MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

Revista de Marina

Año VI Enero, Febrero y Marzo de 1921 Núm. 1

DEL CARACTER DE LA DOCTRINA

(Extractos de las conferencias sobre Táctica y Estrategia Navales, dadas en la Escuela Superior de Marina, por el Capitán de Fragata Laurent, de la Marina Francesa.)

Traducción de la "Revue Maritime"

(Continuación)

* * *

La guerra se hace entre dos. Son dos las voluntades que se enfrentan, y, de éstas, la que predomina es la victoriosa: es por esto que los antiguos reglamentos decían que el objeto del combate es el de imponer la propia voluntad al enemigo. Del conflicto entre las dos voluntades, nacen, evidentemente, las pérdidas, los sacrificios.

No hay ejemplo de victoria ganada sin sacrificio. Muchos triunfos, sobre todo en el mar, han sido baratos; pero la victoria ha sido tanto mayor, cuanto más se ha decidido el vencedor, anteladamente, a aceptar grandes sacrificios.

Treinta y ocho torpederos japoneses atacan, después de la batalla del 10 de agosto de 1904, sin éxito alguno, a pesar de las favorables condiciones de tiempo. Según el testimonio de los Rusos, esos torpederos atacaron, todos, desde muy lejos. Después de Tsushima, los japoneses aceptan los sacrificios necesarios: la flota rusa fué reducida a la nada.

Al comenzar la batalla de las Saintes, de Grasse se encontró en esta alternativa: sacrificar al *Zélé* y darse tiempo para reunir su escuadra y llegar en buenas condiciones sobre los ingleses, o salvar al *Zélé*. No quiso hacer el sacrificio necesario.....y perdió la batalla.

Al principio de la guerra ruso-japonesa, para lograr rápidamente el paso de las vanguardias invasoras, la flota japonesa, a falta de otros medios, debe dejar en libertad de movimiento a la división rusa de Vladivostock, la que "quizá" aprovechará de ella para atacar las costas: los japoneses consienten ese sacrificio.....Ya sabeis cómo fueron recompensados.

Los movimientos, tan mal regulados, de las flotas franco-españolas, en la primavera de 1805, permitieron concentrar en el norte de España 32 buques bajo el mando de Villeneuve y Gourdon, estando cerca los 5 buques de Allemand. La salida de Ganteaume, de Brest, aún cuando hubiera sido seguida de una batalla perdida, habría facilitado la marcha de Villeneuve hacia Boloña, con tal de que se hubiera querido esa batalla, con tal de que ella hubiera sido encarnizada. Los buques ingleses, destruídos o desamparados, no se hubieran encontrado en el camino de Villeneuve.....Pero el Emperador no quiso hacer ese sacrificio, y la campaña abortó inmediatamerte. Tres

meses más tarde, y sin razón, tuvo lugar el sacrificio, pero ya era inútil.

La fé irreductible en el éxito, la voluntad de vencer, el espíritu de ofensiva y la aceptación viril de los riesgos necesarios, tales son las grandes ideas que, colocadas en la base de la Doctrina deben formar el fondo de la mentalidad de los militares, si pretenden la victoria y si quieren hacerse dignos de ella. Sin esas ideas, no hay éxito posible, no hay sinó gasto inútil de esfuerzos, de tiempo, de dinero, de vidas humanas.....con la derrota al final.

***

El primer acto del que marcha a la guerra, es el de forjar el instrumento. La perfección personal es más necesaria aún, que la perfección material. Los primeros esfuerzos deben tender no tanto a obtener una flota numerosa y perfecta, sinó una flota instruída y bien entrenada.

Todos los esfuerzos de los grandes partidarios de la ofensiva se dedican, primero, a la instrucción, Jervis, cuyas ideas tácticas son las de su tiempo que casi no ha conocido sinó la escuela de los solemnes combates de la guerra de América, no piensa más que en aumentar el rendimiento individual de cada uno de sus buques, por el refuerzo de una disciplina ya rígida y el cumplimiento metódico y escrupulosamente repetido de los ejercicios militares. Desde que se establece el contacto con sus adversarios, la superioridad del fuego inglés, comparado por los españoles con el fuego del infierno, da, sin vacilar, la solución rápida.

Es gracias a esta superioridad de instrucción y de

entrenamiento, que el buque de Nelson, en San Vicente, puede permitirse, sin recelo alguno, enfrentarse a dos buques enemigos.

En la orden del día publicada después de Abukir, Nelson explica a sus tripulaciones la causa de su magnífica victoria, en estos términos, que no deberían olvidarse jamás:

"Habiendo bendecido Dios Todo Poderoso, las armas de Su Majestad, y acordádoles la victoria, el Almirante tiene la intención de rendirle, hoy mismo, a las dos, pública acción de gracias; y recomienda a todos los buques que hagan lo mismo, desde que no tengan incoveniente para ello.....Felicita, desde el fondo de su corazón, a los capitanes, oficiales, marineros y soldados de marina embarcados en la escuadra que tiene el honor de comandar, por el resultado de este último encuentro, y les ruega aceptar sus sinceros y afectuosos agradecimientos por su noble conducta en esta gloriosa acción. No hay ningún marinero inglés que no haya sentido en este día, la superioridad de las tripulaciones fieles al buen orden y a la disciplina, sobre esos hombres sin freno, cuyos tumultuosos esfuerzos nada ha podido regular". (O. de Nelson, el 2 de Agosto de 1798).

En Trafalgar, el *Redoutable* hizo frente, durante varias horas, a dos buques; pero sabemos, por los informes de su comandante, que, durante su larga estadía en Vigo, la instrucción de la tripulación fué objeto de los cuidados más minucioso.s En la mañana del 21 de octubre, mientras que la flota inglesa avanza lentamente hacia nuestra línea, el Comandante Lucas hace la inspección de su *Redoutable*, acompañado de su estado mayor. En una de las baterías los marine-

ros le gritan: "sobre todo, comandante, no olvideis el abordaje!".

La flota de Tourville resiste, a igualdad de probabilidades, delante de La Hougue, a una flota dos veces más numerosa; pero sabemos que, desde hacía largos años Tourville trabajaba, con método, por que la instrucción de sus tripulaciones alcanzara el más alto grado.

El *Orient*, el buque almirante de Abukir, el mejor navío de la escuadra y aquél sobre el que, probablemente, se ha hecho las menores mermas en la tripulación, hizo frente, victoriosamente, a dos enemigos, durante más de dos horas. Logra extinguir varias veces el incendio que se declaró; y fué sólo fortuitamente que voló a las 10 de la noche.

El *Rurick* es el crucero que, en la flota de Vladivostock, tiene la mejor reputación; resiste durante cuatro horas al fuego de cuatro japoneses.

Al contrario, es la falta manifiesta de instrucción la que motiva el triste desorden de la escuadra Rodjetsvenski mientras se presenta al combate en el campo de batalla de Tsushima, desorden que es una de las causas de la derrota.

Indudablemente, los Japoneses estaban animados del espíritu de ofensiva; y, excitados por el recuerdo de sus primeras victorias, atacaban. Abrieron el fuego, desde las 2 h. 10, en las condiciones siguientes:

2 h. 10	*Shikishima*	sobre el	*Osliabia*
2 h. 11	*Fuji*	sobre el	*Osliabia*
2 h. 12	*Kasuga*	sobre el	*Osliabia*
2 h. 15	*Nisshin*	sobre el	*Osliabia*

A las 2 h. 25. el *Osliabia* estaba prácticamente fuera de combate.

El *Mikasa* y el *Asahi* abren el fuego a 2 h. 10 sobre

el *Souvarov* que recibe proyectiles casi inmediatamente.

Del lado ruso, el fuego se abre a 2 h. 08; sólo a 2 h. 17 el *Asama* recibe el tiro que le impide gobernar. La primera granada rusa recibida por los Japoneses, sin que les haya causado casi daño, llega solamente 8 minutos después de que se abrió el fuego.

Es sólo el conocimiento de que todos los subordinados en todos los grados de la jerarquía, están bien instruidos y bien entrenados, el que da al jefe la seguridad necesaria para *arriesgar* sin temor. Rodjetswenski no tiene confianza alguna en el instrumento que dirije. Sus señales para poner su escuadra en T, son mal comprendidas y mal ejecutadas. Hubiera tenido aún tiempo para rectificar el error, perseverando en su resolución, pero pierde ánimo, deja las cosas como están, y la escuadra rusa se presenta en desorden. Por su parte, Togo, seguro de sí mismo y de los suyos, y en lo más álgido de la lucha, no vacila en hacer virar simultáneamente ocho cuartas por buque, a su primera división lanzada a toda velocidad, movimiento que en las escuadras francesas anteriores a la guerra se juzgaba muy delicado, y que se reemplazaba por movimientos de secciones.

Es porque no podía contar con sus subordinados, que Córdova abandonó en San Vicente la magnifica posición que tenía al ponerse en contacto con la línea inglesa. Vira de bordo, teniendo que temer todo de una acción en la que jugarán el principal papel las cualidades de sangre fría y de habilidad maniobrera. Jervis, al contrario, no vacila en presentar a la avalancha de los españoles su buque cabeza de línea y no teme hacerlo virar de bordo, bajo el fuego de tres enemigos, porque está seguro del *Culloden* y del bravo Troubridge.

Los errores y torpezas del *Zélé* forman la base de la derrota de las Saintes. Los errores del *Re d' Italia*, la de la derrota de Lissa.

Suffren mismo, tan netamente partidario de la ofensiva, disminuye la amplitud de sus concepciones tácticas y el rigor de sus exigencias, a medida de sus encuentros con Hugues, porque lo que ha experimentado en el campo de batalla de Sadras, ha disminuido su confianza en sus subordinados.

Napoleón ha dicho: *El alma de todos los ejércitos, y, sobre todo, de las armadas, es la completa adhesión de todas las partes al jefe.* Cuando hablemos más tarde del jefe, veremos cómo se crea esta adhesión, pero debemos constatar, desde ahora, que ella es imposible si el instrumento que maneja el jefe no está bien instruido y entrenado para responder, sin vacilación y sin menoscabo, a la menor impulsión.

Detengamos aquí estas consideraciones que podrían prestarse a desarrollos infinitos. Yendo más lejos, veamos ahora los principios que presiden la organización.

***

La primera idea que se presenta en la guerra, es la de oponer a las fuerzas del enemigo, donde quiera que se presenten fuerzas proporcionadas que, cuando menos, las contengan, las detengan, y que si es posible, las batan y las rechacen. Esta idea procede inmediatamente del cuidado que se tiene de precaverse contra todas las eventualidades, de resguardarse de todos los peligros..... en una palabra, del cuidado de defenderse. Ahora bien, "Hacer la guerra, dijo Federico II, es atacar".

Este sistema de guerra, por más diversas que sean las formas que pueda revestir, ha recibido un nombre:

es el sistema del *cordón*. Es así que los Franceses, al principio de la campaña de 1870, disponen todo su ejército, en cordón, a lo largo de la frontera de Alemania. Bien concentrados en una sola masa, los alemanes atraviesan el cordón desde los primeros días de agosto y la suerte de la campaña quedó definitivamente comprometida.

Bajo otra forma, el sistema del cordón da en el mar en la defensiva pura, la guerra de defensa de costas, las defensas móviles, la dispersión.

En los campos de batalla marítimos, este sistema da lo que se llama la batalla paralela. Se le ha puesto en práctica muchas veces; y siempre se ha obtenido una acción indecisa cuando también el adversario ha querido seguir el sistema del cordón, o la derrota cuando se ha eximido de él.

En Béveziers, luchan las dos retaguardias, colocadas en cordón la una delante de la otra: resultado nulo; mientras que en las vanguardias y aún en el centro, se maniobra para atacar en masa y se gana la batalla.

Todos los encuentros de Guichen y de los Ingleses durante la guerra de América, se desarrollan en líneas paralelas, oponiéndose cada fuerza, cada buque, a una fuerza, a un buque enemigo de la misma talla: resultado nulo; pero en las Saintes, Rodney se decide a maniobrar para formar masa al cortar la línea francesa: gana la batalla.

El 10 de Agosto, al terminar la tarde, Rusos y Japoneses efectúan un encuentro en cordón, en líneas paralelas, en la proporción de 6 contra 6; al cabo de dos horas, no hay ningún resultado y es la casualidad la que decide, no la victoria, sinó la desmoralización de los Rusos que huyen sin ser realmente batidos. Pero en Tsushima, los Japoneses cambian de método; maniobran para formar

masa sobre la cabeza enemiga: la decisión se obtiene en menos de una hora.

Bajo todas sus formas, ya sea que se trate del comando general de la guerra, o del de una batalla, el sistema del cordón, la oposición equilibrada y paralela de fuerzas contra fuerzas, conduce a una partida nula o a la derrota. Ahora bién, lo que necesitamos no es eso, sino el éxito.

El sistema del cordón, las batallas paralelas, las presentaciones equilibradas, las formaciones simétricas como las de Jellicoe en Juntlandia, son de temer a priori porque proceden de la defensiva, que disminuye la moral y el rendimiente de las armas.

El defecto del sistema reside en esto: en que por querer estar en todas partes a la vez, se es también, en todas partes, débil para defenderse, y, con mayor razón, para atacar. Ahora, atacar es hacer la guerra.

Es, pués, necesario hacer una elección de entre todos los sitios en que el enemigo pueda presentar fuerzas; es necesario determinar cuál es el punto donde, obtenido un triunfo local, arrastre éste el éxito total. Este punto es el punto decisivo, es el *objetivo principal.*

Es sobre el objetivo principal donde se deberá concentrar los mayores esfuerzos posibles, la *mayor masa* de la que se pueda disponer para formar número, despreciando, al menos por cierto tiempo, los demás puntos, que han llegado a ser los *objetivos secundarios.* Si el espíritu de ofensiva es sincero y vigoroso, todos los esfuerzos, todos los pensamientos estarán dirigidos exclusivamente sobre este objetivo principal; esto es lo que se llama la exclusividad del objetivo.

He aquí despejados, sacados de la idea de ofensiva que nos guia en todas nuestras investigaciones, el prin-

cipio del objetivo principal, el principio de la masa, el principio de la exclusividad del objetivo.

Verifiquemos estos principios:

En Lissa, Tegethoff maniobra de manera de lanzar la masa íntegra de sus 7 acorazados entre las dos brechas formadas por tres acorazados italianos: la victoria se decide a su favor, desde el instante mismo en que atraviesa esas brechas.

En Béveziers, los Holandeses atacan con gran vigor, en la proporción de 18 contra 12; pero no hacen nada para proteger su ataque; retengamos este punto en nuestra memoria para más luego. Por su parte, los franceses maniobran con el objeto de envolver primeramente la cabeza, y, en seguida la totalidad de la escuadra holandesa, con la masa de su vanguardia más numerosa, y, después con esta misma masa, reforzada con la mitad de su cuerpo de batalla. La victoria fué para los franceses.

En Trafalgar, Nelson, conduciendo buques que no se preocupan de su formación más o menos geométrica, sino únicamente de encontrar al enemigo al mismo tiempo que su almirante, atraviesa la línea francesa entre el *Bucentaure* y el *Redoutable*, y es solamente la masa de sus buques principales, reforzada breves instantes después con toda la columna, la que logra vencer la resistencia heróica de los franceses.

En Abukir, las tripulaciones francesas demuestran todo lo que se puede obtener, aún en condiciones lamentables, de las personas de valor, de los "bravos"; el *Tonnant*, el *Franklin*, el *Orient*, nos han legado bellos ejemplos, que nuestros oficiales jóvenes no olvidarán jamás; pero nuestros buques no maniobraron. Al contrario, los ingleses observaron las enseñanzas de Nelson y Foley maniobró desde el principio: la masa inglesa cae

íntegra sobre nuestra vanguardia que es envuelta, y la victoria es de los ingleses.

En Tsushima, los japoneses concentran desde el principio, la masa de sus cañones sobre el *Osliabia* que fué destruido en menos de una hora. Al terminar el día, concentran, así mismo, la masa de sus cañones sobre el *Borodino*, que vuela. Tsushima es la aplicación furiosa del principio de la masa, y, es, al mismo tiempo, la victoria naval más completa de los tiempos modernos.

Remontándonos ahora a los tiempos más antiguos, en l'Ecluse, en 1340, Eduardo III de Inglaterra lanza toda la masa de sus buques sobre el centro de la línea francesa que se disloca; y l'Ecluse fué para nosotros, como debía serlo Trafalgar quinientos años más tarde, una derrota terrible.

Esto para lo que se refiere a la masa.

A principios del año de 1904, los japoneses tienen frente a sí las dos escuadras rusas de Puerto Arturo y de Vladivostok. Estiman que, por el interés de su ejército que tiene urgente necesidad de llegar lo más pronto posible a Corea, es necesario destruir primero, o, cuando menos, inmovilizar la escuadra de Puerto Arturo. Ese es su objetivo principal. Abandonan la escuadra de Vladivostok por algún tiempo, y todos los buques que tienen un buen valor militar son empleados *exclusivamente* en en el logro de las operaciones del paso de las vanguardias del ejército, es decir, en las operaciones contra Puerto Arturo.

En Junio de 1805, el regreso de Villeneuve, de las Antillas a Europa, teniendo como punto de dirección probable el Ferrol, amenaza a los ingleses con una formidable concentración de fuerzas enemigas sobre ese punto. Es allí que va a encontrarse, por el momento, el

punto decisivo. El objetivo principal que, hasta entonces, había parecido ser la escuadra de Brest, viene a ser la escuadra de Villeneuve, próxima a reunirse con las escuadras de la Coruña y de Vigo. El Almirantazgo sabe que Nelson está cerca del enemigo y que Calder, con 10 buques, está delante del Ferrol. Esto no le basta: consagra a la persecución exclusiva del objetivo principal todo aquello de que dispone, descuida por algún tiempo las fuerzas que están en Rochefort y envía la escuadra que bloquea ese puerto, a reforzar la de Calder.

Es por no haber reconocido la necesidad de elegir y de decidir cuál debe ser el objetivo principal, que los rusos, prevenidos de la inminencia de una guerra con el Japón, permanecen divididos en dos trozos, en Puerto Arturo y en Vladivostok, trozos que se hacen batir separada y sucesivamente.

Es por no haber reconocido que la destrucción de las escuadras enemigas es, siempre, el objetivo principal de toda marina, que Napoleón descuida, después del tratado de Amiens, la concentración de su marina y que necesita redactar durante todo el año de 1805, instrucciones contradictorias e imposibles de ejecutar: resultado, Trafalgar.

Esto, en cuanto se refiere al objetivo principal.

Hace un momento, al citar el ejemplo de Béveziers, hemos dejado pasar una observación interesante: los holandeses, por no haber protegido su ataque, lo perdieron. Ocupémonos de ella ahora.

El fin que se persigue en toda acción militar, es el de imponer la voluntad propia al adversario, atacando y destruyendo sus fuerzas armadas. Toda nuestra actividad debe emplearse en la ofensiva. Debemos escojer, de entre todo el dispositivo enemigo, tanto en el campo de batalla como fuera de él, un punto que se considera co-

mo decisivo porque todo éxito obtenido en ese punto arrastrará la ruina de lo demás. A ese punto, a ese objetivo principal, lo atacaremos con una masa, con toda la masa posible; y no atacaremos sino a ese punto. Para lograrlo, no vacilaremos en hacer todos los sacrificios necesarios. Hasta aquí vemos claro, y estamos bien seguros de nuestro camino porque permanecemos de acuerdo con los grandes maestros de la guerra.

