agua a presión, está colocado sobre la plataforma lo mismo que las palancas

de comando que se mueven al impulso de sus válvulas de doble ó de simple efecto, que permiten sacar y poner en batería la pieza, poner en marcha el montacarga. etc. Los mecanismos de maniobra están cerca de los sirvientes y por consiguiente, hay muy pocas órdenes que transmitir mientras se ejecuta el tiro, hallándose cada uno en su puesto, y estando reservadas las principales funciones del encargado de hacer la puntería.

Además, estos mecanismos están munidos de aparatos de seguridad que impiden toda maniobra prematura y no permiten accionar cualquier palanca de comando, sino en el momento preciso y cuando no pueda ocurrir algún accidente.

Así, el portacarga no puede subir sino cuando el cañón está en batería y en la posición de carga con la culata abierta.

Todas estas disposiciones constituyen una de las más serias ventajas de esta torre marina, en la cual todos los mecanismos están perfectamente instalados.

En cuanto a la operación de la carga por medio del tubo central, por este sistema se asegura una facilidad y rapidez de maniobra excepcionales.

En efecto, en la mayor parte de los otros sistemas, es necesario dar a la torre una orientación determinada para poder efectuar la operación de la carga, a causa de la posición excéntrica del pozo del montacarga. De aquí resulta evidentemente una gran pérdida de tiempo, que molesta mucho a la rapidez y precisión del tiro, puesto que después de cada tiro hay que buscar de nuevo la dirección del objetivo.

En la torre Canet, la pieza queda por el contrario en la posición de tiro, y el que apunta no tiene otra preocupación, mientras se ejecuta la operación de carga que ha de rectificar constantemente la puntería, en términos de tener siempre el objetivo en la línea de mira.

El cañón ha sido construido en las usinas de la Société des Forges et Chautiers, del Havre, bajo la dirección del comandante Roger. El montaje ha sido construido igualmente en el Havre, en la fábrica de la Société, bajo la dirección de M. Landeau. Los accesorios y aparatos hidráulicos, han sido hechos en el Sena, bajo la dirección de M. Lagane.

Se había estipulado en el contrato, que después de la conclusión de la pieza y antes de montarla a bordo,

cada uno de los cañones sería sometido a un ejercicio de 20 tiros en tierra.

Estos ensayos han sido hechos con arreglo a lo determinado en el contrato, llevándose a efecto con el primer cañón, en el polígono de la sociedad, en la punta de Hoc, cerca del Havre.

El montaje había sido instalado sobre una plataforma de manipostería y metal.

Por la parte delantera reposaba sobre los soportes del bastidor y por la parte trasera sobre los puntales de los aparatos de puntería en elevación, encastrados en la plataforma.

El montaje ha podido ser transportado rápidamente con el puente móvil de 100 toneladas que se encuentra en el polígono.

Los tiros se hacían en un cuarto de arena, con la pieza en posición horizontal.

Dos aparatos cronográficos «Le Boulengé Breger» se habían instalado al pasaje del proyectil a 50 metros y a 100 metros de la boca, de manera de poder medir muy exactamente las velocidades iniciales a 75 metros, pudiendo controlarse una y otra.

La determinación de las velocidades de retroceso, se obtenían por medio del velocímetro «Sébert».

El programa especificaba, como lo hemos dicho más arriba, 20 tiros con diferentes cargas.

Después de los tiros del primer cañón, la comisión japonesa juzgó que el funcionamiento era muy satisfactorio; en consecuencia, el número de tiros a verificar, fué reducido a 13 para el cañón N°. 3 y a 6 para el cañón N°. 2.

Se hizo uso, indistintamente, de la pólvora PB₁ prismática oscura reglamentaria de fabricación francesa, pólvoras sin humo de base de algodón-pólvora designadas con las iniciales BN y BN₁.

Las cargas eran divididas en dos medios cartuchos encerrados en saquitos de sarga de lana delgada.

El fuego se verificaba por medio de estopines obturadores de percusión.

El cuadro adjunto indica el resultado de los tiros ejecutados con este cañón.

EXPERIENCIAS DE TIRO HECHAS CON EL CAÑÓN CANET
DE 32 CENTÍMETROS DE 40 CALIBRES Nº 1, DURANTE LOS MESESE
ENERO Y FEBRERO DE 1891

PESO DEL PROYECTIL	CLASE DE LA PÓLVORA	PESO DE LA CARGA	VELOCIDAD INICIAL	PRESIÓN	PERFORACIÓN EN CENTÍMETROS DE HIERRO FORJADO	OBSERVACIONES
kilog.		kilog.	metros			
346	PB ₁ S 3 ^o de 1890	119,900	605	670	»	1 ^{er} tiro, 22 de Enero.
346	—	139,450	547	888	»	—
348	—	160,050	599	1,379	»	—
345,5	—	159	596	1,410	»	—
448	—	159,450	546	1,560	77,4	2 ^o tiro, 23 de Enero.
448	—	179,700	575	1,559	83,8	—
448	—	199,300	613	2,089	92,5	—
452	—	209,700	635	2,205	97,7	—
455	—	224,200	655	2,292	102,4	3 ^o tiro, 24 de Enero.
447	—	240	679	2,576	108,3	—
350	BN ₁	100	518,7	758	»	4 ^o tiro, 27 de Enero.
451,5	—	110	552,8	1,221	78,9	—
447	—	130	592,6	1,408	87,9	—
452	—	130	658,3	1,962	103,2	—
451,5	—	135	701,7	2,392	113,9	5 ^o tiro, 28 de Enero.
448,5	—	138	696,7	2,140	112,7	—
469	PB ₁ S	245	689,6	2,439	114,7	—
448,5	—	255	703,6	2,669	114,5	—
449	BN 6 ^o de 1890	108	632	1,655	96,9	6 ^o tiro, 30 de Enero.
450,5	PB ₁ S	240,300	676	2,389	107,5	7 ^o tiro, 2 de Febrero.

EXPERIENCIAS DE TIRO HECHAS CON EL CAÑÓN CANET
DE 32 CENTÍMETROS DE 40 CALIBRES Nº 2, EN OCTUBRE DE 1891

PESO DEL PROYECTIL	CLASE DE LA PÓLVORA	PESO DE LA CARGA	VELOCIDAD INICIAL	PRESIÓN	PERFORACIÓN EN CENTÍMETROS DE HIERRO FORJADO	OBSERVACIONES
kilog.		kilog.	metros			
341	PB ₁ S 3 ^o de 1890	120	509	817	»	1 ^{er} tiro, 1 ^o Octubre.
343,5	—	160	603	1,469	»	—
452,5	—	240	689	2,759	111	—
451,5	—	240	686	2,845	»	2 ^o tiro, 2 Octubre.
449,5	—	240	689	2,749	112	—
451,5	—	253	715	2,813	117	—

EXPERIENCIAS DE TIRO HECHAS CON EL CAÑÓN CANET
DE 32 CENTÍMETROS, DE 40 CALIBRES Nº 3, EN JULIO DE 1891

PESO DEL PROYÉCTIL	CLASE DE LA PÓLVORA	PESO DE LA CARGA	VELOCIDAD INICIAL	PRESIÓN	PERFORACIÓN EN CENTÍMETROS DE HIERRO FORJADO	OBSERVACIONES
kilog.		kilog.	metros			
333	PBr S 3• de 1890	120	522,8	782	»	1er tiro, 20 de Julio.
340	—	160	610,7	1.221	»	—
345	—	160	610,2	1.347	»	—
344	—	160	608,3	1.347	»	—
450	—	240	689,9	2.517	111,0	2º tiro, 21 de Julio.
451	—	240	690	2.515	111,1	3º tiro, 22 de Julio.
450	—	240	690,7	2.384	111,1	—
451,5	—	240	690,1	2.553	111,1	—
451,5	—	240	692,2	2.740	111,4	—
451	—	255	717,6	2.866	117,9	4º tiro, 27 de Julio.
451	BNt	135	670,2	2.089	106,8	5º tiro, 27 de Julio.
450	—	140	700,7	2.421	112,7	—
450,5	—	144	727,4	2.553	120,3	—

Este ensayo de tiros constituía una prueba seria para una pieza de ese calibre. Las bocas de fuego de este poder. están ordinariamente sometidas a una prueba de tiro que nunca excede de 5 a 6 tiros.

El examen hecho después del ejercicio, no ha demostrado ninguna avería en el cañón ni en el montaje. La maniobra de la culata ha sido particularmente fácil. Un solo hombre, un oficial japonés, ha abierto la culata para todos los tiros con carga normal.

Los diversos tiros han tenido lugar en presencia de la comisión delegada por el gobierno japonés, (1) a quien estaba destinado el cuidado de este material, y de muchos oficiales franceses.

Habiendo sido juzgadas las pruebas muy satisfactorias, el cañón y el montaje han sido recibidos por el gobierno japonés, y el material fue inmediatamente expedido al Sena, para ser montado a bordo del primer guardacostas,

(1) Esta comisión estaba compuesta de Mr. M. Forniska, Tsouronda, Jingugi, Iziki Otaoka, Carala, Yoshiinatsu, Okj, Ebara, Yamanoutchia, Watanabé.

el «Isukushima», que acaba de abandonar nuestras aguas en estos días.

Se ha reconocido que la pólvora prismática obscura de la cual se hizo uso en estos ejercicios, convenía excepcionalmente a estos cañones y ha sido adoptada para las cargas reglamentarias, las que se han fijado en 240 kilogramos para el proyectil destructor y 160 kilogramos para el proyectil ordinario.

La muestra de pólvora BN₁, había comenzado por dar resultados muy regulares; sin embargo, el último tiro de 138 kilogramos pareció un poco irregular. La carga se había hecho en malas condiciones y dió lugar a una combustión incompleta. Estas pólvoras, muy lentas, exigen un modo de inflamación especial.

Las experiencias con esta misma pólvora se han continuado más tarde con los tiros del segundo y tercer cañón, con pleno éxito.

Estos tiros muestran que es posible obtener pólvoras de base de algodón-pólvora suficientemente lentas para cañones de ese calibre.

Bajo el punto de vista balístico, estos ensayos permiten aceptar como realizadas y prácticas cuestiones de detalle particularmente interesantes.

El examen de los puntos de mira, indica que el cañón Canet tiene una trayectoria muy tendida, a pesar del peso del proyectil. Se puede tirar hasta 1.500 metros sin alza, sobre un blanco de 6 metros de altura, lo que puede ser considerado como la elevación media de un buque a flote.

Con el antiguo cañón de 42 cm., no puede tirarse derecho sobre el blanco contra un buque de la misma altura, sino a una distancia de 1.180 metros.

Esta consideración de la tensión de la trayectoria tiene una gran importancia, pues, cuanto más la trayectoria se acerque a la línea de mira derecha, más aumentada se encuentra la zona de fuego peligroso de cruce para un buque enemigo. Además, el error en la apreciación de las distancias ó en la falta de precisión de la puntería, se encuentra sensiblemente disminuido.

Con cañones de este peso y de este calibre para los cuales el precio de un disparo es considerable y que no puede tirarse sino un número muy limitado de veces durante el combate, importa mucho el no descuidar los más íntimos detalles a fin de acrecentar la seguridad y eficacia del tiro.

Si ahora, comparamos los resultados obtenidos con el cañón Canet con los que han dado los dos cañones más poderosos construidos en el extranjero, el cañón Armstrong de 41 centímetros de 110 toneladas, y el cañón Krupp de 40 centímetros, de 121 toneladas, podemos hacer las siguientes observaciones (2):

El cañón Armstrong, lanza un proyectil de 816 kilogramos, 400 con una velocidad de 655 metros. La potencia viva es de 17.851 toneladas.

La potencia de perforación es de 1 metro 20 de hierro forjado en el cañón Canet y de 1 metro 20 de hierro forjado en el cañón Armstrong. El cañón Canet, es desde luego, tan poderoso como aquél.

A los mismos resultados se llega si se le compara a los cañones Krupp de 121 toneladas entregados al gobierno aliado para la defensa de costas.

El poder perforante en la boca, es de 1 metro 20 en el cañón Canet de 32 centímetros y de 1 metro 26 en el cañón Krupp.

Con respecto al poder perforante el cañón Canet, que no pesa sino 66 toneladas, tiene entonces el mismo valor que las dos piezas mucho más caras y cuyo peso es doble, fabricadas en Inglaterra y Alemania.

Un kilogramo de metal en el cañón Canet, corresponde a una potencia viva impresa al proyectil de 171,74 metros-toneladas.

En el cañón Armstrong, el mismo dato da 158,9 y en el Krupp es de 148,8.

En cuanto al cañón de 30.5 centímetros Krupp, que la *Révue internationale de Dresde* parece querer considerar que es la pieza que se puede comparar con el cañón Canet de 32 centímetros, ha dado 681 metros de velocidad con un proyectil de 455 kilogramos, lo que, calculando las perforaciones con la misma fórmula usada para los cañones precedentes, a fin de abrir un término de comparación, da 1 metro 15. El cañón Canet tiene entonces un poder perforante mayor.

Si se lleva más lejos la comparación, se ve que con el cañón de 32 centímetros Canet, las trayectorias son constantemente más tendidas que en los cañones Krupp y Armstrong. Este resultado, debido a la fuerte velocidad inicial impresa, al proyectil, implica como lo he-

(2) Las cifras indicadas aquí son las que han sido publicadas en las revistas inglesas *Engineer* y el *Engineering*.

mos dicho más arriba, con respecto a los cañones de marina, una seguridad más considerable en el tiro y un aumento sensible de las zonas peligrosas para un buque enemigo, y por consiguiente una probabilidad más grande de dar en el blanco.

En resumen, estos tiros remarcen:

1º. Las resistencias de los tubos de fuego, pues, ninguno ha dado los menores indicios de averías, aun después de 20 tiros en el primer cañón, entre los cuales algunos fueron hechos con cargas sensiblemente superiores a las ordinarias.

A pesar del gran largo de esta pieza, no se ha hecho constar ninguna avería en las ranuras de encastre sobre el bastidor del montaje, ni en ningún detalle de éste ni en la extremidad de la caña como ocurrió en los cañones ingleses de nuevo modelo. Una inspección minuciosa hecha con la *estrella móvil*, no ha acusado deformación alguna en el ánima del cañón. Este resultado es debido a un trazado especial de esta pieza y a la perfecta solidaridad establecida entre todos sus elementos.

2º. La resistencia del montaje que ha soportado igualmente el disparo de 20 tiros sin la menor fatiga.

El esfuerzo máximo de la tracción a que estaba sometido este montaje era de 147 toneladas. Todos sus mecanismos han funcionado con una gran regularidad. La resistencia del montaje es debida a su buena concepción y a la experiencia adquirida por la Société des Forges et Chantiers en este género de construcciones.

3º. El buen funcionamiento de los frenos.

Las experiencias de las curvas velocímetros han demostrado que los frenos resistieron de un modo más que regular.

La presión fue sensiblemente constante durante el retroceso de donde resultó una fatiga de montaje mucho menor que con los sistemas que se empleaban hasta ahora para reducir ese movimiento.

La presión total en cada cilindro no ha pasado los 70.000 kilogramos. El empleo del freno Canet de contra-tronco central, ha permitido determinar matemáticamente en cada distancia del movimiento de retroceso, la abertura de los orificios de entrada del líquido.

4º. La maniobra fácil de la culata.

Este resultado es debido a la naturaleza del obturador empleado al trazado de los pazos de espiral del cierre

y al sistema de maniobra mecánica que permite abrirse con un solo hombre.

Los tiros han puesto en evidencia las ventajas que presenta la disposición de una manivela sobre el costado de la pieza. De este modo, el sirviente se encuentra absolutamente fuera del alcance de los gases calientes y de los residuos inflamables que pueden ser proyectados hacia atrás, cuando se abre la culata.

5°. Las propiedades balísticas del cañón, a pesar de la adopción de un proyectil relativamente pesado para ese calibre, han alcanzado una velocidad inicial de 730 metros.

Las cifras indicadas más arriba., señalan el gran poder perforante de estas piezas y la seguridad de tiro que resulta de la *fuerte tensión*, en la trayectoria.

Además de las consideraciones que preceden, se llega a conclusiones prácticas a las que nos conducen naturalmente el examen del resultado de las experiencias hechas en el Havre, y sobre las cuales creemos deber insistir.

En primer lugar, las ventajas del cierre de la culata de tornillo sobre el cierre de costado, bajo el punto de vista de la facilidad de maniobra y de la seguridad de los tiradores, se han afirmado de la manera más neta. La abertura de la culata de un cañón de esta importancia por un solo hombre, y un hombre de una fuerza muscular relativamente débil, es un ejemplo sorprendente que se opone a los partidarios del cierre de lado que, en los grandes calibres sobre todo, da lugar a reales dificultades de maniobra.

En segundo lugar, estas experiencias han demostrado que el nuevo obturador, a la vez elástico y plástico, se adapta perfectamente a los cañones de grueso calibre. Es un punto perfectamente contestado, y la marina francesa conserva aún los obturadores metálicos.

Los tiros hechos en el año 1890 con los cañones Canet de 27 centímetros, habían ya permitido esperar este resultado.

La culata del cañón de 32 centímetros ha soportado presiones de 2850 kilogramos: y, considerando lo inciertas que son las indicaciones de los aparatos *crushers*, se puede afirmar que las presiones no han sido inferiores a 3000 kilogramos.

El funcionamiento del obturador ha sido excelente en todos los tiros. Es bien evidente que la intensidad estaba entre 2600 y 2700 kilogramos, que no son presiones ordi-

narias en servicio; pero no se ha hecho constar demora alguna de maniobra con las cargas de combate.

Esta experiencia puede entonces ser considerada como aportando una nueva prueba en apoyo de la excelencia del cierre de tornillo y del obturador elástico. Ella es concluyente bajo el punto de vista del valor de la pieza.

Después de los ensayos hechos en Inglaterra con los cañones de 110 toneladas del «Victoria», del «Beubow» y del «Sans Pareil», se ha advertido la rotura de muchos sunchos, y se notó que el tubo del cañón tomaba una curvatura bastante acentuada. Había allí una cuestión muy grave, pues no siendo más rectilíneo el eje de la pieza, resulta una seguridad de tiro muy problemática y la posibilidad de una explosión si el proyectil experimenta la más mínima dificultad antes de salir del ánima.

Los periódicos ingleses han afirmado que no era posible construir un cañón tan largo, sin que se produjeran curvaturas.

Los tiros hechos con los cañones Canet, vienen a dar a esas razones un desmentido formal. La inspección más precisa ha indicado, como lo decimos más arriba, que no hubo el más mínimo desviamiento en el ánima.

Esa es entonces una prueba de que se puede construir un cañón de 32 centímetros de 40 calibres de largo (12^m. 80), sin temor de que pueda deformarse el tubo.

Se puede considerar igualmente, como un hecho comprobado, que el primer cañón ha tirado con presiones próximas a 3000 kilogramos, sin que haya habido la más mínima avería en el ánima. Eso prueba que la resistencia del metal a la rotura y a la acción de los gases de la pólvora, no deja nada que desear.

En fin, los resultados obtenidos con este cañón de 66 toneladas, condenan de una manera casi absoluta los cañones de 110 toneladas adoptados por la Inglaterra y la Italia, y esto por muchas razones:

1º. El cañón experimentado en el Havre ofrece mayores garantías de solidez:

2º. Este cañón es más poderoso;

3º. Él permite, a potencia igual, disminuyendo el peso de cada una de las unidades, aumentar el número de las piezas ó los aprovisionamientos del buque, ó sino aumentar en la máquina los pesos remanentes de la artillería. De todo esto, puede resultar una ventaja evidente sobre

la velocidad, y todavía la posibilidad de disminuir el tonelaje de los buques;

4º. Cuesta mucho menos cara, y el precio resultante de cada tiro está disminuido en igual proporción. Lo mismo acontece con los aparatos de maniobra y el acorazamiento de las torres.

El cuerpo de artillería de la marina francesa, ha evitado con una sabia previsión, el enrolarse en las teorías seguidas por nuestros vecinos, y no ha juzgado prudente ni útil exceder del peso de 70 toneladas.

Los buques nuevos «Jaureguierry», «Bouvines», «La-touche-Tréville». estarán armados con cañones que no excedan de 27 y de 30 centímetros, los que serán mucho más poderosos que las piezas monstruos construidas hasta ahora en Francia, en Inglaterra y en Alemania. Es un progreso considerable que no hará sino acentuarse a medida que las nuevas pólvoras permitan alcanzar las mayores velocidades iniciales.

El porvenir pertenece, desde luego, a los cañones muy largos y relativamente livianos. Sólo, pues, con estas piezas será posible dar satisfacción al desiderátum de los marinos, que desean acrecer la velocidad inicial y la potencia ofensiva, disminuyendo los pesos del casco y, por consiguiente, el tonelaje.

En último término, el triunfo alcanzado por la Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée, nos pone de relieve todo lo que es capaz de hacer la industria francesa.

Después de la ley de 1885, que autorizaba la libre fabricación del material de guerra, nuestra industria no ha cesado de desarrollarse. Ella ha aumentado sus recursos materiales, perfeccionado sus métodos y adquirido experiencia.

Actualmente se encuentra, en situación de concebir tipos extremadamente poderosos, llevándolos a cabo con una perfección y completamiento cuyo secreto corresponde exclusivamente a Francia.

En fin, el Estado ha puesto a disposición de los particulares, todos los recursos extremadamente amplios de que esta industria puede disponer. Son auxiliares poderosos para los arsenales y usinas del Estado, de los que, los ministros de la guerra y de marina, sabrán ciertamente adoptar el más útil partido para la defensa y armamento del país.

Tomando como velocidad inicial corriente, en servicio,

la cifra de 700 metros, los principales datos balísticos del cañón de 32 centímetros son los siguientes:

Proyectil .. p = 450 kilogramos.
Carga .. w = 240 »

	DISTANCIAS EN METROS	TABLAS SIACCI METROS
Velocidades	$\left\{ \begin{array}{l} 0..... \\ 500..... \\ 1.000..... \\ 1.500..... \\ 2.000..... \\ 2.500..... \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 700 \\ 679 \\ 659 \\ 639 \\ 620 \\ 601 \end{array} \right.$
Potencias vivas en M. T.	$\left\{ \begin{array}{l} 0..... \\ 500..... \\ 1.000..... \\ 1.500..... \\ 2.000..... \\ 2.500..... \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 11.235,7 \\ 10.591,7 \\ 9.958,1 \\ 9.362,8 \\ 8.814,3 \\ 8.282,3 \end{array} \right.$
Espesor en centímetros de la plancha de hierro forjado atravesado....	$\left\{ \begin{array}{l} 0..... \\ 500..... \\ 1.000..... \\ 1.500..... \\ 2.000..... \\ 2.500..... \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 114,7 \\ 109,4 \\ 104,5 \\ 99,7 \\ 95,2 \\ 90,7 \end{array} \right.$
Ságita máxima de la tra- yectoria a distancias de	$\left\{ \begin{array}{l} 500..... \\ 1.000..... \\ 1.500..... \\ 2.000..... \\ 2.500..... \end{array} \right.$	$\left\{ \begin{array}{l} 0^m 52 \\ 2^m 60 \\ 6^m 02 \\ 10^m 50 \\ 15^m 88 \end{array} \right.$

P. MERVELLEUX DU VGNAUX.

Traducción de L. D.

DEFENSA

Presentada por el alférez de navio José Moneta, ante el Consejo de guerra que tuvo lugar a bordo del «Brown», el 28 de enero de 1892, para fallar en la causa seguida al timonel del crucero «Patagonia», Mariano Echagüe, procesado por heridas inferidas al marinero José Ríos.

José Moneta, alférez de navio al servicio de la Oficina de Límites Internacionales, defensor del timonel del crucero «Patagonia» Mariano Echagüe, acusado de heridas inferidas a José Ríos, marinero del mismo buque, tiene el honor de exponer ante el H. Consejo de Guerra, en descargo de su defendido, lo siguiente:

SEÑORES MIEMBROS DEL CONSEJO:

Voy primeramente, antes de entrar en la parte principal y objetiva de este alegato, a tratar de destruir un cargo que se me hace en nota, que acabais de oír. del señor Auditor de Marina, en la que se expresa, que no habiendo exigido la ratificación de la confesión del reo como lo prescriben las ordenanzas por real cédula del 26 de abril de 1779, no he cumplido con mi deber. No es mi ánimo el juzgar en lo más mínimo el proceder del señor Auditor; no soy, y estoy muy lejos de ser autoridad para ello; pero séame permitido salvar una observación de esta naturaleza que empaña la defensa, presentando al autor de ella incorrecto y desconocedor de las actuaciones en que debe entrar, lo que en mí, por circunstancias especiales que me han rodeado, sería imperdonable.

Bástame, para anular el cargo, recordar que muy posteriormente a la orden citada, hay otra que prescribe todo lo contrario y me permito transcribir aquí el párrafo pertinente del tratado de López y Novella, de enjuiciamientos

militares, en el que se dice hablando del defensor, pág. 159: «No debe ratificar al reo ni a sus cómplices ó encubridores, toda vez que ya lo hacen en la confesión con cargos, anomalía que por haberse efectuado en un caso dado, se trató de diligencia desconocida en decisión del Tribunal Supremo de Guerra y Marina por real cédula de 22 de julio de 1865.»

La fecha de esta orden comparada con la citada por la Auditoría, lo dice todo; ella es también suficientemente explícita; en una palabra: si hubiera hecho lo que después se me exigió hiciera, entonces sí, habría faltado a mi deber.

Repito, hago estas observaciones lejos, muy lejos de buscar la más mínima satisfacción personal, pues ya estaba en mi conciencia mi recto proceder; pero aunque no busco el juicio favorable hacia mi individuo, pues eso no es propio de mi carácter, lo espero, sí, hacia el defensor cuyo alegato quedaba empobrecido presentándose con el calificativo de no haber sabido cumplir con su deber.

Dejando esto, voy ahora lentamente a tratar de descubrir el velo de nubes tormentosas que agitándose sobre la cabeza de mi defendido, ocultan el cielo donde irradia la luz de la verdad, única base inmovible de la justicia.

El presente sumario, quizá por la rigidez misma de la forma, parece presentar al delincuente rodeado de circunstancias agravantes concisas y bien determinadas. Sin embargo, su estudio detenido, la comparación y análisis de las delaciones necesarias para poder reproducirse mentalmente los hechos tal cual pasaron, hacen modificar en mucho el criterio formado por una rápida lectura del proceso y por una vista fiscal en la que, tratándose de aplicar la ley en su texto, con todo su rigor, según confesión propia, no se tiene en cuenta que las modalidades de que puede estar afectado un caso criminal que aparenta estar prescrito por una ley determinada, lo hacen muy a menudo salir fuera de su alcance para caer en el de otra más ó menos benigna ó para presentarse como caso no previsto.

Es por esto que, aun reconociendo lo débil de mis fuerzas, confío en modificaros la opinión que a la simple audición del proceso, podríais haber formado sobre la gravedad de la falta cometida,

Conocida es la sobreexcitación nerviosa que produce el juego; las emociones diferentes recibidas cuando él es interesado producen en todos los hombres, por tranquilo que sea su carácter, una sensibilidad exagerada que se convierte a menudo en irascible. En este estado de ánimo encontrábase mi defendido, cuando provocado por Ríos a causa de una deuda que no reconocía, trata de evitar con él todo altercado y le ruega se retire y le evite todo compromiso. Insiste Ríos y atropellando a Echagüe, le da algunos golpes de puño, los que éste aún soporta reconociendo su estado de ebriedad y diciéndole que «cuando estuviera fresco se arreglarían»; pero continuando Ríos en sus atropellos desmedidos, colmada la paciencia que más pudiera exigirse, lo repele, ciego por la ira, turbada su inteligencia por una fuerza ajena a su voluntad, saca su cuchillo y hiere. ..

La provocación por parte del herido resulta manifiesta; el testigo Francisco Rodríguez expresa en su declaración a folio 7, que «el marinero Ríos le pegó una bofetada y el declarante no pudo evitar que Echagüe hiriera a Ríos en un costado....» y se halla conforme con ésta, la declaración del testigo Juan Dopazo (folios 10 y 11) en la que dice, que «se tomaron en discusión dirigiéndole el marinero Ríos al timonel Echagüe varios golpes de puño a lo que éste le decía, que para qué le había agarrado las fichas que no eran de él y que se dejara de embromar y comprometerlo, que cuando estuviera fresco se arreglarían....»

Ahora bien: probada como lo está la provocación por parte del herido, preséntanse como causas concurrentes para los hechos sensibles producidos, la circunstancia del juego por interés y la ebriedad de una de las partes.

El juego de la lotería, tolerado a bordo, cuando no es debidamente vigilado, conviértese fácilmente en causa de desorden y peleas por las apuestas que se cruzan independientes del juego general; en el presente caso, la causa de la discusión fue un peso moneda nacional que se jugaba al ambo, cantidad relativamente grande si se tiene en cuenta los jugadores, los medios con que comunmente cuentan y la rapidez con que el azar puede favorecer a uno u otro. Sensible me es penetrar en esta clase de detalles, pero lo hago para destruir el calificativo de fútil que da el Fiscal a la causa de la discusión, y al mismo tiempo para corroborar lo expresado anteriormente sobre el estado de los ánimos en el momento del suceso.

El estado de ebriedad del herido, considerado como circunstancia agravante por el señor Fiscal, no tiene ese carácter, pues no se encontraba de manera que no pudiera conocer lo que hacía, según se expresa en su propia declaración a folios 17 y 18, en la que él niega estuviera en ese estado, y las declaraciones de Francisco Rodríguez y Juan Dopaso a folios 8 y 11, sólo dicen que Ríos estaba «algo ebrio y provocativo», lo que robustece los argumentos anteriores.

El juego y la bebida, enemigos funestos de la disciplina, han presidido la consumación del hecho: ellos han formado el factor sociológico de que se habla en los estudios modernos de la criminalidad; las condiciones de ambiente, el lugar en que se actuaba, todas las circunstancias exteriores han arrastrado a mi defendido a la caída, convirtiéndolo en un delincuente ocasional.

No es hacia esta clase de delincuentes a los que se refieren las ordenanzas que con tanta razón el Fiscal califica de impropias, ni lo fueron en sus tiempos; el artículo citado y que se pide su aplicación, se refiere al crimen alevoso y premeditado y éste está muy lejos de serlo.

He demostrado palpablemente la existencia de la provocación por parte del herido y la de haberse consumado el hecho en un estado anormal de los sentidos, debido a causas externas.

El Código Penal de la marina de guerra española, prescribe como causas atenuantes de responsabilidad criminal en su art. 13, ítem 4º: «la de haber precedido inmediatamente provocación ó amenaza por parte del ofendido»; y en el mismo artículo, ítem 6º: «la de ejecutar el hecho en un estado excepcional morboso que disminuya en el agente el imperio de la voluntad sin privarle por completo de la conciencia de delinquir.» Dejo, por consiguiente, apuntadas estas dos circunstancias atenuantes y discrepo completamente con el señor Fiscal en la que atribuye de agravante por estar algo ebrio el ofendido.

Causa admiración la manera y la gran naturalidad con que parecen haberse producido ciertos hechos condenables que se desprenden del sumario.

Dos meses después del suceso que he tratado, y continuando mi defendido en la barra, encuéntrase *por casualidad* una llave de ella y por otra más extraña *casualidad* con un porrón de caña a pocos pasos de él.—¿Qué clase de vigilancia había con los presos y con qué buena fe sedejaban a su alcance los medios para que nuevamente pudieran delinquir?

¿Cómo es posible suponer que un marinero, sinónimo por lo general de intemperante, preso por más de dos meses en la barra, aislado, solo y en circunstancias en que llegaban hasta su oscura vivienda las manifestaciones de alegría y las expansiones propias de sus compañeros en la conmemoración del día patrio; ¿cómo es posible, digo, no reconocer como natural, que teniendo todos los elementos a su alcance, buscase en la bebida la enervación de los sentidos, el sueño ó ese pretendido consuelo que ofrece el estado de ebriedad, produciendo el olvido de los sufrimientos?

Tal fue lo que pasó, en efecto. Mi defendido embriagóse completamente. No puede, por esto, responsabilizarse a nadie más que a los encargados de su vigilancia. Suscítase después entre el cabo de cuarto y mi defendido, una disputa que degenera en riña y de la que resulta herido levemente el primero en la muñeca y el segundo con algunos machetazos. Toda esta escena, desarrollada en una atmósfera de alcohol, surge claramente del sumario; en mi deber de defensor no me toca formular el más mínimo cargo, sólo si, quiero, antes de abandonar estos hechos desagradables y cuyo escudriñamiento produce emanaciones repugnantes, dejar constancia de que este nuevo hecho, apuntado como circunstancia agravante por el señor Fiscal, no puede considerársele así por haber el agente actuado en completo estado de ebriedad manifiesta y no buscada, sin conciencia de sus actos y por consiguiente, irresponsable.

Los cargos formulados sobre la conducta de mi defendido, fácil me es también desvirtuarlos tomándolos estrictamente como aparecen en el sumario; el parte del alférez Walbrecher, citado por el señor Fiscal y que obra en cabeza de este proceso, se anula en lo que se refiere a la conducta de mi patrocinado, con la ratificación posterior del mismo, en la que manifiesta a folios 42 y 43 que:

«en lo que hace alusión a la conducta anterior del timonel Echagüe, no le consta, y que al hablar de ello en su parte, ha sido en virtud de orden verbal recibida del 2º. comandante, teniente de navio don Miguel Lascano»; los informes dados por el detall del buque, sólo hacen mención de las faltas que ya he tratado y de otra producida antes de su reingreso a la Armada, la misma de que se habla algunas veces en el sumario y que se presenta confusa, pues los que la citan, en sus declaraciones hablan de ella en carácter de haber oído decir.

Como falta casi la totalidad de las declaraciones necesarias para darse idea de lo pasado, como también si existió, ella fue en un tiempo anterior ó independiente de su actual servicio, y como en el parte del comandante del buque no se da a ella la gravedad que actualmente se atribuye, no merece, quizás no convenga, tenerla en cuenta desde el momento que recibió entonces como castigo su baja y absoluta separación del servicio.

Muy oportuno me parece aquí, señores miembros del Consejo, recordaros, con el mayor respeto y sólo con la sana intención de que no pudiérais sospechar, he evitado la aclaración de este delito, que lo hace el Fiscal aparecer como insubordinación que, para vosotros, para el Fiscal, para mí, no existe más que lo que en el proceso consta y en el la falta aludida, no está ni ligeramente fundada; lo único que hay sobre ella es una desvalorizada delación.

Resulta, pues, que la falta cometida por mi defendido, es la de herida leve con las circunstancias atenuantes de provocación por parte del herido y la de haber ejecutado el acto en un estado exaltado de las pasiones. He consignado expresamente la palabra *leve*: ella consta en el primer parte médico; sensible ha sido que complicaciones posteriores retarden más la completa curación del herido.

Teniendo en cuenta esto, ¿es acaso posible la aplicación del artículo de las ordenanzas citadas por el señor Fiscal? No, seguramente, señores; él mismo reconoce su impropiedad; la dureza de ellas y lo impracticables que por su antigüedad deben ser entre nosotros. Y en este caso, cuando no hay ley escrita que midiendo la gravedad de las faltas, asigne la de los castigos con arreglo a la época en que se vive, fácil le es al tribunal que juzga, pues eso está en el espíritu mismo de cada uno, el pronunciar su fallo con arreglo a las legislaciones modernas, bus-

cando en el castigo, no una especie de venganza y en-sañamiento contra el que delinquiró, sino un correctivo que le haga conocer la reprobación de su conducta, lo encamine moralmente y dé al mismo tiempo la satisfacción debida a la sociedad.

El conocido proyecto de Código Penal Militar para la Armada, confeccionado por cierto, número de notables y eminentes jurídicos y altos jefes del ejército y armada, se expresa así en su artículo 267:

« La persona que infiera heridas ó dé golpes, será castigada con la pena de arresto en sus grados legales, ó de prisión de uno a seis meses. En caso de premeditación será condenada a prisión por dos meses a un año.» Y más adelante, asigna solamente para el caso de muerte premeditada, presidio de 6 a 10 años.

El Código Penal Militar Marítimo del reino de Italia, uno de los más completos de su género, asigna para el caso de heridas leves, el castigo de reclusión militar, la cual no podrá exceder de tres años, y cuando hay causa atenuante, pena disciplinaria.

Luego, es innegable que aun suponiendo que todo mi alegato no pesara en lo más mínimo, que su valor fuera, si se quiere, contraproducente, lo que pudiera suceder con respecto a la competencia con que he actuado, pero no con relación a la buena voluntad empeñada, fe y conciencia con que he procedido, aún así el tiempo indicado por el señor Fiscal, es con arreglo a las leyes actuales de los países civilizados, cinco veces mayor que el máximum a que pudiera condenarse.

¿Qué más puedo decir:—Mi defendido es un hombre todavía muy joven que, habiendo abrazado la carrera de la abnegación y del constante sufrimiento, vese hoy desviado de ella en el banco de los acusados, esperando nuestro fallo que puede llenar su espíritu de un sentimiento grato al ver triunfante la justicia ó puede clavar un aguijón más y aumentar el punzante y continuo dolor del que tanto tiempo lo ha esperado.

El ha sufrido ya 9 meses de prisión, privado casi por completo de movimientos, arrastrando constantemente esos hierros difamantes cuyo sonido triste delata su presencia; ha pasado algún tiempo según consta en el mismo proceso sin percibir siquiera su ración completa, y teniendo

como lecho los duros maderos de las cubiertas inferiores.

Todo este tiempo pasado en los oscuros paños, contando los días, hora por hora y minuto por minuto, con la impaciencia propia del que espera su condena y atormentado constantemente por el murmullo lejano de los movimientos de cubierta en la que él se veía poco antes entre sus compañeros, tomando parte activa y apreciado; todo este tiempo, digo, debe considerarse como muy superior al que se pasa en cualquier paraje de reclusión en el que no se encuentra nada que pueda recordar la época pasada ni nada que aumente los sufrimientos físicos y morales como lo es el propio local en que se ha cometido el delito imputado.

Habiendo manifestado abiertamente su completo arrepentimiento y teniendo en cuenta el tiempo que ha sufrido y las causas atenuantes expuestas, os reclamo amonoreís en mucho la pena consignada por el señor Fiscal; os pido, en fin, la mayor suma de bondad hacia uno de esos hombres desgraciados que se forman un carácter especial, sea en la vida monótona y cansadora del fondeadero en la que, reconcentrándose a menudo consigo mismo, se labran ese sentimiento díscolo, sea en la vida azarosa de la mar en la que los continuos peligros imprimen a su modo de ser un sello de rudeza especial; mezcla de almas de niños y de leones, sensibles a todos los sentimientos tiernos como a los arranques de abnegación y de valor, suelen a veces, sin conciencia, por una simple riña, una disputa, verse en este caso, sin que haya habido en ellos en ningún momento el germen funesto de la criminalidad premeditada.

Conozco la nobleza y altura de vuestros sentimientos: sabéis que la magnanimidad no está reñida con la justicia; tengo fe en vuestro fallo, confío y lo espero.

JOSÉ MONETA.

LAS COSTAS DE LA PATAGONIA

(Continuación. Véase pág. 270 entrega 95, pág. 383, entrega 97, y pág. 147, entrega 98, tomo IX).

RADA TILLI

Guiándonos por la vista que está en la carta inglesa 1288, fondeamos al N. de una punta que nos pareció ser punta Márquez; pero al marcar los puntos notables de la costa y ver la disposición de la tierra, se reconoció que aquélla no era punta Márquez y por lo tanto, que nuestro fondeadero no era rada Tilli.

En vista de esto, suspendimos nuestras anclas y una hora después las largábamos en la verdadera rada Tilli, al N. de punta Márquez; a la primera punta que sigue al S. de ésta y que en la carta inglesa está indicada con el nombre de punta Márquez, le dimos el de Falsa Punta Márquez.

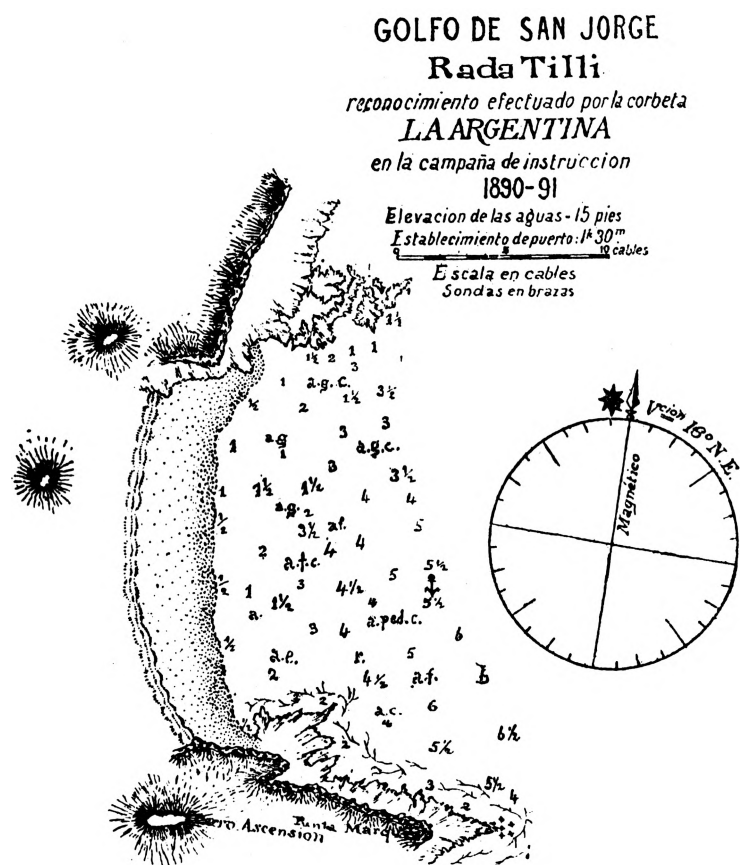
Para verificar cual es la verdadera punta Márquez, basta fijarse que queda enfilada al O. S. O. con los picos altos, de la cordillera que corre en el interior; la falsa punta Márquez, enfilada al O. N. O. próximamente.

Así que fondeamos, se mandó arriar dos botes, en los cuales se embarcaron varios oficiales para ir a reconocer la costa, playas, puntas, etc. de la rada Tilli.

Esta rada es abierta a la mar y vientos del N. al S. S. E.; está constituida por una pequeña curva de la costa en el fondo del golfo, situada al N. O. de la punta Márquez; un morro de piedra y arena, que alcanza 170 metros más ó menos de altura, forma la punta Márquez; es escarpado y termina en una *curva filosa*, diremos, hacia el S. E.; está ligada por una meseta y altiplanicie de 70 metros sobre el nivel del mar, a otro morro, llamado de la Ascensión,

cuya altura es igual a la de la punta Márquez y que termina casi a pique del lado N. N. O. corriendo en dirección al O. S. O.

Hacia el interior el morro de la Ascensión desciende en dos ó tres grados a un valle que se abre en la costa,



terminando en una playa muy tendida de 2 millas de anchura, desde el pie del morro hasta una cadena de alturas que lo limitan, viniendo del interior a terminar en el mar, despidiendo una restinga en dirección N. E.. lo mismo que las alturas que terminan a pique.

El morro de la Ascensión, que fue la primera altura a que trepamos, nos compensó el cansancio de la subida, con el panorama que desde su cumbre se desarrolló ante nuestros ojos: la playa, rada, etc., todo se veía perfectamente; el mar rompía mucho desde bastante afuera, porque la playa es de muy poco fondo y no pudimos descubrir otro punto más abordable en la costa, que el del rincón del S. O., adonde habíamos atracado metiéndonos por canalizas algo difíciles, que se encuentran entre las restingas que despiden los dos morros.

En el valle, hacia su parte N. E., como a una milla de la playa, vimos la salina que menciona el derrotero y fuimos a visitarla; su extensión es aproximadamente de un kilómetro de largo por medio de ancho, en dirección N. a S., y la sal es abundante.

Habiendo reconocido en la playa el paraje mas adecuado para medir la base para el levantamiento del croquis de aquella rada, regresamos a bordo a la puesta del sol.

Momentos después, el tiempo empezó a cubrirse y amenazando caer del S. ó S. S. E., levamos anclas y «La Argentina» se hizo a la mar; así que abrimos un poco de la costa, tomamos la capa, descargando un tiempo duro del S. S. O. durante algunas horas; al amanecer, calculando el tiempo, se largó todo el paño al viento e hicimos proa al puerto que habíamos abandonado la víspera.

Como habíamos salido bastante afuera el día anterior, en previsión de lo que pudiera acontecer por el temporal que amagaba, y como teníamos que ceñir para tomar el puerto, a medio día aun nos encontrábamos a 15 millas al E. 1/4 N. E. del fondeadero.

Habiendo calmado el viento, el comandante dio orden de levantar presión y a la 1^h p. m., funcionaba ya la máquina, con cuya ayuda a las 3. 15.^h p. m. «La Argentina» fondeaba en 7 brazas de agua al N. 14°. N. O. de punta Márquez.

Como el tiempo era bueno y lo queríamos aprovechar, se arriaron cuatro botes, uno de ellos fue a tierra para, medir la base en el punto elegido y medir también los ángulos; los tres botes restantes fueron a sondar; al anochechar el trabajo quedaba ya casi listo.

Al caer la noche, sintiéronse rachas fuertes del S. O. al N. O., que continuaron durante todo el siguiente día, no permitiendo hacer trabajo alguno.

En previsión de vemos obligados a abandonar el fondeadero sin poder terminar el croquis, se tomaron en mo-



mentó oportuno algunas series de ángulos desde la proa. Felizmente, el día 9, a las 7^h a m., sobrevinieron algunas calmas que no se dejaron de aprovechar, haciendo estación en el otro extremo de la base, con lo cual quedaron bien situados la mayor parte de los puntos notables, el buque y todos los sondeos.

El mismo día a las 12.^h m. zarpamos a la vela, en demanda de la bahía Lángara y el fondo del golfo de San Jorge; el viento no nos permitió tomar fondeadero en la bahía Lángara, por lo que nos vimos obligados a virar de bordo; el tiempo vino al sur duro y tomamos la capa para aguantarlo; el 12 por fin, calmó el temporal, y dando paño, pudimos volver hacia el fondo del golfo de San Jorge.

El 13 nos aproximamos a la costa y el 14 por la mañana se levantó vapor; recorrimos la bahía de Lángara hasta el Cabo Murphy, donde nos situamos por altura meridiana observada.

La poca mar de leva que había, rompía en toda la playa y puntas, haciendo difícil abordar la costa.

El 14, a mediodía, salimos de Cabo Murphy y poco después se dio orden de no consumir más carbón, poniéndose todo el paño en viento.

El viento, que soplaba en un principio del N., rondó al N. N. O. S. y S. S. E. Así que enfrentamos al Cabo Tres Puntas, durante seis días consecutivos sopló del S. S. E. al S. S. O., lo que nos impidió montar los bancos de Cabo Tres Puntas.

En nuestras bordadas pudimos examinar la costa comprendida entre este cabo y las alturas de Espinosa, alcanzando en una bordada hasta ver la cordillera que domina a la rada Tilli.

Esta cordillera que probablemente sigue al S. O., a poca distancia de Tilli, despiende un ramal al S. S. E., que viene a rematar en pequeñas eminencias, un poco al N. de la «Playa del fondo».

Desde rada Tilli hasta el Cabo Tres Puntas, la costa del golfo es fácil de reconocer; a las cordilleras y picos que hay por los 46°. latitud, sigue el terreno bajo de la playa del fondo (Fondo Beack), que va elevándose gradualmente hasta las altiplanicies que rematan en el Cabo Murphv.

Entre esta costa y la accidentada punta Bauzá se extiende la bahía de Lángara, abierta y poco abrigada a la mar.

De punta Bauzá la costa corre al S. E. 1/4 E. próximamente hasta la bahía Mazarredo; es accidentada y con muchas puntas salientes, que terminan en uno, dos y tres mogotes.

Destácase entre todas, por ser la más elevada, la punta Casamayor, a la que siguen las tierras altas de Espinosa.

Pareciónos que en la bahía Mazarredo hay tierras más bajas; pero van elevándose gradualmente desde punta Navas hacia el E.; en la playa de Sanguineto hay una pequeña depresión, y de allí siguen alturas hasta el Pan de Azúcar que está cerca del Cabo Tres Puntas.

Estas marcas y las alturas de Tilli dan a conocer bien el punto del Golfo—en esta parte—donde se puede atracar; en la parte norte hay, además de las cordilleras de Tilli, el pico de Salamanca, que es visible desde las islas Viana y Ceballos.

Desde la rada Tilli hasta el Cabo Tres Puntas, toda la costa ofrece abrigo para vientos de tierra; cuando han soplado vientos del S. E., y del E. hay mucha mar de leva en toda ella.

El braceaje desde Tilli hasta Mazarredo es crecido, encontrándose en general hasta 40 brazas a una distancia de la costa menor de 8 millas, siendo fango la calidad del fondo; al E. del meridiano de punta Navas, el fondo disminuye, encontrándose solamente 35 brazas a 30 millas de la costa; al acercarse a Cabo Tres Puntas las sondas son irregulares y a menudo el pedregullo constituye el fondo.

Antes hemos dicho que al enfrentar el Cabo Tres Puntas, los vientos contrarios y tiempos duros no nos permitieron montar el expresado Cabo: así es que el 20 de septiembre nos encontrábamos todavía en el paralelo de Tres Puntas, 55 millas al E.; pero, habiendo ya rondado el viento al N. E. N. y N. N. O. dándonos de 4 a 5 millas de camino al sur, a la noche se observaron horarios y meridianos de Venus y de Júpiter y con buena situación, hicimos

proa a Deseado, frente a cuya entrada amanecemos, habiendo acortado de paño para esperar que aclarara.

PUERTO DESEADO

Se dió entonces orden de levantar presión en una caldera y a las 7^h. a. m. del 21 de septiembre, empezamos a andar a un cuarto de fuerza de la máquina, cargando y aferrando el paño para esperar la bajamar.

La corriente tiraba aún con fuerza al sur, y había mucha mar de leva, que rompía sobre la costa, puntas y bajíos.

Como había alguna bruma en tierra, no se podían distinguir bien los detalles de la costa; pero, como estábamos un poquito a barlovento (al norte), se reconocieron los escarpados del norte, tajados sobre la boca del río, y muy poco abierta de ellos la roca Torre (*Rock Tower*); la corriente tiraba con fuerza, por lo cual la espuma de las rompientes corría sobre la mar de leva haciéndola aparecer como si hubiera otras rompientes; al aproximarnos a la costa reconocimos las dos balizas de la punta de Pedregullo, en cuya enfilación entramos, dando toda fuerza a la máquina, pasando con toda felicidad y yendo a fondear entre la roca del Diablo y las Ruinas con dos anclas.

Las balizas de punta de Pedregullo que son una muy buena marea, estaban sucias y descuidadas; las pintamos de nuevo.

Como las comunicaciones son poco frecuentes entre Buenos Aires y Deseado, daremos algunas noticias a nuestros compañeros de armas, para que les sean útiles si tienen ocasión de pasar por este puerto, tan poco atendido.

En Deseado permanecemos hasta el 24 de septiembre a las 3^h. p. m., que conseguimos carne fresca.

Actualmente los pobladores son cuatro, que se establecieron en 1884, dándoseles elementos de colonización en 1885, como son útiles de labranza, una casilla de madera y de fierro galvanizado, 250 cabezas de ganado ovino, 6 vacas, un toro, 2 caballos y una yegua.

Posteriormente se llevaron más animales, procedentes del río Negro, contándose cuando estuvimos entre todos de 6 a 8.000 ovejas, que pueden producir de 6 a 7.000 ki-

los de lana anualmente, 250 cabezas de ganado vacuno y bastantes caballos.

Los campos en la costa sur, cerca del río y del mar, no son buenos; pero mejoran a medida que se internan; los del norte son mejores y en todas partes hay manantiales de agua potable; algunos de éstos son un poco salobres, pero todos son buenos; al norte hay salinas.

En la parte norte se cultivan legumbres en muy reducida escala y es probable que quien se dedique exclusivamente a ello, obtendrá con seguridad algunos buenos resultados.

En la época de nuestra visita a Deseado, las haciendas estaban mal en general y de 25 animales carneados, entre novillos y capones, apenas contaríanse cinco en buen estado: los demás eran escasamente pasables; sin embargo, la carne, aunque flaca, no era mala, más bien era sabrosa.

Las comunicaciones con la capital de la República son irregulares; el vapor «Tyr», que hace este servicio, no tiene tarifa fija y los precios del pasaje y de la carga son excesivos; el trato que se da a bordo—según referencias—es más bien malo.

La Subprefectura posee regulares embarcaciones y puede, en caso necesario, prestar algún auxilio.

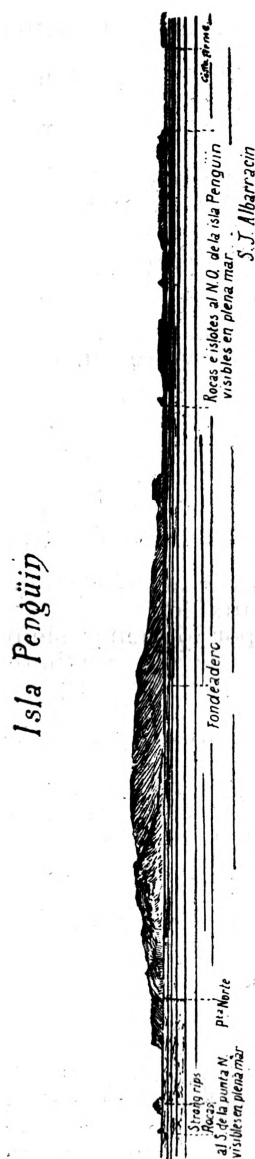
Viveres de repuesto no hay; pero, por lo menos siempre se podrá encontrar carne fresca; cuando estuvimos, los precios eran reducidos y creo que poco varían: pesos 20 a 25 moneda nacional los novillos y pesos 3 moneda nacional los capones; hay leche, pan fresco y a veces manteca y quesos.

El tenedero en Deseado es bueno y seguro; la roca del Diablo está balizada por el casco y palo del vapor «Magallanes», que sale fuera del agua, aun sobre las pleamares.

Las corrientes son fuertes; hemos tenido vientos del norte y del sur, algunos duros y con rachas, sin que ocurriera novedad.

ISLA PENGÚIN

El 24 a las 2^h. p. m., íbamos a salir, pero una ligera avería en el aparato de tornillo, para gobernar desde la toldilla, nos obligó a permanecer unos momentos más en Deseado; remediada la avería, una hora más tarde



suspendíamos nuestras anclas y zarpábamos con la intención de dirigirnos a la isla Pengüin, gobernando en demanda de ésta, así que el buque estuvo libre de puntas: pasamos bien entre los bancos, sobre los cuales rompía la mar a ambas bandas a menos de 4 cables y dejamos caer una ancla al oeste del cerrito noroeste de la isla en 8 brazas de agua.

Se arrió una lancha, pero no se pudo atracar a tierra, por haber mucha mar y ser de grandes piedras toda la costa: en marea llena estas piedras quedan cubiertas y entonces es posible atracar a una playa de pedregullo que queda un poco más alta.

Existen en la isla las paredes de piedra de un antiguo rancho del que sale un caño de chimenea, probablemente de la fábrica de aceites que allí había en otro tiempo; en la falda noroeste del cerro marcado, había muchos lobos que en su mayor parte no se movieron siquiera; toda la isla estaba llena de pájaros; en los islotes vecinos había algún guano. (*)

En cuanto regresó la lancha, se izó a sus pescantes y zarpamos, recorriendo el mismo camino (N. N. E.) que habíamos navegado para entrar. (**)

Zafos de los bancos, se hizo proa al este 1/4 N. O. a ceñir, se dio todo el paño y orden a la máquina de no consumir más carbón: teníamos brisa suave del S. S. E., pero el tiempo no, estaba bueno.

A las 11^h. p. m. empezó a subir el barómetro; disminuyó la diferencia

(*) En 1881 había todavía tres casas o ranchos en la isla Pengüin y un pequeño muelle de madera: veíanse en la costa tachos y grandes calderos de la fábrica de aceites; en una pequeña eminencia se destacaba una cruz, que señalaba la tumba de un oficial de la marina francesa.—S. J. A.

(**) Es el único punto por el cual se puede llegar hasta el fondeadero de la isla Pengüin.—S. J. A.

del psicrómetro y bajó el termómetro, indicando que el viento rondaría al sudeste.

A las 12.^h 30.^m, saltó el viento al sudeste, fresco, poniéndose duro desde las 6.^h a. m. y ya de temporal a las 5.^h p. m. del 25 de septiembre.

Las nubes (*nimbus*), empezaron a correr al noroeste bajas y deshechas, sucediéndose los chubascos y el viento arboló pronto la mar, que en pocas horas se puso gruesa. A las 12.^h navegábamos con juanetes, pero poco a poco fuimos cargando paño, tomamos rizos, tratando siempre de dar camino al buque para salir de la costa.

Al fin de la singladura quedamos con las gavias a dos manos de rizos.

Aguantamos esta capa algunas horas, pero la mar era ya muy gruesa y empezaron a embarcarse golpes de mar.

El barco estaba muy liviano y hubo necesidad de disminuir paño, quedando con la gavia en dos rizos y el trinquete en uno, capa que aguantamos bien: pero como la mar era cada vez más gruesa y se embarcaban otros golpes de mar, se acudió a un recurso ya muy conocido: el empleo del aceite; los resultados fueron magníficos.

Se usó primero una sola bolsa; pero, como algunas olas alcanzaron a golpear a popa, se colocaron dos bolsas más, asegurándolas a las tres en palos de botes, abiertas del costado un par de brazas: una en el castillete, otra en el puente y la tercera en la jarcia del palo mayor.

En 42 horas de tiempo se consumieron 52 litros de aceite; las bolsas eran de 0.^m 60 de largo por 0.^m 30 de diámetro, y su capacidad de unos diez litros cada una; se llenaron de estopa y de aceite, renovándose cada tres horas; con este procedimiento no embarcó el buque más agua y la cubierta se secó completamente.

Como se ve, el resultado no podía ser más satisfactorio.

Los chubascos de viento y granizo fueron frecuentes, pero de corta duración.

El 27 a las 10.^h a. m, empezó a amainar el tiempo; el viento volvió al S. S. E. y S., el barómetro continuó subiendo hasta 771.7 y 771.8; a media noche empezó a bajar y el viento, después de calmar, fue al norte y N. N. O., de donde so levantó brisa floja primero y fresca después; hicimos rumbo al S. S. O. y se dieron todas las velas cuadras, caminando el barco hasta 9 millas por hora; como el viento empezara a endurecer.

fue preciso cargar paño; pero a pesar de esto seguíamos andando de 7.5 a 8 nudos.

SAN JULIÁN Y SANTA CRUZ

El 1º de octubre a la 1^h. p., m. se avistó tierra por la amura de estribor y a 2^h. p. m. por la proa el Monte Wood: a la tarde estábamos a 9 millas de San Julián, pero como fuera ya oscuro y no pudiéramos entrar, amenazándonos el tiempo venir al sur, viramos de bordo y haciendo proa al S. E. nos pusimos a la capa y según la corriente, se mantuvo la proa al E. S. E. ó E. N. E.

Habiendo amainado temprano el viento, hicimos rumbo a la barra de San Julián, dando fondo en ella a las 8.^h a. m.