"Hacer la guerra es atacar", dijo Federico.

"Marchar sobre el principal ejército enemigo y destruirlo", dijo Napoleón.

"Atacar con una masa un punto débil del enemigo", dijo también el Emperador.

Notemos, de paso, que no se trata aquí de un punto débil en valor absoluto, sino de un punto débil con relación a la masa que se consagra para el ataque. De otro modo confudiríamos los objetivos secundarios y principales. Es así que los austriacos vencieron en Lissa y Custozza; pero los italianos, aunque eran el punto débil en valor absoluto del dispositivo enemigo italo-prusiano, no constituían en realidad sino un objetivo secundario. El objetivo principal era el ejército prusiano; una victoria obtenida sobre él, arrastraría consigo la ruina de las ambiciones italianas. Vencedores en el Sur, los austriacos son derrotados en Sadowa, donde no supieron formar masa..... y perdieron toda la guerra: los vencidos del Sur obtuvieron Venecia

Ejemplo de San Vicente: punto débil absoluto: división a sotavento; objetivo principal: división a barlovento.

Terminada esta digresión, volvamos a Béveziers. Por qué los holandeses, que atacaron con todo entusiasmo a los franceses, lanzando una masa de 18 buques sobre el punto débil formado por los 12 enemigos, vieron fra-

casar su ataque? Fué porque no supieron protejerlo, porque no tomaron sus *seguridades*. Retengamos esta palabra.

La guerra, repitámoslo, se hace entre dos. Todos los proyectos que se combinan, provocan en el enemigo proyectos inversos. No puede uno contentarse con contrarestar los proyectos del enemigo, porque eso sería defenderse; y hacer la guerra es atacar. Es necesario, sobre todo y antes que todo, hacer que tengan éxito los proyectos propios. Las combinaciones elaboradas, los ataques, las ofensivas preparadas, no tienen probabilidades de éxito sino cuando no encuentran obstáculos. Y el enemigo, justamente, trata de obstaculizarlos. Es de todo punto indispensable que la acción de uno no sea molestada jamás, que permanezca siempre *libre*, que se tomen seguridades. Hace más de veinte siglos que Jenofonte dijo: el arte de la guerra es el arte de conservar la "libertad de acción". Para guardar intacta la libertad de acción, es necesario protejer los dispositivos de ataque, tomando seguridades; este es el principio de la *seguridad estratégica*.

Atacando sin precaución, los holandeses se hacen derrotar en Béveziers; pero, los franceses, al mismo tiempo que maniobran para envolver la cabeza de la escuadra holandesa, contienen, con el fuego de su división de cola, toda la cola holandesa que pierde su libertad de acción, y que, preocupada de su propia existencia no puede ya intervenir para socorrer a los buques envueltos.

En Sadras, Suffren combina un ataque sobre la cola de la línea inglesa, pero para conservar la libertad de acción de la fracción Tromelin que debe dirigir el ataque, toma seguridades: opone el *Héros* a la vanguardia enemiga para impedirle que vaya en ayuda de la divi-

sión atacada. La torpeza de sus subordinados, únicamente, hizo abortar ese plan tan bien combinado.

En Trafalgar, Nelson encarga a la división Collingwood la dirección del ataque sobre la cola de la línea enemiga. Ese ataque debía hacerse con una masa de 16 buques contra 12, lo que, dada la enorme y justificada confianza de los ingleses, constituía una superioridad considerable. Pero, al mismo tiempo, Nelson se asegura. Decide, a fin de que la división Collingwood pueda conservar intacta su libertad de acción al emprender su ataque, contener, mantener, inmovilizar toda la cabeza y el centro enemigos con su propia división; y, los principios de la libertad de acción y de la seguridad están tan claros en su espíritu (aunque no haya conocido el nombre de ellos) que escribe esta frase típica en su memoradum: "El resto de la flota enemiga deberá dejarse a los cuidados del comandante en jefe quien se esforzará para que los movimientos del segundo comandante no sean interrumpidos en lo menor".

En febrero de 1904, toda la flota de combate japonesa parte de Sasebo con los trasportes que conducen a su bordo la vanguardia de la división de vanguardia del primer ejército. Todo el esfuerzo se consagra al éxito de este movimiento; pero los desembarques en Chemulpo necesitan cierto tiempo, durante el cual puede actuar el enemigo de Vladivostock. Todas las tentativas de los cruceros rusos contra las líneas de comunicaciones del ejército, perturbarán a la flota de combate en su acción contra Puerto Arturo, objetivo principal. Togo necesita conservar su libertad de acción en el mar Amarillo. Desde el principio, y a falta de algo mejor, son los buques de la tercera escuadra, Kataoka los que forman la cortina de vigilancia frente a los buques de Vladivostock, y, desde

que la situación ante Puerto Arturo lo permite, los cruceros de Kamimura van delante de Vladivostock a "cuidar", como dijo Nelson, que los movimientos del Comandante en jefe sean "interrumpidos lo menos posible."

En 1805, los ingleses consideran la entrada de la Mancha como el punto decisivo, como el punto donde es necesario conservar la masa principal; pero, al mismo tiempo, necesitan que los movimientos de la escuadra Cornwallis se interumpan lo menos posible. Es necesario que el Almirantazgo conserve toda su libertad de acción para poner en movimiento sus flotas, cuando y como sea necesario; por eso se asegura, haciendo bloquear, o cuando menos observar, todas las fracciones enemigas en todos los puertos donde se encuentran.

La aplicación del principio de la seguridad tiene por objeto hacer que el jefe conserve su libertad de acción. Esta seguridad se refiere no sólo a dirigir los ataques en el campo de batalla, sino también, a la ejecución de todos los movimientos de todo género. Las fuerzas de seguridad opuestas a las fracciones enemigas para impedirles perturbar la acción empeñada (o por empeñarse) son también las que conservan la seguridad del cuerpo de batalla que navega. Los exploradores, los buques que protegen a los buques de línea contra los ataques de los submarinos, los cruceros y naves aéreas que se alejan en busca de informaciones, conservan al jefe la libertad de acción necesaria. Le aseguran, a la vez, el espacio y el tiempo indispensables para orientarse y tomar una decisión.

He pronunciado una palabra importante: información. La mejor de las seguridades, en un juego en el que el adversario oculta con cuidado todas sus car-

tas, es la de ser *informado*. Es la aplicación del principio de la seguridad la que conduce a dar a la *información* toda la importancia que tiene y que merece.

Todos los errores de Nelson durante las campañas de Abukir y Trafalgar, tienen como base la carencia o falsedad de las informaciones. Esos errores arrastraron, en la conducción de las operaciones, fatigas, retardos y peligros considerables. Tuvieron como consecuencia el desembarque de Bonaparte en Egipto y la reunión, en julio de 1805, de los buques de Villeneuve con los de Gravina y Gourdon. Es verdad que, por culpa de los franceses, y gracias a la actividad furiosa de Nelson, las campañas de 1798 y de 1805 terminaron bien para los ingleses; pero no por eso se va a desconocer que hubo necesidad de los inmensos esfuerzos que condujeron a la segunda batalla de Abukir y a la capitulación de Menou, para expulsar a los franceses de Egipto, es decir, para reparar el error de Hope. Hubo necesidad de la sangrienta batalla de Trafalgar para obtener lo que hubiera podido conseguirse, con menos gasto, al principio del mes de abril de 1805, cuando Villeneuve partió de Toulon, si las fragatas inglesas hubieran maniobrado mejor. Como se vé, todo se paga en la guerra.

Villeneuve sale de Cádiz el 20 de octubre de 1805. Cuida tan poco de la exploración, que no le llega ninguna información. Al contrario, Nelson está al corriente de todo lo que hace el enemigo y es eso lo que lo decide a hacer rumbo sobre Espartel. Las informaciones de sus fragatas son tan buenas y tan precisas, que le permiten maniobrar para encontrarse el 21, de día, en la situación favorable que busca: a barlovento del enemigo, y algo a popa de él (con respecto a Cádiz) para estar seguro de cortarle la retira-

da. Es esta situación la que impresiona a Villeneuve, la que le obliga a hacer esa virada simultánea de todos los buques, que, como ya sabéis, fué la señal de sensibles desórdenes.

Porque contaba con informaciones oportunas, Togo pudo hacer descansar a toda su flota en la bahía de Chin-Kai. Su dispositivo de seguridad es tan manejable y sus exploradores conocen tan bien la tarea que les incumbe, que sabe, minuto por minuto, todo lo que hacen los rusos durante la mañana del 27 de mayo de 1905. Está al corriente de las evoluciones tan desgraciadas de Rodjetswenski, y, es aún *antes de apercibir al enemigo*, que ya tiene la intensión de atacar primeramente la columna de la izquierda. Sin explorar él mismo, y sin hacer nada para impedir la exploración enemiga, el almirante ruso se deja maniobrar, durante doce horas, por un enemigo que está fuera del alcance de la vista.

***

Si colocamos ahora, uno al lado del otro, el principio de la *masa*, que debe aplicarse íntegra y exclusivamente al objetivo principal, y el principio de la *seguridad*, que nos conduce a oponer fuerzas al enemigo, donde quiera que se presente (aunque no sea sino con el objeto de obtener "informaciones"), llegamos, si no a una contradicción, cuando menos a una dificultad singular.

Todas las fuerzas que consagremos a la seguridad, serán fuerzas de menos para el esfuerzo principal. Tendremos que disminuir esas fuerzas de la *masa*, porque nuestros recursos no son extensibles indefinidamente. Ya no estamos dedicados exclusivamente a la persecusión del objetivo principal.

Es necesario resolver esta dificultad.

Observemos primero que la exclusividad del objetivo no significa que consagremos la totalidad de nuestras fuerzas, exclusivamente, a la persecusión del objetivo principal. Ese principio significa, únicamente, que la fuerza destinada a ese objetivo principal, la masa, debe consagrarse íntegra, tal como es, tal como hemos podido constituirla, exclusivamente a su tarea particular, sin preocuparse de cosas secundarias. Si, además de la acción principal, hubiera otras tareas que cumplir, aunque no fueran sino las de seguridad, no es la masa la que debe realizarlas. Tromelin, en Sadras, debe hacer el ataque principal con la masa que se le ha confiado; lo que suceda en la parte del campo de batalla donde se encuentra la vanguardia inglesa, no le concierne. Allí hay alguien encargado de esa vanguardia: Suffren y su *Héros*.

Así mismo, Togo, que, en Tsushima, efectúa con su escuadra de línea el ataque principal sobre la cabeza de la escuadra rusa, no se preocupará ni un instante de lo que pueda suceder en la cola. Las divisiones de cruceros están para eso.....(Hay que añadir aquí que, por error, los cruceros japoneses se dirigen contra el convoy ruso, y no contra la cola de la línea de batalla. Felizmente, gracias, por una parte, a la posición tomada y mantenida por Togo, y, por otra, a la inercia y a las débiles cualidades de los acorazados Nebogatoff, la cola rusa no desempeña ningún papel.)

Explicado queda pués, con toda exactitud, lo que es la exclusividad del objetivo; es, más especialmente, una exclusividad en el tiempo. *Primeramente*, nada más que ese objetivo; en seguida se verá lo demás.

En la batalla de Arbelles, Alejandro deja abandonada su impedimenta, a pesar de los consejos de sus generales. "Si obtenemos la victoria, les dice, encontrare-

mos no solamente lo que nos pertenece, sino que nos haremos dueños de todo lo que posee el enemigo."

De todos modos, queda una dificultad: emplear toda la masa posible en el objetivo principal; pero, al mismo tiempo, restar fuerzas a esa masa (que hubiéramos deseado fuera mayor) para destinarlas al servicio de seguridad.

Hay que hacer pués una repartición.....Hay que *dosificar* las fuerzas, de una manera lógica: emplear en el servicio de seguridad el mínimum de fuerzas indispensables para que esa seguridad sea eficaz, y, reservar el máximum para constituir la masa encargada del esfuerzo principal y exclusivo.

Esta dosificación de las fuerzas, es, hablando etimológicamente, *la economía de las fuerzas*. La economía de las fuerzas no es otra cosa que la operación que consiste en dosificar, en repartir juiciosamente las fuerzas de que se dispone, de manera de satisfacer, a la vez, al principio de la masa y al de la seguridad.

Se concibe que puede haber buena o mala economía de fuerzas, según que la dosificación se haya hecho de una manera lógica o irreflexiva. Cuando se hable de economía de fuerzas, se sobrentiende que se trata de la buena economía, y no de la mala. Este sobrentendido permite, en lenguaje familiar, tomar la palabra economía, en el sentido restringido en que lo emplean generálmente nuestras amas de gobierno: atesorar, evitar gastos inútiles. Se dice entonces que la aplicación del principio de la economía de las fuerzas, consiste en economizar, lo más que se pueda, las fuerzas destinadas a los objetivos secundarios o accesorios, para poder gastar, con largueza, en el objetivo principal.

En el fondo, las dos definiciones son equivalentes, pero la primera es más correcta. He insistido en esto, porque la noción de la economía que dan, aun los mejores autores, no es muy clara.

Ahora, busquemos ejemplos: Napoleón, que designa, por orden de 15 de setiembre de 1805, a la escuadra combinada de Cádiz (33 buques, la mitad de su marina) para trasportar al sur de Italia cerca de 2.000 hombres, cuando el esfuerzo principal se hace sobre el ejército austriaco que debe capitular en Ulm, practica una mala economía de fuerzas.

Los japoneses, en 1904, consagran sus 12 buques de combate, las dos divisiones Togo y Kamimura, a las operaciones de Puerto Arturo; y practican una sabia economía de fuerzas, no oponiendo a los cruceros de Vladivostock, durante el mes de febrero, sino la vieja escuadra Kataoka; pero, desde que el debilitamiento de la escuadra de Puerto Arturo y la actividad de los cruceros rusos cambiaron la situación, *modifican* su economía: consagran a las operaciones contra los tres cruceros rusos nada más que lo necesario para contenerlos, 4 de los cruceros de Kamimura, y conservan en el mar Amarillo, donde se encuentra el enemigo principal el mayor número de fuerzas posible.

En Sadras, Suffren lleva a cabo una economía de fuerzas atrevida y sabia; atrevida, porque no opone a los tres buques de cabeza ingleses, sino el mínimun minimorum: su único buque, el *Héros*; sabia, porque aumenta la fuerza e influencia relativas del *Héros* manteniéndolo bien a barlovento de los buques ingleses.

He aquí como practica Nelson la economía de fuerzas, según su memoradum de Trafalgar: 16 buques, reforzados en caso de necesidad por otros 8, o sean 24, para efectuar el ataque decisivo sobre el objetivo princi-

pal, compuesto de 12 buques. 16 buques, con Nelson, opuestos a los 34 enemigos, para impedir su intervención.

La masa de 24 contra 12.

La seguridad de 16, no contra 34, sino ante 34.

Conocemos las modificaciones tan importantes que se produjeron en el campo de batalla; pero la idea de Nelson era la que se ha indicado, y este es uno de los ejemplos más claros de lo que es la economía de fuerzas.

(*Concluirá*).

El "Libro Azul"

Del Almirantazgo Británico

POR EL CAPITAN DE CORBETA
MANUEL DE MENDIVIL

Trascripcion de la Revista General de Marina

En la segunda decena del pasado Diciembre dió a luz el Almirantazgo de la Gran Bretaña un libro titulado *Battle of Jutland.—Official Despatches with Appendices*, y ese libro, *presentado al Parlamento por orden de Su Majestad*, con una gran carpeta de planos (carpeta y libro de cubiertas azules que les prestan un cariz más severo y parlamentario), ha sido la nota culminante y sensacional de los pasados días. Mucho se ha hablado de la batalla de Jutlandia, pero esas conversaciones, la controversía—que aun dura—iniciada a raíz del combate, la apreciación de diversos detalles, y la más o menos lógica explicación de este o aquel punto concreto, obedecían siempre al par-

ticularísimo criterio de quien hablaba ó escribía, y no reflejaban la verdad *oficial y auténtica*, puesto que los documentos oficiales (medidas previsoras, proyectos de combate, precauciones tácticas, órdenes de Escuadra, evoluciones y señales) eran conservadas con el mayor sigilo por el Almirantazgo.

Cierto que el entonces Almirante Jellicoe (hoy lord Jellicoe, Vizconde de Scapa), testigo de mayor excepción porque ejercía el mando de la flota inglesa en aquel encuentro memorable, publicó en su libro *The Grand Fleet* una circunstanciada y minuciosa relación de la batalla de Jutlandia que, a decir verdad, produjo cierta sensación de frío y no colmó la pública curiosidad ni disipó tampoco recelos más o menos fundados. Así debía suceder, porque recuerden mis lectores que después del combate (*diez y ocho días* después del combate), publicó el Almirantazgo un relato de la batalla que no borró la mala impresión producida por el primer *comunicado* lanzado al público a raíz del suceso, y que sonó a derrota en los oídos británicos. Inglaterra tuvo en Jutlandia pérdidas mucho mayores que su rival, y al hacerlo constar así, establecido queda que no sucumbió la Escuadra alemana, hechos ambos que el patriotismo inglés y el amor propio nacional no podían admitir sino difícilmente y con un ansia loca de que alguien les descubriera y explicara el arcano.

Por eso fué enorme el éxito de *The Grand Fleet* del Almirante Jellicoe: entendámonos; al decir que su éxito fué enorme, quise decir que fué enorme su éxito de venta, de librería, pues el cuerpo de la obra, su núcleo, su esencia, no obtuvo ya el éxito apuntado, desagradó a éstos, no satisfizo a aquéllos, y sumió en hondas cavilaciones a los más. Cierto que el

Almirante dedicaba tres capítulos de su obra (la pluma autorizadísima del Capitán de Fragata Carvia la comentó en esta REVISTA), a la descripción del combate de Jutlandia, pero el primero de tales capítulos comenzaba diciendo: "el parte que envié al Almirantazgo no fué el que el Almirantazgo publicó", y ello hizo nacer en las gentes la sospecha de si tampoco en su libro diría el Almirante *todo lo que podía decirse*, y si la verdad contenida en la obra sería una verdad convencional y amañada. Claro está que si las razones invocadas por Jellicoe y el Almirantazgo para ocultar esa verdad en los partes oficiales de primera hora, tenían sólido fundamento entonces, el Almirante, al publicar su libro en el año 1919, meses después de la rendición y entrega de la flota alemana, podía hablar con sinceridad absoluta, puesto que ya no existían nubes que ensombrecieran el horizonte, pero de ser así, ¿cómo explicar el silencio del Almirantazgo.....?; ¿por qué no publicaba los documentos oficiales de la batalla de Jutlandia.....?; ¿por qué no daba una relación oficial y auténtica del combate.....?

El libro del Almirante Jellicoe hería en varios puntos el amor propio británico, y aun sospechando que había algo más de lo que en él se publicaba, fué tema y origen de inacabables discusiones, y dividió en bandos no sólo al público en general, sino a los propios oficiales de la Real Marina.

Así las cosas, un año después de publicar Lord Jellicoe su libro, nombró el Almirantazgo una Comisión que presidía el Capitán de Navío Harper, encomendándole la redacción del relato oficial de la batalla de Jutlandia; pasaron meses y meses, sin que del asunto se trasluciera cosa alguna, pero por preguntas dirigidas al Gobierno en el Parlamento se supo que el in-

forme en cuestión estaba redactado, y como el combate de Jutlandia había producido enconadísimas disputas, y había en él puntos oscuros que tenían a la opinión sin saber—como vulgarmente se dice—a qué carta quedarse, se aguardaba con impaciencia la publicación del informe de Harper, árbitro oficial en la materia; basta lo dicho para comprender la expectación que a mediados de diciembre produjo la aparición del *Libro Azul* del Almirantazgo.

Desgraciadamente las cosas siguen como estaban, y la expectación aludida se ha visto defraudada una vez más, porque sin que yo acierte a explicarles el caso, he de participar a mis lectores que en el *Libro Azul* no figura el informe del capitán de navío Harper, y que, por consiguiente, esta es la hora en que no hay relato inglés oficial y auténtico de la batalla de Jutlandia. Se muy bien que Sir Julián Corbett emprendió hace ya tiempo la publicación de una magna, obra, *Naval Operations*, cuyo primer tomo que comprende desde la ruptura de las hostalidades hasta el combate de las Falkland salió a luz en 1920, y cuyo segundo tomo que describirá la batalla de Jutlandia, debe publicarse en plazo próximo; se también que el aludido Julián S. Corbett es el historiador, el cronista *oficial* del Almirantazgo, pero ya dije en otra ocasión que su *oficialidad* es discutible y muy relativa; el Almirantazgo abre a Sir Julián S. Corbett sus archivos, le hace entrega de todos sus planos y documentos, no le escatima partes, informes ni telegramas, y el señor Corbett escribe después una obra que refleja su propio sentir, su juicio, su opinión, pero nunca la opinión, el juicio o el sentir del Almirantazgo que imprimió a la cabeza del primer tomo de *Naval Operations* las siguientes palabras:

"Los Lores del Almirantazgo han facilitado al autor los documentos oficiales indispensables para su obra, pero de ningún modo responden de ella, ni tampoco de la forma en que presenta los hechos."

He ahí por qué decía que no existe en Inglaterra descripción oficial de la batalla de Jutlandia; he ahí por qué insinuaba que tampoco la habrá cuando Sir Julián Corbett publique el segundo tomo de su obra; esperábamos todos con verdadera impaciencia el informe del capitán de navío Harper, y ese informe es precisamente el único que no publica el Almirantazgo.

***

En mi deseo de acopiar elementos de juicio que someter a la consideración de mis lectores he examinado con el mayor detenimiento el *Libro Azul*, y lo he leído casi totalmente, faena laboriosa supuesto que el libro tiene en números redondos 600 páginas, más bien más que menos; comienza sin otros preámbulos ni preliminares por la transcripción del parte oficial que el Comandante general de la *Grand Fleet* dió el 18 de junio de 1916 sobre el combate de Jutlandia, acompañando al parte, como es natural, listas de organización de la flota, relación de buques alemanes hundidos y de nombres de Almirantes, jefes y oficiales de la Escuadra entera; todo ello ocupa 51 páginas, comenzando enseguida una serie de partes oficiales elevados al Almirante Jellicoe por cada uno de los Almirantes subordinados jefes de las Escuadras parciales que integraron la *Grand Fleet*, y dentro de cada uno de esos partes, los que los Comandantes de los buques dieron individualmente a sus Almirantes respectivos.

Completan la serie los partes de las Escuadras de cruceros exploradores y flotillas de destroyers. Llegamos asi a la página 340, y encontramos a continuación una copia de los acaecimientos del diario del Comodoro Tyrwith, jefe de la flotilla conocida por el nombre de "Fuerzas de Harwich" un informe o parte del capitán de navío Waistell sobre la intervención de los submarinos, otros de los capitanes de fragata internados Bingham y Whitfield, comandantes que fueron del *Nestor* y el *Nomad* (esos partes los fechan en Holanda en mayo de 1918), y finalmente partes suplementarios de los comandantes del *Benbow*, el *Canadá*, el *Vanguard*, el *Bellerophon*, el *Temeraire* y en suma de todos los buques que formaban las segunda y cuarta Escuadras de combate. Vienen después los llamados *Apéndices* que ocupan más de 200 páginas, y contienen los partes de los oficiales artilleros, una recopilación de todos los radiogramas cruzados desde el 30 de mayo a 4 de junio de 1914 entre las distintas unidades de las diferentes Escuadras, y entre el Comandante general y el Almirantazgo, y una copia del parte de combate rendido al Kaiser por el Almirante Scheer jefe de la Escuadra alemana de alta mar.

Por último, en las dos páginas finales del libro se contiene la carta que con la fecha 30 de Octubre 1914 dirigió al Almirantazgo el Almirante Jellicoe, y también la respuesta que del Almirantazgo obtuvo, y ese documento colocado en último término, como de mala gana y por compromiso, es la nota culminante y sensacional del *Libro Azul*, y la sola novedad positiva que en sus 600 páginas se encierra.

Al cabo de las mil y una descripciones más o menos documentadas, que del combate de Jutlandia he leído (Lord Brassey, Bellairs, Jellicoe, Almirante Scheer, Romeo Bernotti, Von Hasse, etc., etc.) los documentos que

acaba de publicar el Almirantazgo nada me han enseñado que ya no hubiera leído, y el examen superficial de los diversos y aludidos partes y de los múltiples radiogramas cruzados en aquellos días azarosos, antes induce a confusión y a error que aclara conceptos, pues las situaciones estimadas que en sus partes dan los Comandantes de unos y otros buques difieren considerablemente (cosa hasta cierto punto natural, ya que en combate no puede ser la estima lo que más preocupe) y porque —aunque ello sea menos natural— los relojes de la *Grand Fleet* andaban tan locos y desacordados que hundirse en el examen de los radiogramas de Jutlandia es como pasearse por el laberinto de Creta; buque hay que da cuenta al Almirante de un suceso cualquiera, de gran importancia en ocasiones, y el Almirante recibe el radiograma *veinte minutos antes* de que se lo expidan; y como no se trata de un caso aislado ni de dos, sino de muchos, y como además el combate se libró en medio de una niebla, muy densa en ocasiones, que tan pronto ocultaba los barcos como medio dejaba traslucir sus siluetas induciendo a continuas equivocaciones, tratar de orientarse por los radiogramas y reconstruir con ellos la batalla es labor no imposible, pero sí de monje benedictino para quien el tiempo no tiene valor ni importancia, pues nada significan los meses ni los años en una existencia consagrada a la vida contemplativa. Las líneas generales de la acción se han trazado mil veces; encuentro preliminar de los cruceros de combate que mandaba Beatty acompañados por una Escuadra de acorazados antiguos, con los cruceros de combate alemanes que mandaba Von Hipper; sabido es que en esa acción parcial llevaron los ingleses la peor parte, entendiendo por llevar la peor parte tener mayores pérdidas, pues por lo demás la Escuadra del Almirante Beatty no fué vencida ni aniquilada. Aparecie-

ron después en escena la *Grand Fleet* y la *Escuadra de Alta Mar* que empeñaron la acción con las vacilaciones y dificultades inherentes a la niebla de que ya hice mención, y que muy a menudo fué tan espesa que los Zeppelines que acompañaban a la flota alemana no podían dar la situación de las fuerzas británicas.

Y ya en acción todos los buques de ambos beligerantes, conocemos sus maniobras, sus duelos de artillería, la lucha tenaz, confusa, caótica, indescifrable en ocasiones de los exploradores y fuerzas sútiles, los movimientos generales, las periódicas desapariciones de los combatientes ocultos no sólo por la niebla, sino también por las cortinas de humos, y en fin, la que algunos censores harto impresionables e impulsivos llamaron poco menos que huida de Jellicoe, y desmoronamiento de las tradiciones de acometividad de la Marina inglesa.

El punto se discutió después con gran ardor, distinguiéndose por su apasionamiento los detractores del Almirante, quien pudo tomar venganza de ellos, y hasta casi ponerlos en ridículo incorporando a su obra *The Grand Fleet* el texto de la antes aludida carta que hoy conocemos por el *Libro Azul*, y que como ya dije, él escribió al Almirantazgo con fecha 30 de Octubre 1914; no lo hizo, prefirió guardar un noble, un digno, un prudente silencio, y basta esa actitud para clasificar al Almirante Jellicoe entre los espíritus superiores.

***

De nota sensacional califiqué la carta, sin miedo a arrepentirme del adjetivo, pues ella descubre, ella pone de manifiesto con absoluta claridad, que el Almirante obró en todo momento y ocasión con arreglo a un plan concertado con el Almirantazgo, y que por consiguiente

no pueden discutirse sus determinaciones y maniobras en el combate de Jutlandia, pues el Almirantazgo las conocía y las había aprobado ya.

Mister Pollen, Bellairs y los más tercos censores del Almirante tendrán que entonar el "yo pequé" reconociendo el poco fundamento de sus acusaciones.

La carta no se escribió de buenas a primeras ni por que sí; el Almirantazgo la publica —ya lo he hecho constar—en las dos últimas páginas de su libro, y no se me alcanza qué clase de razones ha podido dictar determinación semejante, pues escrita en Octubre del 14, y refiriéndose el resto de la obra a sucesos acaecidos en Mayo y Junio de 1916, el más sencillo orden cronológico exigía que la carta en cuestión rompiera el fuego y se publicara en primera linea. Fundamentos aún más sólidos pudieran hallarse en pro de lo que digo; Lord Jellicoe escribió su carta muchos meses después de tomar el mando de la flota, cuando ya había hecho un maduro y detenido examen de la situación, cuando había estudiado serenamente los elementos propios y los del adversario, cuando ya había meditado sobre la probable táctica alemana y decidido modificar la inglesa, cuando en su ánimo había ya labrado hondos recelos el prudente temor a las *armas nuevas*, alguna de las cuales como la aviación, *inédita* por decirlo así, iba a estrenarse en acciones navales, cuando ya había adquirido el convencimiento de que el submarino encerraba un peligro, y los campos de minas otro riesgo mayor, y cuando ganoso de vencerlos o contrarrestarlos había adoptado el que, inconscientemente tal vez, fué su lema "contra armas nuevas, nuevas tácticas". Resultado de aquellos estudios, de aquel examen, de aquel recelo, de aquellas investigaciones, fué su plan de combate que siguió siempre, y exposición del plan, exposición lisa y llana de ese plan de combate

fué su carta de 30 de Octubre del 14 al Almirantazgo. Dígaseme ahora si no debía encabezar los partes que no son más que realización práctica de los proyectos que la carta expone.

Pero en fin, demos de lado a esa cuestión después de todo secundaria (siquiera sólo sea por no imitar a tantas y tantas autoridades españolas que con laudable celo aprovechan todo acto público, banquete o procesión, para armar un tremendo caramillo con el fútil pretexto de que el Delegado A. debe sentarse a la izquierda y no a la derecha, y el Síndico B. ha de pasar detrás y no delante) y ciñámonos a la carta de Jellicoe.

Dije ya que hablando en castellano mondo y lirondo, hablando en plata, sin argucias, eufemismos ni paliativos, se acusó al Almirante de escurrir el bulto en Jutlandia, y de no caer sobre el enemigo con la feroz tenacidad que el orgullo británico y las tradiciones de la Marina inglesa reclamaban.

Las razones que en *The Grand Fleet* dió el Almirante convencieron a muchos de que obró bien interrumpiendo el combate cuando llegó la noche, pero tampoco faltó quien lo afeara, y sobre todo fueron varios los que censuraron acremente sus maniobras y movimientos anteriores.

Si merecían o no esas censuras es punto que yo no he de dictaminar, porque ya lo dictaminó el Almirantazgo; precisamente la carta del 30 de octubre es una reivindicación total del Almirante (a mi juicio no la necesitaba, y si uso de la palabra "reivindicación" es en contra de sus detractores), porque en ella se adquiere la convicción de que Jellicoe se limitó a seguir estrictamente el plan de combate trazado por él y aprobado por el Almirantazgo; no hubo maniobra, no hubo movimiento que no estuviera previamente decidido y previamen-

te aprobado; que era mucho y muy grande el respeto que inspiraban las *armas nuevas*....

"Los alemanes—decía Jellicoe (punto 2º. de su carta)—confían extraordinariamente en sus torpedos, minas y submarinos, y no cabe duda de que los usarán de firme en la acción naval, sobre todo teniendo como en ese particular tienen superioridad sobre nosotros" "Es, pues, indispensable—añadía en el punto 3º.—estudiar cuál ha de ser nuestra táctica frente a semejantes ataques."

El Almirante predicaba el horror a las zonas meridionales del mar del Norte, donde el enemigo podía combatir muy cerca de sus bases, y pretendía que la gran batalla se riñera en el extremo opuesto, donde por no estar lejos las bases británicas podían prestar amparo y asistencia a sus Escuadras.

Le preocupaban extraordinariamente los submarinos, y después de decir que esperaba asistieran al encuentro, puntualizaba cómo podría emplearlos Alemania, que a su juicio habría de ser o incorporados a los cruceros y destroyers, es decir, atacando con la exploración, o unidos al grueso de la flota de batalla. "En este segundo caso—decía (punto 8º.)—se mantendrán a retaguardia o por el flanco de la Escuadra enemiga, que se moverá en la forma adecuada para atraernos y llevarnos a los submarinos."

Contra el primer sistema de empleo (submarinos incorporados a la exploración) proponía un remedio sencillísimo de resultado casi seguro, pero la unión del submarino con la flota de línea le preocupaba más:

"Se contrarrestará—decía (punto 10)—con una prudente maniobra de nuestros acorazados que podrá consistir en negarnos a hacer el juego de la táctica del enemigo, no moviéndonos en la dirección a que nos invita.

Si por ejemplo la Escuadra de combate enemiga INICIASE LA RETIRADA (WERE TO TURN AWAY), *ante el avance de la nuestra, yo deduciría que su intención era llevarnos a un campo de minas y submarinos,* Y NO ME DEJARIA COGER EN EL LAZO."

Jellicoe preveía lo que había de suceder, pues en Jutlandia se dió el caso a que alude porque los alemanes se batieron en retirada; es decir, el llamado *Primer grupo explorador*, o sea los cinco cruceros de combate que mandaba Von Hipper, aceptó y empeñó la acción con los cruceros del Almirante Beatty, pero la Escuadra de Alta Mar tan pronto como divisó a la *Grand Fleet* se puso a la defensiva y comenzó a batirse en retirada. Claro que la previsión de Jellicoe tenía que cumplirse, pues fuerzas muy inferiores sólo pueden batirse en retirada.....si se baten, pero el recelo que los submarinos le inspiraban aparece bien claro en la decisión que tomó "no seguir los movimientos a que le invitara el enemigo", a pesar de la enorme superioridad de su artillería.

A nadie menos a Lord Jellicoe podía ocultársele que esa decisión se prestaba al equívoco, y por ello insistía diciendo en el apartado 11.

"Quiero llamar especialmente la atención de Sus Señorias sobre ese punto, que pudiera interpretarse como *negativa a batirme* (*a refusal of battle*) que pudiera también diferir el momento de llevar al enemigo a la acción todo lo pronto que esperamos y deseamos."

Anticipándose con admirable tino a la campaña de censuras que inició el combate de Jutlandia, añadía después (punto 12.)

"Tal decisión repugna en lo absoluto a los sentimientos de todos los oficiales y dotaciones de la Real Marina, pero *contra nuevos e inensayados métodos de guerra han de idearse nuevas tácticas que oponerles.*

Se muy bién que tales tácticas CONCITARAN SOBRE MI LA ODIOSIDAD *si se interpretan torcidamente, pero mientras posea la confianza de Sus Señorías seguiré el único camino que en mi madura opinión conduce al aniquilamiento de la Escuadra enemiga,* SIN HACER CASO DE PARECERES NI CRITICAS INDOCTAS."

"El objeto de esta carta—decía en el apartado 16—es exponer mis puntos de vista a los Lores y llamar su atención sobre las alteraciones de los viejos métodos tácticos, a que nos obligará la aparición en la escena de un combate naval de los submarinos y minadores."

El Almirantazgo contestó el 7 de noviembre de 1914 acusando recibo y diciendo textualmente "los Lores aprueban los puntos de vista que expone en su carta, y le reiteran su plena confianza;" es pues inútil que insistan los críticos contumaces; Lord Jellicoe hizo en Jutlandia lo que previamente anunció que haría.

***

Tema que se ha discutido largamente es el radiograma que entre 7 y 8 de la tarde puso Beatty al Almirante Jellicoe; el único que figura en el *Libro Azul* está expedido por Beatty a las 7,54 y dice textualmente:

"*Urgente—Participo que vanguardia Escuadra Combate sigue a los cruceros batalla, podemos, pues, dividir* (cut off) *la Flota enemiga.*

Se recibió ese radiograma en el *Iron Duke* a las 7,54, pero en el mismo instante el *Marlborough*, insignia del Almirante Burney, notificaba que había sido torpedeado y sólo podía andar 18 millas, por lo que a las 8 ordenó a la *Grand Fleet* su Comandante General ponerse a la velocidad mencionada, cambiando el rumbo al W, prime-

ro, al WSW, y SW, después, con el fin de cercar o envolver al enemigo.

A las 8,14, tan pronto como provisto lo que el incidente del *Marlborough* demandaba, se descifró el parte del Almirante Beatty, ordenó Jellicoe a la segunda Escuadra de combate (Almirante Jerram) seguir a los cruceros de batalla, y esa orden (expedida por la Capitana a las 8.14, ya lo dije), la registra el *King George V* como recibida a las 8.7 por simple discrepancia de relojes, discrepancia en que no pensaron los críticos y que da sencilla explicación a tan comentado episodio. Ya saben mis lectores, pues tuve buen cuidado de decírselo, que las horas rara vez guardan la debida relación en los miles de partes expedidos y recibidos por unos y otros buques de la *Grand Fleet*; por eso me marea su lectura, y me ha sumido en confusión tan honda, que he llegado a dudar de mis ojos y a creer que aquella inmensidad de palabras se había escrito en caracteres cuneiformes.

Y entrando ahora de lleno en la vía de los comentarios que la lectura del libro del Almirantazgo nos sugiere, ¿qué fué el combate de Jutlandia.....?; porque ese combate al igual de otros muchos que la Historia describe, se lo apuntan como sonado triunfo ambos beligerantes. En nuestro microscópico mundillo naval, y en la Península española, ya no tan microscópica, se ha discutido el caso infinidad de veces, pero nunca se ha llegado a un acuerdo, porque con raras excepciones, los mantenedores de ésta o aquella tésis examinaban la cuestión no a la luz fría y pálida de una razón serena y de una crítica imparcial, sino ardiendo en la pira de una fobia desoladora y llameante. En España las filias y las fobias produjeron casi tantos estragos como la guerra en las regiones asoladas; el odio al inglés, el amor al prusiano, el cariño simpatizante a nuestro vecino, o vicever-

sa, turbaron la razón a buen golpe de sesudos varones y convirtieron en idiotas a los que antes no eran más que tontos inofensivos. Mis coterráneos empequeñecían a Berlín en germanofilia, achicaban en anglofilia a Londres y dignos herederos del corregidor de Almagro, mientras se peleaba por un caudillo escocés o tudesco que no conocían, disculpaban magnificentes los torpedeamientos de nuestras buques, olvidándose de que eran españoles; ¡así nos lució, nos luce y nos lucirá el pelo.....!