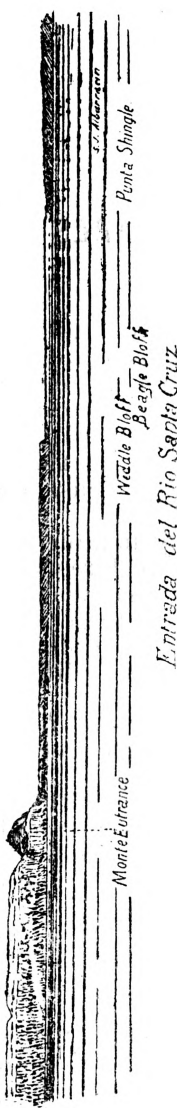
Al aproximarnos a tierra, gobernando sobre Cabo Curioso al oeste noroeste, empezamos a picar sondas de 8 y 7 brazas cayendo pronto en 5 y 4 1/2 brazas (marea baja) a más de 1 milla de la costa, donde la carta indica 8 y 9 brazas; fondeamos en 4 1/2 brazas al norte 71° este de Monte Wood y sur 40° este del Cabo Curioso.

Se arrió un bote para ir a reconocer la barra; la marea empezaba a crecer, pero se distinguía asimismo a 1 milla. la restinga en seco de punta Desengaño, la otra de más adentro y los bancos en seco; no fue posible reconocer más adentro porque había rompiente, que obligaron al bote a regresar.

Como hasta el día siguiente la marea no sería propicia para darnos entrada, y no teníamos la seguridad de poder verificar la entrada y la salida en el día, suspendimos el ancla y seguimos viaje para Santa Cruz.

A las 11^h. a. m., al enfilear Monte Wood y punta Desengaño, a 9 millas de tierra, se puso en cero la corredera y se hizo proa al S. E. dándose orden de apagar los fuegos de la máquina; hasta la tarde navegamos bien haciendo de 4 a 6 millas por hora; de 9^h. a 12^h. tuvimos calma; pero a media noche volvió a levantarse brisa del oeste noroeste, que nos llevó al amanecer hasta la barra de Santa Cruz.

El 3 a las 9^h. a. m., franqueamos la barra por el paso del norte, gobernando sobre Monte Entrance al oeste 1/4 S. O. (magas); el escandallo picó 6 brazas de agua, a menos de media marea creciente; seguimos sin naveg-



dad hasta el fondeadero de punta Reparo, donde estaba fondeado el transporte «Villarino», a cuyo bordo estaban nuestros víveres y correspondencia.

Permanecemos en Santa Cruz hasta el día que zarpamos para río Gallegos.

Como volveremos a Santa Cruz al regresar para el norte, no me ocuparé aquí de este puerto, reservándome hacerlo más adelante.

Nuestra permanencia en este puerto fue bastante larga, pues duró 11 días.

RÍO GALLEGOS

El 14 de octubre, a las 7^h. 30^m. a. m., zarpamos para río Gallegos, en el último tercio de la creciente; a las 10^h. a. m. franqueamos la barra por el canal del sur, y seguimos navegando a máquina hasta las 2^h p. m., haciendo 50 revoluciones.

De 1^h. a 2^h. p. m. nos ocupamos en rectificar los compases, pero se suspendió la operación por haberse nublado el sol.

Seguimos navegando a vela la S. S. E. y después ciñendo de una y otra amura por haber escaseado el viento.

El 16, a las 5^h. a. m., se avistó el Cabo Tiempo y a mediodía, con ventolinas flojas nos arrimamos a la barra, se mandó levantar vapor y seguimos al S. S. E. hasta despuntar la cola del Gran banco, después de lo cual se siguió al S. O., y O. N. O. hasta fondear a 2 millas de los bancos en seco de la barra al sur.

Encontramos siempre mayor agua de 9 brazas y fondeamos en 10.

IVAN.

(Continuará.)

ASILO DE HUÉRFANOS DE MILITARES

Hemos tenido oportunidad de visitar el local del Asilo de Huérfanos de Militares y la impresión que hemos recibido ha sido tan grata, que no vacilamos en enviar las más merecidas felicitaciones a la digna comisión de damas que lo dirige, por haber llevado a cabo en tiempo relativamente corto, una obra verdaderamente humanitaria y patriótica, cuya realización ha costado ímproba labor que acusa una perseverancia digna del mayor encomio.

El orden más perfecto, unido a la sencillez y notable aseo que se observa en las salas, dormitorios, comedores y demás departamentos del Establecimiento, dan una idea clara no sólo de su buena administración, sino también del afán y del laudable empeño con que la digna Comisión y señoras Inspectoras del mismo, atienden al cumplimiento de su benéfico cometido.

Realmente que el visitante se siente vivamente impresionado en aquel refugio de la orfandad, donde reciben amparo cariñoso los huérfanos de los militares, al contemplar a los pequeños asilados que ayer tan sólo estaban abandonados a su suerte y hoy se encuentran allí perfectamente agasajados, bien vestidos y alimentados, recibiendo ya la educación moral é intelectual que harán de ellos seres útiles a la patria y a la sociedad.

La ceremonia oficial de la inauguración del local que tuvo lugar el día 3 de enero del corriente año, siendo padrinos el Excmo señor Presidente de la República y la señora Luisa A. de Cordero, esposa de nuestro Vicealmirante, fue celebradísima: y el padre Becco con tal motivo pronunció una bella alocución, obligando al patriotismo de los señores Presidente de la República y Ministro de la Guerra, allí presentes, como a todos los marinos y militares de la Nación, a que prestaran cada uno en su esfera toda la cooperación, toda la buena voluntad, toda la ayuda posible, a fin de que la naciente asociación, noble

y grande en sus fines, fuera para siempre el amparo de los hijos de aquellas víctimas del honor y del deber, que sucumben en defensa de la patria ó a consecuencia de sus sacrificios por ella.

El señor Presidente, verdaderamente satisfecho de la fiesta que se celebraba, felicitó a la comisión que había dado cima a la feliz idea, y prometió prestar toda su cooperación como Presidente y ciudadano, en favor del Asilo de Huérfanos de Militares, el cual consideraba una necesidad para el ejército de la Nación y un deber patriótico el atender a su sostenimiento.

El local del asilo está situado en la calle de Charcas y Callao; es bastante cómodo y ventilado y responde por ahora a las necesidades de los asilados que alcanzan al número de trece; pero que brevemente aumentará a veinte ó veinticinco, pues ya se han manifestado pedidos para la admisión de algunos más.

El edificio está dividido en dos departamentos con capacidad cada uno para quince asilados; el primero es destinado para varones y el otro para niñas.

Cada asilado dispone en el dormitorio, de una buena canchita de hierro completa, mesa de luz, perchas, etc., etc., todo con un aseo digno del mayor elogio.

Los dos comedores son amplios, con servicios completos para quince cubiertos cada uno.

Dispónese de buenos lavatorios, baños de inmersión y de lluvia, grandes patios y finalmente una hermosa huerta para recreo.

Hay además, un salón de conferencias, una pequeña capilla y el salón-escuela, cuyo mobiliario fue donado por el Consejo General de Educación.

Las clases funcionan ya bajo la competente dirección de un profesor normal y un ayudante-celador.

La instrucción religiosa la da el padre Seguí, capellán del Establecimiento.

La directora del asilo nombrada por la Comisión Directiva, es la señora de Larre, persona que tiene ya práctica adquirida en establecimientos similares.

Los médicos cirujanos que voluntariamente han ofrecido sus servicios, son los doctores Damianovich, Cabezón, Anido, Costa, Quiroga, Peña y Meana.

Actualmente se dispone de un capital de cerca de 10 mil pesos, y dada la administración severa y económica impuesta, estamos seguros de que esos fondos aumentarán gradualmente hasta que llegue el día de poder dar

mayor amplitud a la enseñanza y tener edificio propio, para lo cual ya se han hecho algunos trabajos a fin de que el edificio que actualmente ocupa y que es del gobierno, sea donado en propiedad al Asilo, lo que creemos muy justo, dados el carácter y objeto especial de la asociación.

Entre los huérfanos de marinos se cuentan los de los extintos: Teniente de Fragata Landívar, Contramaestre Carpentini y un marinero cuyo nombre no recordamos.

La Comisión Directiva está compuesta así:

Señora Carmen E de Ayala, Presidenta.

»	Luisa A. de Cordero, Vice 1ª.	
»	Dolores C. de Urquiza, Vice 2ª.	
»	Ana B. de Cárdenas, Secretaria.	
»	Amalia A. de Cerri, Tesorera.	
»	Delfina L. de Rodríguez, Pro-Tesorera.	
»	Josefa A. de Vassilicos,	Vocal.
»	Jovita E. de Roa,	»
»	Mercedes R. de Battis,	»
»	Emilia B. de Avalos,	»
»	Rufina R. de Garmendia.	»
»	Micaela A. de La Llave,	»
»	Teópista B. de Villarruel,	»
»	Elvira A. de Molina,	»
»	Benjamina E. de Lowry,	»
»	Lucila A. de Antelo,	»
»	Elciria Ll. de Meana,	»
»	Adela R. de Eyroa,	»

Inspectoras son las señoras de Villarruel, Vassilieos y Lowry.

Una asociación del carácter del Asilo de Huérfanos de Militares, cuyos fines, nobles y caritativos, son la protección del desvalido hijo del marino ó del militar, es digna y hasta es un deber cooperar a su sostenimiento y progreso.

He aquí la circular pasada últimamente a los jefes de buque y cuerpos del ejército.

CIRCULAR

Al señor Jefe de.....

Buenos Aires, Febrero de 1892.

Inaugurado el Asilo de Huérfanos de Militares el 3 de enero ppdo., y encontrándose bajo su amparo varios hijos de miembros del ejército y armada de la Nación, cumple a los deberes de nuestro cargo invitar a Ud. y por su intermedio a todos los militares que estuvieren bajo su dependencia inmediata, a prestar su valiosa cooperación a fin de que pueda llenar debidamente su misión, cual es la de proporcionar un hogar y educación a los hijos de los que consagran su vida al servicio le la patria.

Diariamente se presentan pidiendo ingreso al Asilo, niños que han quedado en la orfandad y cuyos padres han rendido sus vidas en cumplimiento de su deber; pero la Sociedad, contando aún con escasos recursos, su amparo quedaría reducido a un limitadísimo número y es por esta razón que solicitamos el apoyo moral y material de la familia militar, cuyos sentimientos de compañerismo y caridad le son innatos.

Aprovechando esta oportunidad recordamos a Ud., que la C. D. del Asilo, ha resuelto admitir preferentemente a los huérfanos que existiesen entre las familias de los cuerpos del ejército y armada y que tengan no menos de 5 años ni más de 12, bastando para acreditar este fin, la fe de bautismo ó partida del Registro Civil para su inmediato ingreso y una copia de la foja de servicios del padre autenticada por el jefe del cuerpo ó buque.

Carmen Eguiluz de Ayala,
Presidenta.

Ana B. de Cárdenas,
Secretaria.

CRÓNICA

Donación.—Las siguientes cartas cambiadas entre el consocio Sr. Octavio Córdoba y el Centro Naval, dan cuenta de la importante adquisición hecha por el Museo de esta Asociación, debido al generoso desprendimiento del primero.

Sres. miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval.

Tengo el gusto de enviar a Uds. un retrato al óleo del ilustre Almirante D. Guillermo Brown.

Debo a la galantería y patriotismo del Dr. D. Angel J. Carranza, el haber podido sacar una copia de nuestro Almirante, según un retrato del año 25, que el Dr. Carranza conserva en su poder.

Figura también al pie del retrato, la imitación fiel de la espada que usó el Almirante Brown en la batalla del Juncal.

El motivo de este obsequio es que necesitamos vivir en verdadera intimidad con los héroes del pasado. Mucha parte de nuestra fuerza y nuestra altivez como Pueblo, nos viene de aquellos grandes varones, tan justamente queridos. ¡Cuánto no han hecho por el honor y la integridad de la República Argentina!

Guillermo Brown, cumplió siempre con su deber. Este ha sido todo su programa mientras vivió, habiendo ido más allá por la patria, afirmando con hechos incontestables que el soldado argentino lo mismo pelea en el océano que en tierra, y que, tratándose de la defensa nacional, ignora lo que es el miedo y la fatiga.

Deliberemos, pues, bajo la advocación del más ilustre Almirante argentino.

Ignoro lo que el porvenir depare a nuestra Nación,

pero no me equivoco al pensar que, meditando sobre el glorioso paso de los Andes, la batalla de Ituzaingó y la del Juncal, hay muchas fuerzas morales que agregar a las presentes para triunfar sobre cualquiera de nuestros adversarios posibles.

La tradición nos hace invencibles. Imitemos a Guillermo Brown en todo y tengamos su imagen cerca de nuestros ojos, porque si bien es cierto que el hombre muere, queda su espíritu, la razón de sus actos que vale más que la naturaleza y que aprovecha a la libertad.

Con estos sentimientos saludo a los distinguidos miembros de la Comisión Directiva del Centro Naval, compatriota y amigo.

OCTAVIO CÓRDOBA.

Buenos Aires febrero 13 de 1892

Buenos Aires, febrero 25 de 1892.

Sr. Oficial Mayor del Ministerio de Marina don Octavio Córdoba.

Señor consocio:

La Comisión Directiva que presido, en sesión extraordinaria de fecha 24 del corriente, se ha impuesto de la galante a la vez que patriótica carta enviada por Ud. a este Centro, acompañando un retrato del Almirante Brown.

Los sentimientos que por este obsequio abrigan los señores de la Comisión Directiva, de los que me complazco en ser su intérprete,—dicen bien claro que el agradecimiento es grande, como grande el placer que experimentan en que el retrato del hombre que más glorias haya legado a la historia de la Marina argentina, entre a ocupar un puesto preferente en el salón do se encuentran los recuerdos de sus hazañas y triunfos.

El Centro Naval, nacido para dar el tono de unión necesario entre los miembros de una institución que como nuestra marina de guerra, acrece cada día, mira con satisfacción que no es una frase banal la que sirve de lema a su escudo, ni que es una religión desechada entre sus miembros el recuerdo de las glorias patrias.

De aquí, señor consocio, que su obsequio viene a llenar una deficiencia sentida. Poseíamos los cuadros que representan las heroicidades del gran Almirante, poseíamos por decir así el cuerpo de nuestra historia naval, pero nos

faltaba el alma de la marina. Y es Ud. quien ha llenado este vacío.

Un adelante deliberaremos viendo colocado en el altar de las tradiciones la noble imagen del que sólo vivió para dar gloria a la patria muriendo como el caballero de la Historia, sin tacha y sin reproche.

El porvenir de nuestra Armada es tan vasto como las costas que tienen que guardar; y las fuerzas morales que el recuerdo de nuestras glorias infunde, harán que sean verdades las halagadoras promesas que hoy vemos diseñadas en el horizonte de nuestras esperanzas.

Existe ya modelada la obra en buena piedra, faltan sólo los toques de cincel que han de darle la forma anhelada. A esta tarea cooperará el Centro Naval con las fuerzas de que dispone y sobre todo, con las que le proporcionen los que como el señor consocio, pueden prestarle tan eficaz ayuda.

La torpedera 103— Á propósito de accidentes de torpederas, creemos oportuno citar aquí un caso no hace mucho ocurrido a una de ellas, perteneciente a la escuadra francesa.

Leemos en la *Crónica de La Marine Française* del 27 de diciembre del año ppdo:

«El último viernes, 18 de diciembre, las torpederas 126 y 103 hacían el pilotaje de la costa de Provenza, e iban a entrar a la rada de Agay, a las cuatro de la tarde próximamente. La 126 pasó la primera entre la roca de la Moutte y la costa, por un canal que tiene al rededor de 150 metros de anchura, y que a menudo navegan las torpederas. En el momento que la 103 entraba en el paso, en seguimiento de su jefe de fila, la embarcación se encontró levantada sobre la cresta de una ola, la popa completamente fuera de inmersión. Desde luego, el timón quedó sin efecto, y la torpedera no pudiendo abatir, fue a estrellarse sobre la roca con una velocidad de 10 nudos más ó menos.

«Según los informes de los buzos, la proa está completamente desfondada, y el compartimiento estanco de proa no ha podido resistir la violencia del choque. La 126 trató de remolcar a su compañera, pero no pudo conseguir sacarla con la suficiente rapidez.

«Actualmente la 103 está sumergida en 6 metros de fondo más ó menos, y los trabajos de ponerla a flote se continuarán así que el estado del mar lo permita.

«En este accidente, dos hombres de la tripulación han «sido bastante gravemente heridos, lo que ha motivado «que fueran llevados al hospital de San Rafael.»

Si tal cosa hubiera ocurrido en nuestra marina con alguna de las torpederas que poseemos, qué grita no se hubiera armado.

No hacemos por lo tanto comentarios, pero los del oficio sabrán a qué atenerse al leer las líneas que dejamos transcritas.

Museo Naval—La patriótica cuanto laudable tarea de la formación del Museo Naval, emprendida por el centro del mismo nombre, va encaminándose por buenos rumbos.

Debido a la iniciativa de un grupo de socios de lo más distinguido de los oficiales de la Armada, el Museo se enriquece diariamente con objetos históricos de indisputable valor.

Cuando el Centro Naval comenzó a hacer sentir la gran influencia que ejerce en la marina, el ilustre capitán de navío D. José Murature, cuyo busto se ostenta en sus salones, donó a la asociación de la cual no era ni siquiera miembro, todos los cuadros conmemorativos de las principales campañas navales argentinas que, si bien no tienen gran valor artístico, encierran con precisión matemática las peripecias de las naves de los combatientes en las postrimerías de la lucha, ó muestran con acierto, los movimientos preliminares de las batallas.

Bajo este aspecto, los cuadros de Murature no dejan blanco alguno a la crítica más severa.

Después de Murature, muchas personas que miran con simpatía los progresos que se operan en el Centro Naval, y que se dan exacta cuenta del rol que jugará en los futuros destinos de la marina, se han apresurado a desprenderse de verdaderas reliquias históricas que guardan atingencia con el Museo Naval.

Últimamente, el señor Presidente de la República, autorizó al capitán de fragata D. Carlos Beccar para que en su nombre solicitara del gobernador de Córdoba señor Garzón, la entrega al Centro Naval de los modelos reducidos de los principales buques de nuestra armada, que habían ido a parar a la docta ciudad.

Esos modelos que al presente posee el Centro, representan al «Brown», «República», «Uruguay», «Centella» y

«Andes», buques-tipo, entre los cuales hay algunos que cuentan con cuatro símiles.

El Centro Naval prosigue aquí y en el extranjero por medio del ministerio del ramo, el completamiento de la colección de los modelos representativos de nuestra flota actual. Los deseos de esta asociación llegan hasta pretender restaurar las escuadras de Brown; bajo este aspecto la tarea que se ha impuesto es altamente patriótica y el gobierno está en el deber de coadyuvar en la obra con todos los medios a su alcance, a fin de poner bajo la égida del Centro Naval todos los objetos y modelos que aun andan dispersos por ahí, muchos de ellos en manos profanas.

Debe también solicitar de más de un funcionario, interesando su patriotismo, para que donen a esta asociación multitud de cuadros, fotografías, armas, etc., que egoístamente guardan en sus polvorientos armarios.

La importancia de la formación de los museos navales, ha sido reconocida en todos los países más cultos del mundo, cuyas marinas las observamos como modelos dignos de imitarse.

Los museos navales templan la fibra patriótica del personal de la armada y ponen de manifiesto la obra realizada por el heroísmo de los paladines de la leyenda nacional. Para que ésta se forme y mantenga firme su prestigio en una marina joven como la nuestra, hay que restaurarla impidiendo así su destrucción completa a través del tiempo.

Hay que hacer gráficos, por así decirlo, los sacrificios de los servidores de la patria; es necesario levantar las tradiciones de glorias de nuestra armada, que no por estar desorganizada ahora, es menos digna de ostentar en alto los más nobles y grandes ideales, pues, a eso la obliga la pesada responsabilidad de la herencia del legendario nombre de Brown.

El Museo Naval se impone, como se ha impuesto en Inglaterra, en Francia y en España.

Cuando las generaciones de oficiales del siglo futuro visiten los salones del Centro Naval y encuentren en ellos los bustos de sus viejos servidores y los modelos de los buques con que combatieron contra los escuadras enemigas, se descubrirán respetuosos ante la obra de esta asociación que, contando sólo con 10 años de existencia en lucha abierta contra una escuela encastillada en la ignorancia, se levantó en alas del más

alto patriotismo para regenerar la escuadra, llevando a ella la unión, el trabajo y el compañerismo, sin descuidar una cosa que debe encerrar el pecho del marino: el culto de los héroes que le dieron tradición y glorias.

Siga el Centro Naval por esa senda que irá lejos.

(Sud-América.)

Asilo Huérfanos de Militares—Le han sido hechas las siguientes donaciones a esta benemérita institución:

Por intermedio de la señora Luisa A. de Cordero, vicepresidenta de la Sociedad, envió el señor Eduardo Durand, a nombre de su difunta esposa doña María Balestra, la cantidad de 50 pesos moneda nacional.

La señora Regina C. de Bertan donó dos magníficos candelabros y 20 pesos moneda nacional.

Certamen—Fijando uno de los temas que han de tratarse en el próximo certamen, el señor Ministro de Marina ha dirigido a la Asociación la siguiente nota que por los elevados propósitos y alentadoras palabras que encierra, la damos con gusto a la publicidad:

Buenos Aires, enero 30 de 1892.

Al presidente de la comisión directiva del Centro Naval

En contestación a las comunicaciones del Centro que Ud. preside, pidiendo se fije el tema para el certamen anual a cobrarse el 20 de mayo próximo, este ministerio señala el siguiente: «Elementos y condiciones que debe tener la Escuadra Nacional para la defensa del Río de la Plata, y para tomar la ofensiva, en caso necesario, teniendo por adversario la potencia sud-americana de mayor poder marítimo», adjudicándose como premio, al autor del mejor trabajo que se presente, una medalla de oro, que se hará de acuerdo con ese Centro.

Como Ministro de Guerra y Marina de la República y como miembro del Ejército Nacional, debo expresar al Centro Naval Ja satisfacción con que veo a la juventud esforzarse por el adelanto y mejora de los elementos en que descansa confiada la soberanía y la integridad de la Nación.

Esos torneos de la inteligencia honran y enaltecen a la sociedad que los inicia y persigue y proyectan luz sobre la escuadra toda, donde sus miembros concurren por distintos caminos y por maneras diversas a un sólo objetivo nacional: el progreso indeterminado de la Marina de Guerra. Estimular esas manifestaciones del espíritu, alentarlas y ayudarlas en toda forma y por todos los medios posibles, es el propósito firme e invariable que anima al gobierno de que formo parte; y, en todo tiempo y circunstancia, encontrará la oficialidad estudiosa del ejército y la armada, el apoyo decidido del ministro y la simpatía cordial del general y compañero de armas.

Dios guarde a V.—*N. Levalle.*

Las fuerzas navales de Francia en 1895—Las fuerzas navales de la Francia, según documentos oficiales, serán en 1895 las siguientes:

1 —FLOTA DE ALTA MAR

a) Acorazados de 1ª clase, N.º 14

«Amiral Duperré», «Amiral Baudin», «Hoche», «Courbet», «Formidable», «Dévastation», «Redoutable», «Neptune», «Marceau», «Brennus», «Magenta», «Lazare Carnot», «Jauréguiberry», «Charles Martel».

b) Acorazados de 2ª clase, N.º 10

«Colbert», «Friedland», «Marengo», «Océan», «Suffren», «Richelieu», «Tridet», «Bayard», «Vauban» «Duguesclin».

c) Cruceros de 1ª clase, N.º 11

«Cécille», «Tage», «Sfax», «Alger», «Isly», «Jean Bart», «Dupuy de Lome», «Bruix», «Chanzy», «Charner», «Latouche-Tréville».

d) Cruceros de 2ª clase, N.º 9

«Davout», «Suchet», «Chasseloup», «Laubat», «Friant», «Bugeaud», «Magot», «Primanget». Hay dos más cuyos nombres se ignoran y cuya construcción comenzará en 1893.

e) Cruceros de 3ª clase, N.º 9

«Milán», «Forbin», «Surconf», «Tronde», «Gosmao», «Lalande», «Coëtlogon». Hay dos más cuyos nombres se ignoran; uno de ellos será botado al mar en 1892, y el otro en breve se dará comienzo a su construcción.

f) Cruceros-torpederos, N.º 8

«Condor», «Éperrier», «Vantour», «Françon», «Fleurus», «Wattigues», «Cassini» «D' Iberville».

g) Torpederas de alta mar, N.º 34

«Agile», «Audacieux», «Couveur», «Ouvagan», «Sarrazin», «Tourbillon», «Éclair», «Kabyle», «Orage», «Grondeur», «Vélocé», «Dragon», «Grenadier», «Lancier», «Turco», «Sonare», «Alarme», «Aventurier», «Defi», «Téméraire», «Archer», «Avant-Garde». Además, otras 12 torpederas de alta mar, cuyos nombres se ignoran y que, por decreto ministerial serán comenzadas en tiempo oportuno.

h) Buque almacén y apoyo de torpederas

Este buque podrá llevar a su bordo 10 torpederas de 18 metros de eslora.

II—FLOTA PARA LA DEFENSA DE COSTAS*a) Guardacostas acorazados, N.º 18*

«Requin», «Caïman», «Idomptable», «Terrible», «Furieux», «Fulminant», «Tonnerre», «Tonnant», «Tempête», «Vengeur», «Bélier», «Jemmapes», «Valmy» «Bouvines» «Tréhonart», «Onondaga», «Taureau», «Bouledogue».

b) Cañoneras acorazadas, N.º 8

«Achéron», «Cocyte», «Styx», «Phlégéton», «Frusée», «Mitraille», «Flamme», «Grenade».

c) Avisos torpederos, N.º 10

«Coulenvrine», «Bombe», «Dague», «Dragonne», «Flèche», «Lance», «Saint Barbe», «Salve», «Léger», «Lévrier».

d) Torpederas N.º 220

Torpederas de 1ª clase..... 110

» » 2ª » 110

Además de todos estos buques, existen otros muchos destinados exclusivamente a la defensa de las colonias.

La marina de guerra de Austria—El almirante von Sterneck, ha pronunciado delante de la comisión de presupuestos un importante discurso, qué servirá para aclarar muchas dudas y rectificar falsos criterios que se habían formado con respecto a la marina de guerra austríaca.

Creemos útil resumir aquí su discurso:

«El rol capital de la marina de guerra, ha dicho el

almirante Sterneck, es la defensa de las costas. Esta defensa se confió, en el año 1885, a las escuadrillas de torpederas; en la memoria de ese año, existe una detallada exposición que explica las razones que indujeron al ministerio a tomar tal resolución. En el mismo año se comenzó la construcción de estas torpederas que aun continúa.

«Estas torpederas representan la aplicación de una nueva arma tanto ofensiva como defensiva; es decir, el torpedo. Para que se comprenda bien cuál es el problema de la defensa de nuestras costas, voy a hacer un parangón de las flotas antiguas con las modernas.

«Las escuadras antiguas movidas por las velas, tenían a su bordo víveres y municiones para muchos meses; lo que hacia factible para Nelson sus largos cruceros por el Atlántico y la caza a la escuadra francesa, caza coronada por la victoria de Aboukir. Las naves antiguas eran eminentemente autónomas; pero no lo son así las modernas, las que necesitan de continuos aprovisionamientos. Desde luego, el principal objeto de la defensa de nuestras costas será el de impedir al enemigo que se apodere de un punto cualquiera del litoral, para hacer de él su base de operaciones. Para ser eficaz el sistema de nuestra defensa, exige dos cualidades: una gran velocidad y una gran movilidad, a fin de que el comandante en jefe se halle informado en todos los momentos, de todo lo que hace el enemigo.

«Las condiciones de nuestro presupuesto no nos permitían, sin embargo, construir simultáneamente numerosas flotillas de torpederas y grandes naves acorazadas con arreglo a los adelantos modernos. Sin embargo, el Austria posee tres acorazados de un valor militar indiscutible. Necesitábamos todavía seis, y tres serán en breve comenzados, empleándose por lo menos, tres años en su terminación definitiva.

«En lo que se refiere al material existente en servicio, no se puede dejar de elogiar la manera de como han sido construidas nuestras torpederas. Algunas de ellas han servido de modelo en Alemania y en Inglaterra. Igualmente notable es el crucero-ariete *Fraz Joseph* y su gemelo el *O*, todavía en construcción. Si, después, mucho material exige siempre algunas modificaciones, esto en manera alguna significa que sea malo, sino por efecto de los continuos progresos que se operan en el arte naval.

«Italia estudia actualmente un tipo que reúne en sí las cualidades de un gran acorazado y las de un crucero-ariete; si esto resulta cierto, hay que saludar un nuevo progreso. La marina austriaca está preocupada con las mismas ideas desde el año 1884, y de ello se habló también en la memoria última. Hace mucho tiempo Redner anunció que el ariete-crucero era la nave del porvenir; pero observaba al mismo tiempo que para poder reunir a bordo de esa clase de buques todas las cualidades deseables, habría que darles un desplazamiento, por lo menos, de 8.000 toneladas; desplazamiento muy grande para nuestros recursos financieros. Pasando ahora a los acorazados de tipo antiguo observaré, que es imposible que los buques construidos 20 años ha, puedan satisfacer las exigencias de hoy día. Agreguemos que estos buques poseen máquinas de escasa fuerza y se hallan desprovistos de compartimientos estancos. Respecto del segundo de estos inconvenientes, trataremos de remediarlo; pero en breve muchos de estos buques serán rayados del rol de combate.»

Gastos previstos para construcciones y fortificaciones en Dinamarca.—Ha sido presentado al Folkething el proyecto para los gastos extraordinarios para el presupuesto de 1892-93. He aquí su resumen:

Francos 3.325.000 para el gran fuerte.....	} Defensa de Copenhague
» 665.000 para completar otros trabajos	
» 478.800 para cañones.....	
» 133.000 para municiones.....	
» 172.000 para cañones de tiro rápido a objeto de la defensa de costas.....	
» 26.000 para 12 obuses de mm. 120 para experiencias y para transformar los cañones de avan-carga de mm. 275, en obuses de defensa de costas.	
» 497.420 para el crucero <i>Geyser</i> .	
» 891.100 para <i>Hejmdal</i> .	
» 194.180 para comenzar un acorazado.	
» 399.000 para mejorar el material existente.	
» 186.200 para una torpedera de 1ª clase.	
» 433.600 para material de torpederas.	
» 43.890 para transformar la fragata <i>Jylland</i> .	
» 226.100 para material de artillería.	

Crucero «Katoomba».—Este crucero que hace poco tiempo ha entrado al servicio de la escuadra auxiliar de Australia,

puede servir como buque tipo para nuestras naves afectas a ese servicio de colonias.

He aquí sus características principales:

Eslora	m.	81
Manga.....	»	12.5
Calado máximo.....	»	4.69
Desplazamiento.....	tons.	2620
Fuerza de máquinas.....	cab.	{4560 tiraje natural. 7600 tiraje forzado.
Velocidad correspondiente....	mill.	{17.5. 19.
Carga normal de carbón.....	tons.	300
Camino que puede recorrer...	mill.	1300 á 19 por hora.
» » » » ... »		6000 » 10 » »

El armamento consiste en 8 cañones Armstrong de m. 120 de tiro rápido. 8 de m. 47 de tiro rápido y 4 ametralladoras.

La protección de los órganos vitales está asegurada por medio de un puente acorazado de 25.4 milímetros, de un espesor que se duplica encima de la máquina y de las calderas.

La disposición de la artillería, es como sigue: dos cañones de 12 centímetros sobre el castillo de proa, 2 sobre la toldilla, a cada banda.

Los montajes son de pivote central.

Este crucero tiene dos palos de hierro provistos de velamen.

Sobre el puente de mando hay una torre de 70 m de espesor.

El equipaje consta de 120 hombres.

« **El Reglamento de embarcos** » — Van a continuación algunas rectificaciones al artículo de bibliografía aparecido en el número anterior de nuestro boletín, y que lleva por título el que sirve de epígrafe al de estas líneas. Su autor, el Sr. Demartini, nos pide su inserción:

Línea 25, pág. 485, léase *conocen*.

Id. 10, id. 486. después de la palabra extraño,
hágase pausa de *coma*.

Id. 21. id. 486, léase *un arma*.

Id. 22, id. 486. léase *aquistar*.

Id. 31, id. 487, léase *assolutto*.

Queda satisfecho el Sr. Demartini, y nosotros también; pues mucho nos place que nuestra publicación sea lo más esmerada posible, y que, cuando por descuido ó pérdida de los originales, como en el presente caso, aparezca algún trabajo con las incorrecciones consiguientes, venga a tiempo la rectificación, la que gustosos insertamos.

MOVIMIENTO DE LA ARMADA

- Febrero 3.—Decreto nombrando Comandante Director de la Escuela de Condestables y Cabos de cañón, al Capitán de Fragata D. Emilio Barilari y Subdirector de la misma, al Teniente de Navio D. Santiago J. Albarracin.
- » 4.—Se comunica haberse nombrado Ayudante 2º de la Prefectura Marítima á D. Pedro Pérez del Cerro.
- » 5.—Pasa al acorazado «Almirante Brown», el 2º maquinista Enrique Gallino.
- » 8.—Pasan a la barca «Ushuaia» el Alférez de Navio D. Protasio A. Lamas y el Alférez de Fragata D. Angel Elias.
- » 8.—Se transcribe el superior decreto nombrando una comisión para examinar detenidamente las maquinarias y establecimiento de los talleres de la Compañía «La Platense», ofrecidos en venta al Superior Gobierno.
- » 9.—Pasa a la cañonera «Uruguay» el Comisario Contador D. Genaro Cardoso.
- » »—Se señala el día 10 para la reunión de un Consejo de Disciplina Militar, presidido por el Capitán de Fragata D. Atilio Barilari, para juzgar la pena a que se ha hecho acreedor un maquinista, por irregularidades cometidas en el servicio.
- » »—Se imponen tres meses de arresto y ocho meses de suspensión de mando en los buques de la Armada, al Alférez de Navio D. Vicente Oriden, como consecuencia del sumario que se le instruía.
- » 10.—Pasan a la corbeta «La Argentina», el Cirujano D. Emilio Cardalda y al transporte «Villario» el Cirujano D. Cornelio Santillán.
- » 11.—Se comunica haberse nombrado Subprefecto de Puerto Deseado, al Capitán de Fragata D. Salvador D. Simone.
- » 12.—Se comunica haberse nombrado buzo de la Estación de Torpedos de La Plata, a D. Nicolás

- Nelson y dibujante de la Dirección General de Torpedos a D. Valmont de Lafeuillade.
- Febrero 13.—Pasó al acorazado «Los Andes» el Alférez de Fragata 13. Guillermo Brown.
- » 15.—Se nombra Comisario pagador de la Estación Central de Torpedos al Comisario D. Francisco Boschetti.
 - » » — Se comunica haber nombrado de máquinas de los Talleres de Marina, al Ingeniero D. Santiago L. Tubino, e Ingeniero Ayudante de Construcciones Navales a D. Juan Allstrom, y haberse nombrado Director de la banda de música del «Almirante Brown» a D. José Marino.
 - 16.—Pasa al vapor «Gaviota» el Alférez de Navio D. Leopoldo Gard.
 - 18.—Se comunica haberse autorizado al E. M. G. para ejecutar en los Talleres de Marina las reparaciones que necesita el transporte «Azopardo», de acuerdo con el presupuesto formulado.
 - » —Se nombran a los Capitanes de Fragata D. Atilio Barilari y D. Manuel D. García para integrar la Comisión que estudia el Reglamento de consumos de la Armada.
 - 19.—Pasa al torpedero «Maipú» el Alférez de Fragata D. Adrián del Busto.
 - » » —Se transcribe la superior resolución aprobando el aumento del personal de prácticos de costas propuesto por el E. M. G.
 - » » —Se dirige nota al Ministerio de Hacienda, pidiendo que, atendiendo a la urgencia del caso imparta ordenes por telégrafo al Ministro Argentino en Londres, autorizándolo proceda a la brevedad posible al pago de los sueldos que se adeudan aún a los maquinistas contratados para el crucero «25 de Mayo» y cazatorpederos «Espera» y «Rosales», los que han interpuesto varias reclamaciones ante aquella Legación.
 - » » —Se dispone se impartan las órdenes del caso a la Dirección General de Arsenales y Talleres, a fin de que entregue al Sr. Pedro Fortunato, representante de la Empresa arrendataria de la Escuadrilla del Río Negro, una caldera y otros útiles pertenecientes a una lancha a vapor, cuyo casco se halla en Patagones.
 - » 20.—El Teniente de Fragata D. Hortensio Thwaites pasa a prestar sus servicios al Instituto Geo-

- gráfico Argentino, debiendo revistar en la lista general del E. M. G.
- Febrero 20.—El Ministerio de Marina aprueba la propuesta de los alumnos de administración en los jóvenes Justo Bassoni, Juan A. Aguirre, Ignacio Nogueras, José M. Sivori y Enrique Chareta.
- » » —Se comunica haberse concedido la baja y absoluta separación de la Armada, solicitada por el 3.^{er} maquinista de los buques en desarme, D. Mauricio Bernar.
- » » —Se comunica haberse nombrado Subprefecto del puerto del Paraná, al Teniente de Navio D. Urbano de la Fuente, en reemplazo de D. Félix: Mijatus que renunció.
- » » —Se comunica haber resuelto agregar a la comisión nombrada para informar sobre las modificaciones que deben hacerse en el Reglamento para impedir colisiones en alta mar, al Oficial Mayor de la Prefectura General de Puertos.
- » 22.—Se aprueba el presupuesto de gastos de la Oficina, Central de Hidrografía, formulado por el Estado Mayor de Marina.
- » » —Pasa a prestar sus servicios a la Dirección General de Torpedos el Teniente de Fragata D. Eduardo Quesnel.
- » » —Se dispone que el Teniente de Fragata D. Antonio Duró reviste por la lista general del E. M. G.
- » » —Pasa a prestar sus servicios al acorazado « Los Andes », el Alférez de Navio D. Gregorio Díaz.
- » » —Se transcribe la comunicación elevada al Ministerio de Guerra y Marina por el Presidente de la Comisión de Faros con fecha 28 de febrero ppdo., y la resolución superior recaída al pie de ella, por la cual se aprueba la propuesta interpuesta a favor de los señores Ramón Molina y Manuel Ojeda para desempeñar las funciones de Inspectores de Faros con la remuneración mensual de trescientos pesos a cada uno, por sueldo y viático.
- » 24.—El Teniente de Navio D. Macedonio Bustos es nombrado 2.^o Comandante interino del acorazado «Los Andes».
- » 25.—El Alférez de Navio D. Ramón González Fernández, pasa a prestar sus servicios al Instituto Geográfico Argentino.
- » 26.—El Teniente de Navio D. Daniel Blanco es nombrado Comandante de la bombardera «República».

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN FEBRERO

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Rural Argentina—Nos 1 y 12 de 31 de Diciembre de 1891 y 31 de Enero de 1892.
Anales de la Sociedad Científica Argentina—Enero de 1892.
Boletín Nacional de Agricultura—Nos 1 y 2 de 15 y 31 de Enero de 1892.
Boletín Mensual de Estadística Municipal—Enero de 1892.
Boletín del Instituto Geográfico Argentino—Julio, Agosto, Septiembre y Octubre de 1891.
Revista Científico Militar—Noviembre y Diciembre de 1891.
Anuario del Observatorio de La Plata—1892.

BRASIL

Revista Marítima Brasileira—Diciembre de 1891.
Revista de Comissão Técnica Militar Consultiva—Enero de 1892.

CHILE

Revista de Marina—Enero 31 de 1892.

ESPAÑA

Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina—30 de Diciembre de 1891.
Boletín de Administración Militar—Enero y Febrero de 1892.

Estudios Militares—Diciembre 20 de 1891 y 5 de Enero de 1892.
Memorial de Artillería—de Diciembre de 1891 y Enero de 1892.
Revista General de Marina—Enero de 1892.
Revista de la Asociación de Navieros—Noviembre y Diciembre de 1891.
Unión Ibero-Americana—Del 1º de Enero y 1º de Febrero de 1892.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record—24 y 31 de Diciembre de 1891—7 y 14 de Enero de 1892.

FRANCIA

Société de Géographie—(sesiones) 1891, Nos 19 y 20
Bulletin de la Société de Géographie—3er trimestre de 1891.
Société de Géographie—(sesiones) N° 1, 1892.
Revue du Cercle Militaire—Nos 52, 1, 2 y 4 de 27 de Diciembre de 1891 y 10 y 24 de Febrero de 1892.
La Electricité—Nos 52 y 1, 2, 3, 4 y 5 de 20 de Diciembre de 1891; 7, 14, 21 y 28 Enero y 4 de Febrero de 1892.
La Marine Française—Nos 169, 170, 171, 172 173 y 174 de 27 de Diciembre de 1891; 3, 10, 17, 24 y 31 de Enero de 1892.
Journal de la Marine Le Yacht—Nos, 720, 721, 722, 723, 724 y 725 de 26 de

Diciembre de 1891, 2, 9, 16, 23 y 39 Enero de 1892.

L'Echo des Mines et de la Métallurgie—13 y 27 de Diciembre de 1891 — 3, 10, 17 y 24 de Enero 1892.

Annales Hydrographiques — 2º tomo de 1891.

INGLATERRA

Engineering—25 de Diciembre de 1891—1º, 8, 15 y 22 de Enero de 1892.

United Service Gazette—2.9, 16 y 23 de Enero de 1892.

ITALIA

Rivista di Artiglieria e Genio—Diciembre de 1891 y Enero de 1892.
Rivista Marittima—Enero de 1892.

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval Diciembre de 1891.

Annaes do Club Militar Naval Enero de 1892.

PERÚ

Revista Militar y Naval—Diciembre 1º y 15 de 1891 y Enero 1º de 1892.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Febrero

De Buenos Aires—«El Censor», «El Mosquito», «El Porvenir Militar», «La Unión Industrial Argentina», «El Ejército Nacional».

De Costa Rica—«La Gaceta».

De España—«La Correspondencia Militar».

De Portugal—«O'Exercito Portuguez.»

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1891-1892

EXTRACTO DE LAS SESIONES.

6ª sesión extraordinaria del 25 de enero de 1892.

PRESENTES

Vicepresidente 2º, O. Córdoba
Tesorero, Bárcena
Protesorero, Bista

VOCALES

Beccar
Sáenz Valiente
Jasidaski
Moneta

SOCIOS

Rivera
Irizar

Declaróse abierta la sesión a las
9^h 30^m p. m.

Orden del día :

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.
- III. Candidatos para socios activos.
- IV. Tema que corresponde fijar a la
C. D. para el 4º. certamen anual.
- V. Asuntos varios.

Leída el acta de la sesión anterior,
por el vocal Sr. Moneta, que actuó
como secretario, fue aprobada.

El prosecretario Sr. Quintana, en una tarjeta que envía,
participa hallarse enfermo.

La señora presidenta del Asilo Naval, doña Angélica G.
de García, en nota que dirige, expresa su agradecimiento
por el donativo y asignación mensual que señaló este
Centro a favor de dicho asilo, aceptando a la vez las

páginas del Boletín para la publicación de los datos que estime convenientes.

El «Fomento de las Artes», participa la instalación de esta sociedad.

Acéptanse para socios civiles activos a los señores siguientes, presentados en la sesión anterior: Germán Oliver, Vicente Morán y Antonio Montes; y como socio militar activo, al señor comisario contador de la armada, D. Luis A. Pereira.

Danse como presentados para candidatos a socios civiles activos, a los Sres. Dr. Alberto V. López y Juan Williams.

A moción del Sr. Beccar, se resuelve fijar el siguiente tema que corresponde señalar a la Comisión Directiva para el 4º. certamen anual: «Designación del paraje más apropiado para la construcción del primer puerto militar que ha de tener la nación y estudio del mismo.»

A moción del Sr. Bista, se nombra una comisión para que entienda en un asunto referente a los contratistas del Centro.

Se resuelve, a moción del Sr. Beccar, pasar una nueva nota a los Sres. Ministro de Guerra y Marina y jefe del E. M. G., relativa al señalamiento de temas y premios para el 4º. certamen anual.

Apruébase la moción del tesorero Sr. Barcena, para que los fondos del Centro, sean colocados en el Banco de Londres y Río de la Plata.

Para gratificar al contraamaestre L. Rodenas por los trabajos que efectuó en el modelo del crucero «Patagonia», se señalan 30 pesos m/n.

Es aprobada la moción del Sr. Bista para que se retiren las dedicatorias particulares que contienen los fanales de los modelos de buques, que existen en el Centro.

Es asimismo aprobada la que hace el Sr. Barcena, para que a la Sra. Presidenta del Asilo de Huérfanos de Militares, se le ofrezcan las páginas del Boletín de este Centro para publicar en él lo que estime conveniente con relación a dicho Asilo.

El Sr. Moneta, hace moción para que se agregue al *permanente*, que se inserta en el Boletín, el último decreto expedido por el S. G. sobre admisión de distinguidos y guardias marinas en la Armada.

Resuélvese tratar en la próxima sesión, de la supresión de la cuota de ingreso.

A moción del Sr. Bista, acuérdate pasar una nota de agradecimiento al Dr. D. Miguel Juárez Celman, por la

cooperación prestada para la adquisición de los modelos de buques que recientemente obtuvo el Centro.

Levantóse la sesión a las 1^h 5^m p. m.

29ª sesión ordinaria del 1º de febrero de 1892

A las 9^h 25^m el Sr. vicepresidente 2º declaró abierta la sesión con la siguiente

PRESENTE

Vicepresidente 2º, Córdoba
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista

Orden del día:

VOCAL

Jasidaski
Moneta
Beccar
Barraza
Albarracin (A.)
Valotta

SOCIO

Demariini

I. Acta de la sesión anterior.
II. Candidatos para socios activos.
III. Supresión de la cuota de ingreso.
IV. Asuntos varios.

Leída por el prosecretario el acta de la sesión anterior, fué aprobada con una ligera modificación.

Dase cuenta de una nota del Sr. Ministro de Guerra y Marina, señalando el tema para el 4º certamen anual. Se resuelve publicarla en el Boletín.

Léese una nota de los Sres. comandante y oficiales del buque-escuela de S. M. C. «Nautilus», agradeciendo la invitación que se les dirigió para visitar el local del Centro.

El vocal Sr. Scott Brown, comunica no poder asistir a esta sesión.

Léese la contestación que a una nota que se le pasó, dirige el ex-socio Sr. Dr. Pedro Mallo. Resuélvese manifestarle lo que corresponde.

A propuesta del Sr. Beccar, se autoriza a la comisión redactora del Boletín, para que adopte algunas medidas si continuase el retraso que sufre la impresión del mismo.

Se acuerda pasar una nota de agradecimiento a S. E. el Sr. Presidente de la República, por la cooperación prestada para obtener la donación de los cinco modelos de otras tantas naves de nuestra marina de guerra, que adquirió el Centro.

Autorízase al tesorero para que compre una carta hidrográfica de la América del Sur, con destino a la biblioteca.

Se deja para la próxima sesión la discusión del proyecto del Reglamento de la Sala de Esgrima, presentado por el Sr. Beccar, habiéndose dispuesto que el profesor lo sea el Sr. José Corso, con el sueldo de 100 pesos m/n. mensuales.

Acéptanse para socios civiles activos, a los Sres. D. Juan Williams y Dr. D. Alberto V. López.

Dase como presentado para candidato a socio militar activo, al señor alferez de fragata D. Guillermo Brown.

Se autoriza al protesoro Sr. Bista, a moción del mismo, para que, retirando del Banco Nacional el depósito que existe constituido en dinero, proceda a venderlo en Bolsa, y con su producto adquiera títulos del empréstito interno.

Se resuelve aplicar el Reglamento, como socios morosos, a los Sres. Emilio Lascano, Nicolás Parravicini y Jorge F. Echevarría.

Se reconsidera la aceptación de un socio admitido en la sesión anterior.

Levantóse la sesión a las 11^h p. m.

7a sesión extraordinaria del 16 de febrero de 1892

PRESENTES

Sáenz Valiente
Quintana (E. M.)
Bista
Albarracin (A.)
Scott Brown
Jasidaski
Barcena

Reunidos en la secretaría del Centro Naval a las 9 p. m., los señores de la C. D. que al margen se expresan, para deliberar acerca de la renuncia de vicepresidente 2º en ejercicio de la presidencia, que ha presentado el Sr. Octavio Córdoba, se resuelve designar al vocal Sr. J. P. Sáenz Valiente para presidir el acto en cumplimiento del artículo 74 de los estatutos vigentes.

Después de una discusión en que tomaron parte los Sres. Bista, Quintana, Albarracin, Scott Brown y Barcena, se resuelve aceptar la renuncia del Sr. Córdoba, fundada en razones atendibles que le impiden asistir a las sesiones, y convocar a asamblea general extraordinaria para la elección del que haya de reemplazarle en dicha puesto.

Se levantó la sesión a las 9^h 45^m p. m.

5ª asamblea general extraordinaria del 22 de febrero de 1892**PRESENTES**

Sres. Moneta
 Silveyra
 Quintana
 Barcena
 Bista
 Beccar
 Aguirre
 Albarracin (A.)
 Lagos
 Demartini
 Saracho
 Eglis
 Martínez José
 Martínez Gabino
 Jasidaski
 Oliver
 Huisoni
 Lauder
 Wells
 Moneta
 Massaro
 Alegre
 Mascias

A las 9^h 10^m p. m., con asistencia de los señores al margen anotados, y bajo la presidencia del Sr. Moneta, como vocal más antiguo, declaróse abierta la sesión, con la siguiente

ORDEN DEL DÍA :

- I. Acta de la asamblea anterior.
- II. Elección de vicepresidente 2º.

Leída por el Sr. Secretario el acta de la asamblea anterior, fue aprobada.

El Sr. Presidente declara que se va a elegir vicepresidente 2º, en reemplazo del Sr. Octavio Córdoba que renunció este puesto; y procediéndose a la votación correspondiente, resulta electo por mayoría de votos, el Sr. Teniente

de Fragata D. Juan P. Sáenz Valiente.

Levantóse la sesión a las 9^h 15^m p. m.

8ª sesión extraordinaria del 22 de febrero de 1892**PRESENTES**

Vicepresidente 2º, S. Valiente
Secretario, Silveyra
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Bárcena
Protesorero, Bista

Siendo las 9^h 30^m p. m. con asistencia de los señores al margen anotados, el Sr. Vicepresidente 2º Sr. Sáenz Valiente, declara abierta la sesión con la siguiente

ORDEN DEL DÍA:**VOCAL**

Jasidaski
 Beccar
 Aguirre
 Moneta

SOCIOS

Lagos
 Saracho
 Martínez (J. M.)

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada, previa una ligera modificación.

No aprobada la moción del Sr. Bista para que la Comisión Directiva se constituya en sesión permanente, a fin de que se despachen a la mayor bre-

vedad los asuntos pendientes, es aceptada la del Sr. Beccar en el sentido de que la propia comisión se reúna el miércoles para adelantar estos trabajos, dejando para el viernes próximo la terminación de los mismos.

Con las explicaciones que se le han dado, queda satisfecho el Sr. Aguirre con respecto a una pregunta que hace referente a la renuncia del Sr. Córdoba.

Se designan a los Sres. Quintana y Moneta, para que, constituyéndose en comisión, revisen el balance de tesorería correspondiente a enero último que fue presentado por el señor protesorero.

A moción del Sr. Moneta, se introduce una modificación en el art. 7º, del Reglamento de la Sala de Esgrima.

Se levantó la sesión a las 10^h 20^m p. m.

9ª sesión extraordinaria del 24 de febrero de 1892

PRESENTES

Vicepresidente 2º S. Valiente
Secretario, Silveyra
Tesorero, Bárcena
Protesorero, Bista

A las 8^h 30^m p. m. se declaró abierta la sesión.

Orden del día:

VOCALES

Jasidaski
Albarracín (A.)
Beccar

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Candidatos para socios militares activos.

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada.

Previa votación, acéptase como socio militar activo al alférez de fragata D. Guillermo Brown.

Fueron presentados para candidatos a socios militares activos, los señores maquinistas de la armada, D. Mario Chapory y D. Martín Barbará y como civiles, los Sres. Demetrio Seguí, Tomás Rey, Manuel A. Zeballos y Antonio Márquez.

Concédese al Sr. Guillermo Wells, previo el pago de 2 pesos, que como medida general se fijan para tales casos, la renovación del diploma de socio, por hallarse deteriorado el que tenía.

Se acepta el canje del Boletín de este Centro, con el de «The Army And Navy Club», que propone el socio corresponsal en Washington, Sr. Atvell.

Se acepta la renuncia de miembro de esta asociación, que ha presentado el Sr. Emilio V. Barilari.

Se lee una nota del Estado Mayor de Marina, fijando el tema para el próximo certamen.

Leída la circular del Centro referente a los temas señalados para dicho certamen, se resuelve, a moción del Sr. Beccar, se haga constar en ella que el término para la presentación de los trabajos, queda prorrogado hasta el 1º de mayo.

Léese una tarjeta de la «Revista da Comissão Technica Militar de Rio Janeiro», participando no haber recibido algunos números del Boletín. Se resuelve contestarle, lo que resulta de antecedentes.

Se lee la carta que el Sr. Córdoba acompañó al retrato del Almirante Brown, con que obsequió a este Centro, acordándose, a moción del Sr. Barcena, que fue ampliada por el Sr. Beccar, la inserción de dicha carta en el Boletín, así como la contestación que se le dirija.

El Observatorio Nacional de Méjico, acusa el recibo del Boletín.

El Sr. Presidente contesta a una pregunta del Sr. Beccar, referente a uno de los contratistas.

A moción del Sr. Beccar, se resuelve pasar una, circular a los señores socios, dándoles cuenta del establecimiento de la Sala, de Esgrima.

Para componer la subcomisión de dicha sala, nómbrense a los Sres. Beccar, Quintana y A. Albarracin.

Se designa al Sr. Beccar, para que gestione lo conveniente con referencia al impuesto que la Municipalidad exige sobre el alquiler de la casa que ocupa el Centro.

Se aprueba el acta de la sesión en que se aceptó la renuncia que del cargo de Vicepresidente 2º, presento el Sr. Córdoba.

Levantóse la sesión a las 10^h 25^m p. m.

30ª sesión ordinaria del 26 de febrero de 1892

PRESENTES

Vicepresidente 2º S. Valiente
Secretario, Silveyra
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Bárcena
Protesorero, Bista

VOCALES

Stegmann.
 Barraza
 Moneta
 Beccar
 Albarracin (A.)

Declaróse abierta la sesión a las
 8^h 45^m p. m.

Orden del día:

I. Acta de la sesión anterior.

II. Asuntos entrados.

Aprobóse el acta de la sesión ante-

rior.

El Sr. Beccar. da cuenta de la comisión que se le confió cerca de la Municipalidad con respecto al impuesto que se trata de exigir al Centro; y se acuerda pasar una nota a quien corresponda para que sea declarado exento del indicado impuesto.

A solicitud del Sr. Juan B. Serby se resuelve dejar sin efecto la resolución adoptada, respecto a él, por la cual fue declarado socio moroso en el pago de sus cuotas, reincorporándole como miembro activo de esta Asociación, siempre que retire de tesorería los recibos por que aparece en descubierto.

El Sr. Juan R. Silveyra, envía acompañada de una atenta nota, una acuarela, que representa el primer buque que a vapor hizo la carrera entre Montevideo y este puerto. Acuérdate se le conteste agradeciendo este obsequio.

Resulta negativa la moción de los Sres. Barraza y Quintana, para que se publique en el Boletín la nota del E. M. que fija el tema para el próximo certamen.

El Sr. Secretario da lectura de la carta que ha de enviarse al Sr. Octavio Córdoba en agradecimiento del retrato donado del Almirante Brown, y en contestación a la nota que le acompañaba, siendo aprobada a excepción de una modificación ligera.

Léese un memorándum de las Obras de Salubridad, y se resuelve pagar este impuesto proporcionalmente con los contratistas del Centro.

Resuélvese fijar en lo sucesivo la hora de las 4 p. m. en vez de las 8 1/2 para la asistencia a las sesiones.

A moción del Sr. Bista se dispone, que los efectos existentes en el Centro Naval, sean asegurados en compañías de seguros.

Levantóse la sesión a las 10^h 30^m p. m.

CENTRO NAVAL**Balance de caja del mes de febrero de 1892****DEBE**

1892	SALDO DEL 1º DE FEBRERO		640 58
	Cuotas mensuales de los señores socios.....	652	
	Idem de ingreso.....	90	
	Subvención del Ministerio de Marina por enero.....	200	
	Suscripciones al Boletín.....	60	
	Eventuales y utilidades del restaurant 25 %...	301 75	1333 75
	Alquiler de los contratistas por febrero.....		350 00
	Déposito en el Banco de Londres y Río de la Plata.....	5800	
	Empréstito Nacional Interno \$ 3.200 al tipo de 75 %.....	2400	
	Empréstito Nacional Interno \$ 1.000 al tipo de 58'30 %.....	583	8783 00
	Sobrante del cheque del Banco Nacional vendido al 28 %.....		68 16
	Total.....	\$	11.175 49

HABER

1892	GASTOS GENERALES	Recibos	
	Pago sueldo del Sr. Intendente por enero	1	100 00
	Sobresueldo del mismo " " "	2	40 00
	A L. Rodenas para arreglar el modelo del «Patagonia».....	3	30 00
	Pago gas por enero.....	4	41 19
	A «El Censor», por el Boletín de noviembre.....	5	140 00
	Al mandadero sueldo por enero.....	6	30 00
	Al portero " " " ".....	7	40 00
	A «El Diario» " " " ".....	8	2 00
	A «La Nación» " " " ".....	9	2 00
	A «La Prensa» " " " ".....	10	1 70
	Alquiler por febrero.....	11	450 00
	Pérdida y comisión de un cheque vendido al 28 % del dinero que había en depósito al Banco Nacional.....	12	264 16
	A la sociedad protectora de huérfanos de militares, enero.....	13	5 00
	A la sociedad protectora de huérfanos de militares, febrero.....	14	5 00
	Gastos de secretaría.....	15	25 04
	Depósito en el Banco de Londres y Río de la Plata.....		5800 00
	Empréstito Nacional Interno \$ 3.200 al tipo de 75 %.....		2400 00
	Empréstito Nacional Interno \$ 1.000 al tipo de 58'30 %.....		583 00
	Existencia en efectivo en caja.....		1216 40
	Total.....	\$	11175 49

S. E. ú U.

Buenos Aires, marzo 1º de 1892.

Véase el libro de caja, páginas 232, 233, 234, 235 y 236.

V. B.
J. P. SÁENZ VALIENTE.

Andrés Bista
Protesorero.

LAS COSTAS DE LA PATAGONIA

(Continuación. Véase pag. 545)

Permanecimos fondeados durante toda la noche y el 17, con la marea de la mañana salvamos la barra del río Gallegos; la sonda nos llevó hasta el fondeadero, frente al muelle de la gobernación en 3 $\frac{1}{2}$ brazas de agua en las bajamares medias.

Se arriaron botes y fueron a sondar hacia arriba del fondeadero y fuera de él, y el paso del S. de la barra.

El fondeadero adentro tiene 3 $\frac{1}{2}$ brazas en las bajantes ordinarias y buen tenedero; frente al muelle el canal es ancho y aunque la playa sale mucho, siendo incómodo el atracadero para los botes, pues es de fango y arena más ó menos duro. Algo más adentro, frente a la Sub-prefectura, la playa es menos extensa, de pedregullo, y la canal está muy cerca de ella, pero esta es muy angosta, prolongándose los bancos de la costa norte a considerable distancia.

Desde el fondeadero a la barra, el canal tiene bastante agua (mas de 3 $\frac{1}{2}$ brazas en bajamar) y en algunas partes se encuentran 10 y más brazas de profundidad.

A la entrada, vimos desde lejos las barrancas a pique de la costa del Norte, que se prolongan al Oeste, terminando en un médano bastante notable; después de sondar el paso del Sud de la barra, se observó que este canal quedaba en general en la enfilación de la punta Este de la isla Deseada, con el referido médano; pero como la isla es baja y muy poco visible se le puso una baliza provisoria, construida con un tirantillo de pino de tea (5 X 5") con tablas atravesadas y cuatro estáis de alambre de hierro pintada de blanco.

Esta baliza queda muy visible, alcanzando a distin-

guírla a simple vista el día de la salida (una mañana muy clara) a 7 millas de distancia y con el antejo mucho mas; esta enfilada con la parte baja de la derecha (Este) del último medianito a pique, da libre el canal del Sud, entre la costa y la cola S. S. O. del banco seco; una vez pasado éste, lo que indicará la sonda y la enfilación del palo de punta Loyola con las colinas de Gallegos, se viene un poco a estribor (N. N. O.) hasta que la baliza blanca (Isla Deseada), quede enfilada con una mancha blanquizca de la parte del Oeste del médano citado; en esta enfilación se gobernará y pronto se caerá a una profundidad mayor en 4 ó mas brazas que la encontrada en la barra, pudiéndose seguir ya franco hacia adentro.

No se debe entrar en Gallegos con bajante, pues las corrientes son violentas y disminuye el agua con mucha rapidez.

Con marea creciente, no hay ningún peligro, sobre todo esperando, según el calado del buque a 1/3 ó 1/2 marea y aun antes, si no hay mar y conservándose en las enfilaciones marcadas.

En la baja marea se descubren casi todos los bancos; así se podrá tener siempre una buena guía, fondeando en 7 brazas cerca de ellos momentos antes de la bajamar. Para entrar, como la costa es baja y hay pocas marcaciones, es bueno, una vez despuntado el banco grande, aproximarse a la costa del Sur y venir por 7 ú 8 brazas (ó más si hay mar); cerca de la costa el fondo disminuye y podrá graduarse la distancia y rumbo según la sonda que es la mejor guía.

Punta Loyola.	Isla Deseada (desde la valiza),	Colina N. parte Oeste.....	S. 29° 07' O.
	Punta Virgen del Carmen., N. 76° 20' E.	Fin de la Barranca á pique.....	N. 73° 20' O.
	Tierra saliente al E. de Loyola..... S. 59° 50' E.	Parte alta del fin medianito de la enfilación.....	N. 68° 44' O.
	Valiza de Loyola..... S. 49° 56' E.	Primera altura considerable del O.	
	Fraile del Este S. 1° 14' O.	cerca de los pozos N. 27° 08' O.	
	» Oeste S. 4° 14' O.	Segunda altura considerable del O.	
	Convento del Este..... S. 10° 13' O.	cerca de los pozos N. 65° 37' E.	

Y desde ambos se marcan con teodolito los extremos N. y S. de los dos bancos secos en bajamar, que están próximos al Canal del Sud. (*)

Entre estos dos bancos hay otro paso, gobernando sobre la punta Virgen del Carmen al N. O. $1/4$ $1/2$ N. (magn.), pero como siempre es necesario esperar marea, el paso más seguro es el de la costa. Al centro (E.) y aun al N.E. hay otros pasos, tal vez con agua en bajamar, pero no se reconocieron por el estado de la mar y corrientes, que no siempre permiten salir en botes y además, porque el tiempo disponible es poco para demorar más en el puerto.

El puerto se reconoce bien por el cabo Buen Tiempo, que es alto y escarpado, mientras que la costa Sud es muy baja; viniendo del S. E. ó E. S. E., la mejor marca son los "Frailes" y "Convento", cerros notables, situados unas 10 a 20 millas tierra adentro, en la costa Sud.

En Gallegos puede proveerse siempre de algunos víveres frescos y carne en abundancia, alguna ropa y conservas; hay agua dulce en tierra y en abundancia, aún que es penoso el embarque, pues queda a media milla de la costa.

Actualmente todos los alrededores están poblados con ovejas y algunas vacas.

Cualquier buque puede llegar hasta el fondeadero interior, quedando en $3 \frac{1}{2}$ brazas y no continuando más adentro del muelle. En el trayecto hay bastante agua en el canal; pero del N. y del S., salen algunos bancos que quedan secos en bajamar; los buques pueden entrar con media marea creciente y seguir adelante, teniendo cuidado de mantenerse en 8 brazas.

A poco de entrar, se ven en las costas N. y S. casas de colonos, hacia el O. u O. S. O., en la costa baja que sigue al saco grande del río Chico (costa S.) se encuentran las casillas de madera y zinc de la Gobernación, Subprefectura y otras más.

En la costa del S., fuera de la boca del río Gallegos,

(*) El banco más próximo a la tierra corre N. O.—S. E. algo hacia la costa del Sud; el otro que tiene una cabeza o medanito en su paite O. N. O., se dirige algo más al E., tlejando un canal practicable entre ellos.

hay dos bancos que salen de la costa y que están, suficientemente indicados en la carta inglesa que teníamos a la vista; en esa carta, el cuarterón pequeño, está más conforme que el grande en lo que se refiere al paso Sud de la barra y en la profundidad que se encuentra antes de llegar a ella, entre la costa Sud y el banco grande.

Vamos ahora a ocuparnos de algunos otros puertos con mayor detención de lo que hemos hecho anteriormente.

Río Santa Cruz

En nuestra primera estadía en este río, permanecimos desde el 4 al 13 inclusive de Octubre, empleando provechosamente el tiempo en practicar varias expediciones en botes al río Chico y a Pescadores, para hacer aguada y leña.

El río Chico es ancho, pero displayado, quedando apenas en baja marea un mal canal casi cegado por bancos a poca distancia de su confluencia con el Santa Cruz.

La costa Sud, ó mejor dicho Oeste, (margen derecha) del río Chico es alta, terminando en la punta de la confluencia en unas barrancas a pique, llamadas de la "Beagle"; la costa opuesta, ó sea la margen izquierda, es baja con matorrales de escasa altura; pero que, sin embargo, suministran buena y abundante leña; en el río Chico se puede hacer aguada en baja marea, pero ofrece para ello mayores facilidades el Santa Cruz.

El río Santa Cruz, aun arriba de la confluencia con el río Chico, es ancho y de bastante profundidad; pero los bancos estrechan los canales, no siendo prudente pasar de Misioneros con un buque de más de 50 metros de eslora y cuyo calado exceda de 12 pies, y aun así mismo, los vientos frescos de travesía pueden hacer que la popa en el borneo, si fondea, quede sobre algún banco, esto no será por mucho tiempo, pues el río crece con suma rapidez, pero siempre puede ocasionar peligros reales.

Las corrientes en el río son violentas, sobre todo en

las sicigias, que llegan a tener una velocidad horaria de 5 y 6 millas; hemos visto el ejemplo de una lancha a vapor, amarrada al costado, a la que la corriente sola le hizo girar la hélice y movió la maquinita hasta 40 revoluciones por minuto.

En los reconocimientos practicados con los botes, se vio que no era conveniente a "La Argentina" llegar hasta las *barrancas blancas* por ser estrecho el canal, aunque había agua suficiente.

Las travesías en botes son siempre peligrosas por las corrientes y los vientos; uno de nuestros botes se vió obligado a buscar refugio en la isla de Llanes; a causa de un viento del S. O. y otros estuvieron detenidos por los vientos en el río Chico y en Pescadores.

Se hizo aguada con alguna dificultad; el hacerla con barriles, además de exigir muchos cascos limpios y a propósito, es lenta; en botes descubiertos, llenos de agua, se hace con más rapidez, pero se corre el albur de encontrar marejada, que entre al bote inutilizando el agua dulce.

Nuestros botes regresaron generalmente de noche con la bajante, aprovechando la calma del viento; las atracadas de noche son peligrosas, mientras no se conocen bien el río, los bancos y las corrientes; cuando tienen lugar las mareas de sicigias, una vez que se ha pasado Misioneros, como las corrientes son tan violentas, es menester dejarse caer a favor de la corriente, presentando los botes la proa aguas arriba, para no tener que virar al costado, pues que una falsa maniobra puede hacer perder la atracada, y es entonces sumamente difícil volver a tomar el buque, a consecuencia de la *correntada*.

En general, la carta inglesa N° 1308 está bien y basta para entrar en el puerto; pero, hay detalles que se han modificado ó que no han estado bien.

Las barrancas de la entrada (Santa Cruz Clifts), presentan dos frentes escarpados: según la carta aparece el que se encuentra más hacia al Sud, muy reducido en extensión y el otro mucho mayor (1:4). mientras que en realidad hay poca diferencia en los frentes (como 3 a 5); esto para aquel que viene del Sud, puede dar lugar a que se crea más afuera de lo que en realidad está y

que, dando sus rumbos para salvar la barra por el S. O. dé en la restinga que despiden dichas barrancas.

La barra en sí no ha cambiado; los dos bancos del centro están bien, pero parece mejor actualmente la canal del Norte.

Las colas de los bancos de la costa del N. E. salen algo más, sobre todo la que queda a 16 millas al S. E.

5° E. de punta Eyes y la que sale al N. O. 1/4 O. a 2,7 millas.

Los bancos de Misioneros están más extendidos, habiéndose estrechado mucho el fondeadero antiguo; y al N. 26° O. a 0,4 millas de punta Reparo hay otro banco, no indicado en la carta, y que descubre en las bajamares de sicigias, cuyo banco no existía tampoco en el año 1886.

La primera entrada del buque se efectuó por el paso del Norte de la barra, a menos de media marea creciente en 6 a 7 brazas de agua, gobernando sobre monte Entrance al O 1/4 y 1/4 S. O.; pero, notándose muy bien que una quebrada en forma de V, que hay en el escarpado grande, que va de Entrance a Keel, se mantenía enfilada sobre la playa y costa baja de Monte Entrance, conforme a lo que dice una instrucción del buque de guerra francés "Volage" (1882), volvimos después en botes para colocar marcas de enfilación.

Colocado el teodolito en el vértice de la V, se marcaron en la bajamar (sicigia), el extremo S. S. E. del banco de tierra y el N. E. del de la barra (respectivamente al N. 76° E. y N. 86° E.); y una canal limpia y bien definida al N. 81° 10' E., que coincidía además con el rumbo del canal en la carta. Una vez marcado el rumbo, se procedió a colocar la baliza para la enfilación; el punto se determinó desde la V, haciendo señales con una bandera al que, por la costa baja, iba a colocar el palo.

Arriba de los escarpados de la Y, se encontraron los restos de una baliza consistentes en una tabla de pino con otras atravesadas, todo tosco y mal asegurado, por lo que sin duda no ha podido resistir al menor viento.

Cerca de la baliza nuestra, se encontraron (a 16 metros de distancia) los restos de otra baliza, poco más ó menos de idéntica construcción que la de la V.

La baliza que hemos colocado para enfilear con la parte baja de la V, está construida con el palo mayor de una goleta, cuyo casco aun existe en la costa baja de Monte Entrance con un palo; desde un cuarto de altura del terreno, está atravesada por tablas de 1 met. y 20 a 2 metros de largo, hasta la cima, lo que la hace visible desde muy lejos; la refuerzan cuatro vientos de cabo de alambre.

La V del escarpado es una cañada profunda, cuyo fondo verde destacándose sobre el frente amarillo del escarpado, se hace muy notable y fácil de distinguir; esta cañada, ó sea el vértice de la V, queda a la mitad próximamente de la altura total de la barranca a pique.

La salida la efectuamos a poco más de $3/4$ de creciente, siguiendo esta enfilación: al N. 81° E. (magn.), encontrando sobre la barra 9 a $9\frac{1}{2}$ brazas de agua y 8 Va en el veril exterior; en las más bajas mareas de sicigias debe quedar $2\frac{1}{2}$ a y 2 brazas respectivamente.

El veril exterior de la barra queda al cerrar Monte León con el pico Quebrado; el interior, además de acusarlo la sonda, queda al abrir Misioneros (poco más adentro del Weddell) de la punta del pedregullo (Shnigle punta).

En Santa Cruz se encuentra carne en abundancia, pagándose de 20 a 25 pesos por vaca; se encuentran también víveres de todas clases, aun cuando no en gran cantidad; igualmente se puede adquirir alguna ropa.

En la costa Norte y especialmente en la margen izquierda del río Chico, se encuentran leña y agua dulce excelente. (*)

La población diseminada por todos lados, se dedica a la cría de ganado lanar, cuyo número es ya considerable.

No puede decirse tanto de la agricultura, la que está poco desarrollada; sin embargo, sobre el río adentro, se han hecho algunos ensayos en pequeña escala con buenos resultados:

(*) Cuando en 1878 y 1879 estuvo en Santa Cruz una parto de nuestra escuadra, se hacía aguada en la cañada de Misioneros, pero era algo gruesa el agua; después fueron la cañonera "Uruguay" y la bombardera "Constitución" a Pescadores, mas como esto ofrecía serios inconvenientes por haberse perdido un bote de la "Uruguay", se esperaba que la marea estuviera baja y se hacía buena aguada en el fondeadero de Misioneros (S.J.A.)

La entrada de Santa Cruz está caracterizada por la diferencia de altura de las costas: la del Norte es baja y apenas visible, mientras que la del Sud es de más de 350 pies de elevación.

San Julián.

El 1º de noviembre a 9 h. a. m., salimos de Santa Cruz, siguiendo para San Julián frente a cuya barra llegamos el día 3, Poco después de medio día, aguantándonos de una y otra bordada hasta el 4 a 8^h a. m., poco antes de la bajamar, que fondeamos a una milla al E. N. E. de la cabeza de la restinga de piedra.

Se reconoció la barra en la marea baja, encontrándose una profundidad de 2 1/2 brazas, en vista de lo cual entramos en el puerto con media marea creciente y se fondeó un bote para marcar el extremo Norte de la restinga de afuera.

El tiempo se hizo malo, bajó el barómetro y descargó después del S.O. S.S.O. y S: por lo cual no pudimos salir hasta el día 16.

En este intervalo se hizo provisión de carne fresca y se aprovecharon dos ó tres días de calmas para efectuar otros reconocimientos.

Tres días se salió en botes, recorriendo y sondeando los dos canales de la barra, las islas Shag y Justicia (donde se recogieron bastantes huevos), y el puerto hasta el interior.

Se arregló la tumba del teniente Sholl, poniéndole una cruz de hierro; el modesto monumento se encontraba casi destruido, pues le habían sacado las piedras, a fin de que el pozo sirviera para guardar algunos objetos. Sin embargo, el cajón que encierra los restos de ese oficial, no había sido sin duda visto, pues quedaba a unos seis ó siete pies de profundidad; se rellenó el foso y se colocaron nuevamente las piedras, cumpliéndose así con un deber de confraternidad usual entre todos los marinos del mundo.

Se recorrió a caballo la costa hasta el cabo Curioso y a pie hasta la punta Desengaño, desde donde se vio perfectamente la barra en marea baja y el mismo día de un tiempo del Sud, que había levantado bastante

mar. Desde la punta Peña se marcaron con el teodolito las puntas, los bancos y el bote que sondaba.

En general la barra no ha cambiado.

El plano inglés es uno de los mejores de toda la costa, estando muy bien situados todos los detalles.

La recalada al puerto es fácil por el Monte Wood, que se puede reconocer desde lejos; al acercarse al puerto, avistándose las tierras bajas, se distinguirán bien la punta Desengaño y el cabo Curioso. La sonda, y estas tres marcas son suficientes para recalcar con seguridad. Se verá después en seco (si es bajamar) la restinga de punta Desengaño, el banco del medio en seco, la segunda restinga que es más alta que la primera, y la piedra del fin. Si son bajamares de sicigias, se verán a un cable del fin de la restinga de punta Desengaño, dos piedras en que ella termina y en bajantes chicas, cuando no descubran ni rompa sobre ellas la mar, será necesario tener mucho cuidado, pues muy cerca de las mismas hay de 9 a 10 brazas de agua.

Desde punta Peña se marcaron los dos canales en bajamar; en el del Este, el banco del medio termina al Sud por un mogotito (se cubre en pleamar), que se marcó al N. $55^{\circ} 56'$ E. magn.; el banco se extiende de allí al N. E. $3/4$ E.; esta parte no se descubre y generalmente la ola rompe sobre ella. El extremo Norte de la restinga de punta Desengaño (la piedra que más sale), se marcó al N. $61^{\circ} 17'$ E.; queda, pues, un canal libre de peligros, de $5^{\circ} 21'$ gobernando sobre punta Peña al S. $58^{\circ} 36'$ O; este canal, a este solo rumbo seria muy angosto, pero examinando el plano, se verá que aproximándose a la barra con *proa media* al Oeste, una vez salvada la restinga de Punta Desengaño lo que se conoce por las marcaciones a esta punta, a cabo Curioso, etc.—se podrá gobernar algo más al Sud (O. S. O. ó S. O.), cuidando siempre de mantener la punta Peña abierta por el N. de la segunda restinga y los escarpados que hay a cuatro cables al Norte de punta Peña, que no queden cubiertos por el banco seco del medio; gobernando entre O. y O. $1/4$ $1/2$ S. O. (magn.) se llegará al canal interior donde no hay peligros. La costa del Oeste tiene más agua que la opuesta, así es que será mejor conservarse entre esta costa y el centro del canal.

El paso de la barra al Norte del banco del centro, deja un canal libre entre este banco y el de la costa, (las últimas rompientes que avanzan de uno y de otro) de $17^{\circ} 05'$ entre el N. $29^{\circ} 35'$ E. y el N. $46^{\circ} 40'$ E., en el que se encuentra poco más ó menos la misma agua que en el del Este; pero como no hemos podido marcar hasta que punto se extiende de N. y E. el banco del centro, no se puede aconsejar, a pesar de tener la misma dirección que el canal interior; por otra parte, el placer de bajos fondos que se extiende al S. E. de cabo Curioso, avanza mucho entre el S. E. y S. E. $1/4$ E. próximamente, más que lo que indica la carta.

No obstante que es fácil distinguir la punta Peña por su aspecto imposible de confundirse con cualquier otro de las puntas más próximas, se amontonaron unas piedras y estas se pintaron de blanco, las que se destacan perfectamente, especialmente por la mañana.

A distancia de $1 \frac{1}{2}$ a 2 millas al Este de punta Desengaño, hay otro banco no marcado en la carta, que deja un canal entre él y la costa; cuando recalamos la primera vez a San Julián, remontábamos la canal (en baja marea), costeando hacia el N. N. O. a $1 \frac{1}{2}$ ó 2 millas por 6 a 8 brazas de agua y nos encontramos con ese banco, lo que nos obligó a salir al N. E., por haber rápidamente disminuido el fondo a 5 y 4 brazas; una vez que volvimos a las 8 brazas, seguimos al N. N. O. y N. O. hasta que fondeamos en 7 brazas fuera de la barra y de las restingas.

En San Julián no se ha encontrado agua cerca del puerto; pero internándose tierra adentro, se encuentran manantiales a 3 millas del puerto con buena agua.

Hay establecidos algunos colonos que se dedican a la cría de ovejas, poseyendo entre todos de 8 a 10.000 de manera que se puede obtener carne fresca; cada animal se paga de 4 a 5 pesos m/n. papel.

En cierta época del año se encuentra gran abundancia de huevos de varias clases en las islas Shag y Justicia, los que son bastante buenos; suelen aparecer en las inmediaciones tropillas de guanacos y avestruces.

Cerca del puerto hay salinas que producen una sal bastante regular.

De San Julián a San Sebastián.

El 16 de noviembre a las 10^h a. m., zarpamos de San Julián navegando a máquina, a media marea creciente y con viento duro y radiado del O. N. O.

Costeamos al Oeste para ir a sotavento de la misma.

No se veía bien, sino la restinga de adentro; el banco del centro y la restinga de afuera (punta Desengaño), no se veían a causa del sol y del viento que formaba ola chica y reventazón que cubría de espuma escollos y canales.

Nos guiamos por la sonda y marcaciones, manteniendo la mancha blanca de punta Peña al S. 59° O. (magn.) próximamente; más cerca de la salida, vimos una cabeza del banco del centro, sobre la cual rompía la mar y la línea de las rompientes de punta Desengaño, que marcaba la parte de la restinga próxima a tierra. Gobernábamos al E. N. E. y se enmendó el rumbo al N. N. E. y N.; una vez rebasada la última piedra de la restinga y bien situados por marcaciones seguras derivamos al E. N. E. y E.; libres de bancos y de puntas, a 11^h a. m., se dio paño y orden a los maquinistas de no consumir más carbón.

Salvamos la barra en 4 1/2 a 5 brazas.

A medida que nos alejábamos de la costa, las rachas se hacían más raras y el viento amainaba; a la tarde tuvimos calmas y lluvias.

El viento pasó por el E. y N. al O. S. O., manteniéndose el 17 y 18 del cuarto cuadrante; navegábamos en 8 cuartas con buen camino, aproximándonos a la costa entre Gallegos y Coy.

Entre los paralelos 49° 40' y 50° 40' y a unas 50 millas de tierra, observamos una coloración verdosa sucia, casi café, del agua del mar; el fondo encontrado: 46 brazas, pedregullo y arena, no lo explica, haciendo suponer que venga del río Santa Cruz.

Ya en otra oportunidad, se observó entre los paralelos indicados, aunque más a tierra, la misma coloración del mar.

El 18 por la mañana recalamos al cabo Buen Tiempo;

el viento nos fue escaso para ir más al Norte y seguimos al Sud barajando la costa.

El viento calmó más tarde y a medio día seguimos a máquina para sondar las proximidades de cabo Vírgenes, aprovechando al efecto un día de calma y buen tiempo.

Encontrándonos al E. N. E. (magn.) del cabo a 7 millas de distancia, pusimos proa al cabo y a 1/4 de fuerza de máquina fuimos sondando; el fondo disminuyó gradualmente de 24 a 10 brazas (pleamar) a una milla del cabo, donde viramos; recorrimos nuevamente al E. N. E. 1/2 N. el mismo camino hasta 14 millas; no se encontró nada de particular: las sondas correspondieron con las de la carta; encontróse menos agua en la cola del banco que termina al E. N. E. del cabo indicado en la carta.

A 8^h a. m., seguimos al S. E. 1/4 S., a la vela, para entrar en San Sebastián al día siguiente con la baja marea.

A las 3^h p. m., se reconocieron las alturas del cabo San Sebastián al S. 1/4 S. O.; se gobernó al S. S. O. y después al S. O. 5° O. sobre punta Arenas al reconocerla.

A 6^h p.m., se dio adelante la máquina y a 8^h 30^m p. m., fondeamos en 6 1/2 brazas con una ancla y tres grilletes de cadena al S. 22° O. de Punta Arenas, S. 11° S. E. de punta Nombre y N. 73° O. del cabo San Sebastián:

El 20, poco después de fondear se acentuó el descenso del barómetro, que ya había empezado a bajar antes. A la tarde cayó viento del N. O., que rondó al O. N. O. muy duro y con rachas tales, que tuvimos que fondear otra ancla y filar cadena (6 y 3 grillos), echar abajo todas las vergas y maniobra volante y levantar vapor; durante la noche se dio adelante con la máquina a 22 revoluciones para ayudar a las cadenas; era el viento tan duro que inmediatamente levantó mar; olas cortas y arboladas, que a la menor guiñada se metían por las portas y aun por encima de los batayolas.

El tiempo se sintió O. N. O., pero después, en Buen Suceso, supimos que era Sud y general.

A parte de los inconvenientes que siempre presenta cualquier tiempo, no hubo ninguna novedad digna de ser mencionada, gracias a la bondad del tenedero que es fango y arena.

El barómetro subió 750^{mm}.

El 21 se cruzaron las vergas y nos aprontamos para zarpar; no comunicamos con tierra a causa del mal tiempo, pero se vieron humos al N. O. y algo que parecía casitas al S. O. y al S.

El 22, a 7^h a. m., zarpamos a la vela con viento fresco del O.; sondamos 7 y 6 1/2 brazas sobre el banco del cabo San Sebastián, y derivarnos al N. E. hasta caer a las 10 brazas, fondo que traíamos antes de llegar al banco.

Fuera de puntas, seguimos al largo de costa, gobernando sobre el cabo Sunday, cuyas alturas avistábamos; a medio día, estábamos a 8 millas al N. 5° E. del cabo Sunday.

Barajamos la costa a 4 ó 5 millas hasta llegar a 3 millas al N. de la boca del río Pellegrini, que teníamos intención de reconocer; pero encontramos poca agua a 3 millas de distancia, por lo cual no nos aproximamos más a la costa.

El viento del O., que soplaba duro, impedía atracar con botes, así es que viramos y seguimos al S. E.; la boca del río Pellegrini queda en el sitio que la carta inglesa marca una barrita ó banco de arena.

Continuamos navegando al largo de costa, gozando del bello paisaje de las montañas nevadas de la Tierra del Fuego, vistas con un día excepcional de buen tiempo.

Durante la noche el viento calmó y se levantó después brisa del S. S. E., que más tarde rondó al N. E. y al N. con lluvia y cerrazón.

El 23, a medio día despejóse un poco la niebla, permitiéndonos tomar marcaciones: nos encontrábamos a 28 millas del cabo San Pablo y á 33 del de San Diego. Volvió otra vez la cerrazón y no nos fue posible tomar el Estrecho con la bajamar de la tarde, lo que nos obligó a navegar con poca vela con rumbo al E., hasta que llegó la noche y quedamos en calma chicha; la niebla desapareció y pudimos situarnos por buenas marcaciones en Lat. 54° 31' y Long. 65° 29' O. de Greenwich.

Al día siguiente por la mañana, la niebla volvió a molestarnos, pero como presentara cariz de que no tardaría en aclarar, seguimos al E.; íbamos casi en conserva

con dos barcas que, lo mismo que nosotros, esperaban paso desde el día anterior; a una de ellas se le dio la longitud.

A 10^h 30ⁿ a. m., se marcó cabo San Diego y como aclarara por fin, hicimos proa al Estrecho, contorneamos los remolinos del cabo San Diego a cuatro millas de este (por el N. y N. E.) y, una vez en la boca, gobernamos al S. S. E. y S. pasando ya con bajante a 3 millas del cabo y con proa al S. O. sobre Buen Suceso, llegamos a este punto, fondeando a dos anclas a 6^h 30^m p. m., en el paraje indicado en la carta.

Permanecemos en Buen Suceso hasta el 28; aguantamos allí un tiempo del Sud al S. O., que descargó con rachas tan violentas, que nos hizo garrear el ancla de babor (fondeada al S. S. E.), hasta que trabajaron las dos por igual; sin embargo, el tenedero no es malo y el puerto ofrece bastante abrigo.

Del Estrecho entraba alguna mar de leva, que se sentía mucho en el fondeadero y más aun en toda la playa y en el fondeadero interior.

Hicimos leña y aguada, ésta en unas filtraciones entre las rocas, a unos 50 metros más afuera del último arroyo de la costa Sud, es cristalina y muy buena, no teniendo el mal sabor característico de hojas podridas y de madera general en las aguas de toda esta región.

La Subprefectura establecida en Buen Suceso, tiene actualmente a su servicio el cúter "Patagones" y dos botes pequeños con los cuales no se puede salir con mal tiempo, dada la mar gruesa que arman los vientos y corrientes fuertes del Estrecho; el mismo cúter, muy bueno en tiempos normales, tal vez no sea suficiente embarcación para poder librarse de los remolinos que allí se forman; la instalación en tierra no es mala como habitaciones, y los empleados de la Subprefectura tenían suficiente provisión de víveres.

Los remolinos que las corrientes de mareas producen en los bajos fondos del cabo San Diego, deben ser formidables con tiempos malos y viento en contra de la corriente: cuando pasamos con "La Argentina" soplabla una buena brisa del N. O. que le permitía llevar juanetes y le daba 6 millas de camino; la creciente tocaba a su

fin, así es que la corriente no sería mayor de 1 $\frac{1}{2}$ a 2 millas; la mar era poca y sin embargo, en algunos puntos (a 4 millas del cabo) se veían los remolinos, cuya acción sentía el buque dando guiñadas de 1 $\frac{1}{2}$ a 2 cuartas.

Buen Suceso, aun que presta algún abrigo y seguridad, no es puerto adecuado para una Subprefectura ó puerto de Salvamento, como el que existe. En primer lugar carece de embarcaciones adecuadas para efectuarlos; en segundo lugar, aun teniéndolas, la salida al Estrecho es peligrosa siempre y mucho más con malos tiempos, y, por último, porque los buques que se dirigen al Estrecho tienen la seguridad de entrar con la marea y si los sorprende un tiempo del Sud, tienen forzosamente que arribar y dirigirse hacia al N., a sotavento de la tierra si son las calmas ó las nieblas las que los sorprenden, tampoco podrán salir las embarcaciones de la Subprefectura, porque ó no tendrán viento ó nada podrán ver ni distinguir.

Por otra parte, los buques de vela que hacen la navegación del Estrecho, esperan al Norte de la Tierra del Fuego, entre cabo San Diego y Policarpo, el momento favorable de viento y corriente y es allí precisamente donde peligran, si sobrevienen nieblas ó calmas que no son raras.

De ahí, que según nuestro modo de pensar y el de muchos otros marinos, tanto argentinos como chilenos, ingleses y alemanes, la Subprefectura de Buen Suceso es un establecimiento que no tiene su razón de ser.

Seguiremos, pues, con nuestra narración.

El 28, a 3 h. 15 m. a. m., zarpamos de Buen Suceso con tiempo casi claro y viento flojo del N. N. O.; la marea crecía todavía y no sentimos la bajante hasta una hora después, poco antes de llegar a *las rocas que parecen un barco de la vela*; barajamos la costa a una milla de distancia, doblamos el cabo Buen Suceso y entramos en bahía Valentín a 6 h. a. m.

Las tierras de la costa altas, áridas y de formas redondeadas, caracterizan este tramo de costa; al Oeste y un poco adentro se yerguen el Monte Campana y dos picos agudos cubiertos de nieve; en las quebradas y en algunas laderas a sotavento se ven arboles que en

algunas partes llegan a formar bosques espesos, y hacia arriba se suceden Jas manchas de nieve que el sol de la primavera y los vientos aun no han podido derretir.

La bahía Valentín de 25 millas de largo, por otro tanto de saco está abierta al Sur del S. O. al E. S. E. y aun del Este, lo que hace ofrezca poca seguridad en general; cuando entramos con un poco de mar de leva, había rompiente por todos lados; la tierra del Este es alta y árida, la del fondo (Norte) baja y formando una pequeña llanura de corta extensión, muy verde, que viene a terminar en la playa; las tierras del Oeste son accidentadas y cubiertas de bosque; en el ángulo N. E. cae un arroyo y otro en el costado Oeste.

A las 6 h. 40. m. a. m., sin haber fondeado, abandonamos este punto, después de haberlo reconocido ligeramente, y seguimos al Oeste, barajando la costa.

La península que separa a Bahía Valentín de Bahía Aguirre es alta y dominada por el Monte Campana, del cual se desprenden cadenas de cerros que van a terminar en puntas sobre el mar, agudas y terminadas en restingas, las que vistas del Oeste, parecen procesiones de encapuchados que pretendieran escalar los cerros.

Bahía Aguirre, mucho mayor que la anterior, no ofrece ningún abrigo por ser muy abierta; su boca mide 4 millas del O. S. O. al E. N. E.; el saco del Norte tiene 3 millas, con un prolongado saco al O. N. O. de más de 8 millas.

En la costa Norte hay un islote alto y escarpado que desde la boca se confunde con la costa; pero una vez adentro se destaca y constituye una excelente marea; al Este del islote hay unos arrecifes que velan y se unen a tierra por un lecho de cachiyuyo; al Sud de estos se encuentra 14 brazas y a poco andar hacia el Oeste, ya se cae a menos agua; no nos aproximamos a las costa del S. y del O. porque las cartas indican poco fondo y restingas y bancos.

La punta Kinnaird, que limita la bahía al O., despiende un arrecife sobre el cual se vieron las rompientes; en los fondos N. E. y O. N. O. se ven planicies, donde es probable corran algunos arroyos; en la del Norte

dominan los escarpados, pero se ven algunas playas; en general, todo está cubierto de bosque.

A 9 h. a. m., entramos en Bahía Aguirre y salimos á 9 h. 30 m. a. m.

Al O. de Aguirre, los cerros son menos escarpados y vienen en suave declive hasta la costa, y siguen bajo del agua en una playa que desciende poco a poco.

Seguimos al largo de la costa, a 5 ó 6 millas de distancia hasta que entramos a medio día a la

Bahia Slogget

Esta bahía, que mide 3 millas de boca por 2 de saco, está abierta a los vientos del 2° cuadrante.

A un tercio de la boca, desde el Este, hay un islote notable, que deja dos entradas: una al 15. y otra al S., pasamos por esta última que mide 1.5 millas de ancho; toda la costa que orilla la bahía es baja relativamente y termina en punta Jesse (parte oeste) en unos escarpados.

Adentro, las tierras son altas, sobre todo al Oeste.

La bahía es desabrigada a los vientos del S., sucia en parte (entre el islote y la costa se vio mucho cachiyuyo, indicio de rocas y bajos fondos).

Fuera, hacia el S. E., a 2 millas del islote hay unas piedras sobre las cuales suele romper la mar; el islote está rodeado de algas y la costa Oeste tiene algunas piedras; el fondo N. O. es de playa.

Al N. 1/4 N. O. del islote, en unas piedras, en medio de la playa, hay un casco a pique, es el de una goleta que naufragó con un tiempo del S. E.; cerca de allí, pero más hacia el O., se divisan varias casillas de los mineros que trabajan el oro, muy abundante en la playa, según voz general.

En la costa Norte, al N. del islote, se ve una curiosa piedra aislada, que vista desde el mar parece un barco a vela.

A las 12 h. 30 m. p. m., salimos de Slogget por el mismo paso del Sur y, después de dar resguardo a los bajos de punta Jesse, seguimos al O. S. O. para tomar

El Canal de Beagle

Se veían ya las islas Nueva, Leurrox, Navarin y Picton, y un característico islote blanco, que hay cerca del cabo San Pío.

A medida que avanzábamos, se fue enmendando el rumbo; dejamos a estribor el pequeño islote antes mencionado, y se gobernó al O. con la isla Picton, un poquito abierta por la mura de babor.

A las 4 h. p. m., el tiempo cerró, cayendo un chubasco que nos obligó a dejar caer una ancla en la entrada Este de la caleta Bauner (Isla Picton) en 10 brazas.

El tiempo se nos había presentado ese día espléndido, claro y sin viento, lo que contribuía a realzar el pintoresco paisaje que se ofrece a la vista, los contrastes de la nieve y de la vegetación, las montañas y las pequeñas planicies, los escarpados y las suaves ondulaciones en la costa; este hermoso cuadro, que nos ofrecía allí la naturaleza, sólo nos fue dado admirarlo algunas horas.

La realidad nos sacó de pronto de aquella contemplación; pero pasado el chubasco, llegado tan inoportunamente, reconocimos la caleta, que nos había abrigado, y seguimos la navegación del canal, prometiéndonos disfrutar de todas las bellezas que allí se han reunido para reanimar el ánimo de los navegantes de las tempestuosas aguas del Cabo de Hornos y costas adyacentes.

La caleta Bauner, aunque pequeña, ofrece buen abrigo a buques de regular eslora; está situada en la costa Norte de la isla Picton y al Este de un grupo de islotes; en el centro de la boca hay un manchón de cachiyuyo, en cuyas orillas se encontraron 9 brazas de agua; deja dos canales practicables, bastante anchos.

Hay un fondeadero al Sur de este manchón, entre una punta que sale al N. O. de la isla y el islote grande, y otro más adentro de los islotes.

A las 4 h. 40 m. p. m., seguimos al Oeste, dejamos a estribor las islas Becasse, barajando a 4 cables la

costa norte de la isla Picton y gobernamos sobre la isla Snipe, por cuya parte Sur pasamos a 2 cables; dos rocas, marcadas en la carta al S. E. $1/2$ S. de Bécasse y y otra al S. E. $1/4$ E. de Snipe, velan y se avistaron bien; son chatas y no se cubren con la marea.

Pasado Snipe, se gobernó al N. $1/4$ O. y después sobre la isla Martillo, que se reconoció, como indica el Comandante Martial («Romanche» - 1882), por el escarpado blanco y los árboles de su cima.

Pasamos a $1/2$ cable al Sur de la isla Yunque y fondeamos, a 7 h. p. m., entre las islas Martillo y Yunque, a dos anclas, en 10 brazas, fondo conchilla, bajo los siguientes arrumbamientos: Los gemelos al S. 2° E.; isla Martillo al O. S. O.; Monte CornU al N. 65° O.; isla Yunque al N. 40° E. y Snipe al E. 3° S. E.

Momentos después de fondear, se arrió un bote y se mandó a tierra, regresando a 1 h. a. m. con el señor Bridges, antiguo Misionero de Ushuaia, establecido en Harborton.

A 4 h. 20 m. a. m., se levaron las anclas y gobernando al N. y N. N. O. fuimos a fondear en el pequeño puerto de Harborton, donde tiene su casa el Sr. Bridges.

Puerto Harborton (Canal de Beagle)

El pequeño puerto de Harborton, está formado por una caleta en la costa norte del Canal de Beagle; mide 2 cables de ancho por 6 de largo; se extiende al O. N. O.; es buen tenedero y abrigado.

En la entrada hay una mancha de cachiyuyo, que forma dos canales estrechos, pero, con buen tiempo es de fácil acceso; la situación de esta caleta es en $54^{\circ} 53'$ de Lat. y $67^{\circ} 21'$ de long. O. de Greenwich.

El Sr. Bridges ha fundado allí una colonia de indios, que es de su propiedad; un buque puede proveerse en ese lugar de verduras y de carne, aunque a precios elevados.

Los alrededores son muy pintorescos, constituyéndolos pequeñas llanuras cubiertas de pasto amarillento, pequeños bosques y suaves ondulaciones.

La casa y sembrados ocupan una buena extensión

de la costa oeste y en la 2ª caleta, que sigue al Este de Harberton, hay otra dependencia de la colonia, llamada «La Lechería» y algunas otras en las inmediaciones.

El 30 de noviembre a las 4 h. 30 m. a. m., salimos de Harberton y pasamos por el E. y S. de la isla Yunque y por el N. de los Gemelos del Sud, embocando la Angostura Gable a 5 h. 10 m. a. m.

Pasada la Angostura, gobernamos al N. O., dejando abierto por babor el monte nevado que se ve al N. O. 1/4 O.; próximos a la costa Norte, la barajamos a 3 ó 4 cables de distancia para evitar el banco, que sale desde la costa opuesta hasta más de medio canal, a 2 millas al O. de la Angostura. Seguimos la misma costa, hasta que se marcaron los montes Codrington (el del Oeste) al S. O. S., tirando entonces al S. O. 1/4 O. para evitar un bajo que hay próximo a la costa Norte al N. 1/4 N. O. del monte citado; pasado el bajo, que no se vio ni se sondó, nos acercamos a la misma costa otra vez para aproximarnos al saco de Ushuaia.

Habíamos avistado un barquito que venía del Oeste y muy pronto reconocimos que era el vapor nacional «Comodoro Py», que está al servicio de la Gobernación de la Tierra del Fuego; pasó al habla y nos dio noticia de haber correspondencia para nosotros en la Gobernación.

Se reconocían los Montes Martial, cubiertos de nieve, y los que rodean al Olivaia, los islotes de Ushuaia y el saco del norte.

Reconocimos las rocas «Eclaireurs», que dejamos a babor, así como también la serie de islas, islotes y rocas Despard, Willie, Lucas, Berta, Alicia, Bridges, etc.

Seguimos costearo al Norte hasta el cabo Jones y de aquí gobernamos sobre las casillas de la Gobernación, avistadas lo mismo que las de la misión antes de llegar a los Eclaireurs.

A las 10 h. 50 m. a. m., fondeamos en la bahía de Ushuaia a 2 anclas, y 2 1/2 grilletes a 2,5 cables del asta de punta Faro y 3,2 del muelle de la Gobernación en 7 brazas de agua.

El 5 de diciembre a 6 h. 50 m. a. m. zarpamos de Ushuaia para aproximarnos al canal de Murray y tomarlo al día siguiente.

Inmediatamente después de zarpar, refrescó el viento del O. S. O. poniéndose muy duro; el buque, andando á media fuerza de máquina (40 revol^s), apenas arrancaba cuando hicimos proa al Oeste.

Desde la salida gobernamos al Este, hasta estar entre el Monte Olivaia y los islotes Warden que vinimos sobre estribor y evitadas algunas manchas de cachiyuyo, gobernamos sobre el islote Rablit, pasando por el canal que separa a este de los Warden.

El viento seguía duro del O. S. O. con rachas violentas, por lo cual, después de despuntar la restinga cubierta de cachiyuyo que despide Rablit al O., hicimos proa al S. O. para seguir el paso que lleva al canal de Beagle por el O. de Rablit y las islas Bridges.

Viéronse perfectamente las cuatro manchas de cachiyuyo que quedan entre estas islas y la península de Ushuaia, limitando por el O. el paso que navegamos.

Después que las rocas Alicia quedaron cubiertas detrás de las islas Bridges y zafos de los bancos y rocas, gobernamos al O. S. O. y al O. para ir a tomar fondeadero en Lapataia.

El viento siguió tan duro que tardamos *cuatro horas y veinte minutos* para recorrer las *catorce millas* que median entre los dos fondeaderos.

Entramos en Lapataia por el paso que hay entre los islotes más grandes y seguimos hasta el fondo, frente a las caletas de los arroyos, donde fondeamos a dos anclas en 10 brazas de agua; allí se sentían poco las rachas. Este fondeadero es excelente, seguro, cómodo y abrigado; el tenedero muy bueno; en el fondo caen en varias caletas arroyos de buena agua dulce, los que corren por terrenos relativamente bajos y a veces planos.

Este puerto, que queda a 5 millas al N. O. 1/4 O. de la boca del canal de Murray, es el mejor para esperar la marea, para los buques que van al Sud por ese paso.

En el fondo de las caletas había algunas chozas de indios, las que estaban abandonadas.

El 6, a las 3 h. 30 m. a. m., abandonamos el fondeadero, saliendo por el mismo paso, y cruzando el canal de Beagle con rumbo S. E. 1/4 1/2 E., penetramos a las 4 h. 40 m. a. m. en el canal de Murray.

En la cruzada tuvimos viento del O. S. O., pero en el canal de Murray había calma.

A la entrada, en el lado Oeste, estaba fondeado el *Allan Gardener*, que salió de Ushuaia para Punta Arenas dos días antes.

Seguimos navegando por en medio del canal y pasamos la angostura que tiene, sin novedad; no había fuerte corriente, pero se notaron remolinos cerca de las puntas.

Poco después se avistaron la península Pasteur, la isla Edwards y en frente el extremo de la isla Navarin; cruzamos entre 6 h. y 7 h. a. m. la boca del canal Pom-somby, acercándonos a la isla Edwards y marcamos en este canal las islas Pacha, Mascant y otras más pequeñas, bien situadas en la carta inglesa 1373 con las correcciones de *La Romanche*; al marcar al O. S. O. el extremo Sud de la isla Edwards, gobernamos sobre la isla Packsadle, de formas notables, viéndose bien las islas Vauverlant y Scott.

El día estaba bastante claro y el tiempo muy bueno, aunque tuvimos algunos chubascos de lluvia y viento; a las 8 h. a. m., se dieron las velas de cuchillo y se disminuyeron a 50 las revoluciones de la hélice; después de un chubasco, vimos la isla Grévy del grupo de Wollaston y las tierras bajas de la isla Navarin, que se prolongan hasta punta Guanacos, detrás de la cual, veíamos elevarse las serranías de la isla Leurrox.

A las 9 h. 10 m. a. m. marcándose la isla Packsadle al S. 58° 0(3.3 millas) y Vauverlant al N. O. 42' O., hicimos proa al E. 1/4 N. E. para cruzar la bahía de Nassau; se dieron gavias, trinquete y los juanetes para aprovechar el viento, que soplaba fresquito del S. O. al S. S. O. Poco después, se avistaron los islotes Dádalus, situados a poca distancia al N. de la isla Grévy; por el S. O. y el S., se distinguieron perfectamente las bahías Packsadle y Orange en la península de Hardy y la isla Hermite; a medida que avanzábamos hacia el Este, íbamos viendo las otras islas del grupo Wollaston, las Terhatlen y Sisambre en la boca de la bahía de Nassau y la isla Nueva, sobre la cual se proyectaba casi todo el

extremo de la parte S. E. de Leurrox; por el O. se veían las cumbres nevadas de la isla Hoste; al N. N. O. 7° O., sobre la isla Edwards, aparecía el pico Francés, en el que remata la cadena de Darwin, sobre el canal de Beagle; por el Norte la isla Navarin con sus picos de este nombre y los Montes Codrington, que aparecían detrás y algo al O. de la bahía Windhond.

Al final de la singladura, se avistaron por la proa los islotes Ewult, con sus rocas en forma de picos agudos.

Nos situamos entonces por marcaciones a éstas, las islas Dédalus, Terhaltero y Nueva, en lat. 55° 22' 20" S. y long. 67° 18' 40" O. de Greenwich, es decir 2' 30" más al O. que la situación del cabo de Hornos.

Continuamos en esta singladura navegando hacia el E., a máquina y a vela; pero, como el viento refrescó mucho, se redujo el andar de la máquina a 50 y a 45 revoluciones para economizar carbón; sin embargo, en los chubascos, muy frecuentes entre 2 h. y 6 m. p. m., la arrancada que tomaba el buque, haciéndolo caminar más, aumentaban las revoluciones y la velocidad del buque era mucho mayor (10 y 11 millas), de la que teóricamente pudiera darlo la hélice a 55 revoluciones.

El tiempo no fue malo; sin embargo, el cielo se cubrió de nimbus cúmulos por el S. O. y N. O. y descendieron chubascos, algunos bastante violentos, durante los cuales, se cargaban las velas de cuchillo, los juanetes y la mayor; en las claras de los chubascos hasta las 3 h. p. m., nos situamos por marcaciones; pero más adelante ya no fue posible, porque no se pudieron reconocer con exactitud los puntos a marcar.

El último punto marcado con precisión, nos colocó a 14,5 millas al S. 1/4 S.E. de la parte oriental de la isla Nueva a las 3 h. 10 m. p. m.

Desde medio día gobernarnos al E. 5° N. E. durante una hora y después al N.E. 5° E. sobre la isla Ewult, que dejamos más tarde a estribor; poco a poco fueron desapareciendo las tierras por la distancia y los chubascos.

A la tarde aclaró con viento S. y se pudo hacer buenas marcaciones a Los Estados, cabo Buen Suceso y bahía de Aguirre, situándonos a 18 millas al S. del cabo

Buen Suceso, lo que indicaba que en el camino habíamos tenido una fuerte corriente del S. S. O.

Como a esa hora era media marea creciente y teníamos que cruzar frente al estrecho de Lemaire, se hizo proa al E. 5° N. E., rumbo que se conservó hasta las 3 h. a. m.

Hasta pasar el estrecho a las 11 h. 50 m. p. m., se mantuvo la máquina a 45 revoluciones.

Olvidaba mencionar que a las 11 h. 30 m. p. m., habíamos avistado un buque por la mura de estribor.

El viento fue calmando y rondando al O., por lo cual se fue aumentando paño desde 5 h. a. m.

A las 3 h. a. m. se orzó al N.E., avistándose a 3 h. 30 m. a. m., la isla de Los Estados y cabo San Juan al N. 1/4 N.O., a las 4 h. a. m. se hizo proa al N, 5° N.E., pero después escaseó el viento y tuvimos que ceñir.

A las 8 h. a. m. quedamos en calma chicha, mandándose levantar presión para seguir a máquina: las marcaciones nos situaron a 28 millas al S. S. E. del cabo San Juan.

El buque avistado a la noche, fue visto nuevamente desde temprano, navegaba con rumbo al Sud, pero tenía que ceñir; se aproximó al cabo a reconocer la tierra y después, cuando el viento rondó al O. y O. N. O., hizo proa al Sud; era un lugre alemán.

A las 9 h. a. m., se dio adelanto a la máquina, situándonos a 0 h. a 14 millas del cabo San Juan.

Gobernamos después sobre el cabo y pasamos a 1/4 de milla de la costa; se vieron remolinos, pero no había mar ni *escarceos*, porque la corriente y el viento eran flojos, y en el mismo sentido; doblamos el cabo y entramos en San Juan del Salvamento, fondeando a 2 h. 15 m. p.m en el fondeadero interior con 2 anclas y 2 y 4 grilletes (4 en la de estribor y ésta fondeada a las rachas del fondo).

El faro y la Subprefectura presentan buen aspecto, desde la entrada.

San Juan del Salvamento.

Permanecemos aquí el resto del día 7 de diciembre, fecha en que llegamos, y el 8, sin experimentar rachas;

pero el tiempo se cerró y llovió durante los dos días, mejorando el tiempo al llegar la noche.

Aprovechamos nuestra estadía, para hacer leña y aguada, a fin de mantener en buen lastre a « La Argentina. »

La Subprefectura y el faro se encuentran en buen estado, lo que demuestra la prolijidad con que se les cuida por el personal encargado; la existencia de víveres es suficiente, exceptuando carne,—se les dejó un barril—habiéndoseles extraviado en el monte varias cabras y carneros.

Las embarcaciones que tienen para salir son buenas y están bien cuidadas.

Dejamos el puerto el 9 de diciembre a las 9 h, a.m.; el tiempo parecía bueno, pues había cesado la lluvia, con brisa del N.O.; pero afuera, empezó a sentirse fresco el viento del O y como tal viento dificultara el reconocimiento de la bahía Flinders, derivamos dirigiéndonos a puerto Cook.

La isla se veía muy accidentada en toda su extensión; sin embargo, en la parte del Este, las minas son más redondeadas y, en partes, se ve limpia de bosque.

Las inflexiones de la costa se notan bien, pareciendo exacta la carta inglesa (Kendal 1828).

Situadas por marcaciones a los cabos y las islas de Año Nuevo, gobernamos sobre puerto Cook.

El arrecife que indica la carta a media milla próximamente de la entrada, estaba descubierto; el islote de la garganta es buena marca, lo mismo que *las orejas de burro*—dos pirámides de piedra, análogas a la *torre* de puerto Deseado—que hay en la ladera Oeste de los cerros del Este de la entrada.

En el islote, el paso se estrecha, pero es fácil pasar a medio canal.

Puerto Cook, es en pequeño de igual forma que el de San Juan, pero mejor en disposición, pues limitado al Sud por un istmo bajo que lo separa de puerto Vancouver, no se sienten por ese lado las rachas que en San Juan se descuelgan de los altos cerros.

Al E. y al O. limitan el puerto dos cadenas de cerros altos; pasado el islote, el agua disminuye a 6 brazas; pero adentro vuelve a aumentar la profundidad; se fondea entre 12 y 16 brazas; casi en el fondo, en una especie de dársena.

Se recorrió a pie la costa de puerto Vancouver, que se abre al Sud y en cuyas playas había grandes troncos de árboles y algunos restos de buques.

El 10, dejamos puerto Cook para ir a reconocer la bahía Flinders; pasamos por el Este de las islas de Año Nuevo, a menos de 0.8 de milla con la marea empezando a crecer, y tomamos toda la corriente a favor; desde la salida andábamos a poca fuerza para economizar combustible y llegar a bahía Flinders cuando estuviera casi parada la marea.

A las 2 h. p. m., despuntamos los arrecifes del cabo San Antonio, sintiéndose *escarceos* en el agua a 1 milla por el Oeste.

A las 2 h. 15 m. p. m., empezamos los sondeos a 1.2 milla de la costa oriental y a 1.9 milla al S. 21° O. del cabo San Antonio; se puso la máquina a 1/4 de fuerza y parábamos para sondear.

Sirvieron como puntos de marcación: A) cabo de San Antonio; B) la punta Norte que forma la caleta del Este; C) el islote del fondo (S. S. E.) de la bahía; D) el cabo Beaulieu; D') el otro cabo que limita a bahía Crossby por el Norte.

La primera línea de sonda corre al S. 40° E., aproximándonos hasta 0.4 de milla de la costa (3 cables al N. de la boca de la caleta); los fondos fueron siempre mayores de 13 brazas; al principio pedregullo fino, arena gruesa y por fin arena fina y conchilla.

Seguimos sondeando al S. 1/4 S.E., S. 5° S.E. y S. a 0.4 de milla de la costa; la primera línea ha sido casi toda sobre cachiyuyos fijos, aunque sin formar manchones.

La punta Sud de la caleta y el islote, están rodeados por una mancha densa de cachiyuyo, que sale unos 2 ó 3 cables a todos lados.

Sigue el cachiyuyo al S. y S. S. O., y se une al del islote del fondo; sondamos a poca distancia del cachiyu-

yo y a 1 1/2 cable del islote se encontraron de 16 a 19 brazas, fondos de pedregullo y conchilla quebrada; al S. E. del islote no se ve paso, uniéndose a la costa por una densa masa de cachiyuyo.

Desde el islote al cabo Beaulieu el cachiyuyo desaparece, el fondo es arena fina y se encuentra, cerca de las puntas escarpadas (1.2 cables) 13 brazas de profundidad.

Las costas son altas y escarpadas en general; al E., desde la caleta se extiende hasta el cabo San Antonio un macizo, que va descendiendo gradualmente hacia el N.; en el fondo (N.E.) de la caleta, hay un bajo, por donde corre un arroyo y detrás tres picos bastante altos.

Sigue alta en el fondo de la bahía y va bajando hacia el O. y en dirección al cabo Beaulieu, pero siempre accidentada y terminando casi a pique.

En todas las quebradas, sobre todo al O., hay vegetación; las cimas de las montañas son peladas.

Del cabo Beaulieu salimos al N. E. 1/4 E. para cruzar con otras líneas la bahía, pero a 0.8 de milla el fondo disminuyó de 24 a 10 brazas, encontrando una mancha de cachiyuyo que se extendía al Norte; hicimos proa al N. N. O., siguiendo el cachiyuyo unos 9 cables, sin encontrar menos de 12 brazas, pero en el fondo, que es de roca, hace sospechar se encuentre menos profundidad; el cachiyuyo seguía al E. N. E.; seguimos por fuera de la mancha a 1 cable ó 2 hacia el N. E. por 13 a 15 brazas y, estando a 2 millas al N. N. E. del cabo Beaulieu, hicimos rumbo al N. N. O.

El viento había refrescado mucho de este lado y empezaba a sentirse la mar; se dio entonces mas fuerza a la máquina y seguimos sondando hasta encontrarnos a 2.5 millas al S. O. 1/4 1/2 O. del cabo San Antonio en 21 brazas, dejando el trabajo a las 5 h. 40 m. p. m. para seguir al N. N. O.

La corriente y el viento molestaban bastante quitándole mucho camino al buque.

A 8 h. p. m., nos situamos por marcaciones al N. O.

5º O. (8.5 millas) del cabo San Antonio, emprendiendo viaje de regreso a los 4 meses y 25 días de la salida de Buenos Aires.

El viento continuó duro, por lo cual salimos a máquina hasta que « La Argentina » quedó fuera de la acción de las corrientes; a 1 h. a. m., se apagaron los fuegos y seguimos la navegación a la vela.

Tuvimos vientos del Oeste (S. O., O. S. O., O. O. N. O. y N. O.) y generalmente nos vimos obligados a ceñir para ganar barlovento, pues fuera de la costa la mar es dura y nos quitaba mucho camino; aprovechando un poco de viento S. y S. S. E. pretendimos ir a reconocer la boca del río Grande ó Pellegrini (Tierra del Fuego), pero el viento fue duro y la mar gruesa para ceñir con el barco un poco liviano como estaba, y tuvimos que derivar sin conseguir nuestro objeto. (*)

Continuamos navegando, después de derivar 12 cuartas, tratando siempre de ganar la costa para aprovechar todos los vientos del Oeste.

Hasta el cuarto día, que tuvimos calmas, habíamos recorrido 370 millas.

El barómetro subió con el S. S. E. el cuarto día y pasó de 760 m/m, altura que no habíamos observado hacía más de un mes.

El 14 a la noche pudimos aproximarnos más a la costa y el 15 recalamos a Monte León, que avistamos a las 5 h. a. m. por la mura de babor al O. 1/4 N. O.; poco después se levantó la costa y Monte Entrance a sotavento, cortado de las barrancas de Santa Cruz; poco después derivamos con proa a la barra, mandándose levantar vapor.

A las 9 h. 50 m. a. m., se dio adelante y a 10 h. 50 m. a. m., salvamos la barra por el Norte, por la enfilación de nuestra baliza con la V en 9 brazas de agua.

La baliza se avistó a 7 millas de distancia, proyectándose sobre fondo negro (la baliza es blanca); algo más cerca, no se ve tan bien, porque se proyecta sobre el fondo claro de las barrancas escarpadas de la V.; antes de medio día fondeamos entre el Quemado y punta Keel,

(*) El Capitan de Fragata D. Eduardo O' Connor y el Teniente de Fragata D. Vicente E. Montes, han explorado este río en la mayor parte de su curso en los primeros meses del corriente año, aun no son conocidos los detalles de esta exploración, pero podemos asegurar que revisten un gran interés.—S. J. A.

para dejar personal y material para erigir otra baliza sobre la V, reforzar la anterior poniéndole más tablas y pintar la parte superior de rojo para hacerla mas visible.

Esa misma tarde, poco antes de la bajamar, dejamos el fondeadero y seguimos hacia adentro hasta fondear en el tendedero de punta Reparación a 8 h. 15 m. p. m. (1).

Quedaron terminados los trabajos en las balizas del paso del Norte y estas se situaron.

La primera, a 8.3 cables al N. 43° 17' O. (magn.) de la barranca a pique de Monte Entrance, tiene una elevación total sobre la pleamar de 42 pies; está pintada, la mitad inferior de blanco y la superior de rojo; se compone de una percha vertical con tablas atravesadas, lo que le da mucho cuerpo; está sostenida por tres perchas en trípode y cuatro estays de cabo de alambre.

La segunda baliza está a 14 cables al S. 81° 13' O. de la primera y a 19.4 cables al N. 75° 17' O. de la cumbre de Monte Entrance, sobre la quebrada en forma de Y de los escarpados de la costa de la margen derecha del rio Santa Cruz; se eleva unos 360 pies sobre las mareas medias.

Ambas balizas son visibles con tiempos regulares desde 12 millas y en claros hasta 14.

Para franquear la barra se enfilan ambas balizas (S. 81° 13' O.) y se gobierna más ó menos orzando, según la corriente que se encuentre; además, la sonda indicará inmediatamente si el buque sale del paso al N. ó S., pues disminuirá notablemente el agua; en dicha enfilación no hay nada que temer; a media marea habrá siempre más de 6 brazas de profundidad en el canal.

Cuando se entra en el puerto, al abrir el escarpado Weddel de punta Shingle, se habrá franqueado la barra y se gobernará hacia adentro; la carta inglesa del puerto es suficiente guía.

Hay fondeadero frente a los escarpados de la Y y punta de Keel, otro muy bueno frente a punta Reparación y el de Misioneros. (2)

(1) No es precisamente Reparación, sino punta Resguardo. S. J. A.

(2) En 1878 fondeó la división naval argentina mandada por el Coronel Py, y compuesta del acorazado "Los Andes", cañonera "Uruguay" y bombardera "Constitución", en el fondeadero de punta Keel, y en el de Misioneros, en 1879 la "Paraná" fondeó en el de punta Repais ó Resguardo y en el de Misioneros, lo mismo que la corbeta "Cabo de Hornos" y la bombardera "República"; al salir la misma división naval, compuesta a la sazón del mismo acorazado y de las dos bombarderas "República" y "Constitución", El trasporte "Villarino" ha fondeado también en ambos fondeaderos.—S. J. A.

El 24 de Diciembre salimos hasta punta Keel para tirar al blanco, obteniendo buen éxito.

Al día siguiente, por la mañana, nos hicimos a la mar con vientos del Sud.

A medio día tuvimos calma y cayeron garúas, pero, más tarde se levantó brisa del S. que refrescó y duró hasta el 27, viniendo como virazones y terrales hasta E. S. E. y O. S. O.; el tiempo fue muy bueno, navegando «La Argentina» con gaviás y juanetes, y los sobres durante el día.