¿Qué fué el combate de Jutlandia.....?—pregunto una vez más—. Si ustedes se colocan en un terreno ecuánime y antipartidista, perplejos se verán para decidir si fué triunfo germano como dijo Alemania, o si fué triunfo inglés como afirmó Inglaterra. Pero, sin embargo, la verdad no es más que una, y hoy el prolijo examen de los documentos que ha publicado, al fin, el Almirantazgo, convence a todo espíritu imparcial de que en Jutlandia no triunfó nadie, y de que, si me apuran, Jutlandia fué un doble fracaso.

En Jutlandia no triunfó el Imperio alemán porque la Escuadra inglesa, con bajas ó sin ellas, continuó frente a la costa enemiga dominando el mar, sitiando, bloqueando al adversario, ejerciendo, en suma, de *fleet in being*, mientras los buques del Almirante Scheer, tras de batirse siempre en retirada, corrían a ocultarse en sus bases abandonando la partida: ¿cuándo se llamó vencedora la flota que deserta dejando casi incólume a su rival.....?

¿Que sufrieron más los ingleses que los alemanes.....?; verdad; perdieron más buques y perdieron más hombres, incidentes sensibles pero de escasa trascendencia para el resultado final, pues nunca se otorgó la victoria al beligerante que tuvo menos bajas, sino al

que se quedó de dueño y árbitro del campo. La flota que Alemania llamó victoriosa sólo asomó una vez (el 19 de Agosto de 1916) después de Jutlandia, y como en Noviembre del 18 se entregaba, ni aún mirándola a través de unos lentes de cristales de Jena, se le puede otorgar el laurel del triunfo.

Pero tampoco Albión venció en Jutlandia; ¡ah, no!, digan lo que quieran los ingleses, la *Grand Fleet* no triunfó en el encuentro *mayor que vieron los siglos*; y conste que repito sin segunda las palabras de nuestro Príncipe de los Ingenios, no sólo porque Cervantes no podía adivinar en Lepanto lo que había de ocurrir a cuatro siglos fecha, sino también porque quizá aludiera al suceso político mejor que al episodio militar.

Un Almirante inglés, estudiando y comentando la pasada guerra, dijo que vistas las situaciones de los dos principales contendientes, las tácticas de sus caudillos marítimos se precisaban con infalible exactitud: Jellicoe, es decir Inglaterra, no podía tener más objetivo que mantener el *statu quo*; el Almirante Scheer, o sea Alemania, tenía la exclusiva misión de perturbarlo. Y se comprende; el Almirante Jellicoe, dueño del mar, estaba interesado en mantener ese dominio, esa supremacía, ese *statu quo*, ese equilibrio.....*inglés*, que era desequilibrio para su contrario, pero Scheer debía aspirar a perturbarlo, porque cualquiera alteración del *statu quo* sería ventajosa para Alemania cuyo juego no podía ser otro que una lucha de alfilerazos, sangrías abiertas en las flotas inglesas, economizando la propia sangre, para que poco a poco, de insensible manera, en cauta progresión se igualaran las fuerzas.

De ahí su táctica de *raids*, de cortas relampagueantes depredaciones, de minúsculos golpes de ma-

no (mayores que minúsculos si ayudaba la suerte), y de escurrirse en cuanto aparecía una flota británica superior, guiándola si se obstinaba en proseguir la caza, a un campo de minas donde su destrucción era segura. Alemania aspiraba a hundir buques ingleses atacándolos con ventaja, y se escabullía al aproximarse el apoyo porque no quería que se perdieran buques alemanes.

Jellicoe lo comprendió perfectamente, y por eso anunció al Almirantazgo en su carta del 30 de Octubre que la flota alemana se batiría siempre en retirada, que esa retirada (*turn away*) la iniciaría en cuanto avistase a la *Grand Fleet*, que usaría de los submarinos y las minas, y que él (Lord Jellicoe) "no se dejaría coger en el lazo".

El Almirante inglés convencido de que sin emplear la astucia no podría asestar al enemigo el golpe de gracia, trazó su plan, que él mismo nos descubre, y que a mayor abundamiento el parte de su 2º Jefe nos confirma. Por delante siempre de la *Grand Fleet*, a 40, a 50 millas de ella, enviaba la magifica Escuadra del Almirante Beatty, dotándola, por supuesto, de sus cortinas de exploración y fuerzas sutiles, y apoyándola además con un prudente y muy próximo refuerzo; la Escuadra de Beatty era el cebo de la ratonera; sus seis unidades, última palabra a la sazón de los cruceros de combate, eran buques rápidos y potentes, capaces de hacer frente a serias contingencias, y su misión consistia en iniciar el combate, conduciendo la fuerza enemiga y los apoyos que le acudieran hacia la *Grand Fleet* que los arrollaría actuando de ariete.

Asi se inició el combate de Jutlandia; Beatty y Von Hipper con su *Primer grupo explorador* se encontraron; los alemanes que descontaban el apoyo de su Escuadra

de Alta Mar, que andaba próxima, y que indiscutiblemente ignoraban la vecindad de la *Grand Flet*, porque el tiempo neblinoso evitó que los Zeppelines denunciaran su presencia, aceptaron la lucha y comenzó el que en resumidas cuentas fué episodio saliente de la batalla de Jutlandia; Beatty maniobrando con gallardía y habilidad se colocó entre el enemigo y sus bases, ganoso de cortarle la retirada, imposibilitándole la fuga; perdió dos buques sin conseguir echar a pique ninguno enemigo (me refiero claro está, a buques de alto bordo), no se amilanó sin embargo, prosiguió batiéndose, y al convencerse de que toda la Escuadra de Alta Mar venía sobre él, maniobró a rumbos convenientes "para llevarla—dice en su parte—hacia la *Grand Fleet*" Y por ello a las 6-17 la *Grand Fleet* y la Escuadra del Almirante Scheer establecían contacto y rompían el fuego. He de hacer notar que en aquellos momentos la situación era muy ventajosa para Inglaterra; Jellicoe había iniciado el despliegue sobre el ala de babor, después de meditarlo mucho según dice en su libro; unos veinte minutos después su flota estaba en línea de fila, es decir, en línea de batalla, y como el enemigo le demoraba por estribor había logrado interponerse entre él y sus bases, cortándole, por consiguiente, la retirada. Hablando con entera verdad, aunque interpuesto entre la costa alemana y las fuerzas del Almirante Scheer, se hallaba también mucho más al Norte (veanse en el gráfico original de Jellicoe las posiciones ocupadas por unos y otros a las 6-30), lo cual quiere decir que los alemanes no tenían salvación, pues a las 7-15 era totalmente imposible que gobernaran hacia al E. sin ser pulverizados por la superioridad abrumadora del enemigo. Convencidos del caso, convencidos también de que ante ellos estaba la *Grand Fleet* entera y verdadera (la calima reinate pudo hasta entonces per-

mitirles ciertas ilusiones) y fieles a su tactica de batirse en retirada, táctica que era en esta ocasión una necesidad porque no podían hacer otra cosa, a las 7-15 arrumban a rumbos del tercer cuadrante, es decir se alejaban de su costa, de su refugio natural que solo podía ganarse venciendo o burlando a la Escuadra de Jellicoe; en lo primero no había que pensar; lo segundo era también una hipótesis inverosimil y punto menos que fantástica.

La perspectiva no podía ser más lisonjera para el supremo Almirante de la Gran Bretaña; los planes de Jellicoe salían a pedir de boca; Beatty cumpliendo su misión, desempeñando maravillosamente el papel de *cebo* que su jefe inmediato le asignara, había metido la Escuadra de Alta Mar (véase, repito, el gráfico trazado por el propio Jellicoe) en las abiertas fauces de la *Grand Fleet*, y el Almirante rodeando, envolviendo los buques de Scheer, no tenía ya más tarea que destruirlos; la victoria parecía esbozarse definitiva, rápida, estruendosa, completa.....

Y, sin embargo.... sin embargo a las 7-23 los alemanes muy próximos al enemigo y acosados por él, iniciaron a la desesperada un vigoroso ataque de torpedos; fué el punto y hora en que Jellicoe ordenó su famoso *turn away*, es decir, metió a babor, se echó afuera, se alejó de la Escuadra alemana, cosa harto natural, pues viendo como veía las estelas de los torpedos enemigos y pudiendo esquivarlos no iba a complacerse en que llegaran a las carenas de sus buques.

Ni que decir tiene que tal vez consiguiera el mismo resultado metiendo a estribor por unidades, con lo que se acercaba al enemigo, pero en fin, ello fué que metió a babor, que al mismo tiempo su contrario arrumbó al W. cubriéndose con una espesa cortina de humos que

ayudó a la niebla (en la acción hubo niebla continua, Jellicoe dice que nunca logró ver más que un reducido número de buques) y que cuando metiendo a estribor por divisiones rehizo Jellicoe su línea y arrumbó al S., a las 7-33, al SSW. a las 7-41 y al SW. a las 7-59, no vió ni rastro de la Escuadra de Alta Mar; después dió sus conocidas órdenes para pasar la noche, adoptó la formación que detalla en su libro, decidió gobernar al S., SSE. y SE., lo dispuso todo para desplegar con las primeras luces de la aurora y hundir al adversario, pero el adversario protegido en la oscuridad nocturna por sus fuerzas exploradoras y sutiles que libraron cien combates con la exploración inglesa, andaba sabe Dios por donde, y al clarear el día la *Grand Fleet* gobernó al N. y formó en línea de fila dispuesta a todo evento, sí, pero la Escuadra de Alta Mar había desaparecido como desaparecen los espectros impalpables en los ingenuos escenarios de feria.

De sobra sé que en plena luz, con horizonte limpio, sin la velocidad *insospechada* (asi lo dice el Almirante inglés) que desarrollaron los buques alemanes, y sin la argucia de las cortinas de humos no se hubiera podido realizar el milagro; verdad y muy verdad, pero no lo es menos que aquella Escuadra que a las 7 de la tarde del 31 de mayo estaba sentenciada a morir, al parecer sin remisión posible, se había evaporado a las 3 de la madrugada desapareciendo por Horn Reef, donde precisamente tenía Inglaterra apostados sus submarinos.

No; Jutlandia que no fué un triunfo alemán aunque lo digan los alemanes, tampoco fué una victoria de Lord Jellicoe aunque lo digan los ingleses.

Que no lo dicen después de todo; esa ardorosa controversia ¿no es palpable demostración de que no hubo victoria y de que el espíritu inglés no quedó satisfecho...?

***

Contra mi voluntad he ido extendiéndome más de lo razonable, más de lo prudente, pero no quisiera dejar en el tintero unas brevísimas consideraciones (procuraré que sean brevísimas) sobre la cuestión palpitante.

Entiéndase que quiero referirme al pleito suscitado por Sir Percy Scott, al futuro buque de combate, a la contienda que hoy priva entre el acorazado y el submarino: en esencia, esa cuestión se ha tergiversado como tantas otras, ha ido evolucionando en el curso de las discusiones, y esta es la hora en que el propio Almirante olvida sus primitivos puntos de vista, y preguntando a diestra y siniestra "¿para qué sirve el acorazado?", parece no recordar que Lord Fisher engendró la idea y que él aceptó como viable aquel proyecto de acorazado sumergible, que no por sumergible dejaba de ser de acorazado. Lord Fisher, creador del *Dreadnought* (creador *in partibus*, pues el autor verdadero de la evolución fué Cuniberti con su *Vittorio Emmanuele*), lanzó también la profesía de que llegaríamos a construir unos acorazados semisumergibles o unos grandes sumergibles semiacorazados, cuyas características daba *grosso modo* asignándoles un desplazamiento de 10.000 toneladas, en lo que dicho sea de paso se quedó muy corto, ya que en la Academia de Ingenieros Navales de Génova dió el 4 del pasado diciembre una conferencia el Sr. Soliani exponiendo los planos de su acorazado sumergible, que no desplaza menos de 22.000.

Mejor que hablar de la lucha entre el acorazado y el submarino será, por consiguiente, hablar de la lucha entre el acorazado y el torpedo.

¿Qué se deduce del estudio de los documentos que sobre la batalla de Jutlandia ha publicado el Almirantaz-

go....?; ¿hay en el libro un asidero, un síntoma, algo, en fin, que solucione o contribuya a solucionar el punto.....?

Yo, uno de los últimos en el montón anónimo de los oficiales de una Marina de tercer orden, no puedo tratar al Almirante Scott con la confianza un poco guasona con que la Prensa profesional de su país le trata; y así, libreme Dios de bautizar su tema invariable, continuo, pertinaz, repetido siempre y a todas horas, en toda ocasión, en toda circunstancia, con el remoquete algo irrespetuoso de "bombardeo del Almirante Scott" que *The Naval and Military Record* le aplica; ni he de negarle tampoco competencia en cuestiones ajenas a la artillería, ni he de echarle en cara que no ha mandado nunca División ni Escuadra, ni menos he de recordarle que tiene agravios que vengar del Almirantazgo, y que su opinión es parcial cuando a ese Almirantazgo censura; nada de eso diré, porque las expuestas y otras análogas hablillas que exponerse pudieran serán conversaciones de Puerta de Tierra, que decimos nosotros, pero nunca razones fundadas, sólidas, convincentes, de que el buque de línea se rie del submarino y el torpedo.

Lo que en cambio he de señalar respetuosamente, y eso lo dije antes de ahora en este mismo periódico (véanse "Los temas navales de actualidad", en el número de Diciembre), es que el Almirante Scott no ha tenido fortuna en sus profecías; su carta al *Times* de 5 de Junio de 1914 produjo sensación y espanto, pero la realidad no confirmó después ninguna de las tesis del Almirante. Aunque Sir Percy Scott nos dijo que no podría hacerlo, la *Grand Fleet* paseó el mar a despecho de los submarinos; aunque Sir Percy Scott anunció que sucumbirían, las Escuadras inglesas se mantuvieron invulnerables al submarino en Rosyth y en Scapa Flow; aunque Sir Percy Scott predijo la muer-

te del bloqueo, ahogado, bloqueado por la flota inglesa se derrumbó el Imperio alemán; aunque Sir Percy Scott pronosticó que no había bombardeo posible, los buques de uno y otro bando atacaron y bombardearon las costas enemigas; aunque Sir Percy Scott sostuvo que con submarinos se cerraban las puertas de los mares interiores y no habría quien pudiera evadirse, submarinos ingleses cerraron las puertas del Mar del Norte y el Mediterráneo sin que ello impidiera la salida del *Wolf*, del *Moeve*, de otros buques de corso, que fueron, en su día azote de los mares; aunque al decir de Percy Scott los convoyes pasaron a la Historia, Norteamérica envió cientos de miles de hombres y enormes cantidades de material de guerra sin tropiezo alguno; y, además, como ramillete de lo que dejo dicho, la Gran Bretaña libró cuatro acciones navales de importancia sin que uno sólo de sus buques de línea cayera víctima del submarino.

No; la fortuna no ha acompañado al Almirante Scott; la fortuna convirtió en pavesas todas sus profecías.

Jutlandia, combate principal de la pasada guerra, fué combate artillero; el cañón hizo de las suyas, el cañón dominó, se impuso, malbarató unidades y no se dejó vencer por el torpedo: ni un solo buque de línea fué echado a pique por los submarinos.

Ahora bien; negar que el submarino ejerció influencia marcada, influencia de coacción y apremio, no solo en el Skager-rack, sino también en todo el curso de la guerra, sería una locura; negar que dentro de ciertos límites, sin exageraciones ni extremismos, el Almirante Scott estuvo en lo firme al dar la voz de alarma, sería negar la propia evidencia. Y por si al-

guien lo dudara, ahí está el libro del Almirantazgo que lo demuestra.

Toda la preocupación, toda la obsesión del Almirante Jellicoe fueron las minas y los submarinos; en su carta de 30 de Octubre se manifiesta el recelo a cada paso; sabe que los alemanes—dice—harán gran uso de las *armas nuevas*, pide destroyers, más destroyers que formen extensas pantallas de seguridad a sus unidades de alto bordo, insiste en que para dominar y contrarrestar esos ataques de nuevo estilo se impone una táctica, nueva también, detalla cuál es la que ha ideado y cómo la aplicará, puntualiza que para no caer en una emboscada rehuirá el combate si es preciso aunque demore la destrucción de la Escuadra enemiga, e insiste en ese punto solicitando una aprobación que el Almirantazgo le otorga. Decidido a no seguir los rumbos que el enemigo le señale, e incluso a no extremar su caza cuando se retire, para no caer en un área minada, sale a la mar, envía por delante sus cruceros y piensa siempre en llevar el combate a velocidades muy altas, como medio de inutilizar a los submarinos, que en superficie no tienen defensa y sumergidos de nada servirán, porque su andar y radio de acción son cortos.

Los movimientos tácticos que después ordena en el combate están siempre influídos por un resquemor de que el submarino funcione y el torpedo juegue; un ataque de torpedos es origen de la famosa conversión que hace sobre babor a las 7-23 y le obliga a perder el contacto con su rival, más aún, terminado el encuentro, desaparecida la Escuadra de Von Scheer que gana por arte mágico sus bases, el submarino y el torpedo continúan atrayendo la atención del Almirante Jellicoe, y le preocupan, obsesionan y atenazan, has-

tr el punto de que al rendir el parte al Almirantazgo, le dice con la ingenuidad un poco infantil que en ocasiones tienen los grandes hombres:

"Es de suprema importancia que ignore el enemigo que si pudimos evitar sus torpedos fué porque veíamos sus estelas, pues *capaz sería el ingenio alemán de inventar otros que no dejaran huella de su paso.*"

Esta cándida confesión del Almirante, ese tímido propósito que antes ignorábamos y que ahora nos descubre el Almirantazgo (Jellicoe lo dice en el párrafo 12 de su parte oficial), me ha dejado suspenso, meditativo, casi, casi atónito..... Jellicoe teme un futuro encuentro en el que los alemanes usen torpedos sin estela ni camino visible; negar que el submarino y el torpedo ejercieron sobre él una angustiosa coacción moral sería negar lo indudable.

¿Concede entonces el Almirante absoluta preponderancia al submarino.....?; ¿cree que ha triunfado sobre el buque de línea.....?; no, porque ninguno de sus buques cayó, porque, según nos dice en *The Crisis of the Naval War*, los *blisters* y los *bulges* ofrecen suficiente protección contra el torpedo, y porque, además, el submarino ya no es el invisible triunfador de los primeros días de la guerra; hoy se le acorrala, se le extermina y es aún más vulnerable que el acorazado.

Pero véase lo que son las cosas: el Almirante Jellicoe a quien los submarinos dieron tan malos ratos, redacta hoy un programa naval compuesto de ocho acorazados y ocho cruceros de batalla, mientras el Almirante Von Scheer que en su parte de Jutlandia al Emperador ponía por las nubes la eficiencia y utilidad de los buques de línea, cambia de idea, abomina del acorazado y pone por las nubes al submarino.

El libro que a ha dado luz el Almirantazgo no sentencia el pleito; no confirma, es verdad, la tesis de Percy Scott, no dice que haya muerto el buque de combate, pero tampoco niega valor al arma submarina.