El 27, a 0. h. m., nos situamos a 33 millas al E. S. E. de la isla Pengüin y como el viento rondó al N. N. E., nos pusimos a ceñir en bordada a tierra; poco después se avistó la isla y más tarde las tierras más altas, próximas a Deseado; a las 5 h. p. m., se viró de bordo, tomando muras a babor.

Los días 28, 29 y 30 los vientos cambiaron al 1º y 4º cuadrantes; pero, como el tiempo era muy bueno, se sentían los vientos regulares de tierra y del mar; aquellos entre N. N. O. y O. N. O.; los otros desde N. N. O. a N. N. E.; el barómetro oscilaba entre 750 m/m. y 758 m/m. y bajando uno ó dos milímetros por día; se dieron las bordadas convenientes para ganar Norte y al mismo tiempo tratando de aproximarnos a tierra para poder aprovechar bien los vientos del Oeste, que lejos de la costa levantan una mar arbolada bastante incómoda, lo que hace trabajar mucho a las embarcaciones.

Del 27 al 28 ganamos únicamente 34 millas a barlovento; 45 del 28 al 29, pero la situación fue más al E. que el día anterior; el 30, el viento llegó hasta O. S. O., por lo que pudimos recuperar la longitud perdida y situarnos 47 millas más al Norte.

El 31 llegamos hasta el tercio Norte del golfo de San Jorge; pero sin poder pasar al Oeste del 64º de longitud.

El barómetro que había bajado a 752 m/m., empezó a subir con brisa del O. N. O. que refrescó y rondó al O. S. O. y S. O. con mar llana y las gaviás y juanetes; aguantamos el viento un poco al largo, situándonos el 1º de año a medio día a 50 millas al S. S. E. de la boca del Golfo Nuevo; el viento, a la noche, fue casi duro, obligando a tomar rizos a las gaviás.

Del 1º al 2 de Enero, no ganamos nada, pues con las buenas bordadas veníamos a sentir parte de las bajantes cerca de la costa, lo que no nos hacía adelantar mucho al Norte.

El 1º llegamos hasta cerca de punta Delfin; el 2, en la bordada a tierra y por efecto de una gran refracción, se vieron unas colinas altas que hay al N. del río Chubut, un poco en el interior; por la noche, el viento rondó al S. (S. O. a S. E) y aunque flojo, nos llevó el 3 a medio día hasta cinco millas de punta Delgada.

Se verificó el estado de los cronómetros, que no tenían error alguno sensible (error 31").

Los vientos se llamaron al O. y S. O., generalmente frescos, que nos dejaron aproximar a la parte N. E. de la península, donde queríamos verificar la situación del banco, que sondamos en el viaje de ida al Sud; el 4, siendo duro el S. O., derivamos; el 5 por la mañana, pasamos entre 3 y 6 millas de la costa, desde el faro de la boca del río Negro hasta punta Rasa, de donde seguimos al N., en demanda del puerto de San Blas, sobre cuya barra (canal «Constitución») fondeamos en la tarde.

Ese día no fue posible reconocer el canal, porque la corriente era fuerte y los botes no hubieran podido regresar a bordo; pero, como el tiempo era bueno, permanecemos fondeados durante la noche.

El 6, por la mañana, se reconoció la entrada con dos botes que colocaron dos boyas de barriles en el primer tramo del canal «Constitución»; a las 8 h. a. m., levamos anclas y entramos, fondeando frente A la Subprefectura a las 9 h. 45 m. a. m.

El puerto interior de San Blas es cómodo y seguro, con buen tenedero y profundidad menor de 15 brazas; se puede fondear con seguridad a 1 1/2 a 2 cables de la Subprefectura en 8 A 12 brazas.

Las boyas que balizaban el canal «Constitución» han desaparecido, pero la entrada no es difícil, fondeando en la boca del canal A 5 ó 6 millas de la torre de punta Rubia y A 5 ó 5 1/2 de Cabeza Rubia. (1)

(1) En Enero de 1881, habiéndosele roto el árbol del hélice al vapor nacional "Santa Rosa," frente a la barra del Río Negro, pudo aquel vapor favorecido por una brisa del S. y ayudado por su reducido velamen, entrar en la Bahía de San Blas por el canal de la costa, a 3/4 de marea, con toda felicidad, aun no había ido la "Constitución" a balizar los canales de entrada.—S. J. A.

Pasado el primer tramo del canal, en tiempos normales, cuando no hay una mar exagerada, para buques que no calen más de 16 a 18 pies, con 1/2 marea creciente no hay cuidado alguno y el plano es suficiente guía: con simples marcaciones a la Torre, baliza de isla Rasa, la Ballena ó Cabeza Rubia, se verificará la posición del buque y en consecuencia se gobernará más al O. ó al N.

Generalmente, rompe mucho la mar sobre el banco del medio; cuando esto no sucede, hay que tener mucho cuidado, porque es acantilado y peligroso.

Las corrientes son fuertes y tiran en dirección N. N. O. S. S. E. ó de los *canales*, inclinándose al Oeste las crecientes hacia las bahías y sacos interiores.

El canal del Este es bueno, bastante recto y fácil de seguir; es inmejorable para salir; con tiempo claro, que se puedan tener marcaciones seguras para tomar la boca, se puede entrar bien siguiéndolo; exceptuando cerca de la boca, donde la corriente tira al Norte, algo atravesado; en el resto tira en la misma dirección del canal.

Uno y otro canal parecen no haber cambiado, estando acordes con el plano argentino de la « Constitución, » levantado en 1883.

En San Blas se puede hacer buena aguada en pozos poco profundos a 20 ó 30 metros de la playa; pero no en mucha cantidad; siendo el terreno arenoso, es necesario calzar los pozos con barriles desfondados, para que no se desmorone el terreno.

Hay buena carne de vaca a poco precio y ovejas. (1)

Las verduras son escasas; pero éstas y otros víveres se pueden hacer traer en carros desde Patagones; el flete es más ó menos pesos 30 papel por un carro.

Además de la torre que se construyó en 1883 por la « Constitución, » se ha colocado ahora una baliza en la isla Rasa; es simplemente una percha aguantada por cuatro estays, con tablas atravesadas; es perfectamente visible desde la entrada de los canales.

Más cerca, se distinguirá una boya, pintada de ne-

(1) Hay abundante y exquisito pescado y bastante variado, así como cangrejos—S. J. A.

gro, que está medio enterrada en la parte Sud del banco del Nordeste.

Cerca de Cabeza Rubia y en las proximidades de la boca del arroyo Jabalí, hay dos palos que pueden servir de marcas; el primero sobre la playa y el otro sobre un médano; por lo demás, en la costa y para el que viene por primera vez no hay, exceptuando las marcas descritas, ningún punto de fácil reconocimiento.

Hacia el interior, so ve a veces el molino de la bomba de la estancia de Buckland que queda 7 cables al interior de la Subprefectura; cerca de la boca del Jabalí hay un puesto y algo más al Sud de Punta Rubia otra estancia (la de Hansen) con una asta, en la cual izan generalmente la bandera nacional al avistar algún buque.

Más al Sud, en las inmediaciones de la *segunda barranca*, en otra estancia, se ve un alto molino de viento, que sirve para las bombas de agua; este molino que, de cerca se ve bien, parece a la distancia una torre.

El 14 dejamos San Blas, saliendo por el canal del Este; el viento se estableció del N. E. fresco, por lo que salimos en bordada al S. E.; a 8 h. p. m., llegamos a la latitud del río Negro; pero pudimos empezar a orzar a media noche, habiendo rondado el viento al N. y N. O.; con vientos variables y calmas, recién el 16 a 10 h. a. m., pasamos hacia el N. la latitud de San Blas; pero el tiempo so descompuso, rondó al S. O. S. y el barómetro bajó; el 17 a 50 millas de Bahía Blanca, descargó el tiempo del S. (S. E. a S. O.); nos mantuvimos a la capa hasta el día 18; el tiempo fue muy duro y variable del S. O. al S. E., dominando generalmente S. S. E. a S. S. O.

El 18 a medio día, empezaron a calmar viento y mar; pero no se pudo navegar a rumbo hasta el 19 que nos situamos más al E. del río Quequen y a 150 millas de Bahía Blanca.

El 19, el viento rondó al N. y N. E. y el 20 al S. a E. S. E. fresco, de modo que, con todo el paño y las últimas horas a vela y a máquina, pudimos fondear en puerto Belgrano el último día a la noche y entrar el 21 al fondeadero interior de Bahía Blanca.

IVAN.

LAS ESPECIALIDADES EN LA MARINA

Bajo este título ha escrito y publicado en *La Marine Française* F. Rychon un interesante artículo, ocupándose de los cuerpos de *timoneles, torpedistas y maquinistas* de la escuadra francesa.

En nuestra marina, que se va modificando lentamente en su organización, obedeciendo así al poder del progreso que se impone y que todo lo arrastra, viénese sin embargo retardando—sin que tratemos de culpar de ello a nadie—la reforma indiscutible que ella necesita con urgencia.

Débase, no obstante, atribuir este estado de cosas, a la resistencia que siempre encuentra toda innovación cuando esta cambia radicalmente la manera de ser de una institución; de ahí, las resistencias; de ahí, los obstáculos que no es fácil vencer ni dominar desde el primer momento.

Esto es tanto más natural suceda aquí, cuanto que las prácticas en uso se apoyan en la rutina y en la deficiencia de los elementos que han venido actuando.

No es mala voluntad lo que se opone a la reforma radical de nuestro sistema, es cuestión de otra índole: de sistema y de origen.

Es por esto que aquellos mismos, que más empeñados se muestran en que esas reformas se inicien, no se deciden desde ya a abordarlas francamente, porque no consideran aún al personal de nuestra marina de guerra suficientemente preparado para ello.

No obstante, nuestra marina ha realizado progresos tales desde 1874 hasta nuestros días, que la persona que la hubiera conocido en aquella época y la volviera a ver en la actualidad no la reconocería, se imaginaría que no han sido los mismos hombres de entonces los

que mayormente han contribuido a su progreso en el día.

Por eso es que el material flotante con que hoy contamos, es la demostración más evidente de que se han preocupado y se siguen preocupando los gobiernos de colocar a nuestra marina de guerra en las mejores condiciones.

Las impacencias de la juventud deben ser moderadas, para que todo llegue a su debido tiempo, sin choques bruscos, sin violencia de ninguna especie.

Ese mismo material de guerra con que hoy cuenta la marina argentina requiere un personal más adiestrado, con otras aptitudes desconocidas hasta ahora.

Que tenemos buenos elementos para ello, es fuera de duda; pero hay que formarlos e instruirlos convenientemente para obtener los resultados que se buscan; de ahí la necesidad de formar las especialidades, bien reglamentadas, escogiendo el personal idóneo para cada una de ellas.

En otro tiempo el hombre de cubierta era a bordo el alma del buque de guerra; de sus aptitudes dependía no ha mucho aun el éxito; hoy, ya es otra cosa, ha ganado en importancia la gente afecta al servicio de las máquinas y por esta razón, en todas las marinas de guerra, ese personal es cuidadosamente escogido y preparado.

Entre nosotros esta cuestión está—puede decirse— a la orden del día y en más de una ocasión se han preocupado de ella nuestros poderes públicos, las autoridades superiores de la marina y en las páginas de nuestro Boletín varios oficiales, así como también—justo es reconocerlo aquí,—algunos de nuestros más autorizados órganos de la prensa nacional.

Hemos creído conveniente preceder de estas breves consideraciones que dejamos apuntadas, las observaciones que más abajo transcribimos y de que es autor el señor F. Rychon.

« *Maquinistas*—Son los últimos llegados en la gran familia marítima. Hoy, representan, bajo todos los puntos de vista, el elemento principal, la cuña obrera de nuestra marina de guerra. Por la fuerza sola de las

cosas, marchando en seguimiento del progreso, han invadido poco a poco todas las ramas del servicio; su marcha hacia adelante ha sido tan rápida como segura; no podía suceder de otra manera. »

« Son ellos quienes aseguran a nuestros buques toda su movilidad, y, por los servo-motores, la seguridad de las evoluciones. Gracias al buen cuidado y al buen manejo de los aparatos motores, ellos solos permitirán escapar por la retirada al enemigo más fuerte de alcanzar y, por lo mismo, de rendir al más débil. »

« En fin, todo progreso de la industria moderna tiene como resultado constante producir, por medio del nuevo dominio de un motor cualquiera, un trabajo que la fuerza muscular ó la habilidad de los hombres era considerada poder únicamente producir precedentemente. En todas partes necesitamos máquinas auxiliares, para la artillería de grueso, y de mediano calibre, demasiado pesada para ser rápidamente manejada a brazo de hombres; solos también aparatos mecánicos permitirán asegurar el aprovisionamiento regular de las piezas de tiro rápido, estas grandes consumidoras de municiones. Los maquinistas tienen asimismo que montar y regular los torpedos, y conservarlos en estado de hacer efectivos sus buenos servicios. »

« Pero, ellos también, obedecen a la gran ley de división del trabajo, y, a medida que su acción abraza un dominio más vasto, tienden a especializarse, como en el caso de los mecánicos-torpedistas. Van asimismo a exigir de esta especialización un medio de inmiscuirse en un ramo al cual han sido extraños hasta aquí. »

« Es inútil insistir más, por el momento a lo menos, acerca de los servicios múltiples que están llamados a prestar los maquinistas. Y como los progresos de cada día traen aparatos todavía más delicados que aquellos empleados hasta aquí, estos obreros, los más instruidos entre los hombres de la tripulación, están naturalmente indicados para manejarlos y conservarlos, por que son los más capaces de hacerlo bien. »

« *Conclusión*—En resumen entre la especialidades actuales de la marina la de los gavieros y de los fusileros pierden de más en más su importancia, y tienden

por la misma razón a desaparecer. Solamente razones de las más secundarias militan en favor de su mantenimiento. »

« Los artilleros, por el contrario, han conservado toda su importancia, merced a los progresos tan rápidos de la artillería de pequeño y de mediano calibres. »

« Los timoneles tienden a fusionarse con los torpedistas, que merecerían más lógicamente la denominación de electricistas; pero esta fusión no será posible hasta la época en que se habrá considerablemente simplificado nuestro sistema actual de señales. »

« De las varias consideraciones que anteceden, resalta también que los marinos de toda categoría deben recibir una educación militar mucho más completa y general que la de nuestros soldados del ejército de tierra. Será, pues, necesario para los primeros un período de instrucción mucho más largo.—Hoy, todos nuestros marineros deben pasar desde luego por una escuela especial de instrucción, aun cuando más no fuera que por aquella donde se les enseñara a levantar vapor a estos hombres de cubierta que se destinan más tarde para ser simplemente marineros foguistas. Después solamente de este primer período, el cual puede evaluarse a cerca de un año la duración media (comprendiendo en él la llegada al buque ó cuerpo, y todas las formalidades accesorias), los artilleros, torpedistas ó maquinistas podrán ser útilmente empleados a bordo de un buque de combate. Necesitarán todavía algún tiempo para ponerse al corriente de las disposiciones particulares del buque, a bordo del cual serán embarcados. No es, pues, sino después de diez y ocho meses de presencia más ó menos, que es presumible contar con que estos hombres puedan prestar servicios reales.

« Por lo demás, el poder militar de una marina de guerra es, ante todo, función del número de las unidades de toda categoría que ella puede poner en línea, y ese número es lo más a menudo limitado por razones de orden económico.—En contraposición a lo que sucede en los ejércitos de tierra, este poder es absolutamente independiente del número de hombres formados en tiempo de paz, y llamados en el momento de la declaración

de guerra. Sería más perjudicial que útil tener ochocientos hombres a bordo de un buque donde cuatrocientos pueden bastar para asegurar un servicio regular. Por el contrario, este mismo poder es directamente proporcional a la calidad y a la perfección que los hombres embarcados habrán adquirido cada uno en su especialidad. (Se admite, bien entendido, que los recursos en hombres permiten siempre poseer los efectivos completos) »

« En efecto, para vigilar las numerosas máquinas de nuestros buques, no hay necesidad de hombres lo estrictamente capaces de ejecutar mecánicamente las órdenes de sus superiores; harían así en cierto modo doble empleo con las máquinas ellas mismas. Lo que necesitamos para tales puestos, son individuos inteligentes ante todo, susceptibles de comprender bien, *aun de interpretar* las órdenes recibidas, de vigilar paso a paso y sin cansancio la marcha de las piezas las más complejas, de comprender bien su funcionamiento y las relaciones que deben existir entre los movimientos más diversos; capaces de prever, de precaver esos arranques, esos extravíos siempre de temer, y que repentinamente vuelven la fuerza producida por la máquina contra la máquina misma; capaces en fin de dotar al bruto de miembros de acero, siempre dispuesto a dar la fuerza material que de él se reclama, esa inteligencia que le falta, apenas bosquejada en el estado actual por algunos órganos de dominio.—Es desde luego por haber desconocido estos evidentes principios que, en todas las marinas militares y especialmente en la de Francia, se ha tenido que sufrir, se hayan aún originado esas series no interrumpidas de crueles averías atemorizando a todos aquellos que no buscan las causas de ellas. »

« Por todas estas razones, el principal objetivo en marina, debe ser buscar un medio de mantener en el servicio los hombres de las tripulaciones de la escuadra durante un periodo tan largo como sea posible. Es la mejor manera de tener buques bien armados; es una necesidad absoluta. Con la latitud extrema que deja al poder ejecutivo, la inscripción marítima resolvería muy bien esta parte del problema; pero las poblaciones so-

metidas a este régimen no proveerían en ínfima minoridad sujetos verdaderamente aptos para el servicio de la escuadra, tales como hemos tratado de definirlos, y tales como deberían ser. La única superioridad que poseen es de estar generalmente menos sujetos al mareo que los hombres del reclutamiento, lo que quiere decir que todos los inscriptos estén siempre exentos de ese malestar. »

« Es preciso, pues, escoger entre los dos sistemas siguientes: »

« Pedir a las usinas de toda especie los mejores de sus aprendices, para hacer prontamente de ellos buenos obreros especializados al ramo del servicio que se acerque lo más posible a su profesión anterior; será preciso además, acostumar a estos hombres a las fatigas del mar por medio de frecuentes salidas. »

« O sino, pedir, a las clases, inscriptos poco propensos al mareo. Pero será necesario dar a todos estos hombres la instrucción elemental de que carecen casi totalmente, algunas veces también enseñarles a hablar francés. Deberá enseñárseles, en seguida, desde el principio, *la carrera* para la cual parezcan demostrar aptitud. »

« En el primer caso se puede asegurar que los hombres estarían al cabo de diez y ocho meses suficientemente ejercitados para que sus servicios puedan ser utilizados. Se necesitaría un *mínimum* de dos años y medio, quizá tres, para obtener resultados análogos con el segundo medio de reclutamiento. »

« Por nuestra parte, no titubearíamos en preferir el primero; en todos los casos, quisiéramos verlo ensayar. »

« Pero sea cual fuere el sistema adoptado, lo que conviene evitar a todo precio para el porvenir, es la desorganización de nuestras tripulaciones, como resulta de la leva permanente: no pasa una semana, un día, sin que se tengan que licenciar algunos de los hombres del efectivo de un acorazado. No solamente la administración se ve complicada por estos continuos movimientos, sino que debe emprenderse cada día de nuevo la instrucción de un reducido número del personal. Se necesitarían casi tantos instructores como individuos recientemente

embarcados. A la larga, este eterno principiar cansa y desmoraliza a los más entusiastas, que no pueden sino demasiado raramente darse cuenta y sacar partido del resultado de sus esfuerzos. »

« Nada sería más sencillo desde luego, aun con la legislación actual, que obligar a los inscriptos a presentarse solamente en los primeros ocho días de cada trimestre; más adelante podría muy cómodamente reducirse a dos veces por año esos llamados que se harían coincidir con las fechas de entrada en las escuelas. Así se evitaría toda pérdida de tiempo tan perjudicial a los hombres como a los intereses del Estado. »

« Para los enganches voluntarios, la cuestión es más delicada; nada impediría sin embargo, fijar su duración mínima a cinco años cumplidos, estipulando previamente que el enganchado no podrá ser considerado cumplido sino en la época del licenciamiento que seguirá inmediatamente a la fecha normal de la disponibilidad. »

« Obrando así, se cambiaría en épocas fijas una parte determinada de la tripulación de ciertos buques; y se obtendrían así más facilidades para apresurar la instrucción de los recién embarcados. »

« Para quedar en la lógica de las cosas, debería exigirse *cinco años de servicio efectivo*, de presencia real a bordo, a todos aquellos que quisieran servir en la marina. Como compensación, se les acordaría las ventajas atribuidas a los inscriptos; ventajas que, para el porvenir, se reservarían a aquellos que solamente hubieran efectivamente cumplido su período de cinco años. »

« Adoptando como base semejantes principios, se podría llegar a poner de acuerdo aquellos que quieren refundir la inscripción marítima, y los que quieren mantenerla por las pretendidas ventajas que esta institución parece comportar bajo el punto de vista de la movilización. »

« En fin, esta reforma debe operarse todavía más en nombre de la justicia que en nombre de la igualdad ante el tributo de sangre. »

« Tales parecen los mejores medios de asegurar una vitalidad completa y duradera a nuestros buques mo-

dernos, maravilla de arte y de ciencia, que no se podría confiar a manos ineptas ó poco experimentadas sin exponerse a los mayores peligros. »

No hemos traducido la primera parte del artículo, en la que el Señor Rychon se ocupa de los timoneles y torpedistas, por cuanto no es tan pertinente para nosotros en manera de tratarlos, como lo que antecede, tanto más que en la conclusión están reasumidas sus opiniones al respecto.

Nuestro Gobierno viene preocupándose de la importante cuestión de la formación de un cuerpo de maquinistas para la Armada, penetrado de su real importancia; en 1890 envió un regular numero de jóvenes argentinos a Inglaterra, con el propósito de que se dedicaran a esa carrera; tenemos entendido que los resultados que se van obteniendo son satisfactorios.

Es por eso, sin duda, que en el presupuesto de marina de este año ha sido creada la Escuela de Maquinistas en Inglaterra, ascendiendo el número de aprendices al de cincuenta.

Bastará dar una dirección inteligente a esa escuela, colocando a su frente un Jefe y Oficiales competentes bajo la vigilancia de nuestro Ministro en esa nación, ó de la Comisión Naval Argentina que allá reside, para que se pueda abrigar la convicción de que el país contará dentro de breves años con un personal instruido, competente y dispuesto a prestar los servicios que de ellos exija el patriotismo.

Cábele a la Estación de Torpedos haber sido la primera repartición de nuestra armada donde se han formado maquinistas y mecánicos torpedistas argentinos, cuyos buenos servicios los hacen acreedores a la confianza que en ellos depositan sus superiores.

Además, cuéntanse ya entre el personal de nuestros maquinistas, algunos argentinos, formados en Inglaterra, donde han dejado bien sentado nuestro nombre por su bien acreditada competencia profesional.

Aparte las especialidades del personal subalterno de nuestra marina, contamos ya con Ingenieros navales y oficiales torpedistas argentinos, cuyos nombres son conocidos y cuya competencia ya no se discute.

Pero, no deseo apartarme del principal objetivo de estas líneas.

Si se compara el estado actual de nuestras tripulaciones con el de las de la escuadra francesa ateniéndose a lo que dice el Señor Rychon, vemos que en Francia se tropieza lo mismo que entre nosotros con la dificultad de la composición del personal subalterno.

Bueno es decir que las dificultades aquí son mayores; esto es fuera de duda.

Pero, sin embargo, confesamos la satisfacción íntima que nos causa el ver que las autoridades superiores de nuestra armada, se están ocupando seriamente de formar los elementos necesarios para la composición de las tripulaciones de nuestros buques de combate.

En efecto, uno de los medios preconizados por el Señor Rychon ha sido adoptado aquí; refiérome al enganche de personal de las provincias interiores para destinarlo a la formación de la marinería, puesto que aquí no existe la inscripción marítima, ni hay servicio obligatorio.

Además, la fundación de la Escuela de Artillería de Marina revela por lo menos, aun cuando el buque elegido para ello no es el más indicado al objeto, el deseo de hacer bien, de que verdaderamente se preocupan de resolver uno de los problemas más difíciles en todas partes y entre nosotros aún más.

No somos de aquellos que exigen el perfeccionamiento inmediato de nuestras prácticas añejas y reñidas con muchos de los progresos que hemos realizado: aplaudimos sin reserva todo aquello que sea dar un paso hacia adelante, poco importa la manera como se haga; basta que se haga; después vendrá el perfeccionamiento.

Que estas medidas no dejen de prestarse a críticas más ó menos bien fundadas y más ó menos bien interesadas también, esto no debe preocuparnos.

Los apresuramientos suelen ser causa de seguro fracaso, mientras que las cosas bien llevadas, llegan a su término en su tiempo oportuno y así sólo es posible obtener éxito duradero.

En vez de criticar debemos acompañar con nuestra modesta voz esas pruebas de progreso.

Santiago J. Albarracín.

BUQUE-ESCUELA “NAUTILUS ”

De la Real Marina Española

“ Los buques han sido contruidos para perderlos. ”

Allá por el año 1877, España adquirió en Inglaterra numeroso material de torpedos fijos, aparatos eléctricos y explosivos necesarios para la defensa de sus costas. Pero su transporte originó dificultades que parecían insuperables: ningún barco quería cargar materias inflamables. En la época a que nos referimos se hallaba en Inglaterra la dotación que debía conducir a las costas españolas el caza-torpedero “ Destructor,” el buque mas veloz que hasta entonces surcara los mares. El jefe encargado del material de torpedos recibe a la sazón una propuesta de venta de un buque de vela, cuyo costo comparó con el de las pólizas de seguro marítimo, resultando una diferencia a favor del primero. La solución se imponía; el citado jefe reflexionó que la póliza mas segura era la de confiar a su propio personal la conducción de aquel material, amen de ser también la mas económica. Adquirió el buque ofrecido en venta, embarcó los oficiales y marineros necesarios, y cumplió su comisión ahorrando gastos a su gobierno y aumentando, sino el poder, el número de sus barcos.

No es esto todo. La opinión de los marinos españoles era contraria a las buenas cualidades del buque comprado, pero al cruzar el tristemente célebre golfo de Gascuña se desencadenó un furioso temporal que puso a prueba sus condiciones para la mar y que aguantó con gallardía sin el menor temor de zozobra. Así varió de color la opinión de los tripulantes y poco después de

arribar a puerto español fue declarado buque de instrucción para guardias-marinas, destino en que actualmente sirve con marcado provecho de la marina española.

El “ Nautilus, ” el buque en cuestión, desplaza unas 800 toneladas; tiene arboladura de fragata; su proa lanzada, su mucha guinda ó altura de los palos y el porte irreprochable de su aparejo y maniobra contrastan de tal modo con la edad de su casco que sorprenden agradablemente al observador avezado.

Monta 4 cañones Hontoria de 7 centímetros sistema primitivo destinados para salvas, y 1 ametralladora Nordenfelt calibre remington.

Su comandante, que lo es el capitán de fragata don Víctor Conca y Palau, es un ilustrado marino que tiene prestados señalados servicios a su patria, entre otros cargos ha desempeñado el de director de la oficina hidrográfica. Siendo oficial asistió a la guerra del Pacífico, habiendo sido herido por un casco de metralla en la cara en uno de los ataques en que tomó parte. Entre sus condecoraciones ostenta la cruz del Mérito Naval que le fue concedida por méritos contraídos en el naufragio de un buque que comandaba.

Además del 2º comandante, el teniente de navio don Eduardo Nuñez de Haro, y de los oficiales cuyos nombres sentimos no recordar, vienen a bordo 38 guardias-marinas egresados de la escuela naval, que constituyen un núcleo de jóvenes distinguidos, entre los cuales conocimos a un hijo del malogrado general Hontoria, inventor de la artillería española.

Gracias a la galante acogida que nos dispensaron tanto el comandante como los oficiales, podemos dar a conocer a nuestros lectores los siguientes datos:

La carrera marítima en España abarca 6 años; la mitad en puerto, a bordo de la fragata “ Asturias ” y la otra mitad en navegación a bordo de la corbeta “ Nautilus ” ú otro.

La edad de ingreso es de 14 a 17 años. Las becas en la escuela naval flotante se obtienen por oposición. Existen becas graciabiles para los hijos de los militares, siempre que reúnan los conocimientos que exigen los programas de concursos.

La duración de los estudios en la fragata " Asturias " es de 2 años y medio y comprende:

Primer semestre—Analítica, física, dibujo descriptivo, ejercicios militares y marinos.

Segundo semestre—Cálculo, física y meteorología, inglés, instrucción marinera, gimnasia.

Tercer semestre—Mecánica racional, electricidad y torpedos, química, instrucción marinera, gimnasia.

Cuarto semestre—Cosmografía, mecánica aplicada, máquinas de vapor, inglés, práctica de máquinas, maniobra, esgrima.

Quinto semestre—Navegación e hidrografía, artillería, meteorología náutica y derrotas, práctica de máquinas y artillería, maniobra, esgrima, códigos de banderas, ordenanzas militares.

Aprobados en el examen de egreso los aspirantes son dados de alta como guardias marinas y se embarcan en la corbeta " Nautilus " a completar sus estudios teórico-prácticos durante 3 años en la forma siguiente:

Primer año—Pilotaje, hidrografía, maniobra práctica, construcciones, telegrafía naval, ordenanzas y reglamentos.

Segundo año—Pilotaje, maniobra práctica, máquinas de vapor, artillería, torpedos, fortificación, ordenanzas y reglamentos.

Tercer año Práctica general, ordenanzas y reglamentos, procesos y derecho internacional marítimo.

Los exámenes de estos 3 años se verifican anualmente en el buque, ante el comandante y oficiales que el mismo designa y sus resultados se anotan en los historiales de los guardias marinas.

Una vez rendido el examen de tercer año los guardias marinas regresan al Ferrol para prepararse al examen de oficial que debe verificarse dentro de los seis meses restantes para completar los 6 años reglamentarios.

El programa del examen de oficial comprende las materias siguientes:

Navegación, mecánica aplicada a los buques, maniobra práctica, máquinas de vapor, artillería, táctica naval, francés e inglés hasta traducir correctamente.

Aprobados en este examen los guardias marinas ascienden a alféreces de navio.

Además de los estudios expresados los guardias marinas deben llevar el diario de navegación y cuaderno de los cálculos, y un cuaderno de memorias en que expondrán descripciones de las faenas extraordinarias que hubiesen presenciado; las descripciones de los buques nacionales y extranjeros que hubiesen visitado; las de los arsenales, factorías ó establecimientos científicos que en sus viajes tuviesen ocasión de ver; y, finalmente, todo estudio sobre las ciencias de aplicación a la marina, así como sobre su material. Debe figurar también en dicho cuaderno la descripción, bajo el punto de vista militar y marinero, de todos los buques en que hayan estado embarcados.

Los oficiales de la corbeta “ Nautilus ” son los encargados de la enseñanza teórico-práctico de los guardias marinas. Estos asisten diariamente a las conferencias, prestan el servicio de ayudantes de guardia y se alternan constantemente en el mando de las maniobras de vela.

La biblioteca cuenta con numerosas obras de consulta y textos de enseñanza que son entregados a los guardias marinas, mediante recibo. Entre las primeras, vimos la notable obra de mecánica del ilustre marinó y sabio español Jorge Juan, impresa en un tomo como el de las ordenanzas de Carlos III con hermosos grabados sobre madera.

Las animadas conversaciones tenidas con la oficialidad, y todo lo que hemos observado, han llevado a nuestro ánimo el convencimiento sincero de que gracias al sistema de educación implantado en España el guardia marina al terminar sus estudios es a la par de marino ilustrado, consumado maniobrista.

Si comparamos la escuela española con la nuestra, veremos que existe una discordancia que, en nuestro concepto, es causa de que parte de la juventud argentina no se dedique a la carrera marítima, y es tiempo ya de hacer algo en su obsequio y en bien de la marina.

El aspirante de la escuela española hace sus estudios teórico-prácticos en 6 años y se gradúa de *alférez de navio*; el aspirante de la escuela argentina, según su re-

glamento, hace sus estudios en 7 años y se gradúa de *alférez de fragata*.

Como se ve al aspirante de la escuela argentina se le exige un año mas de tiempo y obtiene un grado menos que él de la escuela española.

La instrucción que ambos reciben es mas ó menos la misma, si bien el argentino se resiente de la falta de práctica, dado que los viajes de instrucción anuales y el último ó de aplicación no se efectúan con regularidad.

Los que somos de la profesión jamás nos hemos explicado porque razón nuestros buques no salen a la mar.

La marina argentina posee 3 corbetas a vela "La Argentina," "Uruguay" y "Paraná" que son buques idóneos para la instrucción marinera del personal. Los dos primeros han sufrido serias refacciones, el último solamente tiene sus calderas en mal estado, pero el país tiene sobrados elementos para corregirlo.

Estos tres buques son mixtos; esto es, de vela y de vapor y tienen capacidad suficiente para alojar los aspirantes de la Escuela Naval. Uno de ellos podría efectuar con los guardias marinas el viaje de aplicación (10 meses ó un año) variando anualmente el itinerario, yendo una vez a Australia, otra a las costas del Pacífico, Antillas, costas occidentales del Atlántico Norte ó a Europa. Los otros dos embarcarían por mitad los alumnos de 3° y 4° año durante los tres meses de vacaciones anuales y podrían navegar a lo largo de las costas del Sud, de las costas del Brasil ó hacer la travesía del Atlántico hasta el cabo de Buena Esperanza.

Finalmente los alumnos de 1° y 2° año se embarcarían durante este tiempo en los buques de la armada fondeados en los puertos y aprenderían el variado manejo de la artillería, asistiendo a toda clase de ejercicios, entre ellos el de torpedos.

En una palabra, el gobierno tiene en sus manos los medios de formar marinos ilustrados, útiles para la patria tanto en tiempo de paz como en el de guerra.

Qué se nos puede objetar en contra? Acaso que los buques no sirven para esa clase de expediciones y que estas irrojan grandes gastos; pero nosotros no tenemos esa opinión; creemos mas bien que es la natural apatía,

que crea el ostracismo y la inacción en que vivimos, lo que nos hace temer a la mar, y que la costumbre de echar el buque por el ojo de buey (vulgo echar la casa por la ventana) ha pesado indudablemente en el ánimo del gobierno a punto de no querer mandar un buque al extranjero.

Recordando una frase del digno comandante de la corbeta " Nautilus, " diremos que *los buques han sido contruidos para perderlos y que lo extraordinario es que no se pierdan.*

Así pues, si nuestras bonitas corbetas a mas de no ser buques de combate no son aptas para navegar, el Gobierno debe venderlas ó echarlas a pique: fuerza es que cumplan su misión.

En cuanto a los gastos que originarían en viaje son insignificantes, pues la navegación la efectuarían a vela y la máquina solo la utilizarían en casos excepcionales. En puertos extranjeros, el personal gozaría del sueldo sencillo a oro, y para gastos de representación, el Comandante se sujetaría estrictamente al pliego de instrucciones. Para representar dignamente al país no se requiere hacer ostentaciones lujosas; discreta y honradamente puede pasearse el pabellón argentino por todos los mares del globo, sin otros gastos que los que demande la etiqueta internacional.

El hermoso problema de la organización y porvenir de nuestra marina tiene su solución pendiente de la movilidad de sus buques.

Hágase efectiva la idea indicada, renovando cada dos años el personal embarcado de Comandante abajo y el problemamarítimo quedará resuelto.

En diez años que se hagan esos viajes con regularidad tendríamos el personal de jefes, oficiales y marineros que pueda necesitar nuestra marina de guerra por mucho tiempo.

Fórmese con la frecuencia posible la escuadra de evoluciones, compuesta puramente de los buques de combate y habremos completado el plan general de instrucción del personal.

En una palabra, iniciemos de una vez la época de la labor y de trabajo que reclama cada día con mas ur-

gencia el poder creciente de nuestra marina. Es tiempo ya de reaccionar; hoy por hoy la máquina de la organización, administración y educación naval sigue dando vueltas por la fuerza de la costumbre.

NAUTILUS.

CONSTRUCCIONES MODERNAS

PROYECTO DE UN CRUCERO RÁPIDO

(Para el CENTRO NAVAL)

Hasta hoy, no se ha podido establecer una ecuación que represente la superficie de una nave, sino por medio de leyes empíricas observadas en las diversas construcciones.

Las diferentes líneas que determinan el trazado de un barco no obedecen a ninguna ley geométrica, de modo que su cálculo resulta más engañoso y su trazado más difícil.

El barco es simétrico sólo en sentido longitudinal, de modo que, basta el trazado de una mitad para determinar los diversos espesores, dimensiones, centro de gravedad, metacentro, etc. etc.

El caso sería aún más difícil tratándose de construcciones antiguas, debiendo proyectar las diversas partes de una *popa cuadra* por ejemplo; pero, en el caso que pasamos a considerar, se trata de un crucero moderno, empleando para su trazado los últimos adelantos de la construcción naval.

Me propongo construir un *crucero*, que *file 22 millas por hora con tiraje artificial y 18 con tiraje natural, consumiendo 0,81 de carbón por caballo indicado y por hora en el primer caso y 0,75 en el segundo.*

Estos son los únicos datos para resolver el problema.

Sabemos por el principio de Arquímedes que el empuje del líquido en el cual está sumergido un cuerpo, es igual a su peso.

El peso total de un barco se compone:

- 1º del peso del casco.
- 2º » » de ancla y cadenas.
- 3º » » de la arboladura.
- 4º » » de la máquina.
- 5º » » del carbón.
- 6º » » de la tripulación.
- 7º » » de la artillería.

Todos estos pesos representan, según las experiencias fracciones del desplazamiento, que varían según el tipo del barco que se trata de proyectar.

Por consiguiente el peso del casco es proporcional al desplazamiento y en consecuencia a las dimensiones de la nave.

El peso de anclas y cadenas es también proporcional y varía del 2 al 3 % del peso del casco según que se trata de grandes ó pequeñas embarcaciones.

El peso de la arboladura se la proporciona hoy a la superficie de la sección máxima sumergida, variando de 500 a 2000 kilog. por metro cuadrado de dicha superficie, según que se trata de vapores ó buques a vela.

Llamando S la superficie vélica y B^2 la sección máxima sumergida, la relación S/B^2 varía entre 15 y 25 en los vapores y entre 50 y 75 en los barcos a vela.

El peso de la máquina era dado antiguamente por caballo nominal, pero hoy se acostumbra darlo por caballo indicado,

Las experiencias nos enseñan que para hacer obtener a un barco la velocidad inedia de 9 millas a la hora, se necesitan 14 caballos por metro cuadrado de sección máxima, y que ésta crece mas rápidamente que los cubos de la velocidad.

Los barcos que he tomado como tipo para determinar los coeficientes económicos de la máquina que proyecto, son el "Trípoli", "Etruria" y "Aretun" de la real marina italiana.

De estas naves, con ayuda del desplazamiento del

barco en proyecto, de podido constatar que se necesitan 526 cab. indicados por metro cuadrado como se verá más adelante.

El peso de la máquina varía de 75 a 200 kilog. por caballo indicado con calderas marinas y baja de 35 a 40 si se adopta la caldera locomotiva.

Para determinar el peso del carbón, debo ante todo establecer el consumo por caballo indicado y por hora. En las máquinas Compound este varía de 0^k, 8 a 1 kilg. según se tenga mayor ó menor periodo de expansión, y según se quiera consumir mayor ó menor cantidad por metro cuadrado de superficie de grilla.

En las máquinas modernas a triple expansión como las que proyecto, el consumo varía de 0^k, 65 a 0^k, 75 a tiraje normal y puede llegar hasta 1 kilg. a tiraje forzado.

Estableciendo el número de horas de viaje que debe hacer el barco con la provisión completa de carbón, se determina el peso de este combustible con una reserva que varía del 25 al 30 %.

El peso de la tripulación.

Lo calculo admitiendo que el de un individuo sea de 70 kilg. debiendo a más añadir el peso de bagajes y provisiones.

Al primero se lo establece según los reglamentos vigentes en el país de la construcción, y al segundo en cantidad tal que sean suficientes para un viaje y medio y algunas veces para la ida y vuelta.

El agua se embarca sólo para la ida; para cada individuo de la tripulación se calculan 3 kilg. de víveres y 3 de agua por día.

Peso de la artillería.

Depende del tipo del barco y de su potencia, reservándose el constructor el número de toneladas que crea conveniente para artillarlo.

Sentados estos principios, nace a priori la relación que existe entre las diversas partes componentes de un buque con su peso total.

Todos los elementos pueden representarse en función de la eslora L —

manga l —

y puntal p. —

Siendo P el peso del líquido desalojado se tendrá la ecuación

$$P_{\text{total}} = P_e + P_a + P_v + P_m + P_c + P_e + P_a.$$

Circunscribo el paralelepípedo al casco en proyecto y llamando γ la relación entre el volumen de este y el del paralelepípedo, tendré:

$$\frac{V}{Llp} = \gamma \quad ; \quad V = \gamma L l p.$$

Siendo δ el peso específico del agua de mar ($\delta = 1,026$) se tendrá:

$$P = \gamma L l p \delta \quad (1)$$

Para determinar el peso del casco P_c pongo

$$\frac{P_c}{P} = \theta$$

de donde resulta

$$P_c = P \theta = \gamma L l p \delta \theta$$

Esta parte es igual en barcos semejantes de igual robusteza y clasificación en los registros.

El peso de las anclas P_a es también una parte alícuota del desplazamiento. Llamando ω la relación entre P_a y P tendré

$$\frac{P_a}{P} = \omega \quad ; \quad P_a = P \omega = \omega \delta \gamma L l p.$$

El peso de la arboladura y velas como anteriormente he dicho, algunos lo proporcionan al desplazamiento, pero es más racional proporcionarlo a la superficie de la sección máxima sumergida.

Indicando con B^2 esta superficie y con ω la relación tendré:

$$\frac{P_v}{B^2} = \omega \quad ; \quad P_v = \omega B^2$$

El coeficiente ω lo determino de un barco del mismo tipo de arboladura y que tenga la misma relación entre la superficie vélica y la sección máxima sumergida.

$$\frac{S_v}{B^2}$$

Expresando B^2 en función de las dimensiones de la nave y llamando λ la relación entre B^2 y $l p$ tendré:

$$\frac{B^2}{lp} = \lambda \quad \text{y} \quad B^2 = \lambda lp,$$

Por consiguiente,

$$P_v = lp \omega \lambda,$$

Peso de la máquina.

Sea Π el peso por caballo indicado expresado en kilogramos.

F_i = número de caballos indicados que debe desarrollar la máquina para que el crucero dé la velocidad prescrita.

El valor de F_i es proporcional al cubo de la velocidad expresada en nudos, a la sección máxima sumergida y a un coeficiente K de resistencia ó sea

$$F_i = \sqrt[3]{n} \times B^2 \times K$$

Siendo el nudo de 1852 metros e indicando con $\sqrt[3]{m}$ la velocidad en esta última unidad de medida, se tendrá

$$\sqrt[3]{n} = 0^m, 514 \times \sqrt[3]{m}$$

Llamo f_i el número de caballos indicados necesarios para imprimir a cada metro cuadrado de sección máxima sumergida la velocidad prescrita; tendré

$$F_i = f_i \times B^2 \quad \text{y} \quad f_i = \frac{F_i}{B^2}$$

$$f_i = K \times 0^m \sqrt[3]{514}^3 \times \sqrt[3]{m}^3$$

de donde,

$$P_m = f_2 \times \Pi \times B^2 = \Pi f_i lp \lambda.$$

El peso del carbón P_c es dado en función de la fuerza de la máquina. Sean,

c — fracción de tonelada que se consume por caballo indicado y por hora.

n — número de horas de viaje, comprendidas las de reserva.

C_n , será el número de toneladas de carbón que se deben embarcar por cada caballo indicado. La entera provisión de combustible será entonces,

$$C_n F_i = c n f_i B^2$$

de donde,

$$P_c = c \ n \ f_i \ B_2 = c \ n \ f_i \ \lambda \ l \ p.$$

Hago además,

$$P_c + P_u = M$$

Sustituyendo todos estos valores en la fórmula general (1) tendré:

$$P = \delta \gamma Llp = \theta \delta \gamma Llp + \omega \delta \gamma Llp + \lambda \omega lp + \overline{\overline{\overline{f_i}}} \lambda lp + cn f_i \lambda lp + M = (\theta + \omega) (\delta \gamma Llp) + \{\omega + f_i (\overline{\overline{\overline{f_i}}} + cn)\} \lambda lp + M \quad (2)$$

Ecuación entre las tres incógnitas

$$L, \ l, \ p.$$

Para encontrar el valor de éstas haré uso de otras dos ecuaciones:

$$\frac{L}{l} = \alpha \quad \text{y} \quad \frac{p}{l} = \beta$$

La primera de estas dos relaciones para barcos de pequeña velocidad y gran tonelaje, varía de 6, 5 a 7, 5, mientras que para naves que conducen mercaderías y pasajeros y que filan 12 millas a la hora varía de 7, 5 a 8, 5.

En las naves rapidísimas esta relación está comprendida entre 8, 5 y 10. En las naves de guerra que deben conservar por cierto tiempo una gran velocidad es conveniente tomar una relación que varíe entre 8 y 9.

La segunda relación $\frac{p}{l} = \beta$ es dada del tipo de la nave y de las condiciones de estabilidad que nunca debe ser demasiado excesiva.

Tendremos pues así, las dos ecuaciones

$$L = l\alpha \quad \text{y} \quad p = l\beta$$

de donde,

$$l = \frac{L}{\alpha} \quad \text{y} \quad p = \frac{L}{\alpha} \beta$$

Sustituyendo estos valores en la fórmula general (2) y haciendo

$$A = - \frac{(\omega + f_i (\overline{\overline{\overline{f_i}}} + cn) \lambda}{\delta \gamma (1 - \theta - \omega)}$$

$$D = - \frac{M \alpha^2}{p \gamma \delta (1 - \theta - \omega)}$$

se obtiene la ecuación

$$L^3 + A L^2 + D = 0$$

que resuelta da:

$$L = -\frac{A}{3} + \sqrt[3]{-\left(\frac{D}{2} + \frac{A^3}{27}\right) + \sqrt{\frac{D^2}{4} + \frac{A^3 D}{27}}} + \sqrt[3]{-\left(\frac{D}{2} + \frac{A^3}{27}\right) - \sqrt{\frac{D^2}{4} + \frac{A^3 D}{27}}}$$

Introduzco en esta ecuación otro factor que tiene cuenta de la fineza del barco.

Circunscribo un cilindro a la nave por toda su longitud y que tenga por contorno la sección máxima sumergida. La relación entre el volumen del casco y el del cilindro me dará la fineza que la llamo Δ .

$$\frac{V}{L B^2} = \Delta.$$

Para determinar las dimensiones que debo dar al crucero para que responda a las prescripciones establecidas hago uso de la ecuación (3).

Determino de ella el valor de L con cuya ayuda podré conocer los de l , p y $\sqrt{}$.

Repetiendo este cálculo para diversas relaciones tomadas he formulado la siguiente tabla para seis casos diversos.

		1er. CASO	2º CASO	3er. CASO	4º CASO	5º CASO	6º CASO
Esloza entre PP	$L =$	86,40	96	103,60	104,75	102,2	106,50
Manga	$l =$	10,80	14,72	11,50	11,63	11,35	11,80
Puntal	$p =$	5,00	6,25	5,17	4,49	5,39	4,75
Secc. Max. sumergida	$B' =$	45,90	77,35	50,58	48,84	52,00	47,34
Volúmen del casco	$V =$	2458,77	3935,56	3141	3070,15	3188,64	3025
$\frac{L}{l} = \alpha$		8,	6,50	9,00	9,00	9,00	9,00
$\frac{p}{l} = \beta$		0,460	0,425	0,450	0,425	0,475	0,400
$\frac{B'}{lp} = \lambda$		0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
$\frac{v}{Llp} = \gamma$		0,52	0,4475	0,510	0,510	0,510	0,51
$\frac{v}{LB'} = \Delta$		0,62	0,53	0,60	0,60	0,60	0,60
Desplazamiento en toneladas		2522	4037,68	3222,66	3149,97	3271,54	3103,78
Peso del casco		1009,07	1534,31	1514,65	1496,23	1521,26	1492,92
Ancias y cadenas		63,06	101	80,56	78,74	81,78	77,59
Peso arboladura, veladura		34,42	58	37,93	36,63	39,00	35,50
» de la máquina		881,25	1392,30	910,40	879,12	936,00	852,12
» del carbón		379,00	792,00	517,80	500,00	532,35	484,64
» equipaje		70	70	70	70	70	70
» artillería		90	90	90	90	90	90
Desplazamiento		2526,8	4037,60	3221,34	3150,72	3270,39	3102,72
$F_i = f_i$; $B' = 216 \times 47,34$		7344.	11602,5	7587.	7326.	7800	10226,
f_i [para el tiraje forzado]		160	150	150	150	150	216.
Consumo de carbón por hora		0,00075	0,00075	0,00075	0,00075	0,00075	0,00081
Diferencia		4,10	0,07	1,32	0,75	0,85	1,06
$\frac{Pa}{P} =$		0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
$\frac{PV}{B'}$		0,750	0,750	0,750	0,750	0,750	0,750
$\frac{Pe}{P}$		0,400	0,380	0,470	0,475	0,465	0,481
$\frac{P}{H}$		0,120	0,120	0,120	0,120	0,120	0,120
Número de horas.		53,	70	70	70	70	70

Para encontrar el valor de f_i he tomado como tipos al "Etruria" y "Trípoli" determinándolo en función de la

raíz cúbica de los desplazamientos y de la relación entre los cubos de la velocidad.

Confronto con el "Etruria"

$$f_i' = 140 \left(\frac{22}{20}\right)^3 \sqrt[3]{\frac{9860}{3103}} = 208 \text{ cab. ind.}$$

con el "Tripoli"

$$f_i'' = \frac{4200}{21} \left(\frac{22}{19}\right)^3 \sqrt[3]{\frac{848}{3103}} = 201 \text{ cab. ind.}$$

Como se puede ver en la tabla adjunta, los valores de f_i para el tiraje natural, en los cinco primeros casos están comprendidos entre 150 y 160. El 6º caso es el que he creído más conveniente dando a f_i el valor de 216 para el tiraje forzado.

(Continuará)

HORIZONTE ARTIFICIAL MONTES

La descripción de este horizonte ha aparecido ya en las páginas de este Boletín, dada por su autor el distinguido Teniente de Fragata D. Vicente Montes; desde luego, creo excusado el describirlo y si tan sólo hacer notar las ventajas que él reporta, mencionando los resultados prácticos que he obtenido en las muchas veces de que me he servido de él en mis observaciones. La corrección ingeniosa que el Teniente Montes ha introducido en el horizonte artificial de mercurio, lo deja a éste en condiciones ventajosas, habiendo alcanzado a eliminar una de las causas que le hacían imperfecto, toda vez que las vibraciones del mercurio no pueden ya viborear la imagen y por consiguiente dificultar la observación.

Desde luego se desprende, que, si colocamos en la cubeta del mercurio y sobre éste un cristal transparente de caras perfectamente paralelas y en un todo homogéneo, este flotará ligeramente a causa de su gran diferencia en densidad, sin alterar en nada el plano horizontal que determinaba el mercurio y que si por alguna causa exterior como son vientos ó movimientos próximos al aparato el mercurio trepida con alguna violencia, éste, cuyos movimientos se traducen en curvas de igual altitud y paralelas entre sí, no habrá hecho más que elevar el cristal en otro plano paralelo al anterior, sin perjudicar en lo más mínimo la verdad y exactitud de las alturas que se observaban en ese momento.

Pues bien: teniendo en vista estas deducciones y sin olvidar la teoría científica desarrollada por el autor, no tuve inconveniente en ensayar este horizonte mixto y debo declarar en obsequio de la verdad, que fue la ne-

cesidad quien me hizo recordar de él por las circunstancias que voy a exponer.

Habiendo sido designado por la Comisión de que formo parte (1) para la determinación geográfica de diferentes puntos del levantamiento, di principio a mis observaciones astronómicas en la extremidad Sur de la Punta de Arenas de la Bahía de San Sebastián. Esta punta es una lengua de tierra de diez (10) millas de extensión próximamente y nueve cables de ancho, bañada a ambos lados por el mar y bordeada por impetuosas rompientes, que al chocar contra ésta la hacen trepidar sensiblemente toda vez que el mercurio, no consigue allí una quietud perfecta.

En estas condiciones me era imposible practicar observaciones de confianza, pues, el mercurio, siempre inquieto, ya bien por los golpes de marea, por las rompientes ó por los fuertes vientos, no me permitía sino muy rara vez observar con la seguridad y exactitud deseada. Entonces recordé la teoría expuesta por el Teniente Montes, y poniendo en práctica sus indicaciones, agregué a este horizonte líquido un cristal de cubichete, consiguiendo desde entonces poder observar alturas de confianza a despecho de todos los movimientos y vibraciones del mercurio.

Como el cristal que empleo no ha sido construido expresamente para la cubeta en que funciona y no encaja perfectamente en ella, tengo que esperar después que lo coloco a que se tranquilice el mar de leva que se forma en el mercurio y en el cual navega el cristal, haciendo acercar y separar las imágenes directa y reflejada, pero, una vez que este desaparece, las imágenes quedan perfectamente quietas, y los contactos se pueden establecer con tanta ó mayor exactitud que con el teodolito a causa de la nitidez perfecta de la imagen.

Para evitar cualquier error de falta de paralelismo ó de homogeneidad en las caras del cristal que empleo, invierto éste después de cada observación y tomo el promedio de cada dos alturas, obteniendo resultados tan com-

(1) Comisión anexa a la de Límites, encargada de trabajos topográficos é hidrográficos en la Costa Sur.

pletos que cada par de ellos es igual al promedio de tres series tomadas sobre el otro horizonte, como pueden convencerse por los siguientes datos y resultados que tomo de mi cartera de apuntes sin elección ninguna.

El día 3 de Marzo de 1892 en $\varphi = 53^{\circ} 10' S.$ y $w = 4 h. 43 m. 36 s. O.$ de G. se observaron tres series de alturas de $\odot$ sobre el horizonte artificial de mercurio, con un sextante cuyo error de índice era $= -40''$ y la comparación entre el cronómetro y el acompañante con que se observó $= + 4 h. 15 m. 01 s. 75$, á fin de determinar el estado absoluto del cronómetro núm. 4260 (Sewill).

BARÓMETRO 0 m. 759, 5—TERMÓMETRO $+ 15^{\circ} Cg^{\circ}$.

1a. Serie	2da. Serie	3ra. Serie
Promedio de alturas $64^{\circ} 19' 23'' 33$.	$53^{\circ} 48' 19'' 66$.	$53^{\circ} 18' 33''$.
Promedio de horas del acompañante 3 h. 59 m. 58 s. 66.	4 h. 41 m. 34 s. 50.	4 h. 43 m. 27 s. 50.
E. = -0 h. 29 m. 10 s. 416.	E = -0 h. 29 m. 10 s. 410	E = -0 h. 29 m. 11 s. 54.

El 3 de Marzo de 1892 en $\varphi. = 53^{\circ} 10' S.$ y $w = 4 h. 43 m. 36 s. O.$ de G. se observaron dos alturas de $\odot$ sobre el horizonte artificial Montes, con un sextante cuyo error de índice era $= -40''$ y la comparación entre el cronómetro y el acompañante $= + 4 h. 15 m. 01 s. 75$, á fin de determinar el estado absoluto del cronómetro núm. 4260.

Barómetro = 0m. 759.5m Termómetro = $+ 15^{\circ} Cg^{\circ}$.

Promedio de alturas = $62^{\circ} 48' 05''$.

Promedio de horas acompañante = 4 h. 06 m. 19s. 50.

Resultado = E. = -0h. 29 m. 11s. 00.

Ese mismo día, para verificar la bondad de este horizonte, hice que el oficial que me acompañaba para recibir el *top* en el acompañante, golpease fuertemente con los pies en las proximidades del aparato a fin de observar una altura con fuertes vibraciones en el mercurio y el resultado de ésta no pudo ser más satisfactorio, como puede verse: B. = 759.5 T. = $15^{\circ} Cg^{\circ}$.

h. 0 = $61^{\circ} 51' 35''$ | hora del acompañante = 4 h. 10 m. 00 s.
i = $-40''$ | Comparación = $+ 4 h. 15 m. 01 s. 75$.

Resultado E. = -0h. 29 m. 11 s. 40.

Observando alturas correspondientes me evito el te-

ner que invertir el cristal, pues, el error que éste pueda tener se anula como es natural entre una y otra observación a diferentes lados del meridiano; y si agrego a ésto el no tener que corregir el error de índice al sextante para esta clase de observaciones, el de tener doble movimiento en altura el astro que se observa sobre el horizonte artificial, la nitidez y quietud perfecta de la imagen, salta a la vista la mayor exactitud del sextante sobre el teodolito, cuyas dilataciones en los diferentes metales que lo componen, se hace sensible en el intervalo de tiempo que transcurre entre una y otra correspondiente, y mucho más se notará esta ventaja si se observa con el horizonte mixto en el cual se trabaja sin temor de perder la observación por algún movimiento ó vibración en el momento preciso.

MARIANO F. BEASCOECHEA,
Alferez de Navio.

Tierra del Fuego, Bahía de San Sebastián.

Consideraciones sobre el proyecto del Puerto Artificial “San Clemente”

QUE HARÁN LOS

Sres. Hope Gipson y T. R. Leloir y Cia.

Habiendo tenido la oportunidad de ver y estudiar los planos presentados al S. G. N. por el ingeniero Sr. Hope Gipson con una permanencia de 3 meses en el paraje indicado, he podido darme cuenta exacta de la ventaja que reportaría al país, el comienzo de esa obra que tanto beneficio hará al comercio en general, a la marina mercantil y de guerra en particular.

Las grandes dificultades para el embarque de los frutos del país que trae como consecuencia la carestía del flete y pérdida de tiempo, como la larga distancia para embarcarla por los puertos hábiles, han inducido a los autores del proyecto abrir un puerto en este punto para dar salida directa para Europa a los productos de una tercera parte de la Provincia de Buenos Aires, la más rica en lanas.

Se sabe que por el momento funciona como puerto el Arroyo Sunchal.

En el arenal, donde se encuentra situado el antiguo pueblo de *Ajó*, hoy *General Lavalle*, trabajan tres grandes saladeros cuyo embarque de carne se hace por chatas, que trasportan a los buques de gran porte que se encuentran a cincuenta y cinco millas distantes, fondeados en rada abierta y expuestos a todos los tiempos.

En latitud 36° 18' S. y longitud 56° 46' se encuentra Punta Rasa, dos millas al Norte del cabo San Antonio.

La entrada del Puerto será del N. E. según puede verse en el Plano, pasa por el O. de Punta Rasa, sigue la costa a distancia de 300 metros y va a morir adentro de las *Conchillas*; este canal estará perfectamente canalizado y podrá tomarse en cualquier tiempo ; de noche enfilando los dos faros será fácil embocarlo.

En las bajas mareas el canal no tendrá menos de treinta pies. las mareas ordinarias suben un metro cincuenta, la parte más angosta del canal será de 200 metros; así es que será accesible para cualquier buque de ultramar.

Una de las ventajas mas positivas de este puerto es que ningún buque perderá tiempo en espera de agua como sucede actualmente en el canal de la Boca y se evitará el paso de Punta del Indio, donde se une el Banco de Punta Piedras con el Ortíz, que los paquetes de gran calado tocan siempre en su paso en marea baja, y que según versiones autorizadas ese banco aumenta cada día más, siendo escasos los 18 pies que marcan las cartas.

Su situación estratégica, diremos, por cuanto está en la misma embocadura del Rio de la Plata, hace un buen punto para estación de nuestra escuadra que, por el momento, todos conocemos el desabrigo de su fondeadero actual y su dificultad para salir del rio nuestra nave capitana el «Almirante Brown»; podrá ser una prueba evidente que cuando se encuentra este bajo, arrastrará sus fondos y en estas circunstancias no podrá pasar el bajo del Indio.

Sería obvio mencionar los servicios importantes de esta obra en tiempo de guerra, pues además de las ventajas que como puerto abrigado y espacioso, tendrá sus diques secos cuyos planos están en poder del señor ingeniero Gipson y fueron hechos por el respetable ingeniero Mr. de Macalister M. I. C. E. Grinnock quien estuvo sobre el terreno estudiándolo hace dos años.

A más de la concesión del S. G. N. para las obras del Puerto, los señores Gipson y Cia. han obtenido del G. P. otra para las líneas férreas que unirán el Puerto con la estación Maipú y otros ramales, sin que el Gobierno tenga que desembolsar un centavo.

Esta obra no viene de manos extrañas, pues el Sr. Gipson

es nacido en el país, y muy cerca del punto elegido para sus trabajos, y ojalá encuentre los capitales entre nuestros hombres de fortuna y no tenga que buscarlos donde Joden con avaricia.

Honor al Sr. Gipson.

UNDÍS.

INFORME
DEL
Proyecto de nuevo Reglamento Orgánico y Plan de Estudios de
la Escuela Naval Militar

Buenos Aires, Abril 24 de 1892.

A S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Teniente General D. Nicolás Levalle.

Exmo. Señor:

Los que suscriben miembros de la Comisión nombrada por decreto fecha Diciembre 24 ppdo., tienen el honor de elevar a V. E. el adjunto proyecto de Reglamento Orgánico y Plan de Estudios de la Escuela Naval.

La Comisión, Señor Ministro, teniendo en vista el mejor desempeño de su cometido, designó en una de sus reuniones preliminares al Capitán de fragata D. Hipólito Oliva, Tenientes de fragata D. Daniel Rojas Torres y D. Juan I. Peffabet, y Profesores D. Luis Pastor y D. Alberto Schmiersow, para que reunidos en sub-comisión estudiaran y formularan un primer proyecto de reformas. El Capitán de fragata Oliva actuó como Presidente, y el Teniente de fragata Peffabet como Secretario.

Esta sub-comisión se expidió en forma, confeccionando un proyecto el que, sometido a los demás miembros de la Comisión, tomó en una discusión detenida la forma actual en que la elevamos a manos de V. E. acompañado del siguiente comentario en que se fundan brevemente las modificaciones y ampliaciones introducidas en el actual Reglamento Orgánico y Plan de Estudios de la Escuela Naval.

Condiciones de ingreso

Hemos aumentado en un año la edad requerida para el ingreso, teniendo en cuenta que la edad mínima para ingresar en el Colegio Nacional es la de 12 años, y que

no podrá tener menos de 15 el que se presente a examen en la Escuela Naval, por cuanto se exigen conocimientos que forman parte de los tres primeros años de estudios de los Colegios Nacionales.

En cuanto a las asignaturas que componen el programa de ingreso, la modificación que se introduce consiste en reemplazar *Composición Castellana y Lengua francesa* respectivamente por *Gramática Castellana y traducción al francés, inglés ó alemán*. La modificación respecto a los idiomas estriba en que la Comisión no encuentra razón para dar a uno de ellos mayor valor que a los otros a los efectos de ingreso; la sustitución de *Composición* por *Gramática* deriva de consideraciones que afectan vitalmente el porvenir de la Escuela Naval y que resumiremos aquí brevemente por no fatigar demasiado la atención de V. E. Siendo la Escuela Naval una institución especial, cuyo objeto no puede ni debe ser otro que dar a los oficiales de marina los conocimientos científicos y profesionales que hoy requiere su carrera, parece natural y lógico, que se tienda a excluir en lo posible de sus programas los ramos generales, una vez, porque desvirtúan la índole de la enseñanza, y otra vez porque distraen mucho tiempo que se emplearía mejor en los ramos propios de la Escuela, lo que trae por consecuencia un aumento en la duración del curso y por tanto en los gastos, sin provecho para la Armada. Guiada por esta verdad, que parece indiscutible, y teniendo en cuenta que hoy día abundan establecimientos de 2ª enseñanza, la Comisión cree haber consultado los intereses de la Escuela y de la Nación propendiendo a que la preparación de los candidatos al ingreso supere en adelante a la que traían hasta ahora. Esta medida permitirá por lo pronto disminuir el tiempo dedicado a los ramos generales, y mas tarde, si se persevera en esta tendencia, la duración del curso; pero, en cambio, implica que el examen de ingreso sea riguroso, sobre todo en las materias que son de reconocida utilidad y necesidad como ser la *Gramática Castellana*, *Aritmética* y *Geografía*. A esto responde la supresión de los coeficientes para establecer la aprobación por ramos asignándose un minimum a cada uno.

Plan de Estudios y Programas

Respecto del actual Plan de Estudios, como conjunto de conocimientos indispensables poco deja que desear en el fondo, pero dado el número de materias y extensión de las mismas, las clases absorben la mayor parte del día escolar, lo que afecta seriamente los resultados de la enseñanza. En el concepto, pues, de conciliar en lo posible las horas de clase con las de estudio y de acuerdo con lo manifestado mas arriba sobre restricción de los ramos generales, hemos reducido:

La Geografía a 2 años en vez de 3.

La Historia a 2 años en vez de 4.

Castellano y Literatura (ahora Idioma Nacional) a 2 años en vez de 4.

Historia Natural a 1 año en vez de 2.

Francés, Inglés ó Alemán a 3 años en vez de 4.

Ordenanzas y Procedimientos Militares a 4 años en vez de 5.

Aparejo y Maniobra a 3 años en vez de 5.

La Táctica Naval y la Historia de las guerras marítimas se han reasumido en una sola clase.

Se han suprimido el Dibujo Natural y la Geodesia, y agregado un curso de Resistencia de materiales y otro de Administración y Práctica de Detall, cuyo conocimiento la Comisión cree de gran utilidad.

En cambio el curso de Torpedos se ha estendido a dos años en razón de la importancia actual de esta arma de combate, y el curso de Artillería que era deficiente ha sido debidamente ampliado.

En general, los programas de las demas materias han sido modificados de acuerdo con el nuevo Plan propuesto sin alterar sus fundamentos.

Con todo, mediante la alteración en los años de estudio de las materias arriba mencionadas hemos conseguido reducir en el 1º y 3º años dos horas de clase por semana, en el 4º año cinco horas, y en el 5º año cuatro horas, logrando así poder aumentar las horas de estudio en beneficio de la enseñanza.

Hemos adoptado los programas combinados, en los que cada bolilla contenga preguntas sobre distintos puntos del curso, por ser los que permiten juzgar mejor el

mérito y aprovechamiento de los examinandos, pues evita que el azar favorezca a los menos preparados, como acontece a veces en la práctica con el sistema actual.

Creemos que no debe tener facultad la Comisión examinadora anual de proponer las reformas que crea necesarias en el Reglamento Orgánico y Plan de Estudios, pues entendemos que un Reglamento Orgánico debe ser estable y duradero y no susceptible de modificarse cada año.

Suprimimos los *coeficientes* del actual sistema de clasificación y ponemos en cambio *clasificaciones mínimas* para ser aprobado en cada una de las materias, a cuyo efecto las hornos dividido en dos categorías.

Los ramos de 1ª categoría tienen como clasificación mínima 2,5. Los de 2ª 2,0.

La aplicación práctica es la que indicamos a continuación:

Será reprobado y dado de baja el que no obtenga clasificación suficiente en dos ó mas asignaturas de 1ª categoría, en tres ó mas de las de 2ª, ó en una de 1ª y dos de 2ª a la voz, salvo caso de enfermedad ó comisión de servicio prolongada.

Puede repetir examen al empezar el curso siguiente el que fuere desaprobado en menos asignaturas, y repetir el año si es reprobado nuevamente en ellas.

Ningún aspirante puede repetir dos veces un mismo año, y el que hubiese repetido un año no podrá repetir ningún otro.

Finalmente queda suprimido el cargo de Prefecto de estudios profesionales que señala el actual Reglamento al 2º Comandante.

Consejos de Instrucción y Disciplina

Hemos creado estos dos Consejos por razones fundamentales. El de Instrucción compuesto del cuerpo docente y presidido por el director, para entender y resolver todas las cuestiones relativas a la formación de los programas de las diversas asignaturas que se dictan en la Escuela, y en particular para dictaminar, después de los exámenes de mitad de curso sobre cuales de los alum-

nos admitidos en los exámenes de ingreso deben continuar sus estudios y cuales deben ser despedidos. Esta facultad extraordinaria del Consejo de Instrucción, la aconsejamos fundándonos en que ninguna autoridad mejor que la que constituye de por sí el cuerpo docente de la Escuela por su constante contacto con los cadetes, puede juzgar no solamente del adelanto y capacidad intelectual del alumno, sino también de su educación, carácter, vocación y conducta, cualidades indispensables para la carrera militar, de las que no puede juzgar la comisión examinadora.

Los cuatro meses que constituyen el 1er. término de estudio son suficientes para apreciar en general las condiciones del alumno y lo que puede esperarse de él; en cuanto a imparcialidad baste decir que la solidaridad que liga a los profesores con la Escuela es garantía suficiente.

Con la medida propuesta se lograría depurar esta institución de los malos elementos y propender a que solo ingresen en la Armada oficiales de buenas cualidades y reconocida competencia.

El Consejo de Disciplina, compuesto del Sub-director, del Comandante de la Compañía y de los dos oficiales mas antiguos, bajo la presidencia del Director, ha sido creado para entender en todas las cuestiones que afecten la disciplina de la Escuela.

Conforme con el carácter dado al aspirante; este Consejo tiene por misión instruir un juicio verbal al que falte gravemente al reglamento vigente. Se evita así la formación de sumario militar, que en casos graves podría conducirlo ante un consejo de guerra, lo que es contrario a nuestro entender al verdadero carácter del alumno ó aspirante, pues si bien este es y debe ser educado bajo los principios austeros de la disciplina militar para infundir en su espíritu la abnegación y sacrificios propios del soldado, en cambio es verdad inconcusa que está subordinado a un régimen determinado por el reglamento de la Escuela y cuya falta de cumplimiento puede constituir su solo delito.

La prisión en un pontón de la Armada y la expulsión de la Escuela no podrá tener lugar sino por reso-

lución del Ministerio a propuesta del Consejo de Disciplina.

Los castigos por faltas leves están debidamente reglamentados en el proyecto y su aplicación es de la incumbencia del Director y Sud-director.

Del Cuerpo Docente

En la actualidad este Cuerpo está compuesto de profesores civiles y militares; los primeros son nombrados por oposición, los segundos directamente por el Ministerio.

Esta Comisión propone el concurso para llenar las vacantes que se produzcan en unos y otros, pudiendo tomar parte los oficiales de la Armada que lo soliciten, siempre que sean de la categoría de Tenientes de fragata, en los concursos para las cátedras actualmente civiles, con el fin de lograr con el tiempo de que el cuerpo docente esté compuesto en su casi totalidad de militares, objetivo que creemos no debe perderse de vista por convenir así a la organización y porvenir de la Escuela.

No creemos sea posible llamar únicamente a concurso a los oficiales de la Armada, por cuanto hoy por hoy hay materias civiles, que no podrían ser desempeñadas por estos sin notable perjuicio de la enseñanza. En cambio se les facilita el medio de disputarlas por oposición a los profesores civiles, y en igualdad de circunstancias ser los preferidos.

Los profesores militares durarán cuatro años y los civiles son inamovibles mientras cumplan con su deber.

Habiendo demostrado la experiencia que el sistema de las cátedras es malo, tanto para la Escuela como para los profesores, y que conviene que estos dediquen a la Escuela todo su tiempo, para que los alumnos puedan consultarlos aun fuera de las clases, las hemos suprimido dividiendo en dos categorías a los profesores, comprendiendo la 1ª a los de los ramos físico-matemáticos y la 2ª a los demas. Establecemos aún que el Director pueda dentro de la respectiva categoría distribuir las materias de acuerdo con las aptitudes de los profesores y las necesidades de la enseñanza.

Proponemos como una atribución de orden docente que los profesores civiles puedan imponer como pena previa, plantón simple a los aspirantes, debiendo el Director determinar en definitiva la clase y duración del castigo según la falta cometida.

Del 2º Comandante y de los oficiales

Proponemos que el 2º Comandante sea a la vez Subdirector de la Escuela, pues entendemos que este es el órgano por intermedio del cual debe llegar al Director todo lo relativo a la enseñanza, conducta de los alumnos, informes generales, quejas, etc. de todo el personal docente de la Escuela.

Se incluyen cuatro oficiales subalternos para el servicio de la Compañía y el servicio de guardia, con el propósito por una parte de mejorar el régimen de disciplina de la Compañía y de aliviar las funciones actuales un tanto recargadas del oficial Comandante de la misma; y por otra de que los oficiales profesores puedan dedicar a sus clases, estudios y confección de cursos toda la contracción debida, sin perjuicio de hacer el servicio de comandantes de guardia.

De los Aspirantes

No teniendo grado militar los alumnos de la Escuela, se propone denominarlos *Aspirantes* en vez de *Cadetes* por ser aquel título mas apropiado a su carácter y condición de alumnos.

Se dejan subsistentes los Brigadieres y Sub-brigadieres, pero como título honorífico conferido por orden de mérito a los aspirantes de 5º año cuyo nombramiento y funciones internas quedan a cargo del Director.

Con el fin de estimular la aplicación y el estudio hemos creado dos premios anuales para discernirlos a los dos alumnos sobresalientes de cada promoción saliente de la Escuela. Dichos premios consistirán en instrumentos de marina y su adquisición se hará por cuenta del Ministerio por no disponer la Escuela de fondos especiales al efecto.

Se han hecho algunas disminuciones en la ropa interior reglamentaria por ser esta excesiva.

Instrucción práctica de los Alumnos

El actual reglamento establece que de los cuatro meses de vacaciones anuales se dedicarán tres a la instrucción práctica de los alumnos en un buque de aplicación. En cambio proponemos que durante esos meses se embarquen en buques de la Armada de primera categoría que la Superioridad determine, temperamento que creemos conviene adoptar en provecho de los alumnos por dos razones; la primera porque los cruceros de instrucción son raros en la Armada, y la segunda porque a causa de los conocimientos limitados de los alumnos de los primeros años, sería a estos de mas utilidad la instrucción en general que podrían adquirir en las condiciones propuestas que no en alta mar.

Del egreso

Actualmente los alumnos de la Escuela Naval cursan cinco años de estudios y reciben los despachos de Guardia-Marinas, luego se embarcan un año (art. 109 y 110), rinden examen y vuelven a embarcarse un año mas (art. 112); total siete años con sus correspondientes pruebas de competencia científica y profesional y se gradúan de Alféreces de fragata.

En cambio proponemos que aprobados en el examen de egreso los aspirantes reciban despachos de Guardia-Marinas, efectúen un viaje de aplicación durante diez meses a un año, presten dos años de servicios en un buque de la Armada de 1ª categoría que no esté en desarme, y que a los tres años precisos de haber egresado de la Escuela rindan un examen teórico-práctico, pero para optar al empleo de Alféreces de navio. Los que no fueren aprobados en este examen serían aplazados para nuevo examen al año siguiente. En el caso de que se efectuara una revisión de la ley de ascensos, los Guardia-Marinas salidos de la Escuela prestarían sus servicios en la Armada: el primer año como Guardia-Marinas de 2ª clase y los dos años restantes como Guardia-Marinas de 1ª.

Esta reforma que puede justificarse por múltiples razones es quizá fundamental para el porvenir de la Es-

cuela. El grado de Alférez de navio que la Comisión propone como una prerrogativa de la Escuela, esta la merece y la necesita; la merece porque sería una justa recompensa a ocho años de labor incesante y continuas pruebas de competencia; la necesita porque así en nuestro concepto, se lograría estimular la aplicación y constancia del aspirante y despertar la vocación por la carrera marítima entre la juventud argentina.

Ademas la Comisión al introducir esta reforma no hace sinó seguir la práctica establecida en todas las Armadas europeas en las que el primer grado militar de la carrera naval es el de Alférez de navio.

Tales son a grandes rasgos las ampliaciones y reformas propuestas que sometemos a la aprobación de V. E.

Deseando haber llenado las aspiraciones de V. E. damos por terminada la comisión que se dignó confiarnos.

Dios guarde a V. E.

Firmado—

DANIEL DE SOLIER.
Presidente,

Vocales—*Martin Rivadavia, Eugenio Bachman, Manuel José García. Daniel Rojas Torres, Enrique Astorga, Luis Estebe, Luis Pastor, Alberlo Schmer-sow, Otto Grieben, Ricardo Conde Salgado, Carlos Morra, Guillermo X. de Brito, Angel Perez.*

JUAN I. PEFFABET.
Secretario.

C R O N I C A

Levantamiento de planos en la costa sud —

Con fecha 3 de marzo, la Superioridad ha concedido el permiso solicitado por el Instituto Geográfico Argentino, para levantar un plano de la costa sud, accediendo además a que llenen esta misión el Teniente de Fragata D. Hortensio Thwaites y el Alférez de Navio D. Ramón González Fernández, oficiales aventajados que sabrán llenar su cometido debidamente.

Academia de Comisarios Contadores para la Armada — El Ministerio de Marina, con fecha 23 de marzo, ha autorizado la instalación de la Academia de Comisarios Contadores.

Necesidad era ésta muy sentida, y que vendrá a llenar un gran vacío, pues los jóvenes que formen esta institución, al terminar sus cursos, formarán el plantel de una carrera que debe ser desempeñada con idoneidad y perfecto conocimiento del oficio.

Oficiales extranjeros para la Marina Mejicana — Habiendo dispuesto el Gobierno Mejicano crear su Marina siguiendo el modelo de la Marina Inglesa, ha pedido al Gobierno Inglés algunos oficiales instructores. Éste, accediendo a dicho pedido, ha enviado a los Capitanes de Navio Carey Brenton y De la Paer Beresford, y algunos otros más.

Gastos para la Marina de los Estados Unidos — En el mensaje del Presidente Norte-americano, para la apertura del Congreso, encontramos las ideas siguientes referentes a la Marina

Después de haber enumerado los distintos buques que se construyen, el Presidente termina con estas palabras :

« Es necesario, sin demora, completar la flota con « buques modernos, del mejor tipo y con tamaño sufi-

« ciente para permitir a la bandera de la República
« que flote en todas partes del mundo cobijando a los
« ciudadanos y al comercio de los Estados Unidos. »

Es de esperar por tanto, que en este año se voten mayores sumas a objeto de hacer efectiva la proposición del primer magistrado.

Estudio para una línea telegráfica al través del Pacífico — El buque de los Estados Unidos *Albatros*, ha sido designado para hacer sondeos entre Monterrey, Bay y la isla de Sandwich a objeto de fondear un cable telegráfico que una esta importante isla con el Continente.

Los escandallos debían hacerse según el arco de círculo máximo.

Fueron hechos primero para una milla y después para diez ó quince.

El fondo se encontró que era de fango blando en casi todo el trayecto. Primero se encontró una llanura de arena y fango, y después un fondo ondulado, cuya máxima profundidad fue de 5129 metros.

A 40 millas al norte del volcán submarino de Belknap, así llamado por el Comandante del *Tuscarara* — que fue el buque que primero observó este volcán — el fondo se encontró cubierto de lava blanda y fría.

Fue explorado, además, el trayecto entre la isla Sandwich y el Japón, pero aquí se vio que las dificultades para colocar el cable serán mayores a causa de una grande depresión del fondo que corre a lo largo de la costa del Japón y que forma casi un lecho en el Blak Stream.

El *Tuscarara* que fue el primer buque que hizo este sondeo, encontró la profundidad máxima de 8863 metros. Alejándose menos de 30 millas de la costa, se llegó a 3300 metros y en los sondeos sucesivos la sonda llegó a 8479 metros sin encontrar fondo.

A esta última profundidad, se podría colocar el cable, pero sería extremadamente difícil zarparlo cuando hubiere que repararlo.

Hasta hoy la mayor profundidad a que se ha llegado a pescar un cable es, de 4990 metros.

(*Army and Navy Gazette*).

Estadística del progreso de las Marinas de guerra — «Le Yacht» resume en un artículo, los progresos hechos por las marinas de guerra, en el año de 1891.

Francia — El nuevo presupuesto dispone que toda la fuerza movilizada se encuentre siempre en rada, pronta para salir a la mar.

Se han organizado nueve escuadrillas de torpederas y se han adoptado los cañones de tiro rápido para los buques.

En las grandes maniobras, se ha movilizado por la primera vez, el personal de la reserva.

Se ha decretado la reorganización del escalafón rebajando a la vez el límite de edad para el retiro.

Han entrado en servicio el *Hoche*, el *Marceau*, el *Lalande*, el *Cosmos*, el *Jean Bart*, *l'Alger* y el *Davout*.

Han sido varados el *Brennus* y el *Wattignies*, se han probado el *Dupuy de Lome*, el *Leger* y el *Lévrier*.

Se han empezado a construir el *Lazare Carnot*, el *Charles Martel*, el *Jauréguiberry*, el *Bugeauá*, el *Chasseloup Laubat*, el *Triant*, el *Gustave Lèdè*.

Se ha proyectado, para 1892 la construcción de 2 acorazados de 1ª clase, un crucero acorazado, un crucero de 3ª clase, dos cruceros rápidos de estación, un transporte torpedero, un aviso torpedero, y seis torpederas de alta mar.

Inglaterra — Se han suscitado muchas discusiones respectó de la Artillería de su marina, discusiones que se han aumentado al producirse algunas averías en los cañones de grueso calibre.

Las grandes maniobras en el canal de Irlanda han dado el verdadero criterio sobre la composición de la escuadra y sobre el tipo de buques necesarios para la defensa y el complemento ofensivo de los acorazados.

Han sido varados 17 buques comprendiendo un tonelaje de 107985 toneladas, de los cuales ocho han sido construidos en los Arsenalés del Estado.

Estos buques son: Acorazados *Royal Sovereign*, *Hood*, *Empress of India*.

Cruceros: *Royal Arthur*, *Hawke*, *Eudimión*, *Eolus*,

Brilliant, Indefatigable, Intrepid, Sphigenia, Kainbow, Retribution, Spartan, Apollo, Tribune, Sapho, Scylla.

Cañonera torpedera: Assaye.

Han sido notables los progresos hechos en las construcciones, así como la rapidez y energía con que se ha seguido el nuevo programa. Ha existido, sin embargo, exceso en los gastos por valor de 375.000.000 de £ (?).

Están todavía en las gradas:

En Portsmouth un acorazado de 2ª clase, un crucero de 1ª y otro de 2ª clase.

En Pembroke un acorazado de 2ª clase y dos cruceros de 2ª clase.

En Chatham un acorazado de 2ª clase y un crucero de 2ª clase.

En Devonport dos cañoneras y un crucero de 2ª clase.

En artillería, la fabricación de los cañones a tiro rápido se lleva a cabo con actividad febril y dentro de poco tiempo todos los buques estarán provistos de esta clase de armas.

Se han experimentado con éxito, varios instrumentos para cortar en el ataque las redes defensivas contra torpedos y con éxito también se han hecho pruebas para dirigir el torpedo Sims—Edison, estando el buque en movimiento.

Para las colonias se han construido dos cañoneras torpederas, completándose las fortificaciones de los principales centros coloniales y depósitos de carbón.

La marina mercante, tan necesaria para el aprovisionamiento en Inglaterra pasa de 1.000.000 de toneladas de desplazamiento.

La reorganización de la marina ha sido hecha con la idea de que pueda ella sola hacer frente a dos de las más potentes armadas, y aun cuando el programa no haya sido aún llenado en todas sus partes, la Inglaterra puede responder con ventaja a cualquier reto naval en el mundo.

Alemania — Es digno de notarse el progreso efectuado en el completo y mejora del personal.

Los buques nuevos del año son:

El *Kürfürst Frederik Wilhehn*, el *Brandenburg*, el *Wisseburg*, acorazados estos de 10.000 toneladas.

El *Beawulf*, el *Frithjof*, guarda-costas acorazados, en alistamiento.

El *Falke* crucero de 3ª clase, en alistamiento.

2 torpederas de división, en alistamiento.

53 torpederas de división de 350 toneladas, en alistamiento.

Están en gradas una docena de otros tipos de buques, para concluir los cuales, se ha suspendido todo otro proyecto de construcciones.

Rusia — La Rusia ha aumentado notablemente sus arsenales y se ha proyectado la construcción de dos grandes cruceros de 10.923 toneladas del tipo *Rurik*.

Se han varado en el año, los siguientes buques:

Mavarin, crucero acorazado.

2 trasportes cruceros *Buy* y *Doney*.

Están por alistar.

El *Hango Hoot*, el *Doenasat*. *Apostolon*, el *Nicolás*

1º, la *Strela*.

Están próximas a terminarse, las cañoneras: *Otvajuy*, *Gremiastchy* y el *San Jorge Victorioso*.

Están en construcción dos acorazados y dos avisos torpederos

En resumen, se trabaja activamente en reconstituir una poderosa marina, recuperando el tiempo perdido.

España — Esta nación ha destinado 250.000.000 de pesetas para la reconstrucción de su flota, pero tendiendo su política a asegurar la comunicación con sus colonias, no se preocupa de formar una marina ofensiva figurando los cruceros en mayoría sobre los acorazados.

Se han puesto en gradas los cruceros *Cardenal Cisneros* y *Emperador Carlos V*.

Ha sido varado el crucero *Alfonso XIII* y está por vararse el *Lepanto*.

De los buques alistados, el crucero *Alfonso* no ha dado las pruebas de velocidad deseada.

Se ha emprendido, además, la construcción de un tipo de caza-torpederos de 450 toneladas, de los cuales, están ya en movimiento algunos; pero parece que las pruebas no han sido muy satisfactorias por cuanto ha ordenado el gobierno la construcción en Inglaterra de cuatro cruceros torpederos tipo Sharpshooter.

El Gobierno ha resuelto, además, transformar la vieja fragata *Numancia*

Austria — Buques nuevos no hay más que el crucero *Kaizerin Elizabeth* de 4600 toneladas y los avisos torpederos *Planet* y *Trabant* de 480 toneladas.

Además el transporte-torpedero *Salamander* de 260 toneladas.

En las gradas están:

El crucero *Maria Teresa* de 4600 toneladas.

El crucero *Donau* de 3000 toneladas.

Dos monitores de 448 toneladas.

Un contra-torpedero *Satellit* de 500 toneladas.

Dinamarca — Esta marina tiene en construcción el crucero de 2ª clase *Heimdal* de 1280 toneladas con calderas tipo Thornycroft.

Durante el año han entrado al servicio:

El crucero *Geiser*, igual al *Heimdel*.

Un crucero torpedero, el *Hejalperen* de 268 toneladas.

La torpedera *Springeren* de 84 toneladas.

Suecia — Se ha empezado a construir el acorazado *Thule* de 3026 toneladas y se han varado dos torpederas y una cañonera guarda-pesca.

Holanda — Esta nación proyecta aumentar su marina.

Actualmente tiene en construcción :

La ariete con dobles torres *Koningen Wihelmina* de 4600 toneladas y el de igual clase *Renier Claesen* de 2390 toneladas.

Para la flota de la India se ha construido el crucero *Sumatra* de 1700 toneladas y dentro de poco estarán terminados los avisos *Lamback* y *Sumbawa* de 1090 toneladas.

Grecia — La flota se ha aumentado con los acorazados *Hydra*, *Spetzia* y *Psara*.

Turquía — Se ha comenzado un transporte, el *Chatie*. El gobierno proyectó la compra de varios buques, pero el estado precario del tesoro público no lo ha permitido.

Portugal — Ha quedado estacionaria la marina de este país y aunque nutrida de vastas ideas de reorga-

nización, el estado precario de las finanzas en este país no ha permitido el desarrollo de ellas.

Estados Unidos — Los progresos que se notan en la marina de la gran república, son muchos.

Se han construido con suma actividad buques nuevos.

Se han hecho, además, interesantes experiencias de corazas, cañones y torpedos.

Ahora las corazas y las armas se fabrican en el país. Los buques varados son:

El acorazado *Monterrey*.

Los cruceros *Raleigh*, *Montgomery* y *Detroit*.

La cañonera *Machias*.

Se han empezado a construir:

Los acorazados *Indiana*, *Massachusset*, *Oregon* y el crucero Núm. 13.

Han entrado al servicio los buques:

Bennington, *Concord* y *Newark*.

Para el año 1892 se empezarán a construir dos acorazados tipo *Indiana*, un crucero tipo *New-York*, un crucero-torpedero y un aviso para la estación del mar de la China.

Méjico — Empieza a formar su marina. Ha recibido por lo pronto el buque-escuela *Zaragoza*, construido en los arsenales franceses.

Brasil — Ha mandado construir en Francia un buque escuela de 2750 toneladas.

En las luchas intestinas de estos últimos tiempos, la marina ha tenido una grande influencia política.

República Argentina — Se ha aumentado su flota con el crucero *25 de Mayo*, dos torpederos de división *Rosales* y *Espora* y dos torpederas de alta mar *Mura-ture* y *Py*, tipo *Coureur* francés.

Chile — Se ha aumentado su flota con dos cruceros: *Presidente Errázuriz* y *Presidente Pinto* y con los cruceros torpederos *Almirante Lynch* y *Almirante Condell*.

Ha perdido el acorazado *Blanco Encalada*.

Durante la guerra civil de este país, la marina ha desempeñado un rol importantísimo decidiendo la lucha en favor de la causa congresista.

Japón — La marina de este país sigue en aumento.

Ha entrado al servicio el guarda - costa acorazado

Itsukus-hima, debiendo terminarse en breve otros dos guarda-costas, el *Matsus-hima* y el *Hashidate* y el crucero torpedero *Shi-Lama*.

Se ha ordenado la construcción de otros buques,

China — Ha sido varada en el arsenal de Fu-Cheu, un cañonera acorazada de 2850 toneladas.

La flota, sin embargo, está en un estado tan deplorable que hasta existió el proyecto de desarmarla.

Como se ve en este resumen, todas las naciones que tienen intereses marítimos, aumentan sus flotas, teniendo sus gradas cubiertas de buques en construcción; las naciones que no tienen elementos propios de construcción, compran sus buques en el extranjero.

En cuanto al tipo de buque preferido no se podría hoy indicar, aunque las tendencias generales son hacia el crucero-acorazado de gran tonelaje.

Escuela Naval — Río Lujan, Marzo 21 de 1892— A. S. E. el Señor Ministro de Guerra y Marina, Teniente General Don Nicolás Levalle.—Tengo el honor de llevar al conocimiento de V. E. el resultado obtenido en el examen de ingreso que empezó el lunes 7 de marzo y concluyó el sábado 19 del mismo mes.

Había entre solicitantes y agregados, 72 jóvenes anotados; de éstos 3 fueron declarados inhábiles para seguir la carrera de marina, por la comisión de médicos de la Armada que los examinó, 16 no concurrieron y solamente 53 se resolvieron a pasar por la prueba.

De estos últimos, 12 dieron solamente examen parcial, 23 han tenido que ser reprobados por no haber alcanzado el minimum reglamentario de puntos, siendo aprobados por la mesa los siguientes 18 jóvenes para los cuales pido a V. E. el nombramiento de Cadetes alumnos de la Escuela Naval.

Juan E. Sancassani, Jorge Yalour, José María Cordero Urquiza, Carlos N. Míguez, David E. García, Alejandro Obligado, Diego Laure, Julián Menville, Vicente Cabello, Julián M. Dantas, Carlos E. Villanueva, Andrés Risso Patrón, Luis M. Passo, Luis M. Sabatier, Ricardo

Camino, Carlos Büll, Pedro Gazari, Americo Berrando y Lucio Villafañe.

La lista adjunta de clasificación detalla el valor científico de cada uno.

Como verá el señor Ministro, en la lista de clasificación general, figuran también los 26 agregados que había en el año próximo pasado en la Escuela Naval, los que durante todo el año recibieron clase asidua y regular en los ramos matemáticos dada por el señor 2º Comandante Capitán de Fragata Don Hipólito Oliva y de Gramática Castellana y Geografía dada por el señor Profesor Don Ricardo Conde Salgado.

Además tomaron parte en los ejercicios, se les obligó a estudiar, y recibieron por parte del Gobierno, respecto a comida y vestuario, el mismo tratamiento que los cadetes alumnos regulares.

Ahora bien, Señor Ministro, el resultado que han dado estos agregados, es verdaderamente negativo y perjudicial al Tesoro Nacional, pues de los 26, uno fue declarado inútil para la carrera militar; siete ni se presentaron siquiera a dar examen, trece fueron reprobados y cinco tan sólo rindieron buen examen para ingresar como alumnos del 1º año de estudios de la Escuela Naval.

Esta proporción nos demuestra, Exmo. Señor, que con lo que el Superior Gobierno ha gastado en los 26 agregados en el sólo año que han permanecido en la Escuela, se podría haber costado los cinco años de estudios a los 5 agregados que han conseguido ingresar, siempre que éstos hubieranse presentado como cadetes alumnos regulares, de acuerdo con lo que prescribe el Reglamento.

Estos datos, unido a la poca comodidad de que se dispone a bordo de "La Chacabuco", hasta el extremo de haber tenido que dar clase estos agregados sobre cubierta todo el año, soportando el riguroso frío del invierno, demuestran bien a las claras lo contraprudente que es la admisión de agregados, por lo cual me permito pedir a V. E. se mantenga estrictamente el art. 46 del Reglamento orgánico que prohíbe terminantemente la admisión de tales agregados.

Dios guarde a V. E.—firmado: *Eugenio Bachmann*,

Carta de Mr. Canet — La siguiente carta del eminente artillero Mr. Canet, le ha sido dirigida a uno de nuestros asiduos colaboradores:

París, 3 de marzo de 1892—Señor Capitán....

Buenos Aires —Querido señor: He recibido su carta del 22 de febrero del corriente año, por la cual me confirma Ud. que se propone abrir una campaña en favor de la artillería de mi sistema.

Vuelvo a reiterarle mis agradecimientos por la buena voluntad con que Ud. se dedica a la obra; yo sé, desde luego, que la causa que Ud. defiende oficiosamente, está en buenas manos.

Estoy persuadido, por otra parte, que por ese camino Ud. hace, antes que todo, una obra de patriotismo, pues importa, en efecto, que la República Argentina como también todos los países de la América del Sur, cesen de verse entre las garras de proveedores muy atildados de material de guerra. Los oficiales de marina que se hallan al corriente de los progresos recientemente realizados en la artillería, están en condiciones de apreciar el valor de los ingenios de guerra más perfeccionados para poner al servicio de la defensa nacional.

Le envío por este correo muchos datos que se relacionan con mi material.

He enviado al Sr. Delattre, el que debe hacer llegar a vuestras manos, una copia de un artículo contestación al que Ud. se refiere en su carta, aparecido en la "Revista general de Marina de Madrid.

Quiera Ud. aceptar la expresión de mis mejores sentimientos.—*G. Canet.*

Ascensos en el Cuerpo de Sanidad. — Se ha hecho conocer la resolución superior siguiente, disponiendo que la Contaduría General tome razón del despacho expedido a favor del Cirujano de División Dr. D. José M, Cabezón, cuyo tenor es el siguiente;

RESOLUCIÓN

Buenos Aires abril 22 de 1892.

No pudiendo haber dudas para la verdadera interpretación de la Ley de organización del Cuerpo de Sanidad Militar.

2º—Que esa incorporación en el carácter de asimilados a la jerarquía, en manera alguna puede dar lugar a suponer que entren al ejército en los empleos vivos de éste.

3º—Que no invistiendo la efectividad de los empleos militares, los ascensos de los oficiales de sanidad no están sujetos a las prescripciones de la Ley de ascensos, sino a las bases y condiciones fijadas por la misma Ley de organización del Cuerpo de Sanidad.

4º—Que la cláusula del artículo 4º acordando a los oficiales de sanidad los privilegios y goces del Estado Militar, no tiene ni puede tener otro alcance que el que tiene el título VII de la Ley de ascensos; es decir, que el empleo de cada oficial de sanidad constituye una propiedad, y el que no podrá perderse sino por las causas que el mismo título expresa.

Que siendo, pues, esta Ley solamente de asimilación y esa asimilación, como una consecuencia del cargo que el cirujano ejerza en el Cuerpo de Sanidad, en la forma que lo expresa el artículo 2º de la Ley,—ese carácter no es divisible, teniendo que ejercerse conjuntamente; — y esto resulta de la forma de los despachos expedidos.

Que en esta virtud, el ascenso acordado al cirujano de división Dr. Cabezón a cirujano de ejército, se halla en los términos de la Ley de Organización del Cuerpo de Sanidad y por consecuencia, en la forma que esta Ley autoriza al P. E. para acordar esos cargos en el Cuerpo de Sanidad.

Se resuelve: Vuelva este asunto a la Contaduría General, para que tome razón del Despacho como corresponde al escalafón del Cuerpo de Sanidad Militar, y comuníquese esta resolución para que se esté a sus declaraciones, a la Junta Superior de Guerra, al Estado Ma-

yor Gral. del Ejército, al Estalo Mayor de Marina y a los Inspectores de los Cuerpos de Sanidad del Ejército y de la Armada.

Firmado: PELLEGRINI

„ N. Levalle

Comisión de límites con el Brasil.— Por orden general se ha hecho conocer a la armada el S. Decreto dando por terminada la exploración que se encargó practicar a la Comisión mixta de límites en el territorio litigioso y ríos de la controversia, y que dice así:

Habiendo manifestado el primer Comisario de la Comisión mixta de límites con el Brasil, General D. José I. Garmendia que con la entrega de los mapas que ha recibido firmados por el primer Comisario brasileiro de la expresada comisión barón de Campanema quedar concluidos los trabajos que con arreglo al tratado de 28 de setiembre de 1885 le fueron encomendados para la exploración del territorio litigioso de Misiones y de los 4 ríos de la controversia internacional; y habiendo en tal virtud decretado el señor Presidente de la República lo que sigue:

Art. 1º—Declárase terminada la exploración que con arreglo a las instrucciones anexas al tratado de 1885 se encargó practicar a la comisión mixta de límites en el territorio litigioso y los ríos mencionados.

Art. 2º—Dense las gracias a nombre del Gobierno y en los términos acordados al Jefe de la Comisión Argentina, General de brigada D. José Ignacio Garmendia, Comisarios y empleados de la misma a cuyo efecto se dirigirá nota particular a cada uno que recuerde los distinguidos méritos contraídos en el desempeño de esta grave Comisión internacional.

Art. 3º—Diríjase oficio al señor Ministro de Guerra y Marina con transcripción de este decreto para que tenga constancia de los servicios especiales prestados al país por los jefes, oficiales y soldados del ejército y armada que formaron parte de dicha comisión.

Art. 4º—Comuniquese, etc.

Firmado: PELLEGRINI

E. S. Zeballos

El Jefe del Estado Mayor General de Marina

DISPONE:

1º — Se dé a conocer a la Orden General de la armada y sus dependencias la precitada resolución superior.

2º — Que por la División personal se pase una nota a cada uno de los señores oficiales de la armada que compusieron dicha comisión que recuerde los distinguidos méritos contraídos según lo expresado en el art. 2º

Buenos Aires, abril 23 de 1892.

Los oficiales de la armada a que se ha dirigido la nota acordada son:

<i>El Capitán de fragata</i>	D. Manuel Domecq García,
<i>Tenientes de „</i>	D. Juan A. Martín, D. Vicente
	E. Montes, D. Jorge Victorica
	D. Fernando Dousset, D. Ma-
	nuel J. Lagos y el finado
<i>Teniente de Navio</i>	D. Juan Picasso.

Antigüedad de Oficiales.—Por decreto de fecha 8 de abril ha resuelto la Superioridad adoptar como resolución, en una consulta dirigida sobre antigüedad de los señores Jefes y Oficiales de la Armada, el dictamen del señor Auditor de Marina y que dice así:

Señor Jefe del Estado Mayor General de Marina :

Opina esta auditoría acerca del primer punto en consulta:

Que la antigüedad de los oficiales salidos de la Escuela Naval debe entenderse, desde su egreso del establecimiento de acuerdo con el art. 109 del Reglamento Orgánico del mismo, salvo el caso de oficiales que cursaron en aquélla con anterioridad a la vigencia del citado último reglamento de 1889, pues entonces regiría para ellos como punto de partida lo establecido en los reglamentos hoy derogados.

2º — En cuanto a la antigüedad de los oficiales a

guerra computarase esta desde la fecha de su patente; pero, en los casos anteriores a la Ley de Ascensos, primaria la de los nombramientos, en razón de que hasta entonces, no se habían normalizado tales nombramientos.

3° — Es de orden que la fecha de la patente ó despacho, determine la antigüedad respectiva de los oficiales que revistan en la armada.

Así a los que se les concediere la baja, caso de volver al servicio, no deberán tener otra antigüedad de mando que la fecha del decreto de reincorporación, pudiendo, no obstante, contarse como válido para el ascenso al grado inmediato, el tiempo que sirvieron el empleo hasta obtener dicha baja.

Mas los que fuesen despedidos del servicio por haber incurrido en las causales 2^a 3^a 4^a y 5^a del art. 44 de la Ley de Ascensos Militares, si son reincorporados, no gozarán otra antigüedad que desde la fecha de su reincorporación.

Despacho, marzo 15 de 1892.

Firmado—CARRANZA.

Consejo de guerra—El 9 de abril se reunió en el Estado Mayor General de Marina el Consejo que debió ver y fallar la causa seguida al Jefe y Oficiales de las Compañías de Artillería de la isla de Martín García: Sargento Mayor D. Antonio Torres, Capitán D. José H. Rosende, Teniente 1° D. Arturo Albarracin, Teniente 2° D. Justo S. Sánchez y Alferez D. Julio Santillán Velez. Habían sido electos defensores respectivamente; el Teniente de Navio Albarracin, Tenientes de Fragata Victorica, Saenz Valiente, Aparicio y Moneta; había iniciado el sumario el Capitán de Fragata D. Ramón Flores, terminándolo el Capitán de Fragata D. Cándido E. Eyroa; el interés despertado por esta causa, dado lo distinguido de los oficiales que la motivaban y los que tenían a su cargo las defensas, atrajo desde temprano numerosa concurrencia militar al lugar de la reunión, la que se prolongó hasta las 9. p. m.

Damos a continuación el fallo y resolución recaída.

Buenos Aires, abril 11 de 1892.— Prolijamente examinadas todas las actuaciones, defensas y sentencia de este proceso contra el Mayor D. Antonio Torres, Comandante de las Compañías de Artillería de Martín García, Capitán D. José H. Rosende, Teniente 1º D. Arturo Albarracin, idem 2º D. Justo S. Sánchez y Alferez D. Julio Santillan Velez, oficiales de la misma Compañía, acusados el primero de mala administración y debilidad para el mando y los segundos de faltas de subordinación; habiendo constituido el Consejo de guerra de oficiales Generales el Comodoro Don Ceferino Ramírez, como Presidente, Capitán de Navio Don Jorge H. Lowry, Coronel de Artillería Don Julio Vualajuzón, Capitanes de Navio Don Federico Spurr y Don Antonio E. Perez y Coroneles de Infantería Don José Adalid y Juan E. Giles vocales, el Sr. Auditor de Marina.

SE RESUELVE:

Aprobar la sentencia dictada por el Consejo de Guerra de oficiales Generales reunidos el 9 del corriente.

Imponer prisión de 15 días a bordo del pontón Vanguardia al Teniente de fragata Don Juan P. Sáenz Valiente por su defensa irrespetuosa, contraria a los preceptos de la ordenanza y disposiciones superiores recientes sobre recurso en voz de Cuerpo y haber reclamado sobre este asunto el Jefe del Estado Mayor General de Marina Don Bartolomé L. Cordero.

Volver este proceso al Estado Mayor de Marina para su cumplimiento y demás efectos. Firmado: Pellegrini

—N. Levalle.

La parte dispositiva a que se refiere la sentencia del Consejo de guerra, es la siguiente:

Fallo 1º—Que el Mayor de Artillería Don Antonio Torres sea separado del mando de las Compañías de Artillería de Martín García.

2º—Que el Capitán de Artillería Don José H. Rosende y Teniente 1º de la propia arma Don Arturo Albarracin sean igualmente privados del mando de su respectiva compañía en dicha plaza.

3º—Que el Teniente 2º Don Justo S. Sánchez y Alfé-

rez Don Julio Santillán Velez sean también separados de la misma fuerza.

Plaza de Buenos Aires a nueve días del mes de abril de 1892.

Firmado: *Ceferino Ramírez, Jorge H. Lowry, Julián Vuálojuzon, Federico Spurr, Antonio Perez, Félix Adalid, Juan E. Giles.*

Buenos Aires, abril 15 de 1892-Firmado Bartolomé L. Cordero.

ALEMANIA—Varadura del crucero Kaiserin Augusta—El 15 de Enero tuvo lugar en los astilleros del «Germania Werft» la varadura del crucero H., al cual le dio el príncipe Enrico el nombre de *Kaiserin Augusta*.

Este es el primer buque de guerra alemán que tendrá tres hélices, provisto de tres máquinas de triple expansión verticales, de la fuerza completa de 12,000 caballos, que se presume imprimirá al buque la velocidad de 20 millas por hora.

Está provisto de 8 calderas divididas en tres departamentos estancos separados; será iluminado con luz eléctrica.

El casco es de acero de fabricación alemana y sus principales dimensiones son: eslora 118 metros, manga 15, calado 6,85. El armamento consistirá en 10 cañones de 150 m/m. y diversos cañones de tiro rápido de 87 m/m.

El costo total del buque será 10.000,000 de liras, de las cuales cerca de 1.300,000 corresponden a la artillería.

AUSTRIA-HUNGRÍA — Perfeccionamiento en el estudio de las armas de fuego portátiles — *El Militar Zeitung*, da algunos datos sobre el sentido en que serían dirigidos actualmente los estudios que tienen por objeto el perfeccionamiento de las armas de fuego portátiles. En razón de los numerosos pedidos de armas que se hacen a su industria por las potencias extranjeras, la Austria-Hungría es uno de los países donde las investigaciones y las experiencias relativas a la fabricación de fusiles se persiguen con mayor actividad. No carece, pues, de interés señalar las corrientes de ideas que sobre tales cuestiones se manifiestan, e indicar los progresos

cuya realización se espera en un plazo más ó menos largo.

Parece haberse conseguido uno de esos progresos. La reducción de calibre, se ha podido reducir hasta 6 m/m. 5 y no se habría renunciado a poder reducir más ulteriormente sin disminuir el alcance y la tensión de la trayectoria. La principal ventaja de este perfeccionamiento consiste en la reducción del peso de los cartuchos, lo que permitiría hacer llevar a cada hombre en campaña un número más considerable de ellas.

El fusil que la manufactura de Steyr construye en este momento para la Rumania y que ha dado excelentes resultados en el concurso de las experiencias a que ha sido sometido, es del calibre de 6 m/m. 5. Como construcción general, esta arma tiene analogías con el fusil alemán modelo 1888. El sistema de cierre y el alza son las mismas, salvo algunos perfeccionamientos de detalles. El extractor ha sido muy felizmente simplificado y la disposición que sirve a fijar el cursor de la plancha de alza en sus diferentes posiciones, ventajosamente modificada. El tubo metálico que envuelve el cañón del fusil alemán en toda su longitud y que tiene por objeto remediar el inconveniente del recalentamiento del arma después de un tiro rápido continuado, ha parecido poco práctico y ha sido rechazado. Se le ha reemplazado por un guardamano de madera que cubre el cañón, desde la llave hasta la altura de la abrazadora, sobre la mitad próximamente de su longitud.

Según el *Militar-Zeitung*, el segundo progreso que se tendría en vista sería la utilización de la reacción del gas de la pólvora para volver a cargar el arma después del tiro. Se esperaría así llegar a crear un verdadero fusil de repetición automática. Esta idea no es nueva; ha recibido una aplicación bastante feliz en la ametralladora Maxim; pero las tentativas hechas hasta aquí para obtener esta aplicación en el fusil no han logrado sino producir aparatos complicados, impropios a los usos de la guerra. Los constructores, no habrían renunciado sin embargo, a obtener una solución mejor.

En fin, en tercer lugar, se buscaría un medio de disminuir el peso del estuche de los cartuchos. Las experiencias hechas hasta aquí para confeccionar este es-

tuche con otras sustancias que el metal (papel, madera, etc.) no habiendo triunfado, se trataría de reemplazar el latón, casi universalmente empleado hoy, por metales ó aliages de una densidad mas débil. El objeto de estas investigaciones es siempre el de construir un cartucho mas ligero, de manera a hacer llevar al soldado, sin sobrecargarlo, una cantidad mas considerable de municiones en campaña.

AUSTRIA—Cuadro de la marina militar — El cuadro comprende 606 oficiales de diferentes grados en servicio activo y 49 en situación de reserva: es decir:

Almirante.....	1	en servicio activo		
Vice-Almirante.....	2	"	"	
Contra-Almirantes....	5	"	"	
Capitán de Navío....	19	"	"	1 en reserva
" Fragata..	25	"	"	
" Corbeta..	37	"	"	
T. de Navío de 1ª clase.	122	"	"	18 "
" " 2ª clase.	66	"	"	
Alféreces de Fragata.	173	"	"	17 "
Guardias-Marinas....	107	"	"	13 "

A este número van agregados 183 capitanes de puertos, capellanes y oficiales contadores, de modo que el personal completo alcanza a 788 oficiales.

Los equipajes suman 19,128 hombres, de los cuales 6411 están en servicio activo y el resto en reserva.

Nuevo crucero torpedero — El gobierno austríaco contrató con la casa Schichau de Elbing, la construcción de un crucero torpedero de fuerza de 4000 caballos y de 21 millas de velocidad; el mencionado crucero debe quedar listo el próximo otoño.

BRASIL — Avisos fluviales — Los cuatro avisos de río destinados a la flotilla del Amazonas y que recibirán los nombres de *Tocantines*, *Teffé*, *Jururema* y *Jutahy*, serán construidos por el Sr. Samuel White, de East Cowes; serán completamente de acero galvanizado, siendo de teak de la India las obras de madera; miden 30 m. de eslora, 5 de manga y 1 m. 60 de calado; las máquinas son compound y trabajan sin tiraje forzado; el armamento consiste en un cañón de tiro rápido de 47 mm. a proa y dos ametralladoras Nordenfelt de diez cañones a

popa. Velocidad 10 millas; podrán alojar una tripulación de 60 hombres.

CHILE — Adquisición de un nuevo crucero—Se lee en el *Times* que el gobierno chileno se halla tratando con la casa Armstrong la adquisición de un crucero que se halla casi terminado.

Este buque tiene 3500 tns. de desplazamiento; 100,m.6 de eslora; 12 m.3 de manga y 4 m.88 de calado.

Es de acero con cubierta acorazada de espesor variable de 43 a 112 mm. y una torre de mando revestida de coraza de 75 mm. de espesor.

Será armado de 4 cañones de 152 mm. de tiro rápido, de 8 cañones de 120 mm. y 14 de 45 mm. también de tiro rápido, 12 de 1 libra y 6 tubos lanza-torpedos.

Es de un tipo similar del crucero argentino « 25 de Mayo. »

ESTADOS UNIDOS (N. A.) — Crucero «Versuvius» transformado en aviso torpedero — Este crucero, armado con los tres cañones neumáticos de 14" $\frac{3}{4}$, cuyas experiencias se han efectuado en tierra hace algún tiempo, será destinado a otros fines. No se ha juzgado oportuno hasta el presente disparar los expresados cañones con su carga máxima a bordo de dicho crucero, en razón a que mediante los defectos del mecanismo instalado en el buque, las operaciones de carga y de tiro resultan muy arriesgadas. La Junta técnica opinó asimismo, que el *Vesuvius* no constituye una plataforma, ó sea explanada, adecuada para esta clase de artillería a pesar de las condiciones militares que en cualquier concepto ésta pueda poseer. Este crucero de acero, de 725 tons. de desplazamiento, carece prácticamente de protección; su repuesto de altos explosivos y sus cañones en una parte considerable de su largo, serán completamente expuestos al tiro de las piezas de tiro rápido. Resulta, por tanto, que se obtendrían notables ventajas transformando este crucero en aviso torpedero, provisto de un buen armamento de cañones de tiro rápido, que lo convertirían en un adversario formidable de todos los tipos de buques no protegidos.

Los cañones neumáticos ya citados y sus aparatos de carga podrán, sin embargo, servir eficazmente en

tierra, toda vez que se procederá a emplazar esta clase de baterías en Nueva York; Boston y San Francisco.

Datos sobre el Monterrey—(Scientific American). El guarda-costa acorazado Monterrey, está casi listo para entrar en servicio.

Como complemento de los datos ya insertados anteriormente diremos que el buque es muy bajo de borda, como un monitor. Es todo en acero, con completo doble fondo, subdividido en 110 compartimientos estancos destinados a ser llenados en combate, hasta dejar la cubierta cerca de 0.30 m. sobre el agua. Su desplazamiento ordinario que es de 4000 toneladas alcanzará así 4486.

Como protección este buque no tiene sino una cubierta acorazada curva, y una cintura de coraza de espesor variable, que en correspondencia con las máquinas y calderas, alcanza el máximo de 0,330 m.

Las máquinas son dos, de triple expansión, de fuerza absoluta de 5400 caballos a tiro forzado, las que deberán imprimir al buque la velocidad de 16 millas.

Lleva carbón para 2700 millas, a 9 de velocidad y está iluminado con luz eléctrica.

FRANCIA—Lanzamiento del acorazado «Bouvines»—El Forges et Chantiers del Mediterráneo ha puesto en el agua el 29 de Marzo último el acorazado *Bouvines*, construido en la Seyne, para la marina francesa. Es uno de los tres guarda-costas acorazados cuya construcción ha sido autorizada por ley especial llamada de los 58 millones.

El *Bouvines* tiene las dimensiones siguientes: eslora 86,m.50; manga 17m.78; calado a popa 7m.08; desplazamiento 6589 tons. Sus dos máquinas de una fuerza total de 7500 caballos, serán alimentadas por diez y seis calderas multitubulares, sistema Lagrange y de Allest, marcadas a 15 kilog.; imprimirán al buque una velocidad de 16 nudos con tiraje natural.

Como protección: una cintura acorazada cuyo espesor varía de 25 a 46 centímetros; cubierta acorazada de 7 a 10 centímetros en acero; doce grandes mamparos estancos.

El armamento se compondrá de dos cañones de 30

centímetros colocados a proa y a popa en torres giratorias protegidas por 37 cents. de acero en la parte móvil y 32 cents. en la parte fija; ocho cañones Canet de 10 cents. de tiro rápido protegidos por pantallas de acero de 8 cents.; ocho cañones-revólvers de 37 mm. y dos tubos lanza-torpedos.

Con el *Tréhouart*, en construcción en Lorient, el *Valmy* y el *Jemmapes*, que están sobre los varaderos de San Nazar, el *Bouvines* forma un grupo de cuatro pequeños acorazados cuyos planos han sido inspirados por el *Furieuse*, que hace parte de la escuadra del Norte. Sin embargo, estos cuatro buques no son idénticos.

El *Bouvines*, como desde luego el *Tréhouart*, difiere del *Valmy* y del *Jemmapes* por su manga, su armamento y la elevación de su obra muerta. Estos dos últimos buques son de proas bajas, recordando el tipo de los acorazados ingleses de la clase de los almirantes; el *Bouvines* tiene, al contrario, las extremidades elevadas y bien defendidas contra la mar, lo que les da un aspecto muy marinero. Se ha ganado el suplemento de peso necesario con esta disposición, reduciendo el calibre de la gruesa artillería, la que, en lugar de ser de 34 c/m., no es, en el *Bouvines*, más que de 30 c/m. Por otra parte, esta reducción de peso de los cañones de grueso calibre, ventajosa en todos conceptos,—el de 30 c/m. tiene una potencia más que suficiente para perforar todas las corazas conocidas,—ha permitido duplicar sobre este acorazado la artillería ligera, la de 10 c/m. El *Valmy* y el *Jemmapes* tendrán dos de 34 c/m. y 4 de 10 c/m.; el *Bouvines* y el *Tréhouart*, dos de 30 c/m y ocho de 10 c/m.

Según se cree, el *Bouvines*, adelantará en dos tercios de su construcción hasta fin del año corriente y será entregado al servicio en 1894. El contrato del *Bouvines* ha sido firmado el 18 de diciembre de 1889, pero la ejecución ha sido retardada por las modificaciones de que hemos hablado.

En realidad, este buque debería ser clasificado entre los acorazados de escuadra y no entre los guarda-costas, y, dicho sea de paso, la marina debería poner un poco de orden en su clasificación general, pues, según los documentos oficiales que se consultan, tan pronto los mis-

mos buques figuran en medio de los acorazados como en medio de los guarda-costas. El inconveniente no es de gran importancia, pero exagera y falsea las comparaciones.

Los planos del tipo primitivo, como los del *Furieuse*, habían sido hechos por M. de Bussy, inspector general entonces de ingeniería naval, actualmente ingeniero consejero de los astilleros del Loira, pero la reforma aplicada al *Bouvines* y al *Tréhouart* ha sido ejecutada por M. Lagane, director del Forges et Chantiers del Seyne.

(*Le Yacht*).

Escuadra de reserva—La escuadra de reserva del Mediterráneo se formará a principios de mayo. El Vicealmirante Vignes, que la manda, arbolará su insignia en el *Richelieu*, mandado por el capitán de navio Melchior. Esta fuerza naval comprenderá tres divisiones, incluida la división existente del Contraalmirante Puech. La segunda división será mandada por el Contraalmirante Regnault de Prémèsnil, que izará su insignia en el *Colbert*.

La escuadra de reserva se compondrá de los buques siguientes: acorazados *Richelieu* (Vicealmirante Vignes), *Tridente* (Vicealmirante Puech); *Colbet* (Contraalmirante Regnault de Prémèsnil) *Redoutable*, *Friedland*; *Amiral*, *Duperré*, *Terrible*, *Caiman*, *Indomptable*; cruceros *Cecille*, *Sfax*, *Jean-Bart*; cruceros-torpederos *Faucon* y *Wattignies* (este en ensayo en Rochefort); avisos-torpederos, *Bombe*, *Léger*, *Levrier*; torpederos de alta mar, *Orage*, *Eclair*, *Ayéla* y *Coureur*.

Acero níquelado y cromato para planchas de coraza—Tomamos del *Iron*, que en Francia se está experimentando una nueva liga para fabricar planchas de coraza, proyectiles, bocas de fuego. Es compuesta de acero conteniendo 1 % de cromo, el 2 % de níquel y no más del 0.4 % de carbono. El acero se funde primero del modo ordinario, cuando el silicio y el manganeto han alcanzado la proporción deseada, se agrega sucesivamente el níquel y el cromo, bajo forma de dos ligas separadas, de las cuales una es de fierro y níquel

y la otra de hierro y cromo, ó bajo forma de una doble liga de hierro, cromo y níquel.

El acorazado Masséna—El acorazado *Masséna*, uno de los dos de escuadra presupuestado para 1892, va a ser próximamente puesto en cala; los planos son de M. de Bussy.

Las principales dimensiones son: largo 110 m. 80, manga 20 m, calado a popa 8 m, desplazamiento total 11700 tons. Tendrá tres hélices accionadas por una máquina de 16 calderas, debiendo suministrar, con tiraje forzado, una potencia máxima de 11000 caballos, con una velocidad de 18 nudos.

La protección será asegurada por una cintura acorazada de 45 c/m. en la flotación.

El *Masséna* es del tipo *Lazare-Carnot* y *Jauréqui-berry* modificado. Su armamento será compuesto de 2 cañones de 30 c/m. en las torres de proa y de popa; 2 de 27 c/m. en torres a barbeta; 8 de 14 c/m de tiro rápido; 4 a estribor y 4 a babor igualmente en torres; la artillería de pequeño calibre comprenderá 4 cañones de 18 m/m. de tiro rápido, 4 de 65 m/m., 12 de 47 m/m. y 10 cañones revólvers de 37 m/m.