A mí, que no tengo criterio cerrado en el asunto (y aun cuando lo tuviera, dicho se está que por ser mío carecería de valor e importancia), me suenan como una maldición las palabras de Jellicoe:

"*.....porque capaz sería el ingenio alemán de inventar torpedos que no dejaran huellas de su paso*".

De "Notas Profesionales" de la Revista General de Marina

La batalla de Jutlandia.—Documentos oficiales.

Dijimos en nuestro número anterior que precisamente en el momento de cerrarlo para meterlo en prensa, recibíamos el *Libro Azul*, presentado a las Cámaras por el Almirantazgo británico, y que su título era el que va al frente de éstas líneas. Dijimos también que la Revista General de Marina consagraría al asunto todo el espacio y atención que sin duda merece, y pensábamos al decirlo en reproducir textualmente aquellos pasajes de la obra que encerraran mayor interés y tuvieran más alta trascendencia. Pero en un libro de más de 600 páginas integrado exclusivamente, o casi exclusivamente, por los partes que de la acción dan los comandantes de los buques a los Almirantes de sus respectivas divisiones, estos Almirantes subordinados al Comandante o Almirante en Jefe de la *Grand Fleet*, y éste, por fin, al Almirantazgo, no es fácil la elección, ya que todos como relatos que son de un mismo encuentro, encierran un mismo interés, y sus notas más salientes fueron recogidas y reproducidas por Lord Jellicoe en la descripción que de la batalla hizo en su libro *The Grand Fleet*, sobradamente conocida de nuestros lectores.

En otro lugar de este cuaderno el capitán de corbeta Mendivil describe en sus líneas generales el *Libro Azul* del Almi-

rantazgo, y hace sobre su génesis, publicación, fondo y esencia los comentarios y consideraciones que se le antojan pertinentes; no hemos de ponerles aquí un *Visto Bueno*, que nuestros lectores son si acaso los llamados a conceder, pero si queremos dejar establecido que la nota saliente, la nota culminante del *Libro Azul* (y en ello coincidimos con el capitán de corbeta Mendivil) es la carta. Memoria o informe que con fecha 30 de Octubre 1914, *diez y nueve meses antes de Jutlandia*, dirigió al Almirantazgo el Almirante Jellicoe: esa carta explica muchas cosas, al parecer inexplicables, ella hace por sí sola un verdadero panegírico del Almirante que la escribió, ella pulveriza ciertas campañas que están en la mente de todos, y que amargaron de seguro las horas del Jefe de la mayor Escuadra que ha surcado los mares, y ella constituye un documento que sin ponerle ni quitarle punto ni coma pasará a la Historia.

Helo aquí fielmente traducido en obsequio de nuestros lectores

A bordo del *Iron Duke*.—30 octubre, 1914.

Señor:

El conocimiento o experiencia de los métodos alemanes, adquiridos desde que empezó la guerra, hace hoy posible y muy deseable un estudio sobre la forma táctica en que tales métodos se aplicarán en una acción marítima.

2. Han demostrado los alemanes extrema confianza en los submarinos, las minas y los torpedos, y no cabe la menor duda de que aspiran a hacer pleno uso de esas armas en un combate naval, sobre todo si se considera que en ellas nos son hoy por hoy muy superiores.

3. Es, pues, indispensable que estudiemos los métodos que en nuestra táctica han de responder a esa forma de ataque.

4. En primer lugar es evidente que los alemanes no confiarán en que todos sus submarinos y minadores asistan a un combate entre Escuadras, a no ser que la acción se desarrolle en aguas elegidas por ellos en el área meridional del Mar Norte, en cuyo caso también las armas aéreas pudieran tomar parte en la lucha.

5. Mi aspiración será, por consiguiente, librar la batalla en la zona septentrional del Mar del Norte, que está más próxima a nuestras bases, circunstancia que nos facilita la reparación de nuestros buques heridos, asegura la destrucción final o la captura de las unidades enemigas averiadas, y suministra buenas ocasiones para un ataque nocturno de destroyers antes o después del combate entre las Escuadras. Esa zona septentrional favorece también la concentración de nuestros cruceros y torpederos

con la flota de línea, concentración que es posible realice a su vez el enemigo, que no saldrá a la mar sino con todos sus buques rellenos de carbón y completamente listos para el combate.

6. Dada la necesidad en que estamos de mantener en la mar nuestros cruceros, pudiera ocurrir que no les sobrara carbón al presentarse la oportunidad de un combate, y por lo mismo no es prudente enviarlos rumbo al Sur demasiado lejos.

7. Para la exploración y observación es muy necesario un gran número de cruceros que formen una cortina o pantalla detrás de la cual se muevan y maniobren con libertad absoluta los acorazados; ello es una fuerte razón adicional para el combate que propongo en las zonas septentrionales.

8. En segundo lugar se impone el estudio de la táctica que han de seguir los actuales acorazados. Si los submarinos alemanes acompañan, como se espera, a la flota de combate, no podrán emplearse más que:

a) Con los cruceros, tal vez con los destroyers.

b) Con los buques de línea.

En el primer caso los cruceros dejarán a los submarinos en posición favorable para atacar nuestros acorazados cuando inicien su despliegue y en el segundo se mantendrán a retaguardia o por el flanco de la Escuadra enemiga que se moverá en la dirección conveniente para atraer a nuestra flota y ponerla en contacto con los submarinos.

9. El primer intento *a*) pudiera malpararse con nuestros cruceros si los teníamos allí en número suficiente, porque obligarían a los del enemigo a combatir a unas velocidades incompatibles con la táctica del submarino.

10. El segundo caso *b*) puede contrarrestarse con una prudente maniobra de nuestra Escuadra que, probablemente, consistirá en renunciar a hacer el juego a la táctica enemiga no moviéndonos en la dirección a que se nos invita. *Si, por ejemplo, la flota enemiga se desviara ante el avance de la nuestra, yo, presumiendo que su intención era llevarnos a un campo de minas o a un ataque de submarinos,* **no me dejaría coger en el lazo.**

11. Deseo llamar particularmente la atención de Sus Señorías sobre ese punto que pudiera interpretarse como negativa a batirme y que tal vez se tradujera en demora de llevar al enemigo a la acción tan pronto como esperamos y deseamos.

12. Semejante resultado sería opuesto en absoluto a las aspiraciones de todos los oficiales y dotaciones de la Real Marina, pero ante nuevos y desconocidos métodos de guerra han de ensayarse nuevas tácticas que se les contrapongan.

Creo que tales tácticas, *si no se interpretan rectamente concitarán sobre mí la odiosidad, pero mientras yo disfrute de la confianza de Sus Señorías, he de seguir un camino que, a mi entender, es el más a propósito para aniquilar la flota de combate enemiga, desentendiéndome de críticas u opiniones indoctas.*

13. La situación es difícil de veras. Cabe en lo posible que la mitad de nuestros buques de línea sean desmantelados por un ataque submarino antes de que los cañones rompan el fuego si ejecutamos una falsa maniobra, y así no ignoro que he de tener presente a todas horas la probabilidad de ese ataque y estar tácticamente dispuesto a prevenirlo.

14. La defensa contra los submarinos consistirá en mover a gran velocidad la Escuadra de batalla por un flanco antes de iniciar el despliegue y de que funcione la artillería. Esto nos sacará del terreno en que el adversario aspire a combatir, aunque también puede suceder que el enemigo se niegue a seguirme.

Si las Escuadras rivales permanecen una a la vista de otra, pero lejos del terreno aludido, la escasa velocidad y el corto radio de acción que en inmersión tienen los submarinos les impedirá seguirme sin navegar en superficie, y por ello creo que después de un lapso de tiempo maniobrando a mucho andar podré considerarme seguro.

15. El objeto de la presente carta es exponer a los Lores mis puntos de vista y llamar su atención sobre las alteraciones de las viejas ideas tácticas en las batallas a que nos obligan los submarinos y minadores que van a tomar parte en la lucha.

16. Es indudable que el enemigo empleará también en la más alta escala los torpederos de superficie; del asunto me he ocupado ya en cartas anteriores que dirigí a Sus Señorías, pero mientras el completo de la primera Escuadra de flotillas acompañe a la *Grand Fleet*, podremos contener y contraatacar con éxito a los destroyers enemigos. La necesidad de que hice mención en el apartado 9, de que algunos destroyers se incorporen a las Escuadras de cruceros, evidencia ser también necesario que la primera y tercera flotilla se reunan al grueso de la Flota antes de que sobrevenga el encuentro.

17. Sería, además, muy deseable que *todo* buque útil y todo torpedero recibiera noticias del sitio exacto en que la flota iba a librar batalla tan pronto como se juzgara inminente el encuentro, pues su presencia en los finales de la acción sería gran ayuda para que la victoria resultara completa y aplastante. La Escuadra del Canal debería ir acompañada por tantos destroyers de las patrullas de Dover y Calais como fuera posible, y confío en que Sus Señorías se servirán dar las oportunas órdenes en cuanto yo les notifique la inminencia del combate.

18. Cuando la batalla sea inminente, o mejor, tan pronto como sepamos que la Escuadra de Alta Mar se dirige hacia el Norte, convendrá que un número considerable de nuestros submarinos se encamine hacia la flota colocándose ante todo entre los buques alemanes y Heligoland, con objeto de cortarles la retirada. Lo probable es que la Escuadra alemana, buscando los menores riesgos submarinos, ajuste sus movimientos a la idea de pasar por Heligoland al oscurecer cuando salga, y en la amanecida cuando regrese; las oportunidades de un ataque submarino no serán, pués, muy grandes en el Bight de Heligoland, y cinco o seis submarinos serán los que a lo sumo podrán emplearse útilmente; los demás convoyados por uno o dos cruceros exploradores, sacados si es preciso de la patrulla de Dover deberán encaminarse hacia la flota, conservándolos los cruceros en comunicación radiotelegráfica conmigo.

Señor; tengo el honor de reiterarme afectísimo subordinado, J. R. Jellicoe.—*Almirante.*—Señor Secretario del Almirantazgo.

*
* *

He aquí ahora la respuesta que se dió a la carta.

Almirantazgo, 17 noviembre 1914.

Señor: He leído ante los Lores comisionados del Almirantazgo la carta de usted, fecha 30 del pasado, número 339/H. F. 0034, y ellos me encargan participe a usted que aprueban los puntos de vista que en la carta expone, y le reiteran plena confianza en su actuación al frente de la *Grand Fleet.*

2. Los Lores darán, como usted desea, las órdenes convenientes para que todos los barcos útiles y torpederos se dirijan al lugar del combate de la flota, en cuanto usted lo anuncie como inminente.

Me repito de usted afectísimo, W. Graham Greene.—Señor Comandante general de la *Home Fleet.*

Traducido el documento casi al pie de la letra, y cuando no literalmente sin alterar un ápice su sentido, su significación y su esencia, no hemos de añadirle el más ligero comentario; en otro lugar de este número se hacen como ya hemos dicho, pero los mejores los hará el lector leyendo y releyendo la carta del Almirante Jellicoe que, como vulgarmente se dice no tiene desperdicio.

*
* *

Copiemos ahora el parte *auténtico* que del combate rindió al Almirantazgo el Comandante general de la *Grand Fleet*, único que traduciremos, pues ni podemos traducir las 600 páginas del

Blue Book, ni nuestros lectores lo necesitan tampoco ya que si les interesa el tema, les bastará con acudir a la obra original.

A bordo del *Iron Duke*, 18 junio 1916.

Señor: Tenga la bondad de informar a los Lores *commisioners* del Almirantazgo que de acuerdo con las instrucciones contenid is en su telegrama número 434 del 30 de Mayo, la *Grand Fleet* se hizo a la mar el mencionado 30 mayo 1916.

2. Las instrucciones dadas a aquellas fracciones de la flota que no estaban con mi insignia en Scapa Flow fueron las siguientes:

Al Vicealmirante Sir Thomas Jerram, Comandante de la Segunda Escuadra de batalla en Invergordon: "Salga en cuanto esté listo. Pase por latitud N. 58º-15, longitud E. 2º-00 para reunirse conmigo mañana 31 a las 2 p. m. en latitud 57º-45' N. y longitud 4º-15' E. Se sabe que hay muchos submarinos enemigos en el mar del Norte. Reconocimiento, 1930 (*Code Time*)."

Al Vicealmirante Sir David Beatty, Comandante de la Escuadra de cruceros de batalla en Rosyth, con la Quinta Escuadra de combate al mando del Contralmirante Hugg Evan-Thomas. Para ambos.

"Urgente. Telegrama Almirantazgo 1.740 ordena buques útiles, Escuadra cruceros batalla, Quinta Escuadra combate, escuadrillas destroyers torpederos, incluso la de Harwich salgan rumbo posición latitud N. 56º-40', longitud E. 5º-00'. Procuren economicen combustible líquido fuerzas sutiles. Calculo llegará usted mañana 31 hacia las 2 p m. Yo estaré misma hora alrededores latitud N. 57º-45', longitud E. 4º-15' si niebla no me retrasa; Tercera Escuadra cruceros combate, *Chester y Canterbury* saldrán conmigo, los enviaré al sitio en que le cito. Si 2 p. m. no tiene noticias venga hacia mí para estar a la vista; yo navegaré hacia Horn Reef desde mi posición latitud N. 57º-54' longitud E. 4º-15'. Repítame sitio cita. 1937 (*Code time*)."

3. No me inspiraba inquietud la avanzada posición de las fuerzas de Sir David Beatty, pues tenían el apoyo de cuatro buques de la Quinta Escuadra de combate, una potencia artillera más grande que la del "Primer Grupo Explorador", y el andar del buque más lento le permitía ponerse fuera del alcance de superiores fuerzas enemigas.

4. Las operaciones demostraron, sin embargo, que los buques de la Tercera Escuadra de la Flota de Alta Mar podían desarrollar por algún tiempo velocidades superiores a las que esperábamos. Nuestros *Queen Elizabeth* eran buques de 25 millas; los informes oficiales concedían a los tipos *Konig* y *Kaiser* una velocidad de 20,5 millas; siempre esperé que llegaran a las 22 en distancias cor-

tas, pero el hecho de que nuestra Quinta Escuadra navegando a su andar máximo no aumentara la que la separaba de los buques germanos fué una desagradable sorpresa que producirá considerable efecto sobre la dirección de las operaciones futuras. Es casi indudable que todos los buques alemanes poseen andar muy superior al que se les señala.

5. Cuando Sir David Beatty avistó los cruceros de batalla enemigos adoptotó el correcto y sólo posible partido de pelear, tratando de mantenerse entre el enemigo y sus bases; su deber se hallara o no apoyado el "Primer Grupo Explorador", era combatir y guardar el contacto con buques similares a los suyos, mientras sus fuerzas no fuesen manifiestamente inferiores. En su caso concreto disponía de fuerzas superiores y no había más que empeñar la acción.

6. Lo anómalo de esa acción fué que cinco cruceros de batalla alemanes, aceptando el encuentro con seis buques ingleses de igual categoría, apoyados, aunque a gran distancia, después de los primeros veinte minutos por el fuego de cuatro acorazados *Queen Elizabeth*, lograron echar a pique al *Queen Mary* y al *Indefatigable*. Verdad que el enemigo sufrió mucho después, y que el *Lützow* fué destruido sin género de duda, pero aún así ha de amargarnos la cosa.

Los hechos que contribuyeron a las mayores pérdidas inglesas fueron las distintas protección y coraza de nuestros buques de combate, particularmente en lo que a torres y cubiertas se refiere, y las desventajosas condiciones de luz en que se batieron. Esta última circunstancia no admite duda, pero tampoco la admite la alta eficiencia y precisión desarrollada desde los comienzos por la artillería alemana. Los alemanes horquillaban enseguida y daban casi siempre en el blanco a los dos o tres minutos de romper el fuego; y eso a distancias larguísimas de 18.000 yardas.

Al parecer usaban de un método análogo al Petravic en que la andanada es perfecta y da excelentes resultados; ni en elevación ni en dirección desparramaban apenas el tiro, y la rapidez del fuego era muy grande.

7. No bien comenzamos a hacer blancos sobre los alemanes, su cañoneo decayó, pero—el rápido hundimiento del *Invencible* lo demuestra—sus buques podían disparar con extremada precisión aún duramente castigados.

8. El hecho de que la artillería de la flota de combate alemana al empeñar más tarde la acción con nuestra flota de combate no resultara tan precisa, no ha de atribuirse a menor eficiencia en los acorazados que en los cruceros de batalla, sino más bien a ventajas de luz que teníamos, aunque la luz fuese muy mala para ambas partes.

9. La organización alemana es excelente, y su sistema de re-

conocimiento también; el nuestro es prácticamente nulo. Sus proyectores son muy superiores a los nuestros y los usan con eficacia grande.

Finalmente su método de tiro nocturno da muy buen resultado, y aunque de mala gana no tengo más remedio que opinar que de noche tenemos mucho que aprender de ellos.

10. La táctica alemana fué durante la acción la que esperé siempre, la misma que en lo posible previeron mis "órdenes de combate".

El desviarse, echarse fuera o retirarse (*turn away*) del enemigo, cubriéndose con un ataque de destroyers, es maniobra difícil de contrarrestar, que ha sido muy estudiada en el Negociado de Táctica (*Tactical Board*).

El Vicealmirante Sir Doveton Sturdee me ha prestado gran ayuda en ese estudio y en la investigación de los medios de prevenirla, medios que en realidad no existen. Mucho tiempo por delante y superior velocidad, no hay más que eso, lo cual quiere decir que si el combate no se inicia con los primeros albores del día, será difícil cuando no imposible rematarlo. En este caso particular, gracias a que el enemigo se avistó cuando no esperaba encontrarse con nuestra flota entera, no tuvo tiempo de preparar campos de minas, ni tampoco para colocar sus submarinos aun cuando había muchos. No es probable que en operaciones futuras tengamos la misma buena suerte, y la cuestión de hora adquirirá, por lo tanto, aún mayor importancia. En mi carta de 30 de Octubre 1914 que Sus Señorías aprobaron, y en la de 7 de Noviembre de igual año expresé ya que pudiéramos vernos en la necesidad de diferir por algún tiempo el combate, supuesta la probabilidad de que con minas y submarinos se nos armase una amplia celada; entiéndase que semejante probabilidad existe aún, y que será mayor a medida que el adversario tenga más submarinos.

11. Consideré innecesario dar en el curso de la acción órdenes especiales a mis Almirantes subordinados; los acontecimientos se sucedían en la forma esperada; todas las Escuadras y escuadrillas ocuparon en muy difíciles circunstancias, con laudable precisión, los sitios que les marcaron las órdenes de combate. Los ataques de torpederos que el enemigo nos dirigió se contrarrestaron en la forma previamente estudiada y practicada en ejercicios y la Escuadra volvía después de ellos a su primitiva formación, maniobrando con arreglo a un método que habíamos adoptado para el caso. El manejo de tan grande flota me lo facilitaron lo indecible mis Almirantes subordinados con su puntual cooperación y ayuda.

12. Fué una de las notas características de la acción el gran

número de torpedos que cruzaron nuestras líneas sin tocar a otro buque que al *Marlborough*. Calcula Sir Cecil Burney que lo menos se avistaron 21 torpedos cortando la línea de su Escuadra; todos, excepto uno, se evitaron con hábiles maniobras, y es lo notable que el propio *Marlborough* había burlado siete.