Tendrá además 4 tubos lanza-torpedos, 2 a proa y 2 a popa, y por último será el primero de los buques de la flota francesa que estará munido de tubos lanza-torpedos submarinos.

(*Le Yacht*).

Buques de salvataje—M. Edward Palliser, ha dirigido al *Times* una carta por la cual le anuncia que M. Sims estudia en este momento el medio de adoptar el motor a hélice del torpedo Sims-Edison a los buques de salvataje.

Según su proyecto, la hélice sería colocada a proa de la embarcación para funcionar tan pronto como estuviera expuesto en el agua, el motor podría desarrollar una potencia de 45 caballos. El cable, arrollado en la embarcación tendría una longitud de tres a cuatro millas y la estación que suministrará la corriente eléctrica podría encontrarse en un radio como de dos millas del punto

del lanzamiento del buque; éste sería provisto de un reflector eléctrico.

M. Edison sigue con el mayor interés esta aplicación de su aparato que, según él, proporcionará los más grandes servicios a los náufragos y a las tripulaciones de salvataje, pues éstas podrán llegar así a los buques en peligro, sin fatiga y en la mitad del tiempo empleado con los medios ordinarios.

(Le Yacht).

Movimiento de la Armada

- Marzo 2- Se presenta al Estado Mayor General de Marina, el capitán que ha conducido desde Europa la torpedera “Murature” a objeto de hacer entrega de ella.
- „ „ —El Jefe del Estado Mayor General de Marina dispone que mientras goce de su licencia el Jefe de la escuadra Contraalmirante Don Daniel de Solier, el comandante del crucero «25 de Mayo» capitán de navio Don Martin Rivadavia, se haga cargo del servicio de las armas en la escuadra hasta nueva resolución. Asimismo dispone que los Comandantes y Consejos de Administración de los buques se dirija directamente al Estado Mayor General para los actos relacionados con dichos Consejos.
- „ „ —Se elige al Teniente de Fragata Don Jorge Victorica para que actúe como defensor en la causa que se le sigue al capitán de Artillería. Don José H. Rosende.
- „ „ —Se resuelve que los Alféreces de Fragata Dn. César Maranga y Dn. Jorge Goulú, pasen a efectuar el curso de torpedos en la Estación Central del Tigre.
- „ 3—La Superioridad accede a lo solicitado por el Instituto Geográfico Argentino, consistente en levantar un plano en la Costa Sud y que la Prefectura Marítima facilite uno de los vapores que tiene a su servicio, como asimismo que el Teniente de Fragata Don Horten-

sio Thwaites y el Alférez de Navio Don Ramón González Fernández se pongan a las órdenes del mencionado Instituto.

- Marzo 4—Se resuelve dar de baja del servicio al celador de la Escuela Naval Don Ignacio Febrero
- „ „—Se nombra escribiente de la Subprefectura de Patagones al ex-empleado Don Miguel Duruty.
- „ 5—Se resuelve que el Alférez de Navio Don Luis Lan, que presta sus servicios en el torpedero «Espora», pase a continuarlos en el acorazado «Almirante Brown».
- „ 7—Se dispone que el Teniente de Fragata Don José Quiroga Furque, 2º Comandante del Transporte «Azopardo» pase a prestar sus servicios al acorazado «Almirante Brown», y los Alférezes de Fragata Don Virgilio M. Vera, Don Miguel Giraldo, Don Carlos González y Don Florencio Donovan a la Estación Central de Torpedos.
- „ „—Se decreta que se dé por compurgada la falta cometida por el cabo de mar de la Escuela Naval Carlos Benoes, con la prisión sufrida.
- „ „—El Jefe del Estado Mayor General de Marina dispone se haga cargo inmediato de la Escuadra, el Contraalmirante Don Daniel de Solier por haber éste comunicado que vencía su licencia.
- „ „—Se nombra mecánico torpedista de la Estación Central de Torpedos de La Plata a Don Fortunato Missón.
- „ 8—Se decreta acordando pensión a la viuda del contramaestre Luis Montoya, quien prestaba sus servicios a bordo del transporte «Azopardo».
- „ 9—El Jefe de la División General de Torpedos pasa nota a la Superioridad haciendo notar que en el presupuesto vigente, inciso 8º ítem 2 partida 7, existe un error al asignar 120 \$ mensuales al maquinista 1º, jefe del Taller de la Estación Central de Torpedos, cuando en realidad le corresponde 180 \$.

- Marzo 10—El Ministerio de la Marina ordena por intermedio del Estado Mayor General de Marina, se adquieran en plaza 1000 toneladas de carbón Cardiff de primera calidad, destinadas al consumo de los buques y reparticiones de la Armada.
- „ 11—El Ministerio de Marina decreta se concedan 100 \$ mensuales al Jefe de la Dirección General de Torpedos Capitán de Fragata Don Manuel J. García como gastos de etiqueta, debiendo imputarse esta cantidad al inciso 4º item 1º del reglamento vigente.
- „ 14—Se concede licencia al Teniente de Fragata D. Alejandro Márquez, para atender á su salud.
- „ „—Disposición del Estado Mayor General de Marina para que todos los buques y reparticiones de la Armada, envíen los datos necesarios para confeccionar la memoria anual de marina.
- „ 15—Se dispone que el Teniente de Fragata Don César A. Silveyra, pase a prestar sus servicios en la Dirección General de Torpedos.
- „ 18—La Superioridad dispone se abone mensualmente al Comisario Contador de la Dirección General de Torpedos, Don Carlos Saráchaga, la cantidad de 60 \$ imputables a sobrantes de la Armada.
- „ 19—Se dispone que los Tenientes de Fragata Dn. Aníbal Carmona y Don Onofre Betbeder, se trasladen a Montevideo a objeto de examinar las composturas practicadas en el crucero «Patagonia» e informen al respecto.
- „ „—Se promueven al empleo de Alféreces de Fragata a los Guardias Marinas Don Daniel Carmody, Don León Jaudín, Don Guillermo Fürgensen, Don Alfredo Iglesias, Don Guillermo Doll, Don Miguel Bardy, Don Enrique Gill, Don Eduardo Méndez, Don Francisco Borges y Don Eduardo Pizzamiglio.
- „ 23—El Ministerio de Marina, aprueba la instalación en el Estado Mayor de Marina de la

Academia de Oficiales Contadores de la Armada.

- Marzo 23—Se aprueba el presupuesto para la Escuela de Artillería instalada a bordo de la cañonera «Uruguay».
- „ 28—Se nombra Subprefecto de Bella Vista al oficial del ejército Don Luis Leompart.
- „ „—Se dispone que el Comisario Contador del Torpedero « Rosales » pase a continuar sus servicios en el torpedero «Espora» y el de éste al primero en reemplazo de Don Jesús M. Osuna que renunció.
- „ „—Se nombra Inspector de Subprefecturas al ayudante 1° de la Subprefectura del Riachuelo Don Benito Figari, nombrándose para llenar la vacante que éste deja al ciudadano Don José S. Badici.
- „ 29—Se concede licencia: para atender a su salud al Alférez de Navio Don Carlos G. Aparicio.
- „ „—Por el Ministerio de Marina se decreta se proceda a nombrar el personal técnico de la Escuela de maquinistas en Inglaterra.
- „ 31—Se resuelve conceder al aspirante de la Escuela Naval Don Julio Banes, su pase al Colegio Militar, previo examen.
- „ „—El Ministro Argentino en Londres, Dr. Don Luis L. Domínguez, comunica haber anticipado al maquinista Don N. Núñez la subvención de 50 \$ oro mensuales, hasta el mes de abril inclusive a fin de que regresara inmediatamente a Buenos Aires.
- Abril 1°—Se concede permiso para ir a Inglaterra a estudiar Ingeniería Naval al Alférez de Fragata Don Jacinto Z. Caminos.
- „ „—Se nombra Guarda - Máquina de la Estación Central de Torpedos a Don Diego White.
- „ „—Se comunica haberse nombrado al Teniente Coronel Don Herculano Oliver, Superintendente de las Subprefecturas establecidas en el Alto Uruguay.
- „ „—Se comunica haberse resuelto la reincorporación a la Armada con el empleo de Alférez de

Fragata al exteniente 2º de marina Don Joaquín Montaner; haberse nombrado Ayudante de la Subprefectura de la Paz a Don Eloy A. Urbino.

Abril 4—Se comunica haberse dispuesto sea puesto en libertad el maquinista Don Antonio Cano.

„ 5—Se comunica haberse aprobado los exámenes de ingreso en la Escuela Naval, que tuvieron lugar a bordo de la corbeta «Chacabuco»; haberse dado de baja al 3º maquinista del «25 de Mayo» Don Carlos Mulvany; haberse aceptado la renuncia presentada por el maquinista del vapor «Golondrina» Don Pedro Márquez, nombrando en su reemplazo a Don D. Paredes, haberse concedido la baja solicitada por el 2º maquinista del torpedero «Rosales» Don José Maestú; haberse nombrado Ayudantes 1º y 2º respectivamente de la Subprefectura de Santa Fé a Don Alejandro del Puerto y a Don Miguel Sáenz; haberse concedido permiso para contraer matrimonio con la Señorita Antonia Rodríguez al Teniente de Navio Don Macedonio Bustos; haberse concedido la autorización solicitada por el Director de la Escuela Naval para alquilar una casa en Las Conchas para alojar a los cadetes mientras duren las reparaciones a efectuarse en la «Chacabuco».

„ „ —Se ordena a la Dirección General de Torpedos entregue la cañonera «Paraná» al Capitán de Fragata Don Salvador D. Simoni para fondearla en la rada exterior.

„ 6—Se invita para asistir a la recepción del Sr. Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario del Perú en esta República.

„ „ —A solicitud del Director de la Escuela Naval, se da permiso para que los alumnos del 4º año de estudios, concurren con el profesor de torpedos a dar las clases de esta materia en la Estación Central del Tigre.

„ 7—Se dispone que el Comisario Contador Don

- Juan B. Dubois pase a continuar sus servicios a las órdenes de la Prefectura Marítima.
- Abril 8—Se comunica haberse nombrado Ayudante 1º de la Subprefectura del Paraná al Ayudante 2º de la misma Don José Blanco y en su reemplazo a Don Andrés Montenegro.
- „ 9—Se comunica haberse nombrado mecánico torpedista del «Almirante Brown» al maquinista de 2ª Don José M. Benítez.
- „ 11—Se incluye por O. G. en el Superior Decreto de ascensos del 30 de diciembre ppdo. al Alférez de Fragata Don Augusto Sarmiento, Guardia Marina Don César Finochetto y teniente 2º de artillería al servicio de la isla de Martín García Don Desiderio Manrique, promovidos al empleo inmediato superior.
- „ 12—Orden General nombrando una comisión compuesta del Contraalmirante Don Daniel de Solier, como presidente, Capitán de Navio Don Martín Rivadavia, Capitán de Fragata Don Manuel Domecq García, Teniente de Navio D. Darío Saráchaga y Teniente de Fragata Don Onofre Betbeder como vocales, actuando como secretario el Alférez de Fragata Don Jacinto Caminos para el estudio de la confección definitiva del Reglamento para el servicio interno, debiendo remitir los señores Comandantes al E. M. G. un ejemplar de las observaciones que la práctica les haya sugerido deban introducirse.
- „ „—Pasa a prestar sus servicios a la División de Torpedos el Alférez de Fragata Don Domingo Sastre.
- „ 13—Se comunica haberse concedido la autorización solicitada por el Estado Mayor para contratar por el término de tres años y por el precio de \$ 1300 mensuales, la casa calle Balcarce 196 con el objeto de instalarse en ella las oficinas de esa repartición, como así mismo para renovar el mobiliario actual.
- „ „—Se concede autorización para comprar en plaza

- 350 toneladas carbón para el «Villarino» y 40 para el «Azopardo».
- Abril 21—Se transcribe la resolución recaída en el sumario instruido al marinero de 1ª clase Miguel Lacoste, ordenando su inmediata libertad; haberse nombrado 2º comandante del vapor “Bahía Blanca” al contramaestre Francisco Figueroa.
- „ 22—Se comunica haberse dispuesto que el Comandante del vapor “Golondrina”, alférez de navío Don Juan Murúa regrese a la Capital a responder a los cargos que se le han formulado, nombrando en su reemplazo al alférez de fragata Don Tomás Zurueta.
- „ 25—Se ordena la remisión al Ministerio a la brevedad posible de las memorias de la repartición y sus dependencias; se disponga lo conveniente para que a la mayor brevedad se llame a licitación por la Comisaria General para la provisión de los distintos servicios de esa repartición, debiendo tenerse en cuenta para los contratos existentes la fecha de su vencimiento; se comunica haberse concedido los premios de la campaña de los Andes al cirujano Don Francisco Pacini.
- „ 26—Se transcribe el decreto por el que se resuelve nombrar Comisario Contador y Pagador del torpedero “Espora” a Don Manuel Vidal; pasa a prestar sus servicios al arsenal de Zárate el Teniente de Fragata Don Numa P. Quiroga.
- 27—El Ministerio de Hacienda libra orden a la Aduana de la Capital para que despache libres de derechos, 577 bultos conteniendo municiones de guerra para la Escuadra, llegados por el vapor “Auriza”; se aprueban las propuestas presentadas por el E. M. Gral. para Jefes y Oficiales de las compañías de artillería de Martín García; se fija el día 15 de mayor próximo para que tengan lugar los exámenes de ingreso en la Academia de Alumnos de Administración, creada por Decreto de 16 de

Marzo último, y cuyo Reglamento fue aprobado; pasa a revistar en la lista general el teniente de fragata Don Segundo Valladares; se envía a Fiume (Austria), al guardia marina Don Horacio Pereira.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN MARZO

S U M A R I O

REPUBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Rural Argentina—29 de Febrero de 1892.
Boletín Nacional de Agricultura — 15 y 29 de Febrero de 1892.
Boletín Mensual de Estadística Municipal—Febrero de 1892
Boletín Mensual del Ministerio de Hacienda Nacional—Octubre y Noviembre de 1892.

CHILE

Revista de Marina — Febrero 29 de 1892.

ESPAÑA

Revista General de Marina—Febrero de 1892.
Estudios Militares — 20 de Enero de 1892.—5 y 20 de Febrero de 1892.
Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina — Febrero y Marzo de 1892.

ESTADOS - UNIDOS

The Marine Record—21 y 28 de Enero y 4 y 11 de Febrero de 1892.

FRANCIA

Journal de la Marine Le Yacht—Nos.

726, 727, 728, 729 y 730 del 6, 13, 20 y 27 de Febrero y 5 do Marzo de 1892.

L'Echo des Mines et de la Métallurgie—31 de Enero y 7 de Febrero de 1892.

Electricité — No.s.6 , 7, 8 y 9 de 11, 18. y 25 do Febrero y 3 de Marzo de 1892.

La Marine Française — Nos. 175, 176 177 y 178 de 7, 14, 2L y 28 de Febrero de 1891.

Revue Militaire de L'Etranger — Febrero do 1892.

Société de Geographie — (sesiones) Nos. 2 y 3 de 1892.

Annales Hydrographiques — Tomo II de 1891.

ITALIA

Revista Marittima - Febrero de 1892

INGLATERRA

United Service Gazette — Nos. 3082 3083, 3084, 3085, 3086 y 3087 de 30 de Enero, 6, 13, 20 y 27 do Febrero y 5 de Marzo de 1892.

Engineering .. 20 de Enero, 5, 12, 19 y 20 de Febrero y 4 de Marzo de 1892.

Boletín del Observatorio Astronómico Nacional de Tacubaya — Tomo I, No. 7

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval—Enero de 1892.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Febrero

DE BUENOS AIRES — El Censor, El Mosquito, El Porvenir Militar, La Unión Industrial Argentina, El Ejército Nacional.

DE COSTA RICA La Gaceta.

DE ESPAÑA — La Correspondencia Militar.

DE PORTUGAL — O Exercito Portuguez.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN ABRIL

SUMARIO

REPÚBLICA ARGENTINA

Anales de la Sociedad Científica Argentina — Marzo y Abril de 1892.
Anales de la Sociedad Rural Argentina — 31 de Marzo 1892.
Enciclopedia Militar—Enero y Febrero de 1892.
Boletín Nacional de Agricultura — 15 y 31 de Marzo de 1892.
Boletín Mensual de Estadística Municipal— Marzo de 1892.

BRASIL

Revista Marítima Brasileira — Enero y Febrero de 1892.
Revista da Comissão Technica Militar Consultiva — Febrero de 1892.

ESPAÑA

Estudios Militares — 5 y 20 de Marzo de 1892.
Boletín de Administración Militar - Abril de 1892.
Revista General de Marina — Marzo de 1892.
Boletín de Administración Militar — Marzo de 1892.
Revista de la Asociación de Navieros —Febrero y Marzo de 1892.
Union Ibero-Americana—1° de Marzo y 1° de Abril de 1892.

ESTADOS - UNIDOS

Journal os the United Stares Artillery — Enero de 1892.
Journal ot the Military Service Institution — Marzo de 1892.
The Marine Record — Nos. 9, 10 y 11 de 25 de Febrero y 3 y 10 de Marzo de 1892.

FRANCIA

Electricité—Nos. 10,11,12 y 13, de 10. 17 24 y 31 de Marzo de 1892.
La Marine Française - Nos. 179. 180 y 181 de 6, 13 y 20 de Marzo de 1892.
Société de Geographie—(sesiones) Nos. 4, 5 y 6
Journal de la Marine Le Yacht—Nos. 731, 732, 733 y 734 de 12, 19 y 26 de Marzo y 2 de Abril de 1892.
Revue Militaire de L'Etranger—Marzo de 1892.
L'Echo des Mines et de la Métallurgie - Nos. 10, 11, 12 y 13 de 6, 13, 20 y 27 de Marzo de 1892.

ITALIA

Rivista di Artiglieria e Genio—Febrero y Marzo de 1892.
Rivista Marittima — Marzo de 1892

INGLATERRA

Engineering — Nos. 1367, 1368, 1369 y 1370, de 11, 18 y 25 Marzo y 1° de abril de 1892.

United Service Gazette Nos. 3088, 3089, 3090 y 3091 de 12, 19 y 26 de Marzo y 2 de Abril de 1892.

MÉJICO

Boletín del Observatorio Astronómico Nacional de Tacubaya. No. 8

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval - Febrero de 1892.

REPÚBLICA ORIENTAL

DEL URUGUAY

Boletín Mensual del Observatorio Meteorológico del Colegio de Villa Colón—Jimio, Julio y Agosto de 1891.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

Entradas en Abril

DE BUENOS AIRES — El Mosquito, El Porvenir Militar, La Unión Industrial Argentina, El Ejército Nacional.

DE COSTA RICA — La Gaceta.

DE ESPAÑA — La Correspondencia Militar.

DE PORTUGAL — O'Exercito Portuguez.

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1891-1892

EXTRACTO DE LAS SESIONES CELEBRADAS EN MARZO DE 1892.

31ª sesión ordinaria del 4 de marzo de 1892.

PRESENTES

Vicepresidente 2º Sr. Sáenz Valiente
Secretario, Silveyra
Prosecretario, Quintana
Protesorero, Bista

El Sr. Vicepresidente 2º declara
abierta la sesión a las 4 h. 30 m.
p. m.

ORDEN DEL DÍA:

VOCALÉS

Aguirre, T.
Albarracín A.
Jasidaski
Beccar
Moneta

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Candidatos para socios civiles
activos.
- III. Asuntos entrados.

Fue aprobada el acta de la sesión anterior.

Prèvia la votación correspondiente, fueron aceptados para socios civiles activos del Centro Naval, los señores Antonio Márquez, Demetrio Seguí, Manuel Zaballos y Tomás Rey.

Se resuelve pasar una nota al socio Sr. Rodríguez Cabello, agradeciéndole el envío del Escalafón de la Armada y una recopilación de Acuerdos y Decretos.

Los contratistas del Centro, dirigen una carta con proposiciones que consideran convenientes para el mismo.

Se autoriza al señor Presidente para que entienda en este asunto.

El Protesorero señor Bista, de conformidad con una resolución de la Comisión Directiva, da cuenta de haber asegurado al Centro por 30.000 pesos m/n en las compañías «Estrella», «Buenos Aires» y «Nacional».

Por moción aceptada del señor A. Albarracín, se resuelve aumentar a 40,000 pesos el capital asegurado.

A moción del señor Moneta, se pasa a sesión secreta que se levanta a las 6 h. 30 m. p. m.

10ª sesión extraordinaria del 9 de marzo de 1892.

PRESENTES

Vicepresidente 2º Sr. S. Valiente
Prosecretario Quintana
Tesorero Bárcena
Protesorero Bista

VOCALES

Aguirre
Moneta
Jasidaski
Beccar
Barraza

SOCIOS

Victorica Jorge
Mohorade
Rivera Francisco
L. del Campo

Declaróse abierta la sesión a las 4 h. 50 m. p. m.

ORDEN DEL DÍA:

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos varios.

Aprobóse el acta de la sesión anterior.

No se aprueba la moción del señor Beccar, relativa a que las actas de las sesiones ordinarias no sean leídas en las extraordinarias.

El señor Presidente manifiesta que el objeto de la convocatoria para esta sesión, no es otro que el de resolver acerca de la nota pasada por los contratistas, en solicitud de un préstamo.

Después de las consideraciones que sobre este asunto hacen los señores Barraza y Beccar, y toda vez que el señor socio Dr. del Campo, defiriendo al pedido que le hace la Comisión Directiva, ofrece a la misma enterarse de los antecedentes y emitir su ilustrada opinión con referencia al particular de que se trata, se resuelve poner a la disposición del Dr. del Campo todos los datos que existen, para el indicado objeto.

Levantóse la sesión a las 5 h. 20 m. p. m.

32ª sesión ordinaria del 11 de marzo de 1892.**PRESENTES**

Vicepresidente 2º Saenz Valiente
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Bárcena
Protesorero, Bista

A las 5 h. 15 m. p. m., declaróse abierta la sesión con la siguiente

ORDEN DEL DÍA**VOCALES**

Moneta
 Jasidaski
 Aguirre
 Barraza
 Albarracin A.
 Beccar

SOCIOS

Victorica J.
 Mathé
 García D. C.
 Mohorade
 Demartini

I. Acta de la sesión anterior.

II. Asuntos entrados.

Prevía una ligera modificación, aprobóse el acta de la sesión anterior.

Nómbrense a los señores Barraza y A. Albarracin, para que examinen el balance de caja de febrero último.

El Sr. Bárcena hace presente, que teniendo conocimiento de que en la carpeta existe un asunto de carácter reservado, que a su juicio debe tratarse en sesión secreta, pide se haga en esa forma; y de conformidad se resuelve así, una vez que se haya tratado de los demás asuntos—Retírase el señor Mohorade.

El socio señor Cabral, solicita varias entregas atrasadas del Boletín, ofreciendo el pago de su importe.

El Secretario señor Silveyra, envía con una carta dos acuarelas que representan la « Harforth » americana y el acorazado «Sachsen» alemán. Se acuerda se le conteste agradeciéndole este obsequio.

En reemplazo del señor Tomás D. Peña, a quien se le acepta la renuncia de Agente Corresponsal a bordo del «Almirante Brown», se nombra al señor Carlos Aparicio, debiendo significársele a aquél el agradecimiento de la Comisión Directiva por los servicios que en dicho cargo ha prestado.

El señor Presidente manifiesta, que antes de pasar a sesión secreta, debe informar que los contratistas del Centro le habían indicado su deseo de retirarse.

El señor Bista declara, que según sus noticias, no rescindirá el contrato el señor Vasiliadis, aunque sus compañeros así lo hagan.

Se pasó en seguida a sesión secreta, que se levanta a las 6 h. 30 p. m.

33ª sesión ordinaria del 18 de marzo de 1892.

PRESENTE	Declaróse abierta la sesión a las 5 h. 15 m. p. m.
<i>Vicepresidente 2º, S. Valiente</i>	
<i>Prosecretario, Quintana</i>	
<i>Tesorero, Barcena</i>	ORDEN DEL DÍA
VOCAL	I. Acta de la sesión anterior.
Moneta	II. Asuntos entrados.
Aguirre	III. Asuntos varios.
Jasidaski	Quedó aprobada el acta de la sesión anterior.
Barraza	
Beccar	
Albarracin A.	

Apruébase el balance de Tesorería de febrero último.

Aplázase la aceptación de un candidato a socio.

Acéptanse para socios civiles activos, a los señores Antonio Goyena, Vicente A. Márquez y Santiago P. Rouquand.

El exalférez de fragata D. Adolfo Lamarque, en carta que dirige, pide se juzgue su conducta con respecto al incidente de que trata.

En su virtud se acuerda contestarle, que no debe el Centro intervenir en dicho incidente por ser ajeno a su misión y a su incumbencia.

Acéptase la renuncia que de socio civil activo presenta el señor Temístocles Obligado.

El señor Silveyra, eleva su renuncia del cargo de secretario que desempeña, fundada en la necesidad de tener que embarcarse. Se resuelve no aceptarla en atención a los importantes servicios que tiene prestados al Centro en el ejercicio de dicho cargo y que, al comunicársele así, se le exprese el agradecimiento de la Comisión Directiva por los indicados servicios.

El señor Bista, eleva su renuncia del cargo de pro-tesorero del Centro, en atención a sus muchas ocupaciones.

Expuestas por el señor Moneta las verdaderas causas de su renuncia, causas que son completamente independientes del cargo que desempeña, a la vez que se adoptan

las medidas conducentes a que desaparezcan, se resuelve no aceptar la renuncia al señor Bista, que tan buenos servicios está prestando al Centro en su indicado cargo.

Se acuerda enviar una nota de agradecimiento al señor Rodríguez Cabello, por la donación que hace al Centro, de una bala que fue arrojada por la artillería Oriental en la batalla del Yatay, en 1865.

Léese la opinión emitida en el asunto de los contratistas por el Dr. del Campo, y se resuelve a moción del señor Beccar, que continúe el señor Presidente en el desempeño de la comisión que se le confirió con referencia al asunto de los mismos.

Levantóse la sesión a las 6 h. 40 m. p. m.

11ª sesión extraordinaria del 28 de marzo de 1892.

PRESENTES

Vicepresidente 2º, S. Valiente
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Barcena
Protesorero, Bista

VOCALES

Aguirre
Beccar
Scott Brown
Barraza

SOCIOS

Victorica J.
Lagos
Mohoráde

Sesión abierta a las 5 h. p.m.

Orden del día

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.
- III. Asuntos varios

Fue aprobada el acta de la sesión anterior.

El señor Moneta manifiesta no poder asistir a esta sesión.

El señor Barraza informa, que las causas que movieron al señor Bista a presentar su renuncia del

cargo de Protesorero, han desaparecido —El señor Bista retira su renuncia.

El mismo señor Bista, da cuenta de un contrato que celebraron entre sí, los contratistas del Centro.

Pídesse la copia que ellos poseen y después de su lectura, se procede a estudiarlo y discutirlo para adoptar la resolución que corresponda, cuando aquel contrato sea presentado oficialmente.

Acéptase a moción del señor Aguirre, la renuncia de socio que presentó el señor capitán de navío D. Rafael Blanco.

No habiendo más asuntos de que tratar, se levantó la sesión a las 6 h. 40 m. p. m.

**EXTRACTO DE LAS SESIONES CELEBRADAS EN
ABRIL DE 1892.**

34ª sesión ordinaria del 1º de abril de 1892.

PRESENTES

*Vicepresidente 2º. S. Valiente
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Barcena
Protesorero, Bista*

VOCALES

Jasidaski
Beccar

A las 5 h. p. m. el señor Vice-presidente 2º declaró abierta la sesión con la siguiente

Orden del día

I. Acta de la sesión anterior.

II. Asuntos varios

Aprobóse el acta de la sesión anterior.

A propuesta del señor Beccar se resuelve variar el horario de las clases de esgrima, que queda modificado de la manera siguiente:

Lunes, miércoles y viernes de 8 a 10 p. m.

El señor Octavio Córdoba, remite con destino a este Centro, un precioso cuadro con el retrato al óleo del condestable Arrascaeta.

Se acuerda contestar a la atenta nota que dirige, agradeciéndole tan señalado obsequio.

Los señores Barcena y Bista, manifiestan lo que percibe el Centro de las utilidades del Restaurant. —En su virtud, se resuelve que el Tesorero retire diariamente de los contratistas la parte que corresponda de dichas utilidades.

Se acuerda que al señor Dr. del Campo se le comuniquen las gracias por la interesante obra en dos tomos que remite con destino a la Biblioteca del Centro, titulada « La Guerre de Demain ».

Se levanta la sesión a las 5 h. 35 m. p. m.

35ª sesión ordinaria del 11 de abril de 1892.**PRESENTES**

Vicepresidente 2º. S. Valiente
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Barcena
Protesorero, Bista

VOCALES

Jasidaski
 Albarracin A,

SOCIOS

L. del Campo

El señor Vicepresidente 2º
 declaró abierta la sesión a las 5
 h. p. m.

Orden del día

I. Acta de la sesión anterior.

II. Asuntos entrados

III. Asuntos varios

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada.

Es presentado para candidato a socio civil activo, el señor Jefe del Resguardo de San Fernando, D. Rodolfo Oliver.

Acéptase la renuncia que de socio militar activo de este Centro, presenta el señor César Maranga.

Léese una nota del señor alférez de navio D. José Moneta, en la cual hace renuncia del cargo de vocal de la Comisión Directiva, en atención a tener que ausentarse por largo tiempo de esta capital. No se le acepta.

Dase cuenta de una nota del señor capitán de fragata D. Carlos Lartigue, en la cual somete a la consideración de la Comisión Directiva, un proyecto relativo a honrar la memoria 'del que en vida fue Subsecretario del Ministerio de Marina, Dr. D. Héctor Alvarez.—Se resuelve contestarle pidiéndole amplíe el proyecto de que trata.

Nómbrense a los señores Beccar y Jasidaski para examinar el balance de caja que presenta el señor Tesorero, correspondiente a marzo último.

El señor Presidente da cuenta del asunto de los contratistas del Centro. - El señor Dr. del Campo, que había sido citado para esta sesión, pide autorización para proceder, ya extra ó judicialmente, en virtud de haber llegado el momento de rescindir el contrato — En su consecuencia, se le autoriza para que proceda judicialmente.

Se levantó la sesión a las 5 h. 40 m. p. m.

D E B E	
SALDO EN EFECTIVO 1º DE MARZO	Pesos 1216 40
Cuotas mensuales de los señores socios.....	402
Idem. de ingresos.....	80
Suscripciones al Boletín y venta.....	120
Utilidades del Restaurant.....	120 722 —
Depósito en el Banco de Londres y Rio de la Plata....	5800
E. N. I. \$ 3200 al tipo de 75 %.....	2400
" " " 1000 " " 58 30 %.....	583
Subvención del Ministerio de Marina, Febrero.....	200 8983 —
TOTAL.....	\$ 10921 40
H A B E R	

GASTOS GENERALES		Recibos N.	
Sueldo del Intendente por febrero	1	100 —	
Sobresueldo " "	2	40 —	
Sueldo del Portero " "	3	40 —	
Sueldo del mandadero " "	4	30 —	
Alquiler de casa por marzo	5	450 —	
A "El Censor" por el Boletín enero	6	140 —	
" " " " diciembre	7	140 —	
" " " " circulares y papel	8	34 —	
Aguas corrientes de octubre á diciembre de 1891 ...	9	12 60	
Por el fanal del modelo "Patagonia" y mapa ...	10	90 —	
" 2 grabados reconocimiento de la "Argentina".	11	45 —	
" 1 grabado de un Boom flotante	12	15 —	
"La Nación", "La Prensa" y "El Diario" febrero.	13	5 70	
Gas por febrero	14	41 76	
" de abril á agosto de 1891	15	177 77	
A las Sociedades de Seguros		128 —	
Gastos de Secretaría	16	43 14	1532 97
Depósito en el B. de L. y Río de la Plata, ...	16	5800 —	
E. N. I. \$ 3200 al tipo de 75 %		2400 —	
" " " " 1000 " " " 58 30 %		583 —	8783 —
Existencia en caja en efectivo			605 43
TOTAL			10921 40

Véase libro de caja páginas números 237 á 241.

NOTA — Las pólizas de Seguros de "La Estrella", "Buenos Aires", "América" y "La Nacional", se guardan en la caja del Centro.

NOTA — Las pólizas de Seguros de "La Estrella", "Buenos Aires", "América" y "La Nacional", se guardan en la caja del Centro.

Emilio A. Bárcena
Tesorero

CENTRO NAVAL
Balance de caja por el mes de abril de 1892

D E B E			
		Pesos	Pesos
SALDO EN CAJA EN EFECTIVO			605 43
Depósito en el Banco de Londres.....	5800	—	
E. N. I. al tipo de 75 % \$ 3200.....	2400	—	
" " " " " 58 30 % \$ 1000.....	583	—	8783 —
Subvención del Ministerio de Marina.....	200	—	
Alquiler de los contratistas, marzo y abril..	700	—	
Suscripción al Boletín.....	51	—	
Eventuales.....	6	25	
Cupón de 1º de abril del E. N. I.....	63	—	
Cuotas de ingreso de socios.....	40	—	
Id. mensuales de los señores socios.....	690	—	1750 25
TOTAL.....	\$		11138 68
H A B E R			
	Recibos N.		
Sueldo del Sr. Intendente por marzo.....	1	100	—
Sobresueldo " " ".....	2	40	—
Sueldo del portero " " ".....	3	40	—
Id. " mandadero " " ".....	4	30	—
Id. " maestro de Esgrima por marzo.....	5	100	—
Gas por Marzo.....	6	55	59
Alquiler de casa por abril.....	7	450	—
Corona para el Comandante Maymó.....	8	44	50
Al Escribano señor Gutierrez copia y poder.....	9	65	—
A "El Censor" boletín de febrero.....	10	140	—
Grabados (Costas de la Patagonia).....	11	39	—
"La Prensa", "La Nación" y "El Diario" por marzo	12	5	70
Al Sr. Francioni útiles de biblioteca.....	13	30	92
Gastos de Secretaría.....	14	26	08
			1166 79
Depósito en el Banco de Londres.....		5800	—
E. N. I. al tipo de 75 % \$ 3200.....		2400	—
" " " " " 58 30 % \$ 1000.....		583	—
			8783 —
Mayo 2 — Saldo en caja en efectivo.....			1188 89
TOTAL.....	\$		11138 68

S. E. ú O.

Véase libro de caja páginas números 242 al 246.

Andrés Bista
Pro-tesorero,

Vº Bº
J. P. SÁENZ VALIENTE.

Memoria anual de la Comisión Directiva del Centro Naval

Leída por su Presidente el Teniente de Fragata D. Juan P. Saenz Valiente en la Asamblea
del 20 de Mayo de 1892

Señores Consocios:

Llamado a desempeñar la presidencia de la Sociedad en el último periodo del año que fenece, os espondré en esta memoria reglamentaria, no el trabajo mio, sino la acción de los presidentes titulares a quienes sustituí en el honroso cargo debido al voto de la asamblea que con ese objeto tuvo lugar.

La labor del Sr. Aguerreberry ha sido considerable y las ideas de ese digno consocio, llenas de amor a la Comunidad, nos permiten festejar este aniversario en un local que por si solo os manifiesta el progreso e impulso que desde sus primeros meses en la presidencia supo darle.

Lamento de veras que no sea él en persona, quien historie en este momento la marcha de nuestro querido Centro, porque hubiera sin duda alguna hecho resaltar con mejor colorido su propia obra y la imposibilidad de subsanar ciertos defectos contra los cuales hasta hoy se lucha.

El Señor Córdoba, Vice Presidente 2º que sustituyó al Sr. Aguerreberry, por sus dotes, se encontraba en condiciones inmejorables para desempeñar la Presidencia. Desgraciadamente sus múltiples ocupaciones le obligaron a renunciar el puesto.

No hago mención del Sr. Martín porque conjuntamente con el presidente titular dejaba el pais en cumplimiento de honrosa comisión para él y de reflejo para la Sociedad; y en consecuencia, sus buenas aptitudes no han tenido ocasión de manifestarse en el funcionamiento de su cargo.

Voy, pues, a grandes rasgos, a historiar la marcha de este laborioso periodo.

Estando en la mente de la mayoría de los Socios la necesidad de ensanchar el local, a fin de poder proporcionar comodidades y atractivos que concurriesen a facilitar las relaciones de los Socios entre si, y, conforme el antiguo Reglamento en la instalación de medios que sin quitarle al Centro su caracter esencialmente austero, le diera la amenidad necesaria para que sus miembros, francos del servicio de abordó, no tuvieran necesidad de recurrir a otros Clubs en busca de legitimo recreo, se aceptó la proposición de los S. S. Escalieri y Vasiliadis, que convirtió nuestro humildísimo local de antes en el que vosotros teneis a la vista.

Merced a este salto prodigioso, el Centro ha conseguido en este año reunir continuamente numerosos miembros, aumentar de igual modo el número de sus Socios y todos los beneficios consecutivos e inmediatos a la razón de las Sociedades. Pero, como rara vez la bienandanza es completa, no faltó una contrariedad que, enfriando un tanto el espíritu de reunión que se desarrollaba, viniera a nublar los horizontes de nuestra ruta.

Imprevisiones perfectamente disculpables al firmar el contrato y causas que no es oportuno enunciar en este momento han sido la fuente de esas contrariedades. Empero la H. Asamblea debe estar segura que los pasos en el sentido de eliminar la nota disonante han sido dados tan pronto como sus vibraciones llegaron a oídos de la Comisión, y al poner en conocimiento de la Asamblea que, el Centro Naval tiene iniciado por intermedio de su socio el Dr. L. del Campo demanda de desalojo contra los contratistas, cumple con el deber de informar también que los trámites de esta causa serán brevísimos, dado el carácter de la demanda.

Libre la Sociedad de las interrupciones puestas en su camino por el aludido contrato, es indudable que retomará su primitiva ruta de la nueva faz, y continuarán para el Centro en lo futuro, siempre despejados sus horizontes.

Consecuente con el desarrollo impreso a la Sociedad, pudo notarse que el Reglamento vigente entonces, no respondía a las necesidades del adelanto moral y material, ni a la amplitud de las nuevas instalaciones; fue, pues, necesario revisarlo completamente aumentando sus previsiones, creando otras nuevas y, en una palabra, procurando que en su conjunto estuviera comprendido todo el manejo y dirección de la Sociedad a fin de alejar el peligro de las diferentes apreciaciones sobre los casos que se presentarán.

Confeccionado así el nuevo Reglamento y discutido y aprobado por la Asamblea que con ese objeto se convocó, fue elevado a la consideración del Exmo. Sr. Presidente de la República, a los fines que exige la posesión de la personería jurídica.

Aprobado a su vez en todas sus partes fue puesto en vigencia, y aunque ya se han podido notar algunos defectos ó imprevisiones, estas no son esenciales y por consiguiente, en ningún caso serán un obstáculo a la marcha de la Sociedad.

Antes de entrar de lleno en la exposición de los haberes materiales que han aumentado el capital social en este año, voy a explicar a la H. Asamblea la ausencia de concurrentes al Certamen anual. Y lo hago, no porque cada uno de vosotros no esté poseído de esas causas, sinó para dejar constancia de que en ningún caso su falta se culpe en absoluto a negligencia de los Socios ó de la Comisión Directiva.

Debido, pues, a la exagerada movilidad de los Presidentes, por causas ajenas, bien entendido no tenéis esta noche una prueba palpable del adelanto intelectual de nuestra Sociedad, escuchando el desarrollo de temas de alta trascendencia para el Centro y para el Cuerpo General de la Marina.

En efecto, en la época que el Reglamento acuerda para entregar al concurso los temas a desarrollarse, fue precisamente la época de acefalía de la Comisión, y aunque dispuso esta, en su primera oportunidad, se aumentara el plazo para entregar en Secretaría los trabajos hechos, el total de ese tiempo apenas si ha alcanzado a cuarenta días.

Me consta, H. Asamblea, que son muchos los Socios

que hubieran abordado con éxito las materias acordadas respectivamente por el Ministerio de Marina, por el Estado Mayor y por la Comisión Directiva, a haber dispuesto del tiempo necesario que la importancia y trascendencia de ellas exigía, y me consta también que varios trabajos han quedado sin concluir ó han sido concluidos después de cerrado el término para su presentación.

Uno solo de los temas ha sido entregado en la fecha marcada; pero la H. Asamblea verá por el dictámen del *Jurí* nombrado para juzgar sus méritos, que el principal defecto que tiene es la ligereza de su elaboración y asimismo explica el *Jurí* que esto es debido, no a falta de preparación, sino a la premura del tiempo de que ha dispuesto su autor.

Otra de las causas influyentes que ha impedido el concurso y que es digna de tenerse en cuenta, ha sido la repartición en diferentes Comisiones con que el Superior Gobierno ha mantenido alejados a muchos de los Oficiales, cuya preparación los indicaba directamente para desarrollar con éxito los temas mas complicados.

Sin embargo, no estimo esta una causa terminante; si muchos oficiales meritorios se han visto imposibilitados de concurrir al certámen, muchos son también los que han quedado, capaces de producir trabajos ilustrativos, y quizá a estos convenga el reproche de no interesarse suficientemente por el progreso intelectual del Cuerpo de la Armada, que no otro cosa implican estos certámenes.

La Comisión Directiva, teniendo presente lo que dejo espuesto, acordó en una de sus últimas sesiones mantener para el año entrante los mismos temas, y proponer a la Asamblea que el dado por el Ministerio de Marina sea sometido para su desarrollo a una Comisión compuesta de suficiente número de miembros, electos de su propio seno.

Los propósitos de la Comisión Directiva a este respecto, no son otros que darle al Centro Naval representación en su calidad de Cuerpo, favorecer la confección de un trabajo tan complicado, llenar las aspiraciones de sus genitores, evitar las imprudencias a que está espuesto su desarrollo con relación a las susceptibilidades que pudiera herir y, finalmente, puesto que es un plan de defensa, alejar todo lo posible su conocimiento del pú-

blico para mantenerle, si lo tuviere, su verdadero valor.

Es de esperar pues, que para el año venidero, desapareciendo la única causa atenuante—la premura del tiempo—puesto que los S. S. Socios conocerán con un año de anticipación los temas del concurso, veamos todos, con la satisfacción consiguiente, que en el seno de nuestra Armada hay muchos oficiales aplicados, inteligencias bien preparadas y clara noción de los destinos de nuestra patria y de sus hijos cuyo porvenir se diseña ya con la nitidez de las auroras precursoras de bellos días.

En una Asociación del carácter de la nuestra, la idea de poseer un Museo que nos representara gráficamente la noción de las cosas y los hechos, era imprescindible; por eso ha sido siempre la preocupación constante de los Socios, procurar la adquisición de todo aquello que pudiera ser de interés a la Historia de nuestras fuerzas navales. A este respecto el Centro ha conseguido interesar a miembros influyentes del Superior Gobierno, a personas poseedoras de tales objetos, y hoy puede presentar a la H. Asamblea su naciente museo enriquecido con la mayor parte de los modelos de nuestros buques modernos, con una colección de acuarelas de los mismos, donación de sus autores nuestros consocios Loqui y Silveira, con dos espléndidos retratos al óleo de nuestro glorioso Almirante Brown y del benemérito Condestable Arrascaeta, donación hecha por el consecuente y generoso consocio Señor Córdoba, con algunas armas y otros objetos de menor valía.

El movimiento de Secretaría ha sido considerable como verán los S. S. Socios por la memoria especial. Sin embargo, bastaría enunciar que la Comisión Directiva ha funcionado en casi todas sus sesiones ordinarias, y en muchas extraordinarias que han sido necesarias para satisfacer la afluencia de motivos originados.

Las Comisiones a Socios aislados y las Sub-Comisiones, han mantenido sus respectivos roles con la asi-

duidad propia de aquellos que sienten en el corazón verdadero cariño al que sirven.

En mérito de este empeño, el Centro Naval contará dentro de poco con el terreno necesario en el Cementerio del Norte para edificar el Panteón donde deben guardarse los restos mortales de nuestros proceres y de nuestros consocios que yacen diseminados en otros sepulcros. Sería ingratitud no consignar en esta parte de la memoria, los nombres de los socios comisionados que han obtenido esta valiosa adquisición. Ellos son el Capitán de Fragata D. Carlos Beccar y el socio civil D. Albano Honores.

BIBLIOTECA

Esta sección del Centro cuya importancia no es necesario hacer resaltar, carece de elementos de consulta imprescindibles al carácter y fines de nuestra Sociedad. La mayoría de sus volúmenes no contienen nada práctico de donde recoger elementos informativos, y si los contienen, es menester recorrerlos completamente, lo que malgasta el tiempo que ahorran las buenas obras que de todos los ramos de la ciencia se publican en la actualidad.

A nuestra biblioteca falta lo principal, los diccionarios científicos, llave precisa a todo aquel que encargado de una comisión quiere refrescar los conocimientos que necesita para su desempeño.

Sobre este particular llamo muy especialmente la atención de la Asamblea, porque lo considero de la mayor importancia y del mas alto interés, y pido a la Comisión entrante que al votar el presupuesto del año venidero, no olvide una partida aún con sacrificio, para llenar el vacío que a este objeto los presupuestos anteriores han dejado.

El canje de nuestro Boletín ha aumentado con ocho nuevas revistas, dos de ellas argentinas y el resto extranjeras, pero americanas; finalmente, los volúmenes ingresados ascienden a treinta y seis.

EL BOLETIN

Nuestro órgano de publicidad ha aparecido regularmente, y si algún retraso se ha originado en estos últi-

mos tiempos, es mi deber hacer constar que no ha sido por causa de la Comisión redactora, cuya laboriosidad es digna de todo encomio, sino por inconvenientes de la casa encargada de su impresión; pues me consta que los materiales han estado siempre listos con la anticipación necesaria y convenida.

TESORERIA

La tesorería a cargo de los Señores Bárcena y Bista, ha llenado las aspiraciones de los mas exigentes, pues a mas de haber aumentado las entradas por cuotas y mensualidades, los Señores Consocios verán en el balance detallado, que el capital del Centro ha crecido en el término de once meses en más de un 140 por ciento, exclusión hecha del valor de los objetos que han enriquecido nuestro museo y biblioteca.

Estos objetos, H. Asamblea, representan un valor considerable, y la Comisión Directiva ha creído de absoluta necesidad salvaguardarlos de cualquier siniestro; con ese fin, han sido asegurados en la cantidad de cuarenta mil pesos moneda nacional.

A considerar, pues, estos valores como aumento efectivo del capital, resultaría que la proporción del crecimiento que he indicado más arriba estaría muy por debajo de la verdad.

El Centro Naval cuenta en efectivo:

En un depósito en el Banco.....	\$	2020.10
Títulos del E. N. I.....	„	2983.—
Caja.....	„	<u>4400.43</u>
Total	\$	9403.53

Entrar en los mil detalles de este laborioso período en que ha actuado con toda actividad la tesorería, sería largo y cansado para vosotros. La memoria especial los contiene a todos claramente especificados, y en el próximo Boletín a salir encontrarán los Señores Socios aquello que yo paso por alto en atención al fastidio que produce en los oyentes la relación de detalles.

Cierro, pues, esta exposición de los acontecimientos ocurridos durante el año, que por sus relieves son fáci-

les de apreciar en toda su magnitud aún a la simple enunciación; y al dejar la Presidencia con que he sido honrado, llevo en el alma la convicción de haber puesto de mi parte todo aquello tendente a engrandecer nuestro Centro, pues es mi creencia que en él está basada la escala ineludible para subir a la gloria, y así mismo el pedestal donde descansará en un futuro próximo la gran potencia naval de Sud América.

Señor Capitán de Navio Don Antonio Perez, Presidente electo para regir el período venidero: Os entrego el puesto e invoco el Espíritu Divino y el de nuestros gloriosos antepasados, para que infundan en vuestra alma el recto criterio en las obras que emprendáis y el suficiente carácter para sobreponeros a las flaquezas que en nuestra Sociedad como en el orden general asedian a los hombres.

He dicho.

SECRETARÍA

Buenos Aires, Mayo de 1892.

Señor Presidente:

Elevo a Ud. la memoria de Secretaría y demás reparticiones del Centro Naval que con ella se relacionan y cuyos datos podrán servir para la confección de la que ha de darse a conocer a la Asamblea con arreglo al artículo 87 del R. O. y correspondiente al X período administrativo, que termina el 31 del corriente.

En la Asamblea del 10 de Mayo ppdo. resultó electo para Secretario el Alférez de Navio D. Julián Irizar y después de desempeñar por algún tiempo ese puesto, le fue aceptada su renuncia el 19 de Junio, que presentó por tener que ausentarse de la Capital. El 3 de Julio se nombró en su reemplazo al Teniente de Fragata D. César Silveyra, que hasta la fecha figura como tal secretario, pero que por diversas causas se ha visto obligado a desempeñar solo a intervalos su cometido; el 18 de Marzo presentó su renuncia, la que no le fue aceptada, sin poder

no obstante continuar trabajando con la contracción que hasta entonces lo había hecho; por estas causas, que creo oportuno dejar consignadas, me veo compelido señor Presidente a trazar también este año el bosquejo de la labor realizada y a la cual han cooperado muchos miembros de la Asociación dispuestos siempre a mantener en alto su lema.

Los mencionados cambios de Secretarios en nada han alterado, a mi juicio, la marcha de la Secretaría, cuyos libros se han llevado todos con la regularidad acostumbrada y se encuentran al día; hacer el detalle de todo el movimiento habido y resoluciones tomadas por la

C. D. sería repetir mucho de lo que ya conocen nuestros consocios por los extractos de las actas que mensualmente y sin interrupción se han ido publicando en el *Boletín*; solo me concretaré, en consecuencia, a reasumir aquellos actos y datos de mayor importancia, referentes a la Secretaría propiamente dicha, Biblioteca, Boletín, Donaciones, Comisión Directiva, Sala de Esgrima.

SECRETARÍA

Escuso recomendar particularmente la contracción y competencia con que se desempeña en el trabajo de Secretaría el Sr. Intendente D. Ruperto García Acevedo; es un antiguo y laborioso empleado de nuestra Asociación, que se halla familiarizado con su diaria tarea.

El movimiento habido durante el año, de notas, actas, circulares, etc. lo demuestra el cuadro siguiente, que como puede verse arroja en su favor una diferencia no despreciable de trabajo sobre el de los dos últimos años.

	1889-90	1890-91	1891-92
Asambleas ordinarias.....	2	2	2
» extraordinarias.....	4	4	5
Sesiones ordinarias.....	20	28	39
» extraordinarias.....	3	2	11
Notas recibidas.....	165	165	277
» pasadas.....	304	336	446
Circulares.....	10	11	12

Varios socios solicitaron nuevos diplomas, por deterioros ó extravíos de los suyos respectivos, lo que se concedió mediante el abono de 2 \$ m/n por cada uno, cuya medida ha quedado establecida como general. Además del movimiento indicado en el cuadro adjunto, se han estendido los diplomas de socios ingresados y las tarjetas correspondientes al número de socios activos y honorarios con que cuenta la Asociación.

Biblioteca

La Biblioteca y salón de lectura se han enriquecido con la donación de algunas interesantes obras e ingreso de importantes revistas y periódicos de que antes carecía, siendo de notar que su local ha sido y sigue siendo este año más frecuentado por los socios que en los anteriores, cuya inasistencia y causas que a mi entender la motivaban hacia presente en la memoria del año precedente; las donaciones a que antes he hecho referencia serán enumeradas en el lugar respectivo; las revistas que han ingresado y mantienen canje con nuestro Boletín son las siguientes:

- Revista Argentina de Historia Natural.
- Anales de la Sociedad Rural Argentina.
- Boletín mensual del Observatorio Meteorológico Magnético Central de Méjico, (a su solicitud).
- Revista Militar y Naval, de Lima.
- Revista da Commisao Technica Militar Consultiva, de Rio Janeiro.
- The Army and Naval Club, de Washington.
- Revista de Marina, de Valparaíso.
- Journal of the United States, de Fort Monroe.

Habiéndose reclamado el envío de algunos números de la « Revue Maritime et Coloniale » que no se habían recibido, fueron enviados por intermedio del Sr. Ministro Plenipotenciario de Francia en esta capital y retirados oportunamente.

En este año se ha suscrito el Centro a los diarios: *La Prensa*, *La Nación* y *El Diario* de esta capital, *La Nature* y la *Scientific American*.

Han ingresado 36 libros y folletos, de los cuales 1 es duplicado; de ellos fueron donados 25, comprado 1

y adquiridos por otras causas 10; eran encuadernados 8 y sin encuadernar 28; teniendo en cuenta la existencia del año anterior, cuenta hoy la biblioteca con un total de 1236 volúmenes, repartidos en esta forma: encuadernados 676, sin encuadernar 500 y duplicados 61. Se nota en ella la falta de obras de consulta en los diferentes ramos profesionales del oficial de marina, principalmente los diccionarios tecnológicos y científicos.

Durante el año solo se han encuadernado los tomos VII y VIII de nuestro Boletín; de poca utilidad hubiera sido sin embargo encuadernar mayor número de obras, pues la falta completa de espacio en los armarios existentes impedía, como lo consigné el año pasado, darles colocación; es de esperarse que en el próximo período, una vez terminado el armario que se está construyendo, se preste particular atención a este punto que mucho contribuirá al progreso de la Asociación.

BOLETÍN

Aunque con algún atraso en la aparición mensual de las entregas, ha seguido publicándose durante el año con el número de páginas reglamentarias, nutridas de escogido y provechoso material, original mucho de él; contiene algunos interesantes grabados y vistas tomadas de la costa patagónica; una de las principales causas que motivan el atraso en su publicación es la falta de una comisión permanente que ajena a las funciones de la Comisión Directiva y que con el título de *Dirección del Boletín* se encargue y se responsabilice de todo lo concerniente a él, como lo indiqué el año pasado, pues está probado que de la manera que hasta la fecha se han constituido esas subcomisiones no se obtendrá el resultado deseado, a menos que la buena voluntad de uno sólo se sacrifique en pro de esta rama vital de nuestra Asociación, lo que no es ni sería equitativo; el establecimiento tipográfico por donde se editaba también ha dejado algo que desear por su morosidad en la remisión de pruebas.

Se resolvió que en las tapas se insertaran los nombres de los socios honorarios, quedando después suprimida esta nómina así como la de los socios activos, según

lo establece el nuevo reglamento; también se resolvió publicar en el margen de las actas los nombres de los asistentes a las sesiones de las C. D., que desempeñan cargos sociales. Al ausentarse para Europa el Alférez de Navío Saborido se le encargó diera cuenta de los adelantos que sobre marina observara y en general de todo aquello que considerara útil para su inserción en el Boletín; la Oficina Internacional de Límites solicitó una colección completa del Boletín, la que no pudo proporcionársele por falta de muchas entregas; se puso a su disposición la que posee la Biblioteca para en caso tuviera algo que consultar.

Donaciones

Las numerosas donaciones que durante el año ha recibido el Centro Naval en modelos de buques, cuadros y otros objetos figuran en el cuadro que se acompaña; todas ellas han sido dirigidas con honrosas notas para la Asociación, las que han sido contestadas a su debido tiempo, y forman con las ya existentes una preciosa e importante base para la formación del Museo Naval.

Para la adquisición de los modelos de los acorazados «Almirante Brown» y «Los Andes» cañonera «Paraná» bombardera «Constitución» y de una torpedera tipo «Alerta» se trasladó a la ciudad de Córdoba, donde se hallaban depositados, el Capitán de Fragata

D. Carlos Beccar, por cuenta del Centro y munido de una carta de recomendación del Dr. Juárez Celman y otra carta-orden del Dr. Pellegrini, ambas para el Sr. Gobernador de esa provincia y con las cuales no le fue difícil recogerlos y traerlos a la Capital en perfectas condiciones; se resolvió quitarles las dedicatorias particulares que tenían algunos de ellos y colocar a todos los objetos donados y a los que en lo sucesivo ingresaran en tal carácter, los nombres de los donantes.

DONACIONES

HECHAS AL CENTRO NAVAL, DURANTE EL 10º PERÍODO ADMINISTRATIVO

1891-92

OBJETOS DONADOS	REPRESENTACIÓN	DONANTES
25 ejemplares de un libro para ser repartidos entre los socios.....	Colección de Leyes, Decr. tos y otros documentss sobre condecoraciones militares.....	Alejandro Rosas.
Fotografía con marco de peluche.....	Retrato de D. Casto Martínez Ituño.....	Enrique Martínez Ituño.
32 fotografías.....	Trabajos relativos á artillería.....	Tailhard de Laterrisse.
Un cuadro al óleo con marco dorado.....	La cañonera «Paraná» en el puerto de San Juan (I. de los Estados), 1884.....	Augusto Lasserre.
Dos libros.....	«Storia Navale Universale» y «Storia de la Guerra Franco-Germania»..	Ramon Lira.
Un tiatiro.....	Modelo del acorazado «Almirante Brown» hecho con metal de su coraza.....	Enrique B. Moreno.
Un mapa.....	República Argentina.....	Octavio Córdoba.
Cinco modelos de buques de la Armada, con urnas y mesas.....	Acorazado «Almirante Brown», tipo monitor «Los Andes», tipo cañonera «Paraná», tipo bombardera «Constitución» y tipo torpedera «Alerta».....	S. Gobierno de la Nación y mediante recomendación del Dr. D. Miguel Juárez Celman.
Un cuadro al óleo con marco dorado.....	Retrato del Almirante D. Guillermo Brown.....	Octavio Córdoba.
Una acuarela.....	Vapor «William J. Pease» primer buque á vapor que hizo la carrera entre Buenos Aires y Montevideo.....	Juan P. Silveyra.
Dos libros.....	Escalafón de la Armada y recopilación de Acuerdos y Decretos.....	División Administración del E. M. G. de Marina.
Dos acuarelas de buques.....	La «Harforth» americana y el acorazado alemán «Sachsen».....	César A. Silveyra
Una bala cil-og de 0m.075.	Arrojada en la batalla de Yatay 1865.....	Eusebio Rodríguez Cabello.
Un cuadro al óleo con marco dorado.....	Retrato del condestable J. Arrascaeta.....	Octavio Córdoba.
Un libro en dos tomos.....	La Guerre de demain.....	Leopoldo del Campo.
Dos modelos en madera.....	Proyecto de reforma á las torpederas de la clase.....	Dirección Gral. de torpedos.
Una acuarela.....	Crucero «25 de Mayo» en navegación.....	Teófilo de Loqui.
Un barómetro aneroide.....	Con estuche.....	Leopoldo del Campo.
Carta marina.....	Entrada al puerto de Río Grande do Sul (Brasil).....	Leopoldo Fúnes.
Cinco acuarelas.....	Alm. Brown, Paraná, Maipú, 25 de Mayo y Patagonia.....	César A. Silveyra.
Dos libros.....	Monetario Americano y Revista del Archivo de la Sociedad Científica Argentina.....	Alej. Rosas y Marcial Candiotti.

COMISION DIRECTIVA

Estando formada en su mayor parte por Jefes y oficiales en servicio activo, 110 es de extrañar haya experimentado algunos cambios en su constitución por comisiones del servicio y otras causas, que el resto de la Comisión con elevación y buen criterio ha hecho desaparecer para no entorpecer la marcha de la Asociación. Fue así, que su infatigable Presidente Aguerriberry y Vice 1º Martin presentaron sus renunciaciones el 4 de Agosto y aunque no aceptadas se hizo forzoso tener en cuenta las causas que las motivaban, entrando entonces a desempeñar la presidencia el Vice 2º Sr. Octavio Córdoba, que no obstante su marcado interés por los progresos de la Asociación y buena voluntad para llenar su cometido, fue muy limitado el número de sesiones que pudo celebrarse con su concurso por impedírsele sus múltiples ocupaciones, teniendo que renunciar por ello el 16 de Febrero; quedó acéfala la presidencia y siendo un caso no previsto por el Reglamento, se llamó a Asamblea extraordinaria, la que tuvo a bien el 22 de Febrero designar a Ud. para ocuparla, como Vice-Presidente 2º. El Tesorero y el Pro Tesorero también presentaron sus renunciaciones con fechas respectivamente de Octubre y Marzo 18, pero zanjadas las dificultades que las originaban, quedaron en sus puestos para bien de los intereses generales; el 13 de Noviembre, para cubrir las vacantes de tres vocales a quienes se aplicó el Reglamento por inasistencia a las sesiones, se eligieron otros tres y el 30 del mismo mes se llenaron otros tres puestos de vocales que por distintas causas se hallaban vacantes; con todo el número de sesiones celebrado ha sido mayor que el del año anterior y día a día se acrecienta el trabajo que están llamadas a desempeñar las Comisiones venideras.

El número de las resoluciones adoptadas ha sido grande y para convencerse de ello no habría mas que recorrer el Libro de Actas; las principales se hallan enumeradas en los párrafos de esta reseña, que presento a la consideración del Sr. Presidente y que tomo de ese y otros libros de Secretaria.

SALA DE ESGRIMA

Queriendo llevar a práctica la instalación de la sala de esgrima para que nuestros consocios encontraran en ella los medios adecuados de dedicarse al noble y provechoso ejercicio del manejo de las armas, se nombró el 18 de Enero una comisión para que reformara el reglamento existente de dicha repartición de acuerdo con el R. O., lo que efectuó y mereció la aprobación de la C. D.

Se nombró profesor de la sala al señor D. José Corso con el sueldo mensual de 100 \$ m/n, conocido maestro y que lo había sido de muchos de nuestros consocios; por dos veces se cambió el horario de clases, con el fin de atraer discípulos y facilitar la concurrencia de los mismos, lo que no se ha conseguido hasta la fecha, no obstante la regular asistencia del profesor; si algunas causas han existido en pro de esta desidia, de desear sería desaparezcán en el próximo periodo; el horario de clases que actualmente rige es: lunes, miércoles y viernes de 8 a 10 p. m.

REGLAMENTO ORGANICO

El 10 de Julio se pasó una circular a todos los socios para que indicaran las deficiencias que hubieren notado en el R. O. que nos regía desde 1º de Agosto de 1888, a fin de que de ellas tuviera conocimiento la Comisión que se nombraría al efecto, pues se sentía la necesidad de reformarlo. En nota de Agosto 3 solicitaron varios socios se procediera a dicha reforma, y estando la solicitud de acuerdo con lo que él establecía en su art. 120, se nombró una comisión compuesta de 5 miembros el 7 del mismo mes para que formulara un proyecto de nuevo Reglamento, el que una vez sometido en 18 de Agosto a la consideración de la C. D. se resolvió imprimirlo y repartirlo a los socios para su estudio, y llamar a Asamblea para su discusión y aprobación la que constituida en permanente desde el 15 de Setiembre lo dejó sancionado, retardándose el ponerlo en vigencia hasta el 1º de Enero del corriente año por la tramitación necesaria para obtener del S. G. la aprobación de sus es-

tatutos, con cuyo decreto y el dictamen del Sr. Procurador General de la Nación, se repartió oportunamente a los socios. Su redacción y discusión han dejado, en mi opinión, algo que desear; pues adolece de defectos que se hace necesario subsanar en una nueva revisión, para cuyo efecto, puede tenerse presente lo que establece en sus artículos 136 y 137; citaré dos ejemplos: el número de miembros de la C. D. es insuficiente para formar las distintas subcomisiones que son necesarias para llenar los fines de la Asociación (art. 53) y esta limitación la priva de utilizar los importantes servicios de muchos socios, que con idoneidad y celo los prestarían si no se hubiera reservado a solo la C. D. este monopolio de comunes derechos y excesivo recargo de deberes, que por otra parte me parece no está de acuerdo con lo que impone el inciso e del art. 21 a cada socio. Existe el puesto de un Intendente, cuyas funciones no se hallan establecidas y conviene lo sean, por la importancia que en toda Asociación de la índole de la nuestra, reviste tal empleado; el caso de acefalía de la presidencia, como imprevisto, también lo he mencionado y dejo algunos otros que la práctica demuestra la necesidad de estudiarlos.

CONTRATO

Con fecha 30 de Julio los señores Basiliades y Scaliery hicieron por escrito algunas proposiciones a la C. D. para establecer en el local del Centro un servicio de restaurant, confitería, etc.; se nombró una comisión para que se entendiera con ellos y formularan un contrato *ad referendum*; aprobado este se hizo público ante Escribano el 25 de Agosto, agregándose al nombre de dichos contratistas el del Sr. Marcovich; el 13 de Noviembre se revisó el inventario que del mobiliario introducido presentaron, habiendo surgido posteriormente algunas dificultades por falta de cumplimiento a lo estipulado, y considerando perjudicial a los intereses de la Asociación la subsistencia de ese contrato, se han dado los pasos necesarios para rescindirlo, a cuyo fin son numerosas las proposiciones que tienen hechas los contratistas a la C. D., que rechazadas todas se ha entablado el juicio correspondiente para su desalojo, el que en breve tendrá lugar,

y es de esperarse lo sea de una manera amigable y ventajosa para todos, dadas las buenas disposiciones que animan a las partes contratantes.

LOCAL

El 14 de Agosto se facultó al Sr. Presidente para contratar la casa que actualmente ocupa el Centro, por ser la que reunía mejores condiciones para las nuevas instalaciones que exigía el contrato celebrado; el 10 de Setiembre quedó firmado con los Sres. Angel Ginocchio (hijo) y Pedro Vazena el contrato respectivo por el término de dos años y con las condiciones en él establecidas; en los primeros días del mismo mes y después de abrir la puerta y colocar la escalera que le dan acceso, quedó instalada en su nuevo local, teniendo lugar la inauguración el 19, a la que asistió S. E. el Sr. Presidente de la República y otras personas invitadas al efecto. Se estableció el uso de una tarjeta intransferible para la entrada de los socios al local y se creó el puesto de Comisario de semana con el objeto de subsanar las dificultades que pudieran presentarse a los socios en el local.

RESOLUCIONES Y PROCEDERES DIVERSOS

Siendo crecido el número de socios civiles ingresados durante el año, se suspendió el 13 de Noviembre la admisión de otros hasta tanto empezara a regir el nuevo Reglamento; se pasó nota a la Municipalidad para que exonerara al Centro de los impuestos que sobre el alquiler de la casa se le cobraban, con lo cuál se consiguió una rebaja de los mismos; el 22 de Febrero se acordó asegurar todas las existencias del Centro Naval, lo que se efectuó en la suma de 40.000 \$, repartidos en cuatro compañías y por el término de un año; en sesiones secretas se han tratado numerosos asuntos, referentes algunos a interrumpidas relaciones de los socios y otros a cuestiones de régimen interno, que por su mismo carácter merecen la reserva de que han sido revestidas; el 5 de Junio se pasó una carta de pésame a la Sra. viuda de nuestro malogrado consocio el finado D. Antonio Ripoll; igual proceder se observó con la Sra. viuda del finado D. Casto

Martínez Ituño, socio honorario, que desempeñaba nuestro consulado en Marsella y que por sus servicios se había hecho acreedor a la estimación del Centro: su retrato, donado por su hermano D. Enrique fue colocado en el salón de lectura; el 11 de Setiembre, 3^{er} aniversario del fallecimiento del eminente estadista y Presidente Honorario que fue del Centro, D. Domingo F. Sarmiento, la C. D. y demás asistentes se pusieron de pié como un tributo de admiración y respecto a su memoria; con motivo de la muerte de nuestro consocio el Capitán de Fragata D. Francisco Villarino, el Centro designó al Alférez de Navio Moneta para que hablara en su nombre y se colocó una corona sobre la tumba, como también otra mas tarde sobre la del Capitán de Fragata D. José G. Maymó; el día de difuntos se adornó como en años anteriores el monumento del Almirante Brown que existe en la Recoleta y se pasó nota al Ministerio dándole cuenta del estado de abandono en que se encuentra y aconsejando la adopción de algunas medidas al respecto.

Los señores Comandantes y Oficiales de la corbeta austro-húngara "Saida" aceptaron agradecidos el ofrecimiento que se le hizo de visitar el local de la Asociación, como también el Comandante y oficiales del buque-escuela de S. M. C. "Nautilus", ofrecimiento que se ha hecho igualmente a los demás buques extranjeros llegados al puerto de la Capital; el Sr. Director de la Escuela Naval, nuestro consocio, accediendo al pedido que se le hizo, permitió que el contramaestre de ella, Rodenas, arreglara y reparara el modelo del crucero "Patagonia", trabajo que una vez terminado fue remunerado convenientemente; la señora Presidente del Asilo de Huérfanos de Militares solicitó que el Centro costeara un lunch a bordo de los buques "Almirante Brown" y "25 de Mayo" con motivo de una fiesta que tuvo lugar en ellos y a fin de allegar recursos con destino al indicado Asilo: no hallándose el Centro en condiciones de acceder a tal pedido, se limitó a hacer con el fin indicado una donación de 50 \$ ^m/_n y suscribirse con una cuota mensual de 5 \$ para dicho Establecimiento; igual donación y suscripción se acordó después al Asilo Naval; a ambas asociaciones se han ofrecido las páginas del Boletín para la inserción de sus movimientos mensuales; el electricista

D. Juan von Kaynack pidió que el Centro nombrara una comisión para que examinara un proyecto de submarino, de que se decía autor dicho señor, cuyo trabajo no fue remitido como se indicó, por lo que quedó sin efecto su estudio; el Yacht Club Argentino participó que adjudicaría un premio a la embarcación a vela de la Armada ganadora en las regatas del 15 de noviembre; el Sr. M. Señoret, Director de la Oficina Hidrográfica de Chile, comunicó haber sido nombrado para ese cargo, y la sociedad Fomento de las Artes haberse instalado; la Municipalidad de la Capital comunicó por nota haber hecho cesión en el cementerio de la Chacarita de una área de terreno de 10 X 10 vs. para el panteón que proyectaba hacer el C. N.; se contestó agradeciendo la donación y pidiendo se cambiara por igual extensión en el de la Recoleta, cuya solicitud se halla en tramitación; el Sr. Romairone reclamó el busto del coronel Murature que posee la Asociación ó se le abonara su importe, se le contestó se dirigiera a los señores jefes de la armada que lo donaron.

ASILO NAVAL

Juzgo de mi deber historiar los pasos dados en su infancia por esta simpática Asociación, nacida del seno, puede decirse y bajo el patrocinio del Centro Naval, cuyos frutos, dados los nobles y patrióticos propósitos que han guiado a las personas que la iniciaron, recogerá la Armada y el país tan pronto como esos propósitos pasen a ser hechos; en la crónica del Boletín de Setiembre algo se ha dicho al respecto, por lo cual seré breve: a solicitud de varias señoras esposas de Jefes y Oficiales de la Armada, se cedieron los salones del Centro, para que celebraran en ellos algunas reuniones con el objeto de fundar un Asilo Naval, idea que le fue sugerida a la señora Angélica G. de García; de esas reuniones surgió la primera Comisión Directiva, se redactaron y aprobaron los estatutos y se adoptaron otras disposiciones; posteriormente la señora Ana P. de Galeano, remitió al Centro la espada que perteneció a su finado esposo el Teniente de Fragata D. Rodolfo Galeano, con el laudable objeto de que rifada por el Centro, fuera entregado su producto al Asilo Naval; así se efectuó el 6 de noviembre

auto la comisión nombrada al efecto; he ahí la participación mas directa que ha tomado el C. N. en la fundación de este Asilo, cuyos destinos deben esforzarse en encaminar sus fundadoras.

CERTAMEN

El 1º de Enero de acuerdo con el R. O. se pasó nota al Ministerio de Marina y al Estado Mayor General de Marina para que fijaran los temas que les correspondía para el 4º certamen anual que debía celebrarse el 20 del corriente mes; no habiendo contestado a esta primera nota, se pasó una segunda el 25 de Enero y recién con fecha 30 del mismo se recibió la contestación del Ministerio que fue publicada en el Boletín y el 9 de Febrero la del E. M. G. , cuyos dos temas con el que fijó la C. D. fueron dados a conocer por circular de 24 de Febrero y teniendo en cuenta lo retardado de esta, comunicación se prorrogó hasta el 1º del corriente la presentación de los trabajos a ellos referentes; el Sr. Presidente conoce el resultado : un sólo trabajo se ha presentado, que a juicio del jurado que se nombró no merece el premio fijado. Se resolvió someter a la consideración de la Asamblea la idea de que el tema fijado por el Ministerio fuera resuelto por una comisión nombrada del seno de la Asociación sin formar parte del certamen ni concurso alguno, para presentarlo después al Ministerio.

Antes de terminar, debo manifestar al Sr. Presidente, que, como bien lo sabe, no todos los puntos que he tocado son del resorte de la Secretaría, pues algunos de ellos como la Biblioteca, la Sala de Esgrima, el Boletín y otros, tienen subcomisiones especiales, a las que concierne ocuparse de las tareas que les están encomendadas, y pasar anualmente a la Presidencia la relación del movimiento habido en las reparticiones de su cargo, que solo una práctica abrumadora ha ido acumulando sobre la Secretaría, para cuyo desempeño se necesita cada día mucha contracción por quienes lo aceptan.

Saludo al Sr. Presidente con mi mayor consideración y aprecio.

ENRIQUE MARTÍNEZ QUINTANA,
Pro-Secretario.

TESORERIA

Buenos Aires, Mayo de 1892.

Señor Presidente:

El período que termina es, puede decirse, el más fecundo desde la fundación del Centro Naval, y en el que por consiguiente se ha ejecutado mayor suma de labor por la transformación sufrida por la Asociación.

No pocas contrariedades y a veces sinsabores he sufrido en el desempeño de mi cometido, y, puedo asegurar al Sr. Presidente, que a no haber sido la efícamísima ayuda del pro-tesorero Sr. Bista, me hubiera encontrado impotente en ciertos momentos para desempeñar cumplidamente la tesorería.

El movimiento de caja que casi se ha triplicado, el de socios y el de muchos otros servicios anexos a la nueva instalación, han aumentado considerablemente las tareas, a tal punto que hoy el cargo de Tesorero es verdaderamente un puesto de labor y sacrificio, y que el que lo desempeña debe prestarle especialísima atención, pues, en su estado actual, el abandono ó negligencia traería para la Asociación perjuicios de muchísima consideración.

No pocos beneficios prestan los señores Agentes-corresponsales en los buques y reparticiones de la Armada donde se encuentran socios, pues debido a ellos, puede percibirse regularmente el cobro de una gran parte de las mensualidades.

El activo de la Asociación ha aumentado notablemente con las valiosísimas donaciones recibidas durante el año habiéndose casi triplicado.

El movimiento habido de socios ha sido mayor que en ningún otro año, y con las nuevas instalaciones el cálculo de recursos y presupuesto de gastos aumentaron en más de un 50 %.

El pro-tesorero Sr. Bista, puede decirse que ha desempeñado los últimos seis meses de la tesorería, por no haberla podido prestar yo toda la atención que requería su desempeño.

Sr. Presidente: La acción de la tesorería en una sociedad como la nuestra es importantísima; la constante dedicación que merece, los fondos que se manejan y los mil deberes inherentes al puesto, obligan a cualquiera que se haga cargo de él, a aceptar una responsabilidad seria que no fácilmente puede eludirse ó abandonarse sin caer en el desprestigio y en la justa reprobación.

Saludo al Sr. Presidente.

EMILIO A. BARCENA,
Tesorero,

A C T I V O

Biblioteca.....	7728 00	
Salon de conferencias.....	2122 00	
Museo.....	39605 00	
Intendencia.....	1974 00	
Sala de esgrima.....	636 00	
Cuarto de vestir.....	144 00	
Útiles varios.....	1031 00	
Depósito Banco de Londres.....	2020 10	
Títulos del Empréstito N. Interno.....	2983 00	
Terreno del Panteón.....	6000 00	
Deudas á cobrar.....	2947 75	
Caja	4400 43	71591 28

P A S I V O

Cuotas adelantadas.....	256 00	
Deudas á pagar.....	493 70	
Capital, Junio 1/91.....	28641 98	
Utilidades	42199 60	71591 28

D E T A L L E S

Junio 1º de 1892 — Depósito en el Banco.....	2020 10	
Títulos del E. N. I	2983 00	
Caja	4400 43	9403 53
Junio 1º de 1891 — Depósito en el Banco.....	913 00	
Títulos del E. N. I	2400 00	
Caja	1744 29	5057 29
Diferencia á favor del periodo del 91 - 92.....		4346 24

Los ingresos durante el año social fueron	
de.....	\$ 17834.13
y los egresos	„ 13487.89
Resultando una diferencia á favor de.....	\$ 4346.24

MOVIMIENTO DE SOCIOS

Nómina de los socios ingresados durante el año

EMPLEOS	NOMBRES
Comisario Contador	Mariano A. Gamboa
Piloto Práctico	Jorge Pneumáticos
Teniente de Fragata	Alejandro Gazcon
Guardia-Marina	Eduardo Mendez
Idem	Guillermo Doll
Teniente de Navio	Francisco de la Cruz
Maquinista de la Armada	Pedro Alvarez
Comisario Contador	Enrique Cedeira
Ciudadano	Juan M. Castro
Idem	Guillermo Davezoe
Teniente de Fragata	Felipe Lopez
Guardia-Marina	Daniel de Oliveira César
Ciudadano	Temistocles Obligado
Gefe de Prácticos de la Arm.	José Siches
Farmacéutico	Tomás Salguero
Comisario Contador	Domingo Bonifay
Ciudadano	Enrique B. Mascias
»	Martín Eréseano
»	Silvio Sosa
»	Servando Apellaniz
»	Mariano Molina
»	Alfredo Jorge
»	Dr. Carlos M. Urien
»	Dr. Mariano A. Echenagucia
»	Emilio Lazcano
»	Felipe J. Moreira
Maquinista de la Armada	Anatolio Figueroa
Guardia-Marina	Pedro S. Gavier
Práctico	Juan Siches
Teniente de Fragata	Antonio L. Mathé
Ciudadano	Dr. Leopoldo del Campo
»	Ernesto Velasco

EMPLEOS	NOMBRES
Comodoro	Augusto Laserre
Teniente de Fragata	Leopoldo Taboada
Comisario Gral. de Pagos	Juan L. Massaro
Capitan de Navío	Antonio C. Perez
Ciudadano	Jorge Chapmann
»	Tomás Santa Coloma
»	Adolfo Obregon
»	Lorenzo Maldonado
»	Manuel Boneo
Teniente de Fragata	Aníbal Carmona
Ciudadano	Miguel Meroño
»	Pedro Souberan
»	Angel Gardella
»	Luis Garcia
»	Leopoldo Rodriguez
Práctico	Celedonio Montiel
Comisario Contador	Domingo M. Mazza
Ciudadano	Anacleto Resta
Comisario Contador	Miguel E. Olmedo
Ciudadano	José Resta
Cirujano de Escuadra	Luis Velarde
Guardia-Marina	Daniel Carmodi
»	Federico Jurgenson
Comisario de la Armada	Pedro Eglis
Ciudadano	Albano Honores
»	Julio Honores
»	Agustin Macias
»	José N. Fernandez
»	Rafael Pereira Ximenez
»	José G. Altamirano
»	Sebastian E. Perez
»	Hilarion Albarracin
»	Roberto P. Rottger
Guardia-Marina	Cárlas Cordero
»	Angel Elías
»	Pablo Tejera Garcia
Ciudadano	Cecilio Cutiellos

EMPLEOS	NOMBRES
Ciudadano	Juan Guasdenovich
»	Diego S. Hunt
»	Diego Quintana
»	Nicolás Parravicini
«	Tomás Le Breton
»	Jorge F. Echevarria
Alferez de Navío	Luis E. Almada
Ciudadano	Dr. Ramon A. Arriola
Comisario de la Armada	Emilio Cavenago
Maquinista de la Armada	Enrique Nuñez
Piloto Práctico	Pablo Dugrós
Ciudadano	Nicasio Valdez
Alférez de Navío	Angel Baglietto
Guardia-Marina	Eduardo Pizzamiglio
Maquinista	Francisco Barbará
»	César Caccia
Guardia-Marina	Leon Jaudin
Maquinista	Luis Silvani
Guardia-Marina	Francisco Borges
»	Alfredo Iglesias
»	Miguel Bardy
Teniente de Fragata	Segundo Valladares
Idem	Tomás Alegre
Idem	Gabino Martinez
Maquinista	Elias Picasso
Alférez de Navío	Juan Sessarego
Teniente de Navío	Luis D. Cabral
Comisario Contador	Luis A. Pereira
Ciudadano	Germán Oliver
»	Vicente Morán
»	Antonio Montes
Subprefecto de Santa Cruz	Juan Williams
Ciudadano	Dr. Alberto V. Lopez
Alférez de Fragata	Guillermo Brown
Maquinista	Mario Chapory
»	Martin Barbará
»	Juan B. Serby

EMPLEOS	NOMBRES
Ciudadano	Manuel A. Zeballos
»	Antonio Marquez
»	Demetrio A. Segui
»	Tomás Rey
»	Antonio Goyena
»	Vicente A. Marquez
»	Santiago P. Rouquand
»	Rodolfo Oliver
Comisario Contador	Genaro J. Cardoso
Ciudadano	Francisco V. Varela
»	Diego F. Spiro

Nómina de los Socios salidos durante el año y sus causas

NOMBRES	OBSERVACIONES
Antonio Rippoll	Falleció
Mariano Arana	Idem
Manuel Bonifay	Renunció
Servando Cardoso	Idem
Alejandro Pereira	Aplicado Reglamento
Luis V. Varela	Idem
Francisco Gazzolo	Renunció
Pedro Echevarria	Idem
Manuel Ruiz	Idem
Manuel Barraza	Idem
Jorge U. Barnes	Aplicado Reglamento
Damian Z. Cabrera	Idem
Numa P. Quiroga	Idem
Cárlos Soldani	Idem
Juan B. Serby	Idem
Ovidio Infanzon	Falleció
José M. Ramella	Renunció

NOMBRES	OBSERVACIONES
Gustavo R. Lima	Aplicado Reglamento
Cirilo Gramajo	Idem
Antonio Murature	Idem
Francisco Willarino	Falleció
Miguel Otaño	Idem
Alfredo P. Lamas	Aplicado Reglamento
José Maestú	Idem
Andrés Bosich	Idem
Eduardo Brooken	Idem
Ceferino Ramirez	Renunció
Cecilio Cutiellos	Aplicado Reglamento
Rafael Pereira Ximenez	Idem
Ernesto Velasco	Idem
Luis Velarde	Idem
Silvio Sosa	Idem
Urbano de la Fuente	Renunció
Lázaro Iturrieta	Idem
Mariano Echenagusia	Aplicado Reglamento
Lúcas Córdoba	Renunció
Fernando Pereira	Idem
Diógenes Aguirre	Aplicado Reglamento
Pedro Mallo	Idem
Martin Erésano	Idem
Manuel Boneo	Idem
Nicasio Valdez	Idem
Emilio Lazcano	Idem
Nicolás Parravicini	Idem
Jorge J. Echevarria	Idem
Cárlos J. Martinez	Idem
Alfredo Jorge	Idem
Manuel Garcia	Idem
Servando Apellaniz	Idem
Emilio V. Barilari	Renunció
Temístocles Obligado	Idem
Rafael Blanco	Idem
César Maranga	Idem
José G. Maymó	Falleció

NOMBRES	OBSERVACIONES
Manuel Biedma	Renunció
Aurelio Benabal	Idem
Julio Andrieu	Aplicado Reglamento
Manuel Costa Argibel	Idem
Julio Honores	Idem
Anacleto Resta	Idem
Tomás Santa Coloma	Idem
Santiago P. Ronquand	Renunció
Hilarion Albarracin	Idem
Marcos Fernandez	Aplicado Reglamento
Antonio Goyena	Idem
Francisco Hué	Idem
Elias E. Romero	Idem
Adolfo Argerich	Idem

Existencia en 1° de Junio de 1891 242
Entrados durante el año 117

Total..... 359
Salidos..... 68

Existencia actual..... 291

Emilio A. Bárcena.

Tesorero.

VIAJE A LA TIERRA DEL FUEGO

Informe del Capitán de Fragata Don Eduardo O'Connor

RIO GRANDE

« El Rio Grande hasta el límite con Chile, corre en una extensión de 58 kilómetros en línea recta con rumbo N. 74 E., desembocando a 15 kilómetros por la costa del Cabo Domingo, y corta el meridiano del Cabo Espíritu Santo a los 53° 56' de latitud sud.

Es la corriente de agua mayor de la Tierra del Fuego, y su caudal medio, en la época de su máxima bajante (que es cuando se ha recorrido) puede equipararse, al de un rio de 50^m de ancho, 2^m de profundidad y 6 kilómetros de velocidad por hora, lo que daría un consumo de 166 m³ 66 por segundo.

El lecho del rio, generalmente de pedregullo, abunda en bancos e islotes, que dejan canales anchos y profundos por donde el agua corre con fuerza.

Hasta la parte recorrida se han encontrado solo tres rápidos, que, a decir con propiedad no son tales, pues representan únicamente una aglomeración de piedras sueltas, de poca importancia y de fácil remoción, las que seguramente en las crecientes cambian de lugar.

Sus márgenes son casi siempre bajas, pues el rio corre por un gran valle de 2 ó más kilómetros de ancho, de tierra encharcada y con muchos chorrillos y pequeñas lagunas en las embocaduras de los valles de sus principales afluentes. En la generalidad del resto, la tierra es vegetal, siendo lo demás un terreno fofo de detritus que, a no dudarlo, en épocas de lluvia se vuelve pantanoso.

Este gran valle es rico en pastos, está bordado por altiplanicies que a medida que se remonta el rio, se hacen más elevadas alcanzando hasta la altura de 100 ó más metros.

Desde la boca del río, que en marea baja tiene un ancho de 100 metros y 1000 en la llena, se prolonga hacia afuera, partiendo de la punta de la margen izquierda un gran placer de piedra baja, erizado de puntas en sus bordes y con alguna que otra gran piedra en su centro.

Este placer se extiende frente a la boca del río hasta 4000 metros y su altura general no pasa de 2 pies a las mínimas aguas; pero sus bordes alcanzan en algunas partes a 4 pies; de manera que creciendo la marea 18 pies, siempre quedan 14 de agua sobre esta enorme restinga.

El borde que forma el canal de entrada al río, corre al E. N. E. en línea general dando una curva por el Norte que hay que tener en cuenta.

Al final de esta restinga, se encuentra otra, que formando pequeño canal con ella, levanta en su centro la piedra más alta de todo este gran placer y extiende sus rompientes por 500 metros en todas direcciones.

De la margen derecha se desprende un gran banco de pedregullo fino y arena, que, en línea paralela a la restinga anterior, corre formando la otra margen del canal de entrada.

Este banco sumamente bajo en casi toda su extensión, no se levanta más de un pié sobre el nivel de las aguas bajas; y, solo de la misma barranca de la boca sale un banco alto que se dirige al N. E.

Los dos bancos dejan un canal completamente limpio de bancos y piedras cuyas direcciones son desde la boca: *N. 35 E.* hasta el pequeño saco que forma la restinga a 2000 metros y de aquí *E. 1/4 NE.*, hasta el fin de la última restinga.

La parte más angosta del canal en marea baja, está en la misma boca y mide 96 metros; pero sigue ensanchándose gradualmente hasta llegar a 600 metros. Su mínimo fondo es de cinco pies y su fondo general de nueve; pero al terminar hacia el lado del mar en máxima bajante tiene el canal 18 pies.

La naturaleza ha dotado a este río de una entrada, podremos decir sin barra y sin medio de poderse formar, pues las corrientes, azotando con fuerza en el reflujo la parte cóncava del banco de piedras, arrastran todas las arenas que podrían traer de adentro las aguas y las

arrojan al mucho fondo; y, en las crecientes, la misma restinga sirve de muralla donde las arenas del mar se detienen.

Así pues, es de creer que este canal será inmutable en sus líneas generales.

Creciendo, como crece la marea en cuadratura 18 pies, siempre da entrada para cualquiera de los buques que navegan en el Atlántico del Sur; y por encima de todos los bancos podrá bordear cualquier buque de 10 pies (nosotros hemos entrado en plena mar, en bote, por sobre todas las restingas, y el mínimo fondo tocado fue de 15 pies).

Por el momento el Rio Grande no se puede decir navegable, más que hasta el puerto "Golondrina" a 1900 metros de la boca, por más que un barco de 10 pies podría remontarlo hasta 15 kilómetros, pero con la seguridad de vararse en baja mar ó quedar en seco en alguno de los muchísimos bancos que ocupan la casi totalidad de su lecho.

Hasta el puerto, los bancos son bajos en la margen derecha (exceptúase el de la misma punta a que hay que dar resguardo) y en plena mar quedan 15 pies bajo de agua.

Mas el banco de la margen izquierda sale casi hasta el medio del lecho, y se levanta como tres pies mas que los otros.

Estos bancos de pedregullo fino y arena (en parte fangosa) son variables; pero de un movimiento lento, lo que hace que la fuerza de la corriente no les permita hacerse muy altos, por lo que sus variaciones son sin importancia para la entrada, que debe hacerse con creciente.

Estos cambios no afectan en nada al puerto, por su posición especial con respecto a las corrientes de entrada y salida que lo hacen invariable.

El puerto Golondrina es el mejor paraje para fondeadero y operaciones de carga y descarga, por su mucho fondo, 15 pies en bajante, y por estar en una orilla del rio donde no hay ni puede haber bancos; pero como tenedero es bastante fastidioso.

Cualquier buque en marea llena, puede bornear con libertad; pero en bajante el canal queda reducido a

120 metros de ancho, de maneja que, al empezar la creciente, si no se tiene especial cuidado para maniobrar con las anclas, tocará ó en banco del Norte ó en la orilla del Sud. Entonces la corriente, de 4 millas, actúa sobre el buque atravesado, haciendo un esfuerzo enorme en las anclas que se entierran en el fondo de pedregullo fino amontonándolo y que la corriente arrastra en seguida, quedando por ésto sin resistencia alguna; barco y anclas se aconchan contra el banco ó margen hasta que el borneo se ha podido efectuar.

En esta nueva posición el buque no puede quedar, porque en la bajante quedaría irremisiblemente en seco.

Sin embargo, si se fondean dos anclas a barba de gato y se tiene cuidado al empezar la creciente de cobrar la cadena del lado contrario que bornea el buque, hasta salvar banco ó margen, no hay peligro de varar y se podrá estar allí con toda seguridad el tiempo que se quiera. Este puerto quedaría en perfecto estado para poder servir a cualquier buque de 13 pies, si después de colocar sus balizas de entrada se hicieran algunos trabajos para evitar los inconvenientes antes mencionados.

Lo mejor seria una excavación, especie de dique transversal, que permitiera entrar el buque y no sentir los cambios de corriente. Este trabajo es el único que puede hacer puerto de Santa Cruz, Gallegos, etc., donde las mareas son tan altas; y donde por sus corrientes, vientos y demás, todo muelle es una obra completamente inútil.

Pero esta excavación que, a no dudarlo, tendrá que hacerse en Rio Grande, antes, quizá, que en otros puertos del Sud, demandará gastos que, aunque de poca monta, por hoy parecerán excesivos.

Mas tarde, seria conveniente que el Superior Gobierno mandase algunos oficiales de marina con un centenar de soldados y una draga pequeña a efectuar este trabajo, sin gastar mas que el tiempo que los oficiales aprovecharían en hacer cosas útiles al país, adquiriendo práctica en obras que están al alcance de sus conocimientos. Al mismo tiempo podrían removerse algunos bancos y hacer efectivamente navegable el rio hasta el primer rápido.

Por el momento lo que se necesita son balizas fijas y seguros muertos, para poder entrar y amarrar. El

balizamiento debería hacerse colocando en el extremo de la restinga del Norte, donde se encuentra la gran piedra, una señal de hierro empotrada en la roca, otra en el saco donde tuerce el canal, y una boya en el saco que forma la margen izquierda cerca de la boca, después palos de enfilación hasta el puerto.

Todo esto, como queda dicho, es innecesario para barcos de 10 pies: pues en pleamar pueden pasar perfectamente por sobre todos los bancos.

Los muertos en el puerto deberán colocarse de manera que los esfuerzos que sientan no lo transmitan al pedregullo, pues las corrientes los sacarían fácilmente. Bastarían dos, pero sería conveniente poner cuatro.

Para barcos chicos de madera, el mejor fondeadero es el saco que queda un poco arriba del puerto. Allí el fondo es de pedregullo y fango, por lo que pueden vararse sin cuidado y efectuar en este dique natural todas sus operaciones.

Después de haber recorrido gran parte de la Tierra del Fuego, queda el convencimiento de que la parte mas adecuada para el pastoreo, es la situada a inmediaciones del Rio Grande. Hemos estado en algunos campiñas del canal de Beagle, en las de Thetis y los campos de los alrededores de San Sebastian; mas sus vegas no tienen la abundancia ni variedad de pastos que las del Rio Grande y los cerros, generalmente pelados en aquellos, aparecen cubiertos de pastos que no desmerecen en nada a los mejores del Sur de la Provincia de Buenos Aires.

Es indudable, pues, que ofreciendo este paraje tantas ventajas, debe instalarse en él el centro principal de población.

Al Sur del puerto Golondrina corre una cuchilla que hemos denominado de la aguada, porque en sus faldas hay muchas vertientes de agua dulce. Por el norte de esta cuchilla se extiende una gran planicie que va hasta el cabo Peñas, y es aquí donde debiera instalarse la población.

No hay leña en Rio Grande, se dice y es verdad; pero la facilidad para el transporte no puede ser mayor: de la zona de los bosques, 15 kilómetros al Sud, pueden llevarse en balsas por el rio fácilmente; y hasta en carros puede trasportarse, dada la buena condición de los caminos.

RUEN SUCESO, THETIS, SAN PABLO, PEÑAS**Y SAN SEBASTIAN**

La bahía de Buen Suceso, asiento de la Subprefectura de este nombre, y de la cual existen planos completos, fue únicamente recorrida con el objeto de ver si existía algún lugar apropiado para muelle ó desembarcadero. Nos convencimos de que a causa de la posición especial de la bahía, no pueden realizarse estas obras.

Influenciado constantemente por las corrientes del estrecho de Lemaire, sea cual sea la marea, forma una gruesa mar de leva que, aun en las calmas, rompe con fuerza en el displayado del fondo ó en las rocas de los costados.

Los buques encontrarán buen fondeadero; pero nunca un puerto donde poder verificar operaciones de carga ó descarga.

Tampoco se prestaría para la construcción de muelles, puesto que correrían riesgo de ser destruidos por las olas, las que solo se harían inofensivas con un grueso y estenso malecón, obra de muchísimo costo que Buen Suceso aun no merece y que no merecerá en algunos siglos por su escasa importancia comercial.

La Subprefectura en ese lugar no llena las necesidades exigidas. Los buques que por allí pasan son procedentes del Norte, y su peligro está al querer embocar el estrecho de Lemaire, donde las corrientes ó los vientos de afuera los echan sobre los cabos San Vicente y San Diego, y a algunos al fondo de la bahía que queda entre estos dos cabos.

De Buen Suceso no se puede ver lo que allí ocurre ni prestar auxilio; porque con mal tiempo difícilmente se arriesga una embarcación chica por el estrecho, donde las rompientes y fuertes corrientes presentan un serio peligro para los buques mayores.

Thetis, es el lugar más apropiado para esa Subprefectura, no solamente por su posición sino por las mejores condiciones higiénicas del suelo.

Su fondeadero, en 4 brazas, es tan bueno como el de Buen Suceso, con la diferencia que en Thetis se levanta mucha menos mar, por lo cual salvo casos muy excepcionales, se puede cruzar en bote; y en su saco interior

ó dársena, en cualquier tiempo, la carga y descarga con embarcaciones menores se puede efectuar con la mayor facilidad.

La bahía de Thetis es azotada con rigor únicamente por los temporales del E. y N. E.; pero la mar entra ya muy quebrada por los bajos fondos que empiezan en la línea de los dos cabos, y por las restingas del cabo San Vicente que salen fuera cerca de una milla.

En toda la costa Atlántica de la Tierra de Fuego, a excepción del Rio Grande, Thetis es el mejor puerto por no decir el único.

La colocación de un buen faro en el cabo San Diego, completaría la obra humanitaria que con la traslación de la Subprefectura a Thetis se podría empezar.

El plano aproximado hecho a brújula de bolsillo que presento, dará una idea bastante acabada de esta bahía, la cual puede servir para recalar hasta tanto se ejecuten trabajos hidrográficos prolijos que hagan desaparecer el temor que hasta hoy se ha tenido, precisamente en el menos incómodo de los puertos de esta parte de la Tierra de Fuego.

Los derroteros y un plano publicado últimamente indican como puerto de refugio, las ensenadas que forman al Sur los cabos San Pablo y Peñas.

Nosotros no encontramos prudente fondear allí; pues en el primero la ensenada tiene abundancia de rocas, parte de las cuales se descubren en baja mar, y la segunda, si bien es limpia, su entrada esta sembrada de restingas de piedra.

Es, por lo tanto peligroso fondearse allí y solo debe hacerse en caso extremo.

Las restingas mas lejanas del cabo Peñas, que hemos marcado quedan a 6.080 metros; pero es prudente dar un resguardo al menos de 5 millas.

El cabo Domingo forma también al Sur, una pequeña ensenada, limpia y bordada de restingas bajas; es posible que dé un buen fondeadero. Convendría hacer un estudio especial de él y tratar de balizarlo.

El estudio de la bahía San Sebastian había sido empezado ya por el Estado Mayor del Villarino cuando llegamos allí; y es difícil que lo lleven a cabo completamente con los elementos de que disponen.

La hidrografía de San Sebastian es una obra laboriosa que necesita mucho personal y especiales elementos.

Como fondeadero esta bahía es inmejorable; el lecho de arena y fango permite con buenas amarras desafiar cualquier tiempo. Como puerto comercial es completamente inservible, pues siempre hay rompientes que no permiten ni el desembarco de las personas.

El paraje mejor es, a no dudarlo, el extremo de la gran lengua de pedregullo llamada Punta de Arenas, es donde baten todas las corrientes, donde dan ó reflejan todos los mares.

Si en este lugar se construyera un gran rompe-olas, aunque mas no fuera que para resguardo de embarcaciones menores, el puerto sería bueno; pero habría el inconveniente que las mercaderías tendrían que ser transportadas por un camino de pedregullo suelto en una extensión de 10 millas, que es donde empiezan las tierras habitables.

Todo el resto de la bahía forma un gran displayado que sale algunas millas de la costa, lo que hace imposible por ahora puerto alguno; y, en adelante, lo creemos más difícil, pues estas tierras sufren un levantamiento lento.

LAGO FAGNANO

Desde nuestra primera llegada a Ushuaia, en que tuvimos noticias de la expedición Bergström-Vern por el rio Olivaia, formé el proyecto de hacer alguna tentativa, si el tiempo lo permitía, en procura del paso al Almirantazgo, pues estábamos convencidos de que las tierras bajas que marcan las cartas se unían con el valle de Olivaia, recorrido en la reciente exploración.

El alférez de navio Zurueta preparaba por ese tiempo una exploración análoga desde la bahía Lapataia.

A nuestro regreso del Rio Grande, llegaba el alférez Zurueta de su exploración, habiendo alcanzado hasta los ventisqueros de la bahía Parry por un valle de fácil acceso.

En Punta Arenas supimos por el padre saleciano Monseñor Fagnano, que desde las sierras del fondo del Almirantazgo se divisaba al E. próximamente, un gran

lago cuya extensión no se podía apreciar a simple vista.

Con estos datos y el conocimiento del aspecto del territorio visto desde Rio Grande no dudamos de la existencia de una extensa zona de grandes lagos, ó planicies con fuertes vertientes, que sirvieron de origen a los principales afluentes del Sur de este rio, y quizá al mismo. Fué entonces que resolví hacer una exploración al fondo del Almirantazgo.

El resultado fue bastante provechoso, pues además del encuentro del lago Fagnano, pude formar idea exacta de la configuración del territorio y conocer el hermoso fondeadero del fondo de la bahía.

Desde la punta Sur de la bahía Inútil sale una cadena de montañas que corre al E. magnético, y cuya altura es de 3000 a 4000 piés.—Al Sur de esta cordillera corren otras que se encadenan entre sí y van todas en la misma dirección próximamente, formando con la primera un gran valle ocupado por el mar, que es lo que se llama Bahía del Almirantazgo, de una extensión de 45 millas, más ó menos.

Al terminar esta bahía se levanta en el fondo la serranía Hope, llamada Monte Hope, de 3000 a 4.000 pies de elevación, y cuya extensión es de 10 a 12 millas; el último pico del E. es el mas alto, y lo hemos llamado El Cono por su forma.

Desde el pié de esta sierra, y siempre comprendido en las dos cadenas de montaña empieza el lago Fagnano, de 4 a 5 millas de ancho y de 10 a 15 de largo del O. a E. magnético.

Desagua este lago al O. en el Almirantazgo por dos rios correntosos de 20 a 30 metros de ancho y profundos, que encierran a la sierra Hope haciendo de ella una isla.

Las sierras al N. del Almirantazgo, allá donde parece terminar el lago Fagnano, dejan una abra que mira al Norte, y las del Sur parecen doblar al S. E.

Desde la orilla del lago al pié del Monte Hope se marcó el monte Olivaia al S. 80° E. magnético, y al S. 70° E. se marcó por la medianía del lago otro monte nevado como de 6.000 pies de elevación. Este monte no ha sido aún marcado en carta alguna y pertenece al

sistema de montes que quedan al N. de Ushuaia, siendo quizá el mas alto de todos.

Los señores Bergström y Vern, dicen que al dejar el valle de Olivaia vieron que este doblaba al Oeste y que se dividía en dos. Estos dos valles son, a no dudarlo, el abra que se ve al fin del lago Fagnano y el valle del lago mismo; la serranía que ellos vieron a su frente, no es otra que la del Norte del Almirantazgo.

Ahora bien, el tercer afluente del Sur de Rio Grande viene del Sur magnético con ancho valle, y como no se ven ventisqueros que pudieran darle origen, forzosamente tendrá que nacer de algún gran lago ó bañado, situado en las proximidades de las nacientes del rio Olivaia, si el origen de ambos no fuera el mismo.

Como quiera que sea, el camino de Ushuaia al Rio Grande es practicable, pues de encontrarse dificultades estarían en las nacientes de esos ríos, lo que no sería nunca un obstáculo insalvable para tropas de muías.

Con las exploraciones de los señores Bergström y Vern, la del alférez de navio Zurueta y las nuestras, se ha descubierto podemos casi asegurar, el secreto del camino central de la Tierra del Fuego y el sistema orográfico de esta zona tan temida y de la que tantas versiones siempre desfavorables han corrido.

Me permitiría indicar al superior gobierno la conveniencia de hacer una exploración decisiva, que podría llevarse a cabo por algún oficial de la armada con elementos de la Gobernación.

OROGRAFÍA

Según nuestras observaciones y los pocos datos recogidos, el sistema orográfico de Tierra del Fuego, se puede dividir en ocho grupos, a saber:

I.—Grupo del S. O.—El mas importante, que contiene los picos mas elevados y el mayor número de nevados. Empieza en la península del Bercknock y ocupa todo el territorio comprendido entre el brazo del N. O., el canal de Cookburn, el Almirantazgo hasta Parry, el valle del rio Lapataia hasta Lapataia, y de aquí al canal de Beagle hasta el cabo División (Divide). Las sierras del Sarmiento, del Darwin y del Francés, corren por su centro,

siendo su altura media de 5.000 pies y sus mas elevadas de 7.000 por lo menos.

II.— Grupo de Ushuaia. — Este grupo está encerrado por el valle del rio Lapataia hasta Parry, el Almirantazgo, Sierra Hope, lago Fagnano, valle del Olivaia y canal de Beagle hasta Lapataia.

La altura media es de 3.500 pies y sus picos mas elevados no pasan de 6.000.

Los ventisqueros son reducidos y la dirección general de sus mas altas cumbres es paralela a los del grupo primero.

III. — Grupo del Sur. — Corre este bordeando el canal de Beagle y sigue hasta el valle del rio Slogget. Las alturas disminuyen a medida que se va hacia el Este, y está compuesto de las sierras del Olivaia, Cornú y Lahovari.

La altura media de las sierras del Olivaia, es de 3.000 pies; las de Cornú no pasan de 2.500 y las del Lahovari no alcanzan a 2.000

IV.—Grupo del S. E.—Comprende toda la punta S. E. de Tierra del Fuego, desde el rio de Slogget hasta la meseta de Orosco.

Sus sierras están colocadas costearo el mar ó yendo transversales a él. Las sierras principales son las de la bahía Aguirre, monte Campana, Tres Hermanos y meseta de Orosco. El pico más alto es el Campana de 2.500 pies.

Las alturas medias son de 1.000.

Este grupo parece formar una altiplanicie de donde nacen varios arroyos y rios.

V.— Grupo del N. E. — Desde la meseta de Orosco hasta el cabo Peñas se estiende una serie de serranías que, transversales a la costa, corren levantándose hasta perderse en alguna altiplanicie central ó en los contrafuertes ó ramificaciones de los grupos 3° y 6°.

En las proximidades del mar estas serranías no tienen mayor altura de 1.000 pies.

VI.—Grupo del Almirantazgo. — Limitado en el Sur por la bahía del Almirantazgo se estiende un grupo de serranías que corre de E. al O. magnético, y que, empezando en el extremo Sur de la bahía Inútil termina en el valle del Olivaia.

La altura media es de 3000 a 4.000 pies. Cuenta con muy pocos picos nevados; al menos no se descubren por el lado Norte, donde las montañas descienden de grado en grado hasta el valle del Rio Grande.

VII. — Grupo Central. — Del extremo Sur de la bahía Inútil y en el lugar mismo donde empieza el sexto grupo, se desprende una línea de serranías que atraviesa la Tierra del Fuego, y termina en los cabos San Sebastian y Domingo. Esta serranía no es otra cosa que la barranca Sur del canal que ha unido en otra época la bahía de San Sebastian con la Inútil.

La altura media es de 800 pies, no pasando las mayores de 1.200.

La línea principal va directamente al cabo San Sebastian, pero casi desde el principio se desprende otra que va al cabo Domingo, encerrando estas dos ramas un río que desemboca por el mismo cabo.

Casi en toda su extensión corre por campos, y el territorio comprendido entre este grupo y el 5º y 6º es el mas rico y mas apropiado para la población y pastoreo de toda la Tierra del Fuego.

VIII. — Grupo del Norte. — Desde el cabo Boquerón al cabo Nombre, y derramando casi todas sus aguas en el estrecho de Magallanes, se estiende un sistema de serranías bajas y muy quebradas, con vegas y abundancia de agua. Estas serranías, aunque desordenadas, se encadenan y siguen una dirección bien determinada.

Su altura media no pasa de 800 pies y los picos mas altos de 1.200. Las mayores alturas, así como las del anterior grupo, están recostadas hacia el Oeste.

Este grupo ha sido antiguamente la barranca Norte del canal entre San Sebastian y bahía Inútil.

Los grupos I, II, III, IV y VI forman una gran cordillera que, empezando en el extremo de Brecknock, termina en el cabo San Diego; cordillera que desprende una rama al N. E., el grupo VII, y lanza sus contrafuertes hasta el Atlántico, el grupo V.

HIDROGRAFÍA

Las aguas de la Tierra del Fuego se derraman en el mar por infinito número de arroyos, todos correntosos, y entre los que uno solo merece propiamente el título de río por su cuenca y por ser el de mayor importancia: este es el Río Grande.

Todas estas corrientes se pueden reunir en cuatro grupos ó vertientes principales, a saber:

I. — Vertiente del Sur. — Formada por los innumerables arroyos que descienden de la gran cordillera, desde el extremo Oeste de la península de Brecknock hasta el cabo San Diego. Sus aguas provienen en general de los deshielos y solo los principales nacen de lagos ó bañados alimentados por aquellos.

Los mas importantes arroyos de esta vertiente son: el de Lapataia, Olivaia y Slogget.

Aunque no corren al Sur se pueden incluir en esta vertiente todos los arroyos que desaguan en la bahía Almirantazgo, cuyos principales son los de la sierra Hope, que salen del lago Fagnano.

II. — Vertiente del N. E. — Todas las aguas de esta vertiente corren por las quebradas del V Grupo de montañas y se echan al Atlántico desde el cabo San Diego al cabo Peñas. No hay ninguna corriente de importancia.

III. — Grupo ó vertiente central — Estas aguas que se derraman en el Atlántico entre los cabos Peñas y San Sebastian, cuentan solamente con dos corrientes: la del Río Grande y la del río que desemboca en el cabo Domingo. Tiene además algunos chorillos insignificantes y el arroyo Quelpe-nau que se pierde por filtraciones.

Estos dos ríos nacen seguramente, así como los principales afluentes del primero, de una zona de grandes lagos ó bañados mas ó menos importantes y pantanosos, que deben encontrarse al Norte de la gran cordillera y que debe extenderse desde las proximidades de la bahía Inútil hasta las planicies del IV Grupo de montañas, bien sea encadenándose entre sí ó completamente independientes.

IV. — Vertiente del Norte. — Todas las aguas de esta vertiente corren por las quebradas del VIII Grupo de

montañas y su mayoría corre al estrecho de Magallanes.

No hay arroyos de importancia y todos nacen de bañados mas ó menos intensos, pudiendo incluirse en esta vertiente los arroyitos que desaguan en San Sebastián y en la Inútil.

FAUNA Y FLORA

No habiendo tenido tiempo para hacer un estudio, aunque fuese ligero, de la fauna y flora de la Tierra del Fuego, y no siendo además los que componíamos la expedición especialistas en la materia, no nos creemos autorizados para exponer ideas al respecto, limitándonos a acompañar la colección de plantas recogidas sobre el terreno.

CLIMA—MEDIOS DE POBLAR—LIBERTAD COMERCIAL VENTA DE TIERRAS

El clima es sano y la temperatura agradabilísima en verano, pudiéndose trabajar a cualquier hora de sus largos días. Por la noche refresca, pero es un frío muy soportable. Nosotros hemos observado +2° centígrados como mínima temperatura.

Dicen que el invierno aunque riguroso no altera en nada la bondad del clima.

Para el pronto adelanto de aquellos parajes no creo suficiente que la naturaleza los haya dotado de tan buen clima, excelentes maderas y hermosos campos.

Muy apartados de los centros populosos y habiendo tantos lugares cercanos deshabitados en el país, que atraen la población, es difícil que sin grandes ventajas se logre llevarla allí.

Los criadores de ganados, que serían los que primero concurrirían, no lo harán porque tropiezan con mil dificultades, bajo todo punta de vista.

En primer lugar las leyes de tierras nacionales no favorecen en nada a los pequeños capitales; y los que disponen de grandes, dirigen sus especulaciones a otros parajes mas inmediatos de los mercados de consumo.

La falta de comunicaciones es otro de los graves inconvenientes.

Si el gobierno vendiera el terreno en lotes que no pasaran de 20.000 hectáreas, ó los arrendara a largos

plazos, 20 años por ejemplo, entregándolos amojonados; si estableciera una línea de navegación a vapor que, a la vez de servir de guardia a las costas, pudiera utilizarla el comercio por reducidos precios (no como los que se cobran actualmente); si se permitiera la introducción libre de derechos, de todo material de construcción, por algún tiempo; si se tratara de formar centros urbanos dando gratuitamente solares con la sola obligación de poblarlos, y desaparecieran las trabas que en algunos territorios se pone al intercambio, no puede dudarse que la Tierra del Fuego, ofrecería muy pronto el lindísimo ejemplo del Chubut, y en algunos años sobrepasaría a este territorio en riqueza pastoril.

Y no es cosa que debe dejarse al tiempo la población de la Tierra del Fuego. Su posición especial obliga a que el Superior Gobierno se preocupe en formar allí un centro productor que pueda independizar el comercio de esa parte argentina del territorio chileno de Magallanes, y atraer a sí el movimiento marítimo que allí afluye, como único punto de recursos.

Además, con la población se desarrollarían todas las riquezas que encierra este suelo virgen.

No quiero concluir este informe sin antes llamar la atención sobre la facilidad con que se publican planos de esta tierra en los que se dan nombre variados y caprichosos a diversos parajes, sin tener ninguno de ellos aprobación oficial, lo que ocasiona una confusión perjudicial.

No creo, por ejemplo, que se pueda permitir llamar Mar Argentina, sin autorización competente, al mar que queda al Sur de Tierra del Fuego, entre Picton y Los Estados, por el hecho de haber pasado por allí el denominador oficioso después de cientos de años que se navegaba en él, aún cuando se diga que porque carecía de nombre.

Ni creo tampoco, que sea justo llamar Carlos de Rumania a la cordillera que corre al Sur, por el solo hecho de habérsele ocurrido a un súbdito de éste rey bautizarla así. Ni el pretexto existe de haberlas visitado

este monarca, ni el de haberlas explorado el que las bautizó, quitando a Sarmiento, Darwin, La Beagle, Fitz-Roy y otros; el derecho que tienen para dejar allí sus nombres.

El Río Grande cambió de nombre varias veces; pero felizmente la Superioridad ha dejado al principal río de este territorio el nombre mas antiguo y que mejor le cuadra, en lugar de los poco adecuados de Juárez Celman, Pellegrini y Popper.

Basta solo dar un vistazo al plano del Sr. Popper, para convencerse de todo lo que dejo expuesto y la sin razón de los infinitos nombres, con que un solo hombre tan bueno como se quiera, pero sin derecho según mi opinión, ha dado a casi todos los parajes.

« La costumbre hace ley » y es costumbre que el primer descubridor bautice los parajes, y que los que no descubren y que solo son los primeros en dar a conocer los lugares, lo hagan; pero creo que esta facultad debe tener sus restricciones y en todo caso ser aprobado el hecho por autoridad competente.

En nuestras exploraciones hemos dado solo dos nombres de importancia y que se justifican.

El uno, al puerto del Río Grande, « Puerto Golondrina, porque fue el vapor Golondrina, el primer buque que entró, fondeó, y permaneció en él. El otro al lago que queda situado al Este del monte Hope: «Lago Fagnano», porque fue este sacerdote quién nos indicó la existencia del gran lago, y nosotros los primeros en tocar sus aguas, al menos que se sepa.

Para estos nombres pido la aprobación del Exmo. Gobierno.

Creyendo haber llenado en todas sus partes las instrucciones recibidas, solo me resta pedir a la Superioridad quiera dignarse recompensar a los individuos de tropa que nos han acompañado, con una gratificación equivalente a dos meses del sueldo que gozan; pues fueron muchas las fatigas que soportaron y grandes sus esfuerzos para ejecutar todos los trabajos que se les encomendaron.

Doy a continuación los nombres de todos ellos:

Rio Grande

Entrada y Puerto

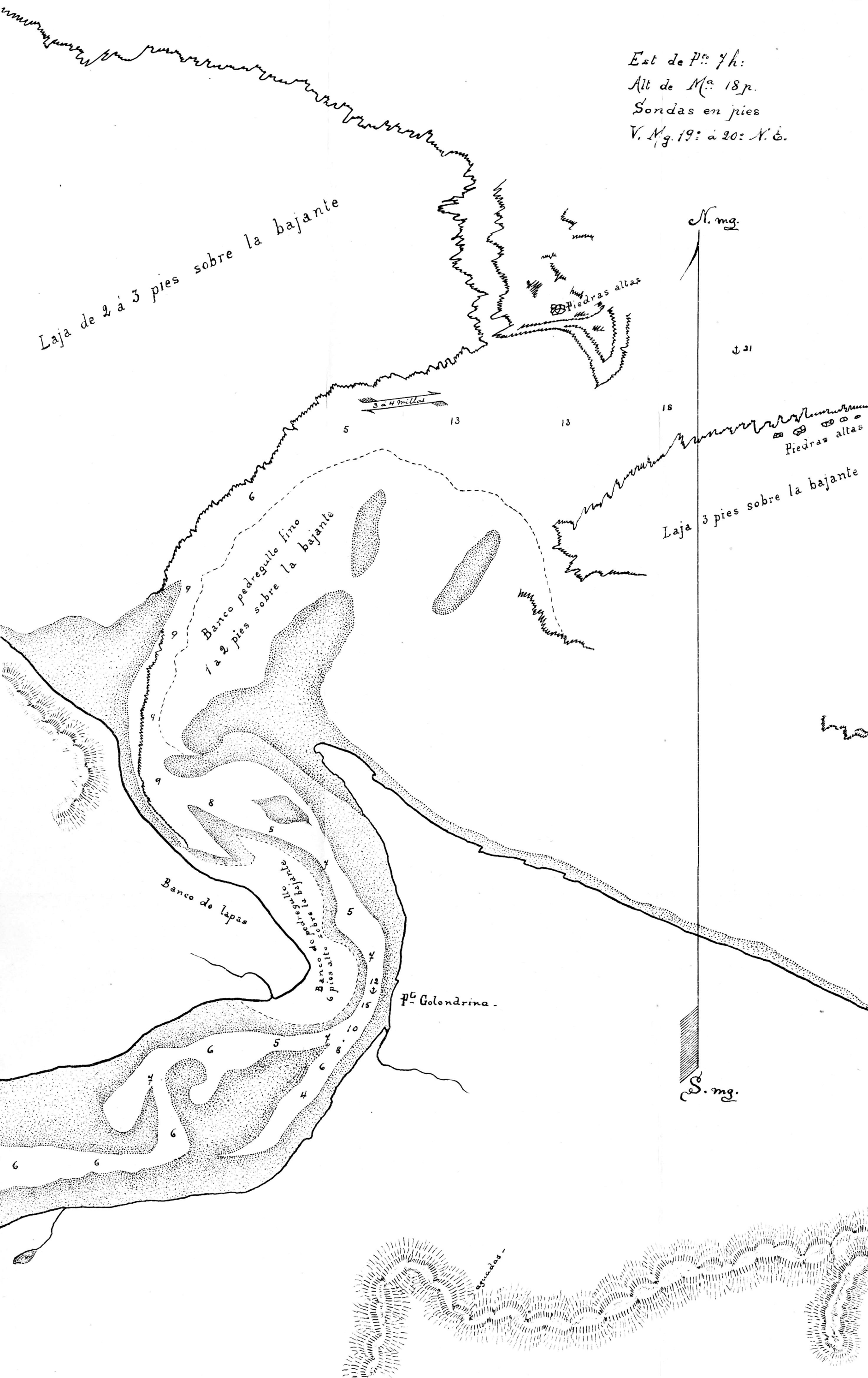
Escala 1:20000

Est de P.^o 7 h.

Alt de M.^a 18 p.

Sondas en pies

V. Mg. 19: a 20: N. E.



Marineros de San Juan: José Menendez, José Aurusa, Emilio Tinoco, Angel Arias, Laureano Rodríguez y Francisco Rodil.

Marineros de Buen Suceso: N. Morgan y Juan Lio.
Gendarmes de San Sebastián: Sargento Serafín Aguirre; soldados Juan Balsami, Manuel Liabre, Benito Larra.

Buenos Aires, 1892.

E. O'Connor.

C R O N I C A

Informe del Jury del concurso — Buenos Aires
Mayo 9 de 1892.

SEÑOR PRESIDENTE DEL CENTRO NAVAL.

Para optar al premio acordado al trabajo que, a juicio del Jury resultase el mejor de los que se presentaren sobre el tema «Subordinación y respeto hacia los superiores», solo ha concurrido «Sargento», que es el pseudónimo que aparece al pié del trabajo que por designación de esa Comisión Directiva hemos estudiado constituidos en Jury.

De ese estudio, ha resultado un acuerdo de opinión en los que suscriben, la que tenemos el honor de expresar en seguida.