De igual modo la Quinta Escuadra de combate, a retaguardia de la Primera, evitó un número considerable y otro tanto puede decirse de las demás Escuadras.

Es de suprema importancia evitar sepa el enemigo que nuestros buques burlaron sus torpedos porque veían sus estelas, ya que capaz sería el ingenio alemán de inventar el modo de que el torpedo no dejara rastro.

13. La experiencia y resultados de la acción, especialmente el conocimiento que hoy tenemos de la velocidad de la Tercera Escuadra enemiga, ejercerán influencia considerable en nuestras táctica y disposiciones futuras.

No será prudente, por ejemplo, colocar en el porvenir nuestra Quinta Escuadra en una posición desprovista de apoyo; estoy estudiando esas cuestiones y someteré a Vuestras Señorías mis conclusiones.

14. Incluyo el relato de la acción.

Quedo de usted afectísimo, J. R. Jellicoe.—*Almirante.*—Señor Secretario del Almirantazgo.

* * *

Sin comentarios también, reproducimos el documento anterior que además de encerrar palpitante interés es sugestivo en el más alto grado.

A continuación, y como el Almirante dice en el punto 14, vienen un relato del encuento y los partes de cuantos Almirantes, jefes y oficiales ejercían mando.

La Revista General de Marina no puede transcribirlos todos, ya lo hicimos constar, y también dijo donde pueden leerlos sus lectores.

La Política y sus Relaciones con la Guerra

Traducido de la Revista Marittima Brazileira

(*Continuación*)

Tesis presentada a la Escuela Naval de Guerra, en 1919. por el Capitán de Fragata Emmanuel Braga.

V

Guardando íntima relación con la Política del Estado existen las instituciones militares y diplomáticas.

De las primeras forman parte el ejército y la armada y de las segundas los agentes diplomáticos y consulares, obedeciendo en sus relaciones a los fines contenidos en la Política Militar, en la Política Exterior y en la Política Comercial.

No se debe, sin embargo, medir el Poder de un Estado solamente por el número de soldados de sus ejércitos, el de buques de su armada o el calibre de sus cañones, porque todo exceso de poder militar entorpece el desarrollo interno, del mismo modo que el de ejercicios atléticos produce súbitos decaimientos del individuo.

La Política, durante la paz, debe contemplar el desarrollo de las industrias, porque con ellas se alimenta y desenvuelve la guerra; las comunicaciones marítimas y terrestres, que son factores de primer orden en la estrategia; el comercio que enriquece a la nación, en fin, la política comercial e industrial que acumula y fabrica, porque la política solo obtiene éxito en la guerra cuando fué previsora, acumulando recursos en la paz.

En otros términos, la política debe preparar las *fuerzas de la paz*, para obtener éxito en la guerra.

La política militar, encuentra, por su naturaleza exclusivamente guerrera, dificultades para conciliar la precaución militar—relaciones del medio con el fin—con la preocupación económica—relaciones de la mantención con la producción.

Considerando como improductiva la organización militar, la preocupación económica reclama siempre, ya que no la supresión del ejército permanente, su reducción, asi como el desarme o venta de algunos buques de la armada.

Ejemplos palpables hemos tenido en nuestra armada con la venta de los cruceros del tipo "Barroso", del acorazado "Río de Janeiro", de los monitores, etc., y con la extinción de los arsenales de la Marina en Bahía y Pernambuco.

Nuestro ejército ha sido reducido en diversas ocasiones.

En materia militar, la Política enseña que ciertos de sus principios se afirman cada vez más, según la importancia de las fuerzas materiales y económicas del Estado, y la experiencia muestra que su decadencia es síntoma de debilidad, que no vigoriza la victoria de las armas.

La Política Militar, contemplando los principios económicos, e inspirándose en la elevada idea de que las instituciones militares lo son tambien populares con un fin nacional, estableció como principio "el servicio militar obligatorio", reprimiendo así el predominio del militar sobre el civil y cimentando de ese modo el poder y valor de las instituciones sobre la igualdad de las obligaciones:

a) conservar el mínimo de los efectivos en tiempo de paz,

b) preparar y mantener el mayor número de reservas,

c) desarrollar los medios para una rápida movilización.

La política militar, aboliendo el exclusivismo militar, terminó con el antiguo sistema de los mercenarios que infestaban los ejércitos; guerreros de profesión que juzgaban la guerra como la única escuela de buenos soldados, pesaban a veces en la política exterior del estado para convertir cualquier diferencia nacional en asunto de "honor nacional."

El objeto de los ejércitos y las armadas no es investigar los "puntos de honor mal entendidos", sinó alcanzar lo necesario al bien público; aquel menester incumbe a la Política, que señala la naturaleza de la ofensa y los medios a emplear para evitarla, salvo los casos de evidencia real, siendo, aún, en ellos, la propia Nación la que clama y exige.

Hoy, los soldados y marineros de la República son ciudadanos que reconocen su deber y obligaciones ante la Soberanía de la Nación y saben cuál es el destino y finalidad de las instituciones militares.

Nuestros jóvenes tiradores de las líneas de tiro y

de las reservas navales son los más valiosos soldados de las reservas del ejército y armada nacionales.

Ya en la guerra del Paraguay, fueron los voluntarios de la patria, siendo sólo ciudadanos soldados armados en reservas, quienes ganaran la guerra.

La guerra de 1914 marcó la falla absoluta, en el soldado de profesión, pues fueron las reservas con su noble patriotismo y su espíritu imbuido de la misión que tenían y de lo que querían, quienes la ganaron.

Sin embargo, la política militar tropieza con obstáculos duros de resolver en ciertos casos; son las "dificultades prácticas" de las innovaciones, que la mayor parte de las veces no intentan vencer los mismos técnicos.

Tal es la organización militar que, a pesar de su coordinación de triple naturaleza, no es más que actos políticos, cuyo factor más importante es la oportunidad.

1o. *los principios*—Establecidos por el legislativo, deben ser respetados y no despreciar los derechos y deberes en ellos afirmados amenazando la concepción de la autoridad militar y debilitando las normas morales de la propia esencia del sujeto, desvirtuando con actos de infracción reformas que la política de gabinete ejecuta entre las ideas establecidas, muy principalmente en lo que se refiere a tornar las situaciones diferentes de lo que está estatuido en la ley positiva.

2o. *eficacia.*—La Política no debe olvidar jamás las tres cuestiones relacionadas con élla.

a) En caso de guerra ¿la organización militar actual asegura al Estado fuerzas suficientes para vencer al enemigo?

b) ¿El sistema adoptado garantiza reservas capaces y suficientes para reemplazar a las primeras?

c) ¿La situación económica corresponde a la orga-

nización prevista y qué medios y con qué recursos se puede y debe contar?

3o. *técnica.*—Comprende la formación de unidades, armamentos, equipos y tiempo de servicio en los cuerpos.

En cuanto al tiempo de servicios en los cuerpos, debe estar en armonía con los puntos de vista económico y objetivo de la política.

Estas tres cuestiones solamente podrán ser bien aplicadas cuando la política abordando su doctrina "se prepara en la paz para la guerra".

No habrá organización militar aceptable mientras el estado no tenga una política de iniciativa que sepa lo que quiere y cuál es su objetivo.

Los resultados de la batalla de Sadowa, obligaron a las potencias militares de Europa a decretar nueva organización de sus fuerzas y a modificar rapidamente el sistema de armamentos, aunque con mucha anterioridad sabían los perfeccionamientos y efectos del fusil prusiano, así como de su organización militar durante la guerra de Dinamarca en 1864, que según el Conde de Warren "fué una guerra en que Prusia quiso experimentar su nuevo fusil".

Si la política austriaca hubiese tenido iniciativa, su esfuerzo en 1866 no habría sido abatido, al contrario, lo habría previsto y tal vez evitado, pues fué patente en aquella época el *paseo militar* prusiano contra Dinamarca, y Austria era aliada de Alemania.

La superioridad de la organización militar prusiana, en principios, eficacia y técnica, experimentada contra esa débil nación, debió servir de advertencia a las potencias militares de entonces.

Perdida por la política la oportunidad que se le presentó, no era difícil suponer las derrotas de Austria, el 66 y la de Francia, el 70.

La iniciativa política de 1905 nos dió el "Minas Geraes", los contratorpederos, submarinos, aviones, etc., pero estos esfuerzos fueron perdidos por la supresión del "Río de Janeiro", monitores, etc.

Las fuerzas militares deben ser únicamente nacionales y deben estar organizadas de modo de ser una garantía de la paz y corresponder en la política exterior a una magistratura de justicia internacional que tiene su sanción en el respeto al derecho de gentes y en el sentimiento de la comunidad de intereses y reside en las naciones civilizadas.

Está fuera de duda que entre la organización de las fuerzas militares y los diversos modos de concebir la misión diplomática existe tal enlace que el comienzo de una es el fin de la otra, pues toda acción política comienza por los medios diplomaticos y termina con la potencia militar, por medio de la guerra.

VI

La armonía de los objetivos del estado, como consecuencia del mayor o menor desarrollo de la clarividencia política, se trastorna en alto grado, dando lugar a las perturbaciones históricas. La guerra es una de estas perturbaciones que conmueven a las naciones.

En la inminencia de una guerra, el objetivo de la Potencia se coloca naturalmente por encima de todo; todos los recursos del país se acumulan y dedican a élla.

Declarado la guerra, todos los recursos y medios económicos acumulados deben agotarse, restringiendo aún, si es indispensable, la libertad individual; la necesidad que tiene el Estado de repeler al invasor y defender su territorio prima sobre cualquier preocupación o con-

sideración hasta que el peligro haya pasado o sea dominado el enemigo.

Sin embargo, muchos escritores están en desacuerdo respecto al uso de la guerra para finalizar las cuestiones políticas y los grandes pacifistas fueron los principales propagandistas de tal política, entre ellos y sobre todo el Abate Saint Pierre, autor del proyecto de paz perpetua (comentado por Barni en la "histoire des idées morales et politiques au 18º siécle") del cual Libnitz "se declaró persuadido de que un tal proyecto no era posible de hacerse totalmente y que su ejecución sería una de las cosas más útiles del mundo".

La cuestión del Alabama dió motivo también para debatir las cuestiones de la paz perpetua, dando ocasión a los pacifistas para agotar abundante literatura. Lord Hobard, uno de ellos, decía "es necesario establecer un sistema general de arbitraje internacional y señalar los principios que deben organizarse".

Fedelenburg, estudiando la necesidad ética de la guerra, dice: "la guerra al exigir aquel activo valor que se precisa en la vida humana en diferente grado y en diversa forma para todo lo que es bueno e importante; al extremarlo hasta su más completa tensión; al experimentarlo retemplándolo en los peligros y en los trabajos; al elevarlo a sentimiento universal en su expresión más lata, engrandece el espíritu y refuerza el carácter; cuando es producida por una causa noble, tiene una influencia virificante en una mny amplia esfera".

"En tiempo de paz se produce la moral del interés bien entendido y calculado y se determina la teoría de la economía nacional que considera la energía productiva del egoísmo como la cosa más ventajosa para la colectividad".

La paz debilita; la guerra, al contrario, torna varonil al pueblo; la paz con sus fortunas y deleites nos inclina a la arrogancia, mientras que la guerra nos enseña a ser prudentes e interesados por el bien común."

Más ¿qué es la guerra sino un instrumento puesto a la disposición de los poderes políticos para obtener por la fuerza lo que no consiguieron por la diplomacia?

La guerra es un duelo en gran escala; una lucha entre dos pueblos.

La política regulando las relaciones entre los Estados y la Jurisprudencia las relaciones entre los individuos, son a veces impotentes para remediar o resolver ciertas contiendas por los medios morales, viéndose obligadas a recurrir a la fuerza.

Los individuos se baten en duelo, los estados hacen la guerra.

Pensamos con Mostesquien que los individuos tienen el derecho de matar en legítima defensa y las naciones el de guerrear por su propia conservación.

La guerra es tan antigua como la formación del mundo; la historia sagrada habla de la guerra entre los ángeles, en el cielo, en la cual Lucifer fué vencido y expulsado del paraíso; la historia universal enseña en todos sus capítulos que el uso de la guerra se remonta a los tiempos prehistóricos, pues el hombre siempre luchó por el predominio de sus pasiones y la satisfacción de sus necesidades.

Las ciencias morales repugnan la guerra que es la violencia, la destrucción de la naturaleza viva, pero "es una ley del mundo" (dice Maistre); conducida por el amor patrio, pone de manifiesto intereses, ambiciones, fanatismo, amor a la gloria, etc.; según Clausewitz

es "un acto violento destinado a forzar a nuestro adversario a someterse a nuestra voluntad".

Dice este escritor que: la guerra por si misma es nada, no es sinó un instrumento de la política que lo es todo, que comprende a la guerra, la cual es sólo una parte de la acción política y una consecuencia de esta acción, como medios particulares.

Dedúcese de allí que la acción política se ejerce por:

a) política de la guerra, que caracteriza la guerra, indica sus fines, establece alianzas y prepara sus fuerzas;

b) política militar, que estudia la guerra, su conducción y alta dirección, instituciones militares de las Naciones, programas y organización militar.

Estas dos políticas tienen su ciencia y su arte.

La guerra lidiando con las fuerzas morales, coraje, odio, miedo, indecisión, etc., tiene su sicología; lidiando con la matemática, con la ingeniería, etc., tiene su lado positivo; lidiando con medios finitos para aplicaciones infinitas, tiene su arte.

La guerra forma su ciencia en el exámen crítico de las circunstancias, leyes, reglas y principios que constituyen el estudio teórico de la guerra; y su arte en la práctica derivada de estas mismas circunstancias, leyes, reglas y principios, es el lazo que une el saber al poder.

Las fuerzas de un estado son:

a) activas, las que luchan y resguardan

b) pasivas, la que mantienen la eficiencia de las activas.

La ciencia de la guerra se ocupa del empleo de estas fuerzas en la guerra, sin considerar su formación.

El arte de la guerra se ocupa de la formación de las fuerzas y de asimilar los conocimientos, obser-

vaciones, etc., con el fin de emplearlos en el momento decisivo.

Napoleón, en sus comentarios, refiriéndose a los grandes capitanes, dice: "Ellos no dejaron de hacer, constantemente, de la guerra una verdadera ciencia".

Ya pasaron los tiempos en que se sostenía que un General no sería un buen conductor de soldados si no había pasado por las filas, olvidándose de que ilustres Jefes de tierra y mar, como Federico, Napoleón, Washington, Nelson, Caxias, De Lamare, etc., nunca fueron soldados o grumetes.

Caxias nació Alférez y fué con su saber y conocimiento que vencimos al Paraguay.

De Lamare, Pedro Núnes y otros jefes fundadores de la marina brasilera nunca fueron grumetes y organizaron la naciente armada nacional para las guerras de la independencia, y fué con el auxilio del estudio reflexivo que, junto con otros, consiguieron vencer al viejo lobo de mar lusitano.

Estudiar la ciencia militar no quiere decir, sin embargo, que se trate de hacer del soldado un manantial de literatura, ni volverlo miembro de la Academia, pero si persigue que cada cual, en la esfera en que se encuentre, procure conocer su menester, indagando el porqué de las cuestiones que se presentan.

La ciencia no es previlegio de nadie y cada uno debe profundizarla hasta el grado que le permite su inteligencia y le requiera su puesto.

Clausewitz, gran espíritu que iluminó el mundo militar en su época, afirma repetidamente que no se podría establecer leyes y reglas de la guerra. Sin embargo, su contendor Wilisen distingue en élla claramente la ciencia y el arte, diciendo que sin aquella no se puede establecer principios capaces de desarrollar

el segundo. A pesar de parecer estar en oposición, ambos están de acuerdo en los principios y reglas que presentan.

Rustow (L'arte Militaire au XIX Siécle) dice que las ideas de Clausewitz sedujeron a los amantes de los prejuicios, pues encontraban que todo se conseguía sin trabajo teniendo genio, y naturalmente ellos creían tener tanto genio cuantos más prejuicios tenían.

Para estos hombres *de genio* todos los principios y teorías que nos legaron nuestros jefes militares, con sus recomendaciones, observaciones, etc., todo es inútil e infuso.

Para ellos, el buen maniobrista, de buen "pié marinero", golpe de vista y audacia, está en condiciones de mandar, olvidando que de este modo se trasforma la ciencia y el arte del comando en oficio de corsario.

Donde no hay dirección no hay criterio ni principios, pues el recurso del acaso nunca puede alcanzar una certidumbre que sólo una inteligencia disciplinada por el estudio reflexivo de los principios y de las reglas puede dar en la dirección de las cosas, pues con ella se esclarece la verdad.

"Si la ciencia laboriosa y perseverante no merece ningún éxito, es necesario desesperar de la verdad", sentencia de Lacordaire cuya sabiduría ha venido afirmándose en todos los tiempos y que ojalá podamos siempre tenerla presente.

Desde remotos tiempos, los romanos contra los galos, Federico II contra Austria, Brasil contra el Paraguay, etc., la victoria cupo al más intelectual, al empleo científico de los medios del que era más instruído.

En la guerra de 1914 en la que los ejércitos te-

nían igual sabiduría, venció el más rico, el americano del Norte.

La batalla naval de Riachuelo fué ganada porque los comandantes de los buques eran hombres de ciencia, pues por mucho que su jefe fuese valeroso, audaz y buen marinero, aliose al arrojo del jefe la ciencia de los comandantes.

Napoleón dice en sus comentarios que era precisa su presencia en el lugar donde quería vencer, porque *sus generales no tenían fuerzas* para un comando independiente.

Todos sabemos quién y cuáles fueron los generales de Napoleón, quien consigió formar un verdadero hombre de guerra, porque su Escuela era la misma. Napoleón no hizo discípulos capaces de aplicar sus principios e iniciativas porque usó a sus generales sólo como personal combatiente, sin instruírlos.

El ejemplo de Napoleón debemos tenerlo presente siempre que reflexionemos sobre la educación e instrucción de las fuerzas militares, especialmente en lo referente al estudio de la conducción de la guerra.

El genio de Napoleón unido a su ciencia suplía todo, era la acción lo que prodominaba entre sus generales y sus ejércitos, la instrucción y la inteligencia eran poca cosa y, sin embargo, recorrieron triunfalmente la Europa entera; el resultado fué que, desaparecida del escenario la luz del genio y de la ciencia, el resto no valió para nada más..

La ciencia militar es una verdadera enciclopedia, si se considera la variedad de sus detalles, la importancia de su fin y los grandes intereses que de élla dependen; desarrolla las aptitudes, conduce al progreso y exaltando el carácter da a la disciplina consideración y sólida base.

La vocación, la experiencia y la instrucción combinadas, hacen un buen oficial, pero a medida que éste gane en jerarquía, estas cualidades, unidas a una gran ciencia, deben elevarse hasta un grado eminente.

No basta para ser general tener audacia y valor, sino ca la soldado o marinero se creería con derecho al comando.

La ciencia de la guerra tiene ramos muy variados; principios simples y procesos múltiples; decir cuáles son los mejores y aplicables a las situaciones, sus ventajas e inconvenientes, he allí la ciencia del general, que seguramente no conseguirá sin una profunda instrucción, cultivada en el estudio, que proporciona al espíritu la facilidad de poder combinar, calcular y aplicar en el acto, porque la ignorancia sólo obtiene éxito por accidente o por los azares de la suerte.