En las primeras paginas del trabajo de «Sargento» se nota ya la abundancia de conceptos e ideas comunes, presentadas sin orden ni método en la distribución, sin ofrecer un solo pensamiento nuevo y sin estudiar los vertidos en él con claridad ni exactitud, revelando falta de observación y análisis para abordar el tema ni aún regularmente. No hay, por otra parte, en ese trabajo, nada de aplicación útil ni que demuestre un estudio paciente, detenido, que constituya, en fin, un trabajo de aliento, y siendo por el contrario frecuente encontrar en él errores de forma y especialmente de fondo que es su principal defecto.

Si se hubieran presentado otros trabajos, es indudable que, después del estudio del que nos ocupa, este no habría sido admitido al concurso; por consiguiente, nuestra opinión es, que el trabajo presentado por «Sargento» no es acreedor al premio designado para el mejor de los que desarrollasen el tema «Subordinación y respeto hacia los superiores».

Saludan atentamente al Sr. Presidente:

*Carlos Lartigue—Carlos Beccar—
José B. Ferrini.*

Cañones Krupp de tiro rápido—La fábrica Krupp continúa aumentando el calibre de sus cañones de tiro rápido. Después de haber construido piezas de 105, 120, 130, y 150 milímetros de calibre, ha fabricado últimamente uno de 160, cuyas pruebas tuvieron lugar el 28 de Abril último.

Este cañón por la naturaleza de su construcción es análogo a los precedentes; tiene un largo de 35 calibres, un peso de 4750 kilogramos, y se halla instalado sobre un montaje de perno central de 4900 kilogramos. La altura de la línea de tiro es de 1.19 metros y el retroceso máximo de 0.48 id. Los proyectiles son: granadas de acero, granadas hierro fundido, shrapnells, tarros de metralla, respectivamente del peso de 43 y 56 kilogramos. El objeto de la experiencia fue no solo el de probar la rapidez de tiro y exactitud del arma, sino también la manera de comportarse según las pólvoras (C/89 de dados, C/86 prismática Köln—Kottweil).

La velocidad inicial fue de 750 metros (1) con el proyectil de 43, y de 650 con el de 56 kilogramos con una carga de 7.62 kilogramos y con una presión interna inferior a 2400 atmósferas. La rapidez de tiro, apuntando con exactitud, fue de ocho disparos por minuto. Haciendo diez disparos sobre un blanco cuadrado de 9 metros de lado, nueve de ellos dieron en el blanco.

Idénticos resultados se obtuvieron con otros dos cañones de tiro rápido, el primero de 120 milímetros y el segundo de 150, disparando en las mismas condiciones; con el primero 23 tiros sobre 25 dieron en el blanco, y y con el segundo todos. La rapidez de tiro fue respectivamente, de 12 tiros por minuto para el primero, y de 8 a 10 para el segundo.

Datos sobre el transporte torpedero "Foudre" — Este transporte torpedero, cuyos planos son del ingeniero Duplaa Lahitte, tendrá las siguientes dimensiones

Eslora entre perpendiculares.....m	113
Manga en la línea de flotación..... »	15.64
Calado medio..... »	6.15
» máximo..... »	7.15
Desplazamiento..... tons.	5970

(1) 100 metros menos que la del cañón de 15 centímetros de tiro rápido de sistema Canet.

Tendrá una cubierta acorazada de 4 cent, sobre la máquina y calderas.

Llevará 10 torpederas. Los aparatos hidráulicos para izar estas torpederas serán completamente diferentes de los del *Hecla* y del *Vulcan* ingleses.

La velocidad deberá ser de 19 millas a tiraje forzado y será dotado de una máquina de 11400 caballos.

Por armamento tendrá 8 cañones de mm. 100 de tiro rápido, cuatro de 65 mm., cuatro de mm. 47 y cinco tubos lanza torpedos.

Llevará a bordo toda la maquinaria, material y personal para manejar y reparar los torpedos, como así mismo tendrá tripulaciones de repuesto para las torpederas que las necesitaran.

Se calcula que el *Foudre* podrá entrar en servicio a fines de 1895.

(*Journal du Matelot.*)

Las nuevas construcciones — El programa de las nuevas construcciones navales para el corriente año, comprende: dos acorazados de escuadra, un crucero acorazado, un crucero de escuadra de 3ª clase, dos cruceros de estación de 1ª clase, un aviso torpedero, un transporte torpedero y diez torpederas de 1ª clase. Estos buques con excepción de un acorazado deben ser construidos por la industria privada.

La primera nave que será puesta en grada será el transporte torpedero, « *Foudre* » para cuya construcción se ha llamado ya a concurso.

El Consejo de construcciones de la marina se halla entre tanto examinando los planos de un acorazado de 11.700 toneladas, ideado por el Ingeniero Bussy, antiguo inspector general de Ingeniería naval, cuya construcción será encomendada al «Chantiers de la Loire.»

El crucero acorazado será del tipo *Charnier*, reformado, tendrá 19 millas de velocidad, y estará provisto de instalaciones especiales para numerosa artillería de tiro rápido.

El crucero de escuadra será del tipo «*Forbin*» modificado, pero en vez de ser de 1850 toneladas, será de 2200.

Estará armado de 4 cañones de 14 cent, de tiro

rápido y 2 de 10 cents, de tiro rápido también y deberá alcanzar la velocidad de 20 millas.

Los planos son del señor Lagane ingeniero en jefe de los Astilleros del Seine.

Los planos de los cruceros de estación están actualmente en estudio.

El aviso torpedero será igual al « D'iberville. »

En cuanto a las torpederas nada se ha resuelto aún.

El acorazado a construirse en los Astilleros del Estado lo será en los astilleros de Lorient con arreglo a los planos del Sr. Huin. Desplazará 12000 toneladas y será armado con dos cañones de 30 cents., 2 de 27 cents, y 8 de 14 cents, de tiro rápido.

Fondos para la provisión de carbón — Ha sido acordado al Ministerio de Marina un crédito de 2.426.900 francos para la adquisición extraordinaria de carbón para la reserva de guerra.

Se ha decretado al mismo tiempo que la reserva de guerra de dicho carbón no podrá ser reducida a menos de 160.000 toneladas.

(Journal Officiel).

Defensa de los puertos militares — Según noticias de algunos periódicos, para la defensa de la costa de cinco puertos militares, están listas 455 minas submarinas con un total de 245.000 kilógs. de algodón pólvora, 257 torpedos vigilantes, 1882 kilómetros de hilo conductor, 46 proyectores eléctricos y 137 torpederas, de las cuales algunas son de botalón y otras llevan tubos de lanzamiento.

Existen 29 estaciones para torpederas en las costas de Francia, Argel y Túnez.

(Petit Marseillais).

Crucero Fox — Será todo de acero, con cubierta acorazada de proa a popa, los fondos forrados de teak y revestidos de cobre, las máquinas serán de triple expansión y separadas por un mamparo estanco longitudinal; las calderas, cilíndricas tubulares, serán ocho en dos cámaras separadas por mamparos estancos. El armamento será todo de tiro rápido y consistirá en 2 cañones de mm. 152, 8 de mm. 120, 4 de mm. 57 y 1 de 45 mm.

en cubierta; 4 ametralladoras de mm. 11 y un cañón de 9 libras; 4 cañones de mm. 152 en batería, 4 tubos lanza torpedos, uno a proa, uno a popa y dos a los costados; este buque deberá estar listo a fines de 1893.

Crucero Astraca — El Almirantazgo ha decidido que este buque, en construcción en Devonport, sea agregado a la escuadra como buque almirante.

Será similar del *Charyldis* que se construye en Sheerness; tendrá 92.5 m. de eslora, 14.95 m. de manga y un calado medio de 5.87 m.; la máquina se construye en el mismo Arsenal.

El Grafton — El 31 de Enero, en el Times Iron Works ha sido varado con toda felicidad el crucero de 1ª clase *Grafton* del tipo *Edgar*.

Eslora m. 109.7, manga m. 18.29, puntal m. 7.16, potencia de máquina 12.000 caballos indicados, máxima velocidad de contrato 22 millas, camino a recorrer con 10 millas de velocidad 10.000 millas, desplazamiento 7.350 toneladas.

El buque está protegido de un doble fondo, de coferdams y de cubierta acorazada completa, cuyo espesor varía de 125 a 50 mm.

Las máquinas verticales de triple expansión rebasan la cubierta acorazada, siendo protegidas en esta parte por espaldares inclinados acorazados con planchas de 25 mm.

La torre de mando está revestida de coraza de 305 mm. y el depósito de municiones y su servicio debajo la cubierta acorazada están protegidos por 75 mm. de coraza.

El armamento consiste en 2 cañones de 129 mm., 10 de 152 mm. de tiro rápido, 16 de pequeño calibre y 4 tubos lanza torpedos tipo Whitehead; los cañones de la batería van protegidos por escudos de acero Wickers.

Clausura del establecimiento Maxim — **Nordenfelt** — El *Reichswehr* anuncia que el 1º de Enero último se cerró en Crayford (condado de Kent) el establecimiento Maxim — Nordenfelt para la fabricación de cañones y municiones, con lo cual han quedado sin trabajo muchos operarios italianos.

Las escuadras del Mediterráneo y de la Mancha — En fecha 5 de Marzo ppdo., la composición de

las escuadras del Mediterráneo y de la Mancha, las de mayor importancia que sostiene de una manera permanente Inglaterra, era la siguiente:

ESCUADRA DEL MEDITERRÁNEO

Acorazados de tres torres cerradas: Thunderer, Agamemnon, Nile, Colossus, Inflexible, Trafalgar, Edinburgh, Dreadnought; acorazados de torres de barbata: Victoria, Collingwood, Sans Pareil; cruceros de cintura acorazada: Australia y Undaunted; además de esos 11 acorazados y 2 cruceros acorazados, la escuadra del Mediterráneo comprende 1 ariete-torpedero Polyphemus; 2 cruceros protegidos: Amphion y Phaëton; 4 cruceros: Surprise, Melita, Dolphin y Ganet; 3 cruceros torpederos: Scout, Fearless y Landrail; 1 aviso-torpedero: Sandfly; 1 transporte torpedero: Hecla, y 1 transporte: Humber; ó sea, un total de 26 buques.

ESCUADRA DE LA MANCHA

Acorazados de torres de barbata: Anson, Camperdown, Howe y Rodney; cruceros de cintura acorazada: Aurora e Immortalité; 1 crucero-torpedero: Curlew y 1 aviso torpedero Speedwell, ó sea un total de 8 buques.

Resulta de esta situación que la escuadra del Mediterráneo tiene una gran superioridad numérica sobre la de la Mancha, disposición que se puede relacionar con declaraciones, a menudo repetidas por el gobierno británico, respecto al mantenimiento del equilibrio actual de las fuerzas navales en el Mediterráneo.

Por otra parte, se puede notar la unidad de composición y de velocidad de los buques que constituyen la escuadra de la Mancha.

(Rev. Mil. de l'Etranger).

Prueba del crucero Blenheim — El crucero inglés *Blenheim*, de 22 millas, que salió de Plymouth a principios de Febrero, para efectuar la prueba de tiro forzado durante cuatro horas, regresó a Portsmouth con los tubos de tres de las calderas averiados, después de recorrer la distancia correspondiente a una hora a que

se redujo la prueba con tiro forzado, la cual quedó, por lo tanto, aplazada.

Parece que con las calderas adoptadas por el Almirantazgo, provistas de hornos en las extremidades, el tiro forzado no funciona bien.

El torpedo Whitehead y las redes Sullivan

— En Portsmouth se hicieron experiencias con torpedos Whitehead munidos de aparatos que cortan las redes Sullivan y permiten al torpedo llegar hasta el casco y por lo tanto explotar a su contacto.

Uno de los aparatos, de un francés, basado sobre la explosión de cartuchos en contacto con la red, no dio buen resultado; otro del Capitán de Mar y Guerra Wilson, Comandante del « Vernon », Escuela de torpedos, se compone de cuchillos, que cortando las mallas, dan paso al torpedo.

El aparato Wilson dio excelentes resultados, aún estando la red inclinada a 45°. Un tercero, invento de un italiano, dio buen resultado estando la red en posición vertical; sin embargo fue ineficaz estando inclinada.

Marina Japonesa — En la casa de Armstrong, Michel y Cia. se construirá por orden del gobierno japonés, un crucero de 3.600 toneladas de desplazamiento y de fuerza de 15.000 caballos indicados, calculándose su andar en 24 millas por hora y que será el crucero más rápido que exista. Posee la marina japonesa dos cruceros modernos de 18 millas, uno de 19, tres de 16, y un cañonero torpedero de 22. Uno de los cruceros de 16 millas montará cañones Canet, siendo los tres, los de mas reciente construcción; dos llevarán un cañón de a 12",6 montado en una barbata acorazada de 11",8 colocada a proa; el otro lleva un cañón análogo, a popa; protegido del mismo modo y dos de 4",7 tiro rápido a proa; llevan también 5 cañones de este calibre por banda y varios otros; los datos principales de estos buques son : 295'2" por 50'6" por 34'9; calan a popa 21'2" y cada uno desplaza 4277 toneladas; la dotación será de 400 hombres.

Presupuesto de 1892 — El presupuesto de la marina rusa calculado para el año 1892 es de 191.547.922 liras; el de 1891 era de 179.561.130 liras; la diferencia entre los dos presupuestos de 11.986.792 L. es debida principalmente a la construcción de los nuevos buques.

El nuevo fusil — Como complemento de cuanto se ha dicho acerca del nuevo fusil adoptado en Rusia, agregaremos las siguientes noticias tomadas de la *Revue militaire de l'étranger*.

El cartucho contiene una carga 2.133 gr. de pólvora sin humo, y pesa en total 23.46 gr.

Como en el fusil Mauser belga mod. 1889, el cargador no entra en el almacén, pero está dispuesto de modo que basta empujar con el dedo pulgar sobre el cartucho superior para que los 5 cartuchos guiados por la pared lateral del cargador pasen de este al almacén.

Los principales datos del arma son las siguientes:

Calibre 7,62 mm. (3 líneas), largo del cañón 30 calibres, número de rayas 4, paso de las mismas 30 calibres, longitud (con la bayoneta) 1.73 m. (5 y 1/2 pies), peso (con la bayoneta) 4.300 kg. (10 y 1/2 libras), velocidad inicial 610-620 m.

Fortificación de los Dardanelos — En este último año las fortificaciones de los Dardanelos han sido considerablemente reforzadas.

Según el *Army and Navy Gazette* las obras se compondrán de tres grupos.

El primer grupo se encuentra cerca de la entrada del estrecho del lado del mar Egeo y consiste en los fuertes del Sedil-Bahr—Kalessi y del Kum Kalessi (aquel ampliado y este reconstruido) armados con 160 bocas de fuego Krupp, comprendidos 22 morteros, y del fuerte Palcocastro situado un poco mas arriba, el cual está armado con 30 bocas de fuego, comprendidos 6 morteros.

El segundo y el tercer grupo están situados hacia Kepes Burum y Cabo Naghara en la parte estrecha del canal que puede ser batida completamente con cañones rayados mientras no sea protegida aunque sea con baterías. Hay aquí obras todavía no terminadas del todo, y una batería de costa de 65 bocas de fuego que sustituye el antiguo fuerte de Kilid-Bahr, mientras otras dos baterías armadas respectivamente con 57 y 36 bocas han sustituido la batería del fuerte de Kaleh Sultanich.

En todo el Dardanelos existen ó existirán en breve 670 bocas de fuego, entre las cuales 88 morteros. En el punto donde la corriente no es demasiado fuerte se instalarán también defensas submarinas.

Las fortificaciones no están protegidas lo suficiente de la parte de tierra, pero el gobierno turco se propone construir obras en el golfo de Saros y en otra localidad, y ha erigido ya un fuerte en la isla de Tenedos, mientras las líneas del Bulair están defendidas por unas 50 bocas de fuego Krupp y 45 piezas Paixhans.

Movimiento de la Armada

- Mayo 3—Nota comunicando haberse dispuesto que el Guarda Marina D. Horacio Pereira, pase a Inglaterra a continuar sus estudios de Ingeniería Naval y mecánica, debiendo gozar de sueldo y presta oro.
- 5—Nota comunicando haberse resuelto reemplazar al Alferez de Navio, D. Juan Murua en el comando del vapor «Golondrina», con el de igual clase D. Tomás Zurueta.
- 9 —Se ordena al Estado Mayor proceda a adquirir en plaza 160 toneladas de carbón para los buques de la Armada.
- 10—Se ordenan las reparaciones en la cañonera «Uruguay» como también el cambio de la artillería que importa 7184.66.
- 11—Se nombra Comisario Contador de la Armada a D. Gastón Sourique en reemplazo de D. Mariano Gamboa que renunció.
- 12—Se ordena el pase a las compañías de artillería de Martín García al Alferez del 3º de artillería D. Tito Bruzone.
- “ Se concede la baja solicitada al Cirujano D. Diego Peruchetti.
- 13 Se nombra Subdirector de la Academia de administración al Comisario Contador D. C. Saráchaga y profesor al Jefe de Revistas D. C. Baraza.
- 17—Se resuelve aceptar la propuesta del Sr. A. Mayor que ofrece 1.500 pesos por los galpones de la Escuela Naval en el Diamante.
- 18—Se concede la baja al Farmacéutico D. Silvio Marchizio.

- Mayo 19—Se resuelve que el Subprefecto del Pilcomayo D. Andrés Rodríguez y varios marineros regresen libremente a ocupar sus puestos en virtud de haber sido absueltos de culpa y cargo por la Cámara de Apelaciones.
- “ 20—Se ordena al Subprefecto de Alvear D. Juan Teodar pase a desempeñar la Subprefectura de Puerto Deseado y el de esta D. Adrián Bonani a la de Alvear.
- “ 23—Se concede la permuta solicitada por el Ayudante de la Prefectura Marítima D. José Navarro con el de la Subprefectura del Pilcomayo D. Augusto de la Serna.
- “ 27—Se aprueba el personal propuesto por el Estado Mayor para la creación de una Escuela de maquinistas ajustadores y forjadores en Inglaterra nombrándose para ocupar el puesto de Inspector al Teniente de Navío D. José D. Alvarez y Ayudante al Teniente de Fragata D. Carlos B. Massot.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

ENTRADAS EN MAYO

SUMARIO

REPUBLICA ARGENTINA

Boletín del Instituto Geográfico Argentino— Noviembre y Diciembre de 1891.
Boletín Nacional de Agricultura — 15 y 30 de Abril de 1892.

BRASIL

Revista da Commissao Technica Militar Consultiva —Mar/o y Abril de 1892.

ESPAÑA

Estudios Militares — 5 de Abril y 5 de May» de 1892.
Boletín Oficial del Cuerpo de Infantería de Marina — Abril de 1892.
Memorial de Artillería—Marzo de 1892.
Unión Ibero-Americana — 1 de Mayo de 1892.

ESTADOS UNIDOS

The Marine Record — Numeros 12, 13 y 15 de 17 y 24 de Marzo y 7 de Abril de 1892.

FRANCIA

Electricité Nrtmeros 14, 15, 10 y 18 de 7, 14, 21 de Abril y 5 de Mayo de 1892.
Société de Géographie (Sesiones) 1892.
Journal de la Marine Le Yacht - Nos.

785, 736 y 737 de 9, 16 y 23 de Abril de 1892.

L'Echo des Mines et de la Metallurgie — Nrtmeros 15, 16 y 18 de 10 y 17 de Abril y 1 de Mayo de 1892.

La Marine Française—Nos. 184 y 185 do 10 y 17 de Abril de 1892.

INGLATERRA

United Service Gazette — Nos. 3092 y 3093 de 9 y 16 de Abril de 1892.

Engineering — Nos. 1371, 1372 y 1373 de 8, 15 y 22 de Abril de 1892.

ITALIA

Rivista di Artiglieria e Genio — Abril de 1892.

Rivista Marittima—.Abril de 1892.

PORTUGAL

Annaes do Club Militar Naval—Marzo y Abril de 1892.

PERÙ

Revista Militar y Naval — Enero 15 de 1892.

República ORIENTAL del URUGUAY

El Ejército Uruguayo — Abril 30 de 1892.

DIARIOS Y OTRAS VARIAS PUBLICACIONES

DE BUENOS AIRES - El Mosquito, El Porvenir Militar, La Unión Industrial Argentina, El Ejército Nacional.

DE COSTA RICA — La Gaceta.

DE ESPAÑA — La Correspondencia Militar..

DE PORTUGAL — O Exercito Portuguez.

ACTAS Y PROCEDIMIENTOS

DEL

CENTRO NAVAL

1891-1892

EXTRACTO DE LAS SESIONES CELEBRADAS EN
MAYO DE 1892.

36ª sesión ordinaria del 2 de Mayo de 1892.

PRESENTES

*Vicepresidente 2º, Saenz Valiente
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Bárcena
Protesorero, Bista*

VOCAL

Montes
O'Connor
Albarracin A.
Scott Brown

El señor Vicepresidente 2º
declaró abierta la sesión con la
siguiente

ORDEN DEL DÍA

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.
- III. Asuntos varios

Fue aprobada el acta de la
sesión anterior—

El Sr. A. Albarracin informa, que el Sr. Lartigue
ampliara el proyecto relativo a honrar la memoria del
Dr. Héctor Alvarez, en la forma indicada por la Comi-
sión Directiva.

Dase cuenta de una carta del socio Sr. Cabral, que
ataña a Tesorería.

Acéptase con pesar la renuncia que, de miembro de
esa Asociación, presenta el Sr Dr. D. Manuel Biedma.

El Sr. Teniente de Fragata, D. Acisclo Benabal, ele-
va su renuncia de socio de ese Centro. Acéptasele.

El Sr. Presidente de la Comisión Argentina de la
Exposición de Chicago, dirige una nota acerca de la
participación que en aquella deba tomar el Centro Na-

val. En su virtud, nómbrense a los Sres. E. O'Connor y V. E. Montes para que, apersonándose a dicho Sr. Presidente se pongan de acuerdo con relación al asunto de que se trata.

Para que se celebre con el brillo y lucimiento posibles la fiesta que ha de tener lugar en los salones de este Centro el 20 del corriente, con motivo del aniversario de su fundación, el Sr. Beccar, en nota que dirige, propone sea aceptado un asalto de armas que detalla y a la vez se solicite del Sr. V. Montes una conferencia alusiva a su reciente viaje a la Tierra del Fuego.

Aprobada esta proposición, quedan autorizados los Sres. Beccar y demás miembros de la sub-comisión de la Sala de Esgrima, para que, de acuerdo con el profesor, organicen el indicado asalto.

Acéptase, como socio civil activo, al Sr. Germán Oliver, presentado en la sesión anterior.

Son presentados como candidatos para socios civil y militar activos respectivamente, los Sres. D. Francisco V. Varela y Genaro J. Cardoso, Comisario Contador de la Armada.

Para constituir el Jurado que ha de estudiar el trabajo presentado para el certamen, sobre el tema « Subordinación y respecto a los superiores, » nómbrense a los Sres. Beccar, Lartigue y Ferrini.

Se resuelve recordar a la Sra. Presidenta del Asilo Naval para los efectos del cobro, el donativo de 50 pesos que le hizo este Centro hace algún tiempo.

Se acuerda dirigir una nota de agradecimiento al Sr. Dr. L. del Campo por la donación que hizo de un barómetro con destino a esta asociación.

Apruébase el gasto de \$ 44,50 m/n. para la adquisición de una corona que ha de ser colocada en la tumba del finado Capitán de Fragata Sr. Maimó.

El Sr. Presidente, dado el estado a que ha llegado el asunto de los contratistas, explica la conveniencia de verse con el apoderado del Centro, Dr. del Campo.

Levantóse la sesión a las 6 h. 15 m. p. m.

37ª sesión ordinaria del 4 de Mayo de 1892.

PRESENTES

Vicepresidente 2º, Saenz Valiente
Prosecretario, Quintana
Tesorero, Bárcena
Protesorero, Bista

VOCALES

Jasidaski
 O'Connor
 V. Montes
 Stegmann
 Albarracin A.

SOCIOS

E. B. Mascias

Abrióse la sesión a las 5 h. 10
 rn. p. m.

ORDEN DEL DÍA:

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.
- III. Asuntos varios

Fue aprobada el acta de la sesión anterior.

Apruébase el balance de tesorería de Marzo último.

Se resuelve abonar una cuenta que presenta la casa de Peuser.

De conformidad con sus deseos se acuerda eliminar de la lista de socios activos de este Centro, al Sr. Hilarión Albarracin.

Fueron aceptados para socios militar y civil activos respectivamente, los Sres. Comisario Contador de la Armada D. Genaro J. Cardoso y D. Francisco V. Varela, presentados en la sesión anterior.

Fue presentado para candidato a socio civil activo, el Sr. D. Diego Fernandez Spiro.

El Sr. Tesorero pregunta qué se hace con una cantidad de 6 \$ a que asciende una suscripción hecha hace tiempo con destino al socorro de heridos. Resuélvese entregarla por mitad a los Asilos Naval y de Huérfanos de Militares.

El Señor Presidente, al dar cuenta del resultado de la entrevista que tuvo con el Dr. del Campo, manifiesta que éste le prometió, que antes del 1º de Junio próximo, quedaría arreglado y terminado el asunto de los contratistas.

Resuélvese aplicar el artículo 23, ítem b, del Reglamento orgánico, como socios morosos en el pago de sus cuotas, a los Sres. Julio Andrieu, Manuel Costa Argibel, Julio Honores, Anacleto Resta, Tomás Santa Coloma y Santiago Ronquaud, y pasar una nota a otros para que en el término que se les fija, paguen sus descubiertos.

Nómbrense a los Sres. S. J. Albarracin y Carlos Montaña, para que, en unión del Sr. Tesorero, procedan a rectificar el inventario de los objetos existentes en el Centro Naval.

Levantóse la sesión a las 6 h. p. m.

1ª Asamblea general ordinaria del 10 de Mayo de 1892**PRESENTES**

Vicepresidente 2º, S. Valiente
Secretario, Silreyra
Prosecretario, Quintana E. M.
Tesorero, Bárcena, E. A.
Protesorero, Bista, A.

VOCALES

Jasidaski, M.
 Montes, V.
 O'Connor, E.
 Scott Brown, G.
 Albaracin, A.
 Barraza, C.
 Beccar, C.

SOCIOS

Alegre, T.
 Albaracin, S. J.
 Archel, A.
 Alvarez, P.
 Barará, M.
 Barará, F.
 Bachmann, E.
 Campo, L. del
 Chaneton, C.
 Caccia, G.
 Cruz, F. de la
 Diaz, A.
 Dousset, F.
 Dufourg, F.
 Eglis, P.
 Encina, A.
 Ferrini, J.
 Ferreira
 Fernandez, J. N.
 Freeland, S.
 Gallo, J.
 Gazcon, A.
 Guasdonovich, J.
 Honores, A.
 Lan, L.
 Lascano, M.
 Lagos, M. J.
 Lamarque, A.
 Lartigue, C.
 Loqui, T.
 Mathe, A.
 Martinez, G.
 Martinez, M. S.
 Marquez, F.
 Mascias, E. B.,
 Mascias, A.
 Massot, C.
 Meroño, M.
 Meroño, B.
 Montes, A.
 Olascoaga, A.
 Oliden, V.
 Oliver, G.

Siendo las 9 p. m. y con asistencia de los señores al margen anotados, el Sr. Vicepresidente 2º declaró abierta la asamblea, leyéndose el acta de la asamblea anterior, que fue aprobada. Manifestado el objeto que la motivaba, se dio lectura de la lista de socios presentes y de los artículos del R. O. pertinentes al acto de la elección, procediéndose en seguida a ésta en el orden siguiente: Presidente, Vico 1º, Vice 2º, Secretario, Prosecretario, Tesorero, Protesorero y siete vocales para reemplazar a los salientes y que en unión de los restantes han de formar la C. D. que ha de funcionar en el 11º período administrativo del Centro Naval.

El resultado de la votación fue el que arroja la planilla siguiente:

Presidente

Antonio E. Perez.....	36 votos
Daniel de Solier.....	27 “

Vice/presidente 1º

Eduardo O'Connor.....	22 votos
Juan I. Peffabet.....	21 “
Carlos Beccar.....	20 “
Alberto V. López.....	4 “
y otros varios con.....	1 “

Vicepresidente 2º

Carlos Beccar.....	25 votos
Manuel J. Lagos.....	20 “
Carlos Massot.....	12 “

Oliveyra, C. D.	Juan P. Saenz Valiente	6	votos
Noguera, O.	Alberto V. López.....	4	“
Peñafet, J. I.	y otros varios con.....	1	“
Pagola, D.			
Perez, S.			
Piraino, J.			
Pizzaniiglio, E.			
Rugeroni, A.			
Saracho, M.			
Santiago, D.			
Serby, J. B.			
Siches, Juan			
Biches, José			
Somellera, P.			
Silvany, C.			
Varela F. Y.			

Secretario

Enrique M. Quintana.	59	votos
Adolfo Lamarque.....	3	“
Alejandro Albarracin.	3	“
y otros varios con.....	1	“

Prosecretario

Alejandro Albarracin.....	46	votos
Amoldo Walbrecher.....	7	“
Antonio Mathe.....	3	“
Luis A. Lan.....	3	“
y otros varios con.....	1	“

Tesorero

Adolfo Lamarque.....	28	votos
Manuel S. Martínez.....	20	“
Cárlas Barraza.....	6	“
Andrés Bista.....	3	“
Alejandro Gazcon.....	2	“
y otros varios con.....	1	“

Protesorero

Manuel S. Martínez.....	17	votos
Emilio A. Bárcena.....	17	“
Carlos Barraza.....	12	“
Juan Bachmann.....	11	“
Andrés Bista.....	2	“
y otros varios con.....	1	“

El Sr. Presidente decidió la votación en favor del Sr. Manuel S. Martínez.

Votada resultó negativa la moción de algunos socios para que se pasara a cuarto intermedio; continuó la votación para la elección de vocales.

1er Vocal

Luis Pastor.....	28	votos
Juan I. Peñafet.....	18	“
J. P. Saenz Valiente.....	3	“
y otros varios con.....	1	“

2° Vocal

Juan P. Saenz Valiente.....	43	votos
Manuel J. Lagos.....	2	“
y otros varios con.....	1	“

3er Vocal

Manuel J. Lagos.....	19	votos
Joaquín Madariaga.....	16	“
Gabino Martínez.....	5	“
Martin Barbará.....	2	“
y otros varios con	1	“

4° Vocal

Pedro Mohorade.....	16	votos
Onofre Betbeder.....	13	“
Antonio Mathe.....	10	“
Martin Barbará.....	2	“
y otros varios con	1	“

5° Vocal

Anibal Carmona.....	19	votos
Martin Barbará.....	14	“
Antonio Mathe.....	4	“
Pedro Eglis.....	4	“
Eusebio R. Cabello.....	4	“
y otros varios con.....	1	“

6° Vocal

Emilio A. Barcena.....	17	votos
Carlos Massot.....	17	“
Mariano Saracho.....	4	“
Dalmiro Pagola.....	2	“

El Sr. Presidente decidió la votación en favor del Sr. Emilio A. Bárcena.

7° Vocal

Enrique B. Mascias.....	19	votos
Juan I. Peffabet.....	13	“
Carlos Massot.....	5	“
Alberto Encina.....	2	“
y otros varios con.....	1	“

En seguida se pasó a la elección de otros dos vocales para reemplazar a los Sres. Carlos Beccar y Alejan-

dro Albarracin que pasaron a ocupar respectivamente los puestos de Vicepresidente 2° y Prosecretario, el resultado de la votación fue el siguiente:

8° Vocal

Adolfo Rugeroni.....	18 votos
Adolfo M. Diaz.....	6 “
Pedro Eglis.....	5 “
y varios otros con.....	1 “

La presidencia hace rectificar la votación por contarse en la urna mayor número de votos que el de socios presentes resultó:

9° Vocal

Carlos Lartigue.....	12 votos
Martin Barbará.....	6 “
Juan I. Peffabet.....	5 “
Pedro Eglis.....	4 “
v otros varios con.....	1 “

Terminado el acto de la elección se dio lectura a la nómina de los Sres. que han de formar la nueva Comisión Directiva, quedando en conjunto en la forma siguiente:

Presidente....	Capitán de Navio.	D. Antonio E. Perez.
Vice 1°.....	“ “ Fragata	“ Eduardo O'Connor
Vice 2°.....	“ “ “	“ Carlos Beccar.
Secretario....	Teniente “ “	“ Enrique M. Quintana.
Prosecretario	Ciudadano.....	“ Alejandro Albarracin.
Tesorero	“	“ Adolfo Lamarque.
Protesorero..	Farmac. Mayor..	“ Manuel S. Martínez.
Vocal	Tenien. de Fragata	“ Vicente E. Montes.
“	Com. Interventor.	“ Carlos Barraza.
“	Alfé. de Fragata.	“ Guiller. Jones Brown.
“	Tenien. de Navio...	“ Guiller. Scott Brown.
“	“ “ Fragata	“ Gerardo Valotta.
“	Profes. de la E. N.	“ Luis Pastor.
“	Tenien. de Fragata	“ J. P. Saenz Valiente.
“	“ “ “	“ Manuel J. Lagos.
“	“ “ “	“ Pedro Mohorade.
“	“ “ “	“ Anibal Carmona.
“	“ “ “	“ Emilio A. Bárcena.
“	Ciudadano.....	“ Enrique B. Mascias.
“	Insp. de Máquinas	“ Adolfo Rugeroni.
“	Capit. de Fragata	“ Carlos Lartigue.

No habiendo otros asuntos de que tratar el Sr. Presidente levantó la sesión, siendo las 11 hs. 35 m. p. m.

38a. Sesión ordinaria del 12 de Mayo de 1892

PRESENTES

Vicepresidente 2º Sr. S. Valiente
Prosecretario Quintana
Tesorero Bárcena
Protesorero Bista

Declaróse abierta la sesión a las 4 h. 45 m. p. m.

ORDEN DEL DÍA

VOCALES

Jasidaski
 O'Connor
 Beccar
 A. Albarracin
 Scott Brown

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Festejos con que ha de celebrarse el 20 del corriente, el aniversario de la fundación del Centro.
- III. Asuntos varios.

Leída el acta de la sesión anterior, fue aprobada.

Pónense en discusión los festejos.

El Sr. Bista presenta una lista de los artículos y pide que se lea.

El Prosecretario considera que los gastos han de estar en relación con los festejos que se hagan.

El Sr. Beccar manifiesta, que el asalto de armas que se había proyectado, ha tocado con muchos inconvenientes para su realización, y por consiguiente en el orden del programa, solo podrá entrar como parte secundaria; que en cuanto a la conferencia, esta se dará si al efecto se solicita del Sr. consocio Montes. Así se resolvió y después de un ligero debate, quedó también acordado el orden en que debía celebrarse la fiesta.

A moción del Sr. Beccar, se resuelve someter a la consideración de la asamblea del 20, la idea de que el tema fijado por el Ministerio de Guerra y Marina quede subsistente y tomándolo a su cargo el Centro Naval lo resuelva, sin formar parte de certamen ni concurso alguno, una Comisión nombrada de su seno.

El Sr. Beccar da cuenta del resultado de la Comisión que en unión del Sr. Saenz Valiente se le encomendó cerca de la Municipalidad y que hace referencia a la exacción de un impuesto.

El Sr. Presidente se ocupa de una suma de 50 \$

que se exige al Centro, para continuar el asunto entablado con los contratistas.

Nómbrense a los Sres. Bárcena., Bista, Scott Brown y A. Albarracin para que hagan el presupuesto de gastos de la fiesta del 20 y lo presenten a la consideración de la Comisión Directiva en la próxima sesión.

Fue aceptado para socio civil activo, el Sr. D. Diego Fernandez Spiro, presentado en la sesión anterior.

Resuélvese pagar adelantado el Impuesto Municipal.

Consideradas las razones expuestas por el Sr. Tesorero, se acuerda que pase una cantidad a ganancias y pérdidas por no haber ingresado en caja.

Nómbrense a los Sres. A. Albarracin y Scott Brown para que examinen el balance de Tesorería de Abril último.

A las 5 h. 45 m. se levantó la sesión.

10ª sesión extraordinaria del 16 de Mayo de 1892.

PRESENTES

Vicepresidente 2º. S. Valiente
Prosecretario Quintana
Tesorero Bárcena
Profesorero Bista

VOCALES

Jasidaski
O'Connor
Scott Brown
Beccar
Albarracin A.

SOCIOS

Perez A. E.

Declaróse abierta la sesión a las 5 h. p. m.

ORDEN DEL DÍA

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.
- III. Asuntos varios.

Aprobóse el acta de la sesión anterior.

Apruébase el balance de Tesorería de Abril último.

Léese una nota del consocio Sr. Antonio Márquez, que se refiere a otra que se le pasó.

El Sr. Bárcena en nota que dirige, acepta el nombramiento de vocal de la Comisión Directiva que ha de actuar en el próximo período administrativo.

A moción del Sr. Scott Brown, se resuelve que el Centro Naval se suscriba al Boletín de la Sociedad «Scientific American,» hasta tanto se obtenga el canje que habrá de solicitarse.

El Sr. Presidente se ocupa de los contratistas del Centro; y después de un largo debate en el que toman parte los Sres. Beccar, Saenz Valiente, Bárcena y A. Albarracin, se acuerda dejar este asunto para tratarse en la sesión extraordinaria que habrá de tener lugar en el día de mañana para la que también serán citados los tres contratistas y el Dr. del Campo.

De conformidad con el parecer de la Comisión nombrada para entender en los gastos que ha de ocasionar el servicio de la fiesta del 20, se aprueba el presupuesto de 400 \$ m/n, que con la lista correspondiente presentan los contratistas del Centro.

Resuélvese aplicar el artículo 23 ítem b, del Reglamento Orgánico, como socios morosos en el pago de sus cuotas, a los Sres. Marcos Fernandez, Antonio Goyena, Francisco Hué y Elias Rornero.

Se acuerda dirigir invitaciones especiales para las fiestas del 20 a los Sres. Ministro de Guerra y Marina y Jefe del Estado Mayor General de Marina.

Levantóse la sesión a las 6 h. 20 p. m.

11ª Sesión extraordinaria del 17 de Mayo de 1892.

(Celebróse con el carácter de privada)

2ª Asamblea general ordinaria del 20 de Mayo de 1892.

PRESENTES

Vicepresidente 2º Sr. S. Valiente
Prosecretario Quintana
Tesorero Bárcena
Pretesorero Bista

VOCALES

O'Connor
Beccar
Albarracin A.
Montes V.
Brown G.

SOCIOS

Vicealmirante
Perez A.
Constantino

Siendo las 9 h. p. m. y con asistencia de los Sres. socios al margen anotados y de otras personas invitadas al efecto, el Sr. Vicepresidente 2º declaró abierta la sesión con la siguiente

ORDEN DEL DÍA

- I. Acta de la asamblea ordinaria anterior.
- II. Informe del Jury nombrado para estudiar el trabajo de «Sargento» sobre el tema «Subordinación y respecto a los superiores.»

Martínez M.
 Martínez G.
 Álvarez D.
 Pereira J.
 Pérez S.
 Massot C.
 Chapmann
 Barará M.
 Montaña C.
 Encina A.
 Mascias E.
 Baglietto A.
 Quintana D.
 Gazcón A.
 Lagos M. J.
 Montiel C.
 Mascarello J.
 Serby F. B.
 Pastore J.
 Lan E.
 Chanetón C.
 Montes A.
 Alegre
 Honores J.
 Victorica E. (hijo)
 Díaz A.
 Archel A.
 Rugeroni
 Egliis
 Santiago D.
 Este ves L.
 Imperiale L.
 Sumblad G.
 Dávila A. (honorario)
 Irizar J.
 Pastor L.
 Wells G.
 Dufourq F.
 Quiroga B.
 Quesnell E.

III. Conferencia del Sr. Montes, alusiva a un viaje a la Tierra del Fuego.

IV. Memoria anual.

I

Leída por el Sr. Prosecretario el acta de la asamblea ordinaria de la anterior, fue aprobada sin modificación.

II

Dáse lectura del veredicto del Jurado que se nombró para estudiar un trabajo sobre el tema "Subordinación y respecto a los superiores" suscrito con el pseudónimo « Sargento, » que fue presentado a concurso, precediéndose en seguida conforme a lo prescrito en el Reglamento.

III.

El Sr. Presidente declara que defiriendo el Sr. Teniente de Fragata Montes, a una invitación que se le hizo por el Centro, para dar una conferencia en los salones del mismo, alusiva a un reciente viaje a la Tierra del Fuego, tuvo a bien prestarse a este trabajo.

El Sr. Montes da comienzo entonces a la interesante conferencia sobre su exploración de la Tierra del Fuego y haciendo con abundancia de datos científicos una descripción completa de su viaje, obtuvo unánimes y merecidos aplausos del auditorio.

IV

El Sr. Vicepresidente 2º, procede a dar lectura de la memoria anual correspondiente al 10º periodo administrativo, detallando en ella los progresos del Centro y haciendo notar que la escasa concurrencia de trabajos para el certamen que en el día de hoy debía celebrarse es debido al exiguo tiempo de que se podía disponer

para abordar la vasta y complicada materia que envuelven los temas fijados.

Concluida la lectura de la memoria, el Sr. Vicepresidente 2º hizo la presentación a la asamblea del nuevo Presidente electo Sr. Capitán de Navio D. Antonio E. Perez, quién recibiendo el acta de la fundación del Centro, pronunció un elocuente y expresivo discurso.

Levántose la sesión a las 10h. p. m.

39ª sesión ordinaria del 30 de Mayo de 1892.

PRESENTES

Vicepresidente 2º Sr. S. Valiente
Prosecretario Quintana
Tesorero Bárcena

A las 3 h. y 40 m. p. m., se declaró abierta la sesión.

ORDEN DEL DÍA

VOCALES

Aguirre J.
Beccar
Valotta
Monte» V.
Albarracin A.

- I. Acta de la sesión anterior.
- II. Asuntos entrados.
- III. Asuntos varios.

Fue aprobada el acta de la sesión anterior.

SOCIOS

De la Cruz
Perez A. E.
Nogueras
Besson
Mascias E.

Léese una nota del Sr. Capitán de Navio D. Antonio E. Perez, aceptando el nombramiento de Presidente de la Comisión Directiva que ha de actuar en el 11º período administrativo del Centro Naval.

Se acuerda pasar una nota de agradecimiento a los Sres. Alejandro Rosas y Marcial Candioti, por la donación que respectivamente hicieron a este Centro, de las obras de que son autores; tituladas «Monetario Americano» y «Revista del Archivo de la Sociedad Científica Argentina».

Llamados los contratistas del Centro a la sala de sesiones, con el objeto de que expongan y formulen las bases para la rescisión amigable del contrato, hacen estos varios proposiciones. Apruébase el convenio hecho en una de las sesiones anteriores en el que se fija el importe de los gastos de instalación.

Levantóse la sesión a las 6 h. 10 m. p. m.

C E N T R O N A V A L
Balance de caja por el mes de Mayo de 1892

D E B E			
SALDO EN CAJA EN EFECTIVO EL 2 DEL CORRIENTE.	Pesos		Pesos 1188 89
Depósito en el Banco de Londres y Río de la Plata	5800 —		
E. N. I. \$ 3200 al tipo de 75 %	2400 —		
" " " 1000 " " " 58 30 %	583 —		8783 —
Subvención del Ministerio de Marina, Abril.	200 —		
Suscripciones al Boletín y venta de ellos	92 —		
Cuotas mensuales de los señores socios.	544 —		
Idem de ingresos.	60 —		
Eventuales.	4 87		
Intereses del Banco de Londres hasta el 30 de Abril	20 10		
Sala de Esgrima	1 —		921 97
TOTAL	\$		10893 86
H A B E R			
	Recibos N.		
Sueldo del Sr. Intendente por Abril	1	100 —	
Sobresueldo " " "	2	40 —	
Sueldo del maestro de Esgrima "	3	100 —	
Sueldo del Portero "	4	40 —	
Sueldo del mandadero "	5	30 —	
Alquiler de casa por Mayo	6	450 —	
Gastos para la fiesta del 20 de Mayo	7	400 —	
350 tarjetas de invitacion 20 de Mayo.	8	42 —	
Al Asilo Naval, donacion	9	50 —	
Por 7 metros de hule.	10	7 20	
Por flores para la fiesta.	11	7 —	
Gas por Abril	12	64 23	
A J. Peuser por varios artículos.	13	53 70	
Al Asilo Naval donacion.	14	3 —	
S. Protec. de "Húerfanos Militares" Marzo y Abril. .	15	10 —	
Aguas Corrientes primer trimestre.	16	42 —	
Trabajos del gasista el 20 de Mayo	17	20 —	
"El Diario" "La Prensa" y "La Nación", Abril. .	18	5 70	
Gastos de Secretaría.	19	25 50	1490 33
Depósito en el B. de L. 31 de Mayo.		2020 10	
E. N. I. \$ 4200 á su costo.		2983 —	5003 10
Saldo en caja en efectivo 31 de Mayo.			4400 43
TOTAL			10893 86

S. E. ú O.

Véase libro de caja páginas números 247 al 250.

Buenos Aires, Mayo 31 de 1892.

V.º B.º

J. P. SÁENZ VALIENTE
Vicepresidente 2º

Andrés Bista
Protesorero

INDICE TOMO IX

1891 - 1892

Autor	TEMA	Página
	Permanente	1
<i>Irizar, J.</i>	Determinación rápida de los puntos de una curva de alturas	2
	Defensa del alférez de fragata D. Ramón Casas	8
	Cañones Gruson de tiro rápido (cont.)	13
	El torpedo Sims - Edison	26
	La pólvora sin humo considerada bajo el aspecto técnico-químico	28
Crónica	A nuestros suscritores	41
"	Composturas en los buques de la Armada	41
"	Desarme de buques	41
"	Arsenal de Zarate	42
"	El transporte nacional «Villarino»	42
"	Cañón Canet	42
"	La laca como preservativo de los fondos de los buques	43
"	Nuevo farol de señales	44
"	Pérdida de la torpedera «Edmond Fontaine»	44
"	Importante aplicación de la electricidad en los buques	45
"	Varadura del acorazado inglés «Empress of India»	45
"	Experiencias del «Goubet»	46
"	La electricidad aplicada a los relojes	46
"	La guerra marítima en Chile	47
"	«Comodoro Py»	51
	Movimiento de la Armada	53
	Publicaciones recibidas en canje	56
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1890 - 1891	58
	Balance de Caja del mes de Mayo de 1891	64
	Permanente	65
	Informe de la Comisión Oficial para el estudio de la boca del	
	Riachuelo	66
<i>Soc.</i>	Planchas de coraza. El metal Schneider	75
<i>Nautilus</i>	La destrucción del "Blanco Encalada" por torpedos Whitehead	82
	Cañón de tiro rápido Maxim - Nordenfelt de 14 libras	87
	La pólvora sin humo considerada bajo el aspecto técnico-químico (cont.)	97
Crónica	Repatriación de los restos de guerreros de la Independencia	105
"	Un nuevo ingeniero naval argentino	107
"	El Alférez de fragata Ramón Casas	108
"	Nuevo Presidente de la Comisión de faros	108
"	Faro de Punta Mogotes	108
"	Consideraciones sobre los buques submarinos	108
"	Interesantes observaciones	110
"	Un buque de guerra mejicano	110
"	Nueva-York convertida en plaza fuerte	111
"	Terrible accidente en un buque inglés	111
"	Experimentos de fondeadura de torpedos en Toulon	112
"	Proyecto de expedición al Polo Norte	112
"	La pólvora sin humo en Rusia	114

Autor	TEMA	Página
Crónica...(cont.)	Modificaciones introducidas en el acorazado inglés «Thunderer»	114
"	Maniobra de la escuadra austro-húngara en 1891	115
"	Los cañones submarinos Ericson y Torelli	116
	Publicaciones recibidas en canje	118
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	120
	Balance de Caja del mes de Julio de 1891	127
<i>Cordoba, O.</i>	Aviso a los navegantes - Costas del Atlántico Sur - República Argentina	128
	Permanente	129
<i>Loc.</i>	Organización de la Escuadra	130
<i>Montes, V. E.</i>	Horizonte artificial mixto	147
<i>Racha</i>	La revolución de Chile. Algunas apreciaciones sobre el rol de la escuadra. Aprendizaje	152
Crónica	Nuevo submarino	156
"	Nombramiento	157
"	Buques en desarme	157
"	Reincorporación	157
"	Pruebas de velocidad	157
"	«Bathurst»	158
"	Orden General	158
"	Dos nuevos explosivos	159
"	ALEMANIA: Botadura del corazado «Frithjof»	160
"	CHILE: La voladura del «Blanco Encalada»	160
"	" : Los cruceros chilenos	161
"	ESTADOS UNIDOS: Nuevo tipo de buque de carga americano	162
"	" : Ariete americano en construcción	164
"	" : Torpedo dirigitible «Patrick»	165
"	" : Trasatlánticos del porvenir	165
"	" : Programa para las construcciones navales	166
"	" : Vapor movido por tres hélices	167
"	" : Rocas peligrosas	168
"	" : Penetración de un cañón de 110 toneladas	168
"	FRANCIA: Un paquete de 175 metros de eslora	168
"	" : El tiro óptico en la mar	169
"	" : Varadura del acorazado «Navarino» y del crucero «Rjurik»	170
"	INGLATERRA: Botes de acero insumergibles	170
"	" : Botadura del acorazado «Hood»	171
"	" : La recepción tal como la vieron los marinos	171
"	ITALIA: Lanzamiento del «Urania»	176
"	" : Estado Mayor General de la Marina	176
"	JAPÓN: Desarrollo de la marinería	177
"	RUSIA: Botadura del «Saratov»	177
"	" : Adopción de los cañones Canet por el Almirantazgo ruso	177
	Movimiento del Personal	179
	Publicaciones recibidas en canje	181
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	183
<i>Córdoba, O.</i>	Aviso a los navegantes - Costas del Atlántico Sur - República Argentina	
	Provincia de Buenos Aires	190
	Permanente	191
	El señor Presidente de la República en el Centro Naval	192

Autor	TEMA	Página
<i>Nautilus</i>	Revista naval del 3 de setiembre de 1891	199
	Inauguración del nuevo local del Centro Naval	204
	El huérfano y el soldado (alocución del presbítero Pera)	213
	Contrato	221
Crónica	Dos nuevos Comodoros	225
"	El Teniente de Fragata Sundblad	226
"	Una distinción honrosa	226
"	Oficial mayor de la Comisaria de Marina	226
"	Nuevo comandante de la corbeta «La Argentina»	227
"	Clases a los guardias-marinas	227
"	El ferrocarril aplicado a la conducción de buques	227
"	Ejercicios	228
"	La Escuadra en el dique núm. 1	229
"	Resoluciones oficiales	229
"	Las averías en la escuadra del Mediterráneo	231
"	La música aplicada a las señales de noche	233
"	Los globos cautivos empleados como vigías	233
"	Acción de las materias grasas sobre varios metales	233
"	Noticia de la expedición ártica alemana	235
"	Algunas observaciones hechas en las últimas grandes maniobras de la	
"	escuadra inglesa	235
"	Obsequio	236
"	Asilo Naval	236
"	El crucero «Presidente Errázuriz»	238
"	El «Hood»	239
"	Viajes rápidos	239
	Publicaciones recibidas en canje	241
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	244
	Balance de Caja del mes de Agosto de 1891	251
<i>Córdoba, O.</i>	Aviso a los navegantes - Costas del Atlántico Sur - República Argentina	
	Provincia de Buenos Aires	252
	En el Blockhaus o como conduje al combate al acorazado «Majestic»	255
<i>Ivan</i>	Las costas de la Patagonia	270
Necrología	Capitán de fragata Francisco G. Villarino	278
Crónica	Progresos del «Centro Naval»	282
"	«Revue maritime et coloniale»	284
"	Expedición Page al Pilcomayo	284
"	Oficiales en Europa	284
"	Reglamento para el servicio interno a bordo de los buques de la	
"	Armada Nacional	287
	Movimiento de la Armada	297
	Publicaciones recibidas en canje	304
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	307
<i>Córdoba, O.</i>	Aviso a los navegantes - Costas del Atlántico Sur - República Argentina	
	Provincia de Buenos Aires	316
	Maniobras navales efectuadas por las Armadas francesa, inglesa	
	y austríaca en el corriente año. (trad. C. A. S.)	319
<i>Demartini, L.</i>	Las subprefecturas del sud	332
	Jursprudencia militar	335

Autor	TEMA	Página
Necrología	Alférez de fragata Miguel Otaño	355
Crónica	Donación	357
"	Rectificación	358
"	Las regatas del 22 de noviembre	358
"	Los cañones Canet de tiro rápido	361
"	Efectos del fusil Männlicher	363
"	Buque-escuela mejicano	364
	Movimiento de la Armada	368
	Publicaciones recibidas en canje	370
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	372
<i>Córdoba, O.</i>	Aviso a los navegantes - Costas del Atlántico Sur - República Argentina	
	Provincia de Buenos Aires	380
<i>Ivan</i>	Las costas de la Patagonia (cont.)	383
<i>K. E. A. H.</i>	Cronómetros	389
<i>Demartini, L.</i>	Artillería naval	395
<i>Demartini, L.</i>	Dique militar	404
Necrología	Casto Martínez Ituño	408
Crónica	Puerto militar	411
"	Un sol artificial	411
"	Buques para leña	412
"	Condestables, cabos y marineros	412
"	Marineros del interior	412
"	Fusiles Mauser	413
"	Sistema de señales nocturnas	413
"	Ejercicios de torpedos	414
"	Escuela Naval	414
"	Auxilios en un naufragio	415
"	Acorazado y torpederas	416
"	Los fusiles Marga y Mauser	417
"	Carta de Mr. Canet	421
"	Artillería de marina	422
"	Baterías de salvas y saludos	422
"	Elementos de la marina de guerra china	423
"	Marina holandesa	427
"	Nuevo sistema de palas	429
"	Las marinas mercantes del mundo en 1891	430
"	Armada chilena	430
"	Botadura del «Orage»	431
"	Pruebas del «Coëtlogon»	431
"	Pruebas de la torpedera N°. 147	431
"	Supresión de los mayores generales de marina	431
"	Aumento en el cuerpo de maquinistas	431
"	El torpedo Sims-Edison	432
"	El crucero «Sybille»	432
"	Pruebas del «Apollo»	432
"	Las nuevas construcciones navales en Alemania	432
"	El «Pelikan»	433
"	Nuevos diques en el arsenal de Kiel	433
"	Balance de la marina en Dinamarca	433

Autor	TEMA	Página
Crónica...(cont.)	Torpedero de mar	434
"	El nuevo acorazado «Jorge el Victorioso»	435
"	Botadura del «Navarin»	435
"	Pruebas del «Aitodor»	435
	Movimiento de la Armada	436
	Publicaciones recibidas en canje	439
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	441
	Balance de Caja del mes de Diciembre de 1891	446
<i>Ivan</i>	Las costas de la Patagonia (cont.)	447
<i>Pozzo, E. J.</i>	Defensa de puertos contra ataque de torpederas	457
	Maniobras navales efectuadas por las Armadas francesa, inglesa y austríaca en el corriente año (cont.) (trad. C. A. S.)	462
<i>Demartini, L.</i>	Organización de la Escuadra	470
<i>Demartini, L.</i>	Bibliografía. El Reglamento de Embarcos	485
Crónica	Movimiento de la armada durante el año 1891	489
"	Decreto	493
"	Consejo de guerra	494
"	Ascensos	494
"	Escribanía de marina	495
"	El caza-torpedero «Espora», y el cutter «Bahía Blanca»	495
"	Choque del «Rosales» con el «Spencer»	496
"	Limites internacionales—Creación de una oficina—Nombramiento de personal	496
"	ALEMANIA	499
"	CHILE	499
"	ESPAÑA: Forro de madera a los buques de acero	500
	Movimiento de la Armada	501
	Publicaciones recibidas en canje	505
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	507
	Balance de Caja del mes de Enero de 1892	510
<i>Marvelleux du</i>	Ensayos de cañones Canet (trad. L. D.)	511
<i>Vgnaux, P.</i>		
<i>Moneta, J.</i>	Defensa	527
<i>Ivan</i>	Las costas de la Patagonia (cont.)	535
	Asilo de huérfanos de militares	546
Crónica	Donación	550
"	La torpedera 103	552
"	Museo Naval	553
"	Asilo Huérfanos de Militares	555
"	Certamen	555
"	Las fuerzas navales de Francia en 1895	556
"	La marina de guerra de Austria	557
"	Gastos previstos para construcciones y fortificaciones en Dinamarca	559
"	Crucero «Katoomba»	559
"	« El Reglamento de embarcos »	560
	Movimiento de la Armada	561
	Publicaciones recibidas en canje	564
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	566
	Balance de Caja del mes de Febrero de 1892	574
<i>Ivan</i>	Las costas de la Patagonia (cont.)	575

Autor	TEMA	Página
<i>Albarracín, S. J.</i>	Las especialidades en la Marina	608
<i>Nautilus</i>	Buque escuela «Nautilus»	617
	Construcciones modernas. Proyecto de un crucero rápido.	624
<i>Beascoechea, M.</i>	Horizonte artificial Montes	633
<i>Undís</i>	Consideraciones sobre el proyecto de Puerto Artificial "San Clemente"	637
	Informe del Proyecto de Nuevo Reglamento Orgánico y Plan de Estudios de la Escuela Naval Militar	640
Crónica	Levantamiento de planos en la costa sud	649
"	Academia de Comisarios Contadores para la Armada	649
"	Oficiales extranjeros para la Marina Mejicana	649
"	Gastos para la Marina de los Estados Unidos	649
"	Estudio para una línea telegráfica al través del Pacífico	650
"	Estadística del progreso de las Marinas de guerra	651
"	Escuela Naval	656
"	Carta de Mr. Canet	658
"	Ascensos en el Cuerpo de Sanidad	658
"	Comisión de límites con el Brasil	660
"	Antigüedad de Oficiales	661
"	Consejo de guerra	662
"	ALEMANIA: Varadura del crucero Kaiserin Augusta	684
"	AUSTRIA-HUNGRÍA: Perfeccionamiento del estudio de las armas de fuego portátiles	684
"	AUSTRIA: Cuadro de la marina militar	666
"	" : Nuevo crucero torpedero	666
"	BRASIL: Avisos fluviales	666
"	CHILE: Adquisición de un nuevo crucero	667
"	ESTADOS UNIDOS: Crucero «Vesubius» transformado en aviso torpedero	667
"	" : Datos sobre el Monterrey	668
"	FRANCIA: Lanzamiento del acorazado «Bouvines»	668
"	" : Escuadra de reserva	670
"	" : Acero niquelado y cromado para planchas de coraza	670
"	" : El acorazado Masséna	671
"	" : Buques de salvataje	671
	Movimiento de la Armada	673
	Publicaciones recibidas en canje	681
	Publicaciones recibidas en canje	682
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	684
	Balance de Caja de Marzo de 1892	691
	Balance de Caja de Abril de 1892	692
	Memoria Anual de la Comisión Directiva del Centro Naval	693
<i>O'Connor, E.</i>	Viaje a la Tierra del Fuego.	721
Crónica	Informe del Jury del concurso	738
"	Cañones Krupp de tiro rápido	739
"	Datos sobre el transporte torpedero "Foudre"	739
"	Las nuevas construcciones	740
"	Fondos para la provisión de carbón	741
"	Defensa de los puertos militares	741
"	Crucero Fox	741
"	Crucero Astraca	742

Autor	TEMA	Página
Crónica...(cont.)	El Grafton	742
"	Clausura del establecimiento Maxim — Nordenfelt	742
"	Las escuadras del Mediterráneo y de la Mancha	742
"	Prueba del crucero Blenheim	743
"	El torpedo Whitehead y las redes Bullivan	744
"	Marina Japonesa	744
"	Presupuesto de 1892	744
"	El nuevo fusil	745
"	Fortificación de los Dardanelos	745
	Movimientos de la Armada	747
	Publicaciones recibidas en canje	749
	Actas y Procedimientos del Centro Naval 1891 - 1892	750
	Balance de Caja de Mayo de 1892	762