En las operaciones militares no hay plena certidumbre, una parte de ellas es imprevista, de tres casos a considerar siempre existe un cuarto imprevisto; quedar avisado contra el desconocido, para neutralizarlo si es dañino, o para sacarle todo el partido posible si es propicio, es sólo cualidad del oficial que ha nutrido su espíritu de todas las combinaciones y principios, de modo de aplicarlos en las eventualidades.

Así como el oficial instruído sabe cómo se vence y cómo se saca el mayor partido de la victoria, sabrá también en caso de fracaso reducir su derrota; mientras tanto, un oficial ignorante vencedor no sabrá qué partido deberá tomar para el completo aniquilamiento del enemigo, por recelo de ir más lejos, y recíprocamente su fracaso se tornará en catástrofe.

En las páginas gloriosas de nuestro ejército tenemos ejemplos de cuanto puede la ciencia y el coraje, en la memorable retirada de La Laguna (guerra con-

tra el Paraguay) dirigida por el Coronel Camisas de Moraes, en la que fué puesta a prueba la ciencia, la obstinación y la resistencia de nuestros oficiales, pues no dejaron un trofeo de guerra al enemigo, que tampoco pudo impedirles la marcha hacia su destino.

El pasaje del Chaco, sobre los pantanos paraguayos, es una admirable concepción estratégica y una obra magistral de ingeniería militar.

Las operaciones de nuestra Escuadra, desde el pasaje de Mercedes hasta el Manduvirá, están todas llenas de la doctrina de cuanto la ciencia modifica y a veces sustituye a la fuerza, dando superioridad de moral sobre la superioridad material.

No es en el treatro de la operaciones que se va a recibir la instrucción; las guerras contemporáneas son relativamente rápidas y no pueden servir de escuela.

La historia nos muestra que el oficial que se aparta de los principios de la guerra perderá nueve veces antes de ganar una, sin embargo de no poderse establecer reglas fijas para alcanzar victorias.

Las múltiples acciones que se desarrollan en las guerras indican cuanta influencia ejercerá la instrucción sobre el talento y capacidad de los oficiales.

Es en la calma de la paz que se debe estudiar, fortaleciendo el espíritu por el exámen de las cosas y de las observaciones hechas por los maestros sobre la historia militar, procurando deducir de allí consecuencias que puedan mejorar las campañas futuras, porque todo el estudio que hacemos de la guerra sólo nos muestra el pasado, lo que fué, y si nos limitamos a su estudio sin procurar investigar el futuro, comentando y deduciendo, no habremos marchado un paso adelante, habremos adquirido un bagaje científico, es verdad, pero que seguramente no nos desarrollará la

iniciativa, quedando en último análisis irresolutos; es preciso comparar, meditar y deducir conclusiones.

El progreso constante de las ciencias y las artes no da lugar a fijar entre límites la extensión de sus principios y reglas.

El genio de Napoleón previendo el futuro decía que un ejército necesitaba cambiar su táctica cada diez años para mantener su preponderancia militar.

En el Brasil con el sistema y forma de gobierno que tiene, nos parece aconsejable el cambio de 4 en 4 años. Porque, o quedamos estacionarios durante años de años o las reformas y cambios se suceden con tanta rapidez que se desconoce muchas veces que existió un reglamento, pues no llegó a usarse y practicarse por todos, pues los principios no eran respetados, imperando la política de gabinete.

Es esto, entre otras causas, lo que causa la poca consideración a la clase militar, de que se aprovechan los mal intencionados y los politiqueros para tildarla de improductiva basándose en los principios de economía, "que todos los dineros salidos del tesoro del Estado deben dar un producto", en tanto que los presupuestos destinados a Marina y Guerra son considerados gastos inútiles, superfluos e improductivos.

La carrera de las armas exige sobretodo mucha consideración, no sólo del pueblo sino de los poderes públicos.

Esta consideración sólo puede adquirirse con la instrucción y la educación provenientes del constante estudio de las cosas militares y civiles que, indudablemente, desenvuelve todas las aptitudes e instintos, formando espíritu y desarrollando las cualidades del talento y capacidad, dándole nobleza de sentimientos, imparcialidad, abnegación, probidad, etc., en último aná-

lisis la rectitud y lealtad que son los brillantes destellos del carácter, ese sólido temple de ánimo factor principal, virtud intrínseca que debe poseer todo oficial.

El gran maestro cuya clarividencia en asuntos militares es tan radiante que, a pesar de haber trascurrido un siglo, nuestra razón se aclara cada vez más y nuestro pensamiento se le acerca más. Las cualidades, el golpe de vista, el talento, el espíritu, los conocimientos administrativos, la elocuencia, el conocimiento de los hombres, todo eso es civil. Ya no es un hombre de 5 piés y 10 pulgadas quien hace grandes cosas. Si para ser general bastase tener fuerza y coraje, cada soldado podría pretender mandar. El jefe que hace grandes cosas es el que reúne las cualidades civiles; es por su prestigio de mayor capacidad que el soldado le obedece y respeta. Es preciso oirlo raciocinar en el vivac. El soldado aprecia más al general que sabe calcular que al que tiene más coraje.

Bien sabía yo lo que hacía cuando siendo general del ejército, *tomaba la calidad* de miembro del instituto. "Estaba seguro de ser comprendido hasta por el último tambor". Nos referimos a Napoleón, traduciendo de sus comentarios.

Pasaron las épocas de las bravuras, heroismo y fuerza animal, eran del dominio del soldado, hoy no existen esas influencias; esas tres cualidades se funden en el valor del soldado y en la influencia de los oficiales que es el resto y lo principal.

El valor del soldado se mide por sus cualidades de inteligencia, grado de instrucción, robustez física y sana moral, si el soldado moderno reflexiona y raciocina sobre el coraje y heroísmo de otrora, sentirá que los de 1914-1918 hicieron de la bravura estoicismo.

Los oficiales vieron su influencia cada vez más acentuada con el uso y manejo de los medios mecánicos y químicos llevados a un grado de perfeccionamiento nunca visto y que lejos de auxiliarles y facilitarles el comando, se les complicaba cada vez más.

El número de combatientes aumentose de manera colosal pasando de los millares a los millones, formando masas obedientes e instruidas y dirigidas tan inteligentemente que sólo una superior cualidad y gran preparación podrían conducir.

¿Se podría comparar a los mariscales Foch, Pershing, Díaz, Hindemburg y a los Almirantes Jellicoe, Beatty etc. con los Mariscales y Almirantes del pasado? Nos parece que si porque los sistemas fueron los mismos, la variante, el perfeccionamiento, fué lo que cambió.

Mirada la cuestión por el lado material e industrial, la conducción de la guerra de 1914, respetando la moral y la naturaleza de los principios, retrogradó a centenas de siglos empleando medios caídos en el olvido o abandonados por anticuados, pero que el arte militar contemporáneo hizo surgir rehabilitándolos con todas las reglas del arte industrial.

El fuego griego, los gases venenosos, los carros de guerra, los dardos, de primitiva y tosca confección, fueron perfeccionados y ampliados por la mecánica de la industria en cañón lanza-fuego, gases asfixiantes, tanques, flechas de acero lanzadas por aeronaves etc.

Para saber y poder mover y usar todo ese mecanismo se necesita instrucción, más instrucción y siempre instrucción.

Experimentáronse elementos nuevos y sus resultados fueron más allá de todas las expectativas por la sorpresa de sus efectos y aplicación.

Los aeroplanos demostraron que no son armas terri-

bles de ofensiva, pero sí la última palabra para operaciones estratégicas y tácticas.

El submarino que ha conquistado poca fama como arma de resistencia para una ofensiva continuada, por razón de las restricciones de su radio de acción, desplazamiento etc., elevó su crédito a tal punto que llegó a la osadía de arrogarse el señorío de los mares, intentando destruir con su bloqueo la libertad de comercio y navegación.

Esta arma de la audacia y sangre fría consiguió parcialmente su objetivo y si no fuera porque su empleo es poco menos que experimental, su éxito sería funesto para las marinas que surcan el océano.

Hay noticias de que a la Gran Bretaña se le han entregado submarinos que son verdaderos cruceros subacuáticos, los que se habrían destinado a aquella tarea. Felizmente la fama llegó tarde y no se hacen o construyen o improvisan durante la guerra medios para la guerra; es una vez más el arte unido a la ciencia el que prepara, construye y ejercita durante la paz lo que se calcula necesitar y emplear en la guerra.

Creemos, no obstante, que en las futuras campañas navales el submarino sorprenderá al mundo con sus hazañas, a pesar de sus cazadores, redes, etc.

VII

Hemos visto que la instrucción es el principal elemento que nos conduce a los conocimientos del arte de la guerra.

Entre nosotros la instrucción se adquiere en:

a) las Escuelas de Aprendices Marineros,

b) las Escuelas de Grumetes,

c) las Escuelas de Profesionales (oficiales y tripulantes.

d) la Escuela Naval (aspirantes y guardiamarinas) y

e) la Escuela de Guerra (alto comando)

De éstas, las de Grumetes y Aprendices son elementales; las Profesionales forman los especialistas; la Naval y la Naval de Guerra enseñan la ciencia y el arte de la guerra naval y sus lazos con las operaciones de tierra.

Precisa observar que no entraremos en el asunto de los programas que allí se enseñan y su instrucción por que, aparte de que no poseemos la competencia para juzgarla, nos desviariamos del programa impuesto, pues nuestra intención es mostrar la utilidad y la inprescindible necesidad de mantenerlas y mejorarlas, desarrollando su enseñanza en conformidad con las aptitudes, pues todos conocemos la vulgar expresión "no me gustan los torpedos, prefiero la artillería."

Es natural que se facilite el estudio de la artillería, sobretodo durante el tiempo en que el alumno frecuenta la Escuela, que vea y sienta la severidad y austeridad del régimen y de la enseñanza de modo de impresionarlo y formar su carácter en el amor al trabajo, a la obediencia y al estudio, desarrollándole las facultades y deseo de elevarse.

La ventaja de la creación de las Escuelas profesionales fué la elevación del nivel moral e intelectual de nuestros marineros, lo que obligó naturalmente a los oficiales a estudios más adelantados, y a estudios superiores a los comandantes.

Con las escuelas profesionales, naval y de guerra la marina nacional tiene los elementos precisos para los estudios de guerra, pudiendo entregar a la vida práctica oficiales y tripulantes capaces de desempeñar las misiones que se les encomiende. Este esfuerzo empero sera

abatido si el campo donde deben ejercitarlo y usarlo les está vedado o restringido, haciéndoles perder por el olvido lo ganado.

Es desgraciadamente lo que acontece por regla general; falta el campo de ejercicio donde se desarrollan las aptitudes adquiridas en la Escuela y "on revient toujours" a lo que antes era tal vez menos malo, porque habiendo tenido una cierta instrucción no la pierden oficialmente, pues los diplomas son perpetuos, pero olvidan o quedan "ignorantes ilustrados."

La necesidad de volver a las escuelas para la revalidación del diploma es de gran necesidad; el tiempo preciso para hacerlo no importa, lo esencial es que vuelva a la Escuela a rehacer sus conocimientos del mismo modo que se va al campo a reponer los nervios.

Las escuelas por otra parte tienen la ventaja de dar una preocupación y ejercitar en alto grado la curiosidad, abriendo nuevos horizontes, haciendo sentir el valor que tiene la individualidad.

Los problemas de la guerra son múltiples y variadas sus soluciones; procurar la mejor es otro problema porque las soluciones son muchas y no todas son buenas.

Todo esto es abordado en la Escuela de Guerra, la ciencia y el arte de la guerra son desarrollados al más alto grado posible. La concepción de las operaciones y las cosas de la guerra, etc., todo se abre a los ojos del estudiante tal que a un miope que por primera vez acerca las lentes a sus ojos y se deslumbra con la nitidez y claridad de los objetos que antes velaba cierta penumbra.

VIII

"Es incontestable que cuanto más inteligentes sean los elementos de un ejército, más valor tiene la intelec-

tualidad. Así el general en jefe puede fiarse más de sus tenientes, no temer el fraccionamiento de sus fuerzas y sobretodo contar con el concurso eficaz de cada uno." (Rustow, obra citada); verdad incontrovertible que también se aplica a la marina.

El pensamiento del general en jefe tiene un influjo considerable sobre las operaciones y sus órdenes; una vez ordenado el conjunto, dadas las instrucciones, trazado el plan general, termina en gran parte su misión, pues él es el gran jefe de la estrategia y una vez puestas en movimiento sus fuerzas (de marina o de ejército) no puede dirigir personalmente sus elementos, un gran número escapan a su acción individual.

Se ve pues la suma de responsabilidades que corresponden a los otros comandos de escuadra, división, hasta de la última unidad; en fin, todos los que en la marina o en el ejército tengan la más ínfima partícula de comando deben penetrarse del espíritu de las órdenes e instrucciones del Almirante para que puedan realizar sus intenciones.

Es en el caráter de los oficiales donde reside el espíritu de iniciativa, cualquiera que sea su orígen.

Es en la compenetración del espíritu de las intenciones del jefe donde el espíritu de iniciativa tropieza con tremendas responsabilidades, por ejemplo, al tener que ejecutar una acción no prevista por el jefe.

La pregunta ¿qué haría u ordenaría el jefe si estuviese presente? es de una elocuencia tan elevada y de tal valor que sólo el saber, la energía y abnegación, cualidades esenciales del carácter, pueden contestar y el espíritu de iniciativa ejecutar.

Nelson en la batalla de San Vicente es el ejemplo sublime de la iniciativa cuando rompe la línea para interceptar el paso del enemigo; hizo lo que seguramente

habría hecho su ilustre y eminente jefe si hubiese estado en esa posición; así se cumplió el proyecto del jefe que era impedir la unión de las dos escuadras enemigas.

En todos los grados del comando, desde el comandante en jefe hasta el más subalterno, todos dependen uno de otro y los éxitos de la guerra dependen del modo como estos ejecutan las órdenes de aquel, pues tambien les corresponde parte de los éxitos, buenos o malos, de las victorias o de las derrotas.

El valor de los jefes, su capacidad y a veces la concepción de las operaciones y combinaciones no son la causa del fracaso sino una consecuencia de la falta de capacidad y mala ejecución por sus subordinados de las combinaciones que a veces no se puede prever y otras remediar. No se debe por tanto atribuir solamente al comando en jefe todo el honor y gloria del éxito ni descargar sobre él todo el peso de la ignominia de la deshonra y de la derrota.

Como ejemplos de lo que decimos citaremos los dos siguientes:

Napoleón renunció a sus proyectos contra el ejército ruso y se vió obligado al inútil asalto de Smolensk sólo por falta de veracidad de las informaciones de un coronel comandante de la caballería de la Guardia que mandado a hacer un reconocimiento en el río Dniepper lo declaró invadeable.

Moreau venció en Hohenliden contorneando al enemigo sólo por las informaciones de un oficial que conocía bien el terreno y el partido que de él se podía sacar.

Napoleón y Moreau son responsables por los éxitos, malo y bueno, pero al coronel, por su ignorancia o incuria corresponde parte del mal éxito de Napoleón, así como al oficial citado se debe parte del buen éxito de Moreau.

El espíritu de iniciativa en todos los puestos, la difusión de los comandos, antiguamente restringidos, se ha hecho hoy una necesidad evidente, hasta precisar aún educárselo, porque aparta del supremo comando la idea de ejecución tan grave y delicada en la conducción de la guerra.

Para ello precisa el conocimiento de la ciencia y arte militar en relación con los puestos y funciones; sólo así se podría ejecutar las concepciones del jefe, secundando su acción.

Estudiar la guerra es saber hacerla; es la preocupación que deben tener los oficiales, especialmente despues de los saltantes ejemplos de la guerra de 1914, en la que la ciencia militar alcanzó a un punto no soñado antes.

El individualismo, alma de la ejecución, creció a su vez, desarrollándose paralelamente a la ciencia.

Hay todavía quien juzga que para hacer la guerra basta ser buen oficial de cubierta, buen maniobrista, mover su barco en las diversas evoluciones, etc., estamos de acuerdo en que todo eso es muy útil y necesario, pero es un conocimiento que no tememos llamar elemental, preparatorio, que siempre se repite en las campañas; pensar en esa forma es desviar y falsear el criterio de cuales son las exigencias de la guerra, que no pueden aprenderse en la cubierta, en la maniobra y manejo del buque. No es con el operario que trabaja en construcción de buques con quien se aprende arquitectura naval, sólo es dable hacerlo a quien estudia; el secreto y la concepción sólo los proporciona la ciencia.

Es preciso que los oficiales conozcan la ciencia de las armas y que se establezca a firme un entendimiento entre todos, de modo que exista una perfecta ar-

monía entre el jefe que piensa y concibe y los llamados a aplicarla y ejecutar sus ideas y pensamientos.

Es indispensable que al ordenar un Almirante una evolución, un servicio, etc., no quede en duda acerca de su ejecución; las ordenanzas señalan la manera de proceder, por consiguiente él debe tener de antemano la certidumbre de que su orden será cumplida de todas maneras.

Se necesita que al ordenar el Almirante a tal división que capture un determinado convoy, o que intercepte las comunicaciones de una base, o que proteja los trasportes, etc., tenga plena certidumbre de que lo ordenado por él se ha cumplido o se está cumpliendo en las mejores condiciones. Esta certidumbre da confianza al Almirante y le permite reflexionar para ir más allá en sus concepciones, quien recibió la orden a su vez debe tener presente que si el Almirante mandó atacar el convoy, etc. es que quiere impedir que el enemigo reciba recursos; quiere aislar la base; quiere socorrer u operar en alguna parte y que del resultado de estas misiones dependerá el éxito de alguna acción premeditada. De otro modo no puede haber cálculo o concepción posible, la guerra se vuelve un juego de azar en que el acaso es el comando en jefe; los esfuerzos empleados quedan inutilizados y las fuerzas se gastan sin provecho por emplearlas inutilmente.

Los jefes y comandantes de fuerzas no pueden entrar en detalles y menudencias referentes a cada unidad o fracción de su fuerza; estas son obligaciones de los comandantes de unidades o subordinados que maniobran y ejecutan según sus virtudes militares y científicas, dentro de las instrucciones o indicaciones del jefe o del comando de su fuerza. Si todos se compenetran de las combinaciones concebidas por el jefe, el

resultado será excelente, se habrá completado la cadena de Moltke enlazando los varios eslabones por el espíritu del comando en jefe; los esfuerzos estarán aúnados y rendirán su mayor provecho los elementos empleados.

Si, al contrario, alguno de los eslabones queda roto por falta de iniciativa o mal cumplimiento de órdenes u otra causa; la cohesión desaparece con mengua de la solidez del conjunto; la incertidumbre respecto a las intenciones de las unidades próximas, pero dispersas, no puede acarrear sino consecuencias funestas, fáciles de concebir.

Los detalles con todas sus menudencias deben merecer toda atención y debe cuidarse de no despreciarlos como cosas de pequeña importancia; tal pretexto nunca podrá servir de justificación, pues es la reunión de estos detalles que forma la cohesión del conjunto aproximándolo a lo perfecto.

La certidumbre que debe tener un jefe de que serán cumplidas sus órdenes y ejecutadas todas sus disposiciones, es condición ineludible y capital para hacer la guerra y esta certidumbre sólo puede tenerse con oficiales educados.

Para conocer a fondo las reglas, principios y procesos a aplicar o para ordenar o ejecutar tal maniobra o evolución, se debe emplear la tecnología huyendo el empleo de sinónimos que traen confusión de nombres y por ende pérdidas de tiempo en consultas. Para esto es indispensable que todos comprendan, hablen y escriban un sólo lenguaje, claro y conciso.

Cuando se diga o escriba "un contratorpedero", todos sabrán que se trata de un buque tipo "Pará"; no se empleará nunca "torpedero de alta mar" o destroyer; al ordenarse "que tal crucero va a efectuar cier-

to servicio de vigilancia" todos saben que deben tomar las más concienzudas medidas para que el Almirante esté constantemente informado de lo que "está observando", sin dejar por ningún motivo su misión de vigilancia ni limitarse a la inactividad en la zona ordenada, con la excusa de "*estar esperando órdenes*"; las ordenanzas establecen ciertas reglas y medidas para el "servicio de vigilancia" y *esperar órdenes* o también, *no saber lo que debía hacer*, no son motivos ni procedimientos aceptables.

El jefe no puede subdividirse ni estar escribiendo oficios y memorándums explicativos sobre todos los detalles; la ejecución de una misión siempre implica que será cumplida en todos sus detalles, tal como lo habria ordenado el jefe a estar presente.

Esta es la doctrina que exige el estudio de la ciencia para saber hacer la guerra.

El Emperador Leao en sus órdenes a la escuadra de Constantinopla recordaba a su Almirante "que no es el gran número o la gran potencia de los buques, ni los aparatos terribles, lo que conduce a la victoria; *la guerra se gana con el valor y coraje de los combatientes; con el saber y la lealtad de los jefes.*"

(*Continuará*).

Notas Profesionales

Clasificación de los submarinos.—Un jefe de Ingenieros de la Marina norteamericana, Mr. E. S. Sand, que inspeccionó en Harwich (Inglaterra) los submarinos entregados por los alemanes, con ocasión de formar parte dicho jefe de la Comisión naval del armisticio, ha dado curiosas impresiones sobre la clasificación de dichos buques, que juzgamos oportuno glosar de *Le Yacht*, que reproduce aquéllas.

Todos los submarinos alemanes eran del tipo sumergible o tipo Laubeuf y se dividían en tres grupos: Tipo Von Michell U; tipo U C y tipo UB. A estos tipos principales es necesario añadir otros dos tipos especiales: los U E, cruceros fondeadores de minas y los U A, grandes cruceros submarinos. Esta última clase contaba con dos modelos: el de 2.000 toneladas de desplazamiento en superficie, el más numeroso; y el de 1.200 del cual sólo se construyeron dos, notables por la gran velocidad en superficie.

El primer submarino tipo U o Mittel U, fué terminado en 1906 y no tenía más que 238 toneladas de desplazamiento; por etapas sucesivas se llegó en 1914 a las 760 toneladas. Los modelos siguientes fueron, generalmente, semejantes, con un ligero incremento del desplazamiento, que llegó a las 830 toneladas, siendo entonces las características del tipo Mittel U:

Desplazamiento en superficie, 830 toneladas.

Desplazamiento sumergido, 1030 id.

Eslora, 71,63 metros.

Manga, 6,15 ídem.

Calado, 3,81 ídem.

Velocidad en la superficie, en pruebas, 16,00 millas.
Idem en navegación, 15,00 íd.
Idem sumergido, en pruebas, 8,05 íd.
Idem en navegación, 8,00 íd.

La mayor parte de estos buques llevaban como armamento cuatro tubos lanzatorpedos a proa y dos a popa y además dos cañones de diez centímetros.

Este tipo de submarino fué el que mejor rendimiento dió en la guerra y muchos marinos alemanes creen que si no se hubiera variado se hubieran obtenido más éxitos en la campaña submarina.

En el momento del armisticio había 110 en servicio y había otros muchos en construcción en distintos astilleros alemanes.

Los U E eran grandes fondeaderos de minas de alta mar con las características siguientes:

Desplazamiento en superficie, 1.200 toneladas.
Idem sumergido, 1.520 ídem.
Eslora, 83,32 metros.
Manga, 7,315 ídem.
Calado, 3,90 ídem.
Velocidad en superficie, 14,7 millas.
Idem sumergido, 7,2 íd.

Armamento.—Cuatro tubos lanzatorpedos a proa. Dos tubos para el fondeo de minas a popa de 0,99 metros de diámetro. Podían llevar 42 minas y 24 torpedos como máximun, pero es dudoso que nunca háyan podido llevar tal cargamento.

Llevaban,además,un cañón de 16 centímetros y otro de 10 centímetros. Es probable que algunos submarinos de esta clase llevaran dos cañones de 16 centímetros. Habitualmente no solían llevar más que un sólo cañón para sus cruceros. Diez submarinos de esta clase estaban armados y había algunos en construcción al firmarse el armisticio.

A este tipo se pueden agregar los U-71 a U-80, que tenían el mismo sistema de fondeo de minas, pero que sólo desplazaban 760 toneladas y no dieron buen resultado.

Del tipo especial U-A de crucero submarino sólo hubo dos unidades, el U-135 y el U-136; su desplazamiento es el mismo que el de los grandes fondeadores de minas y su armamento cuatro tubos lanzatorpedos a proa y dos a popa y un cañón de 16 centímetros. La característica principal era gran velocidad en superficie, que llegaba a las 18 millas.

La clase de los grandes cruceros tenía las características siguientes:

Desplazamiento en superficie, 2.000 toneladas.
Idem sumergido, 2.500 ídem.
Eslora, 91,44 metros.
Manga, 9,00 ídem.
Calado, 5,18 ídem.

Velocidad en la superficie, 15,8 millas.
Idem sumergido, 7,7 ídem.
Armamento: Cuatro tubos a proa y dos a popa, con 19 torpedos y dos cañones de 16 centímetros.

Cuatro de estos buques llegaron a prestar servicio, y quedaban bastantes en construcción al firmarse el armisticio.

La clase U-C es la de los submarinos fondeadores de minas con pequeño radio de acción.

Sus características eran:
Desplazamiento en superficie, 500 toneladas.
Idem sumergidos, 575 toneladas.
Eslora, 56,42 metros.
Manga, 5,49 ídem.
Velocidad en superficie, 12,00 millas.
Idem sumergidos, 7,00 ídem.

Las minas iban colocadas a proa en pozos; al principio llevaban 12 minas, después 18.

Estos submarinos llevaban dos tubos lanzatorpedos a proa, o por el través del kiosco, y un tercero a popa. También llevaban un cañón de 10,5 centímetros o de 8,8.

Una centena llegaron a prestar servicio y había numerosos en construcción al firmarse el armisticio.

La clase U-B era la de los submarinos costeros o defensivos al principio; pero poco a poco sus dimensiones fueron aumentando, lo que les permitió aumentar su armamento y la duración de sus *raids*. Es de notar que los tipos U-B y U-C tenían gran analogía en sus dimensiones y desplazamiento y han evolucionado paralelamente desde 1914 a 1918. Partiendo de 125 a 150 toneladas, llegaron los U-B a alcanzar 520 toneladas en superficie y 650 sumergidos con las características siguientes:

Eslora, 55,81 metros.
Manga, 5,79 ídem.
Calado, 3,66 ídem.
Velocidad en superficie, 13.5 millas.
Idem sumergido, 8,0 ídem.

Armamento: Cuatro tubos a proa y uno a popa y un cañón de 10,5 centímetros.

Ciento cuarenta submarinos del tipo U-B entraron en servicio durante la guerra y había muchos en construcción a la terminación de aquélla.

El Comander E. S. Land saca de su estudio de los submarinos alemanes las apreciaciones siguientes:

Los rasgos principales de los submarinos alemanes son: excelentes máquinas, excelentes periscopios, protección por doble casco, gran radio de acción.

Las observaciones que sugieren pueden ser enumeradas brevemente.

1º. Poco cuidado en aislar las auxiliares y suprimir o amortiguar sus ruidos.

2º. Ventilación y comunicaciones cuidadosas.

3º. Instalaciones de purificación del aire cuidadosas, tal vez con exceso.

4º. Superabundancia de trasmisiones partiendo del puesto central.

5º. Mamparos atravesados por innumerables conductores de todas clases.

6º. Una sola abertura en el kiosco de los U-C, elemento de debilidad.

7º. Las baterías de acumuladores inaccesibles, salvo en las clases U-E y U-A.

8º. Palos de la telegrafía sin hilos rebatibles, instalación pesada, grosera y molesta.

9º. Demasiado número de hilos y conexiones al exterior.

10. Mucho espacio consagrado al alojamiento de los oficiales y poco para las tripulaciones, careciendo éstas de todo confort.

11. La velocidad de inmersión considerada como poco importante.

12. Líneas de agua poco estudiadas en lo que concierne a la velocidad, tanto en superficie como sumergidos.

13. Con la potencia de las máquinas debían obtenerse mayores velocidades.

14. Los buques son complicados y muy recargados de aparatos.

15. Existen dudas serias sobre la estabilidad de los cruceros fondeadores de minas y de los grandes cruceros, particularmente sobre la estabilidad en inmersión.

Es evidente que la orientación final de la construcción de los submarinos alemanes iba dirigida a aterrorizar a los Estados Unidos en la primavera de 1919, como también es evidente que esto no pudo llevarse a cabo. Estimamos, pues, que el submarino sigue siendo un arma con la cual hay que contar, pero no puede él sólo obtener la victoria y la última palabra sobre esta guerra, como sobre todas las precedentes, es que las naciones que posean las más fuertes flotas de alto bordo seguirán siendo las dueñas de los mares".

He aquí, pues, una opinión más—y de calidad—acerca de las flotas de superficie integradas por grandes buques, que añadir a la controversia que tanto apasiona actualmente a algunos de los principales países marítimos y cuyos argumentos, en uno y otro sentido, hemos procurado sintetizar en varias de estas *Notas*. Claro es que Mr. Land pertenece a una Marina poderosa, generada y sostenida por un Estado floreciente y que aspira a la hegemonía mundial, y es lógico su entusiasmo por los grandes buques, pero ello mismo debe hacernos re-

flexionar acerca de que dicho jefe no ve, ciertamente, el camino para lograr las vastas aspiraciones de su país en una marina formada exclusivamente por fuerzas sutiles.

No están, claro está, las naciones modestas—desgraciadamente—en el mismo caso de aspiraciones y medios para hacerlas efectivas, de la gran república de Lincoln, pero ello no es óbice para que dejen de apreciar en toda su valía los elementos de juicio procedentes de país que aspira a la hegemonía marítima mundial y está en camino de lograrla.—(De *Revista General de Marina*).

Composición de las fuerzas navales.—La República Argentina tiene completamente armados en el año actual (1920-21) los buques siguientes:

Acorazados: *Moreno* y *Rivadavia* (28.450 toneladas; 22,5 millas; 12 cañones de 305 milímetros, 12 de 152 y 16 de 102).

Cruceros acorazados: *General Belgrano* (7.180 toneladas; 20,1 millas; dos cañones de 254 milímetros y 16 de 152), y *Garibaldi* (6.840 toneladas; 20 millas; dos cañones de 254 milímetros y 10 de 152).

Cruceros: *Nueve de Julio* (3.550 toneladas; 22,5 millas; seis cañones de 152 milímetros y ocho de 120).

Destroyers: *Catamarca*, *Jujui* (1.010 toneladas; 34 millas, y cuatro cañones de 102 milímetros) y *Córdoba* (890 toneladas; 34 millas y cuatro cañones de 102 milímetros).

Nuevo crucero explorador.—El 14 de Diciembre actual se botó en Tacoma el crucero explorador *Omaha*. Es el primero de la serie de los que van a ser construídos para la flota yanqui y se espera tenerlo terminado el 1º. de Noviembre de 1921. Los nueve barcos restantes del programa autorizado por el Congreso en 1916 se denominarán *Milwaukee*, *Cincinnati*, *Raleigh*, *Detroit*, *Richmond*, *Concord*, *Trenton*, *Marblehead* y *Memphis*.

Sus características son: 555 pies de eslora máxima, 55 de manga en la línea de flotación; 7.500 toneladas de desplazamiento; 14 pies y tres pulgadas de calado; 12 cañones de seis pulgadas, dos antiaéreos de tres pulgadas, dos para saludos de 47 milímetros, dos ametralladoras, dos cañones de desembarco y dos tubos dobles lanzatorpedos de 21 pulgadas; turbinas reductoras de engranaje de 90.000 caballos de potencia en el eje; y 33,7 millas de velocidad.

Los temas navales de actualidad.—Para la opinión naval (y en Inglaaerra puede llamarse *naval* la opinión del común de las gentes sin distinción de castas ni categorías), tres son hoy los temas o cuestiones palpitantes: una simple ojeada a la prensa británica, no

ya a la técnica y profesional, sino a la diaria rotativa de gran circulación, que por caer en todas las manos es analizada y comentada por todos, hace resaltar el interés, aún más el apasionamiento, con que en los días que corren discuten los ingleses los temas aludidos. Tres son volvemos a decir, aunque en realidad los dos últimos no forman sino un cuerpo que a su vez se enlaza con el primer tema del que es secuela o realización práctica y tangible. Claro está que aludimos a la discusión sobre el combate de Jutlandia, y sobre la orden famosa del Almirante Jellicoe que "no cargó denodadamente sobre el enemigo para pulverizarlo" como pretendían algunos *estrategas de bar* (en la Gran Bretaña no abundan los cafés tanto como en nuestra Península), y obligó en cambio a sus buques a tomar cautamente de la vuelta de fuera.

La discusión se mantiene con tenaz empeño, y no por advenedizos ni gentes insuficientemente documentadas, sino por Almirantes y Jefes de prestigio cuyo voto es en general favorable a la decisión del hoy Visconde Jellicoe of Scapa: ni que decir tiene que con el tiempo transcurrido, el curso en sus comienzos sosegado, de la aludida discusión, ha ido evolucionando hacia el *fulanismo*, y hoy se personaliza más de lo justo en los alegatos que por una y otra parte se exponen. La Revista General de Marina no puede seguir tales caminos, y aunque atenta siempre a informar a sus lectores de cuanto digno de mención ocurre en el mundo naval, les puso en autos en su número del mes anterior de que la discusión se había abierto, renuncia a comentarla en lo sucesivo no sólo porque es difícil que una publicación mensual extracte en breves páginas lo que durante el mes ocupó a diario un par de columnas del *Times*, sino porque menudean las razones tácticas en los argumentos que se esgrimen y se prodigan en cambio los personalismos que para nosotros carecen de interés.

La Revista General de Marina tradujo y publicó *El combate de Jutlandia visto desde el "Derfflinger"* del capitán de fragata germano Von Hase; traducirá y publicará también el texto oficial alemán que ahora sale a luz, y traducirá y publicará finalmente lo que diga Corbett en el segundo tomo de sus *Naval Operations*, inédito aún, porque Corbett es el historiador oficial y consagrado de la guerra marítima, siquiera el Almirantazgo que le facilita datos y documentos, se empeñe en desautorizarle después, escribiendo en la primera página del libro que no responde de nada de cuanto en él se contiene. Publicadas las tres relaciones, nuestros lectores tendrán sobrados elementos de juicio, que pueden ampliar si lo desean con los relatos de los críticos franceses y muy en especial con los del capitán de fragata italiano Bernotti, y nosotros inhibiéndonos de la cuestión no necesitaremos decir si el Almirante Beatty—tan digno de nuestro respeto como el Almirante Jellicoe—encarna mejor que él la tradición marítima inglesa, ni si es o no es un Almirante *a la Nelson*. Séanos permitido, no obstante,

cerrar el comentario haciendo constar desde nuestro punto de vista imparcial y ecuánime, la sin razón con que por parte de algunos se discute, y aún la flagrante contradicción en que, a sabiendas o no que eso depende de la buena fe con que cada uno proceda, incurren los más contumaces.

Elegir hoy a Nelson como término o unidad de comparación para juzgar a un Almirante del día, es un error a todas luces, porque si sólo pueden compararse cantidades homogénias, han de buscarse semejanzas de ambiente y paridad en las circunstancias de los factores morales en litigio. Por ello precisamente ha evolucionado la táctica que al acoplarse a los elementos de hoy desterró las antiguas falanjes y creó el orden abierto, necesidad impuesta por el empleo de la artillería; no es labor fácil trazar un paralelo entre Foch y Aníbal, porque sabemos perfectamente lo que ha hecho el Mariscal de Francia, pero ignoramos en absoluto lo que hubiera hecho el caudillo cartaginés si los cónsules y centuriones romanos en vez de atacarle con sus huestes le hubieran envuelto en la sutil barrera de los modernos gases asficiantes.

El Almirante Nelson de glorioso renombre no es figura que se deba evocar para medir por su hipotética conducta el acierto o desacierto de la conducta del Almirante Jellicoe; y no se debe evocar porque como ya hemos dado a entender, conocemos a la perfección lo que hizo en Abukir, y en Trafalgar y en Copenhague, pero ignoramos lo que hubiera hecho en Jutlandia. Nelson luchó en mar abierta y con enemigos *siempre a la vista*; jamás desmintió su táctica de lanzarse el primero al ataque, pero a ello le estimularon de continuo las circunstancias, porque por muy doloroso que para nuestro orgullo patriotico resulte, hemos de convenir que en Trafalgar, como en otras acciones, Nelson obró influído por el desprecio que el enemigo le inspiraba. Mezquina fué la ayuda que nos prestaron los franceses, y en cuanto al estado peor que deplorable de nuestra Escuadra, a su falta de instrucción y personal, y a las levas con que a última hora se medio completaron sus dotaciones, sabemos más de lo necesario para comprender que Nelson pudo atacar y pudo hacer cuanto se le antojara en la firme convicción de que no había forma de disputarle el triunfo.

En el Skager-rack ocurrieron las cosas de modo muy distinto; Beatty primero, Beatty y Jellicoe después, tuvieron enfrente no a las hordas de leva del Almirante Gravina ni a las mediocres dotaciones del Almirante Villenueve, sino a una fuerza capacitada, seria, firme, tenaz y maravillosamente instruída que llevaba la mejor parte en la lucha, pues con menores daños había echado a pique tres cruceros de batalla ingleses, se batía, además, en condiciones favorabilísimas, pues tenía cubierta la retirada a sus bases y ejercía, por último, la coacción moral que suponen éxitos anteriores, como el torpedeamiento de los tres *Cressy*, hundidos por un solo submarino invisible en menos que se cuenta.

El Almirante Jellicoe pudo perseguir, acorralar a la escuadra alemana y deshacerla a cañonazos, puesto que disponía de fuerzas muy superiores, es indudable, pero pudo también caer en un campo de minas desconocido de su espionaje, y metido en la trampa tener que soportar la intensa acción ofensiva de los submarinos, capaces de ponerle en situación muy crítica. ¿Suponía algo la destrucción de la Escuadra alemana.....?; suponía muy poco, pues esa Escuadra no dominaba el mar y su país se hundió conservándola. En cambio la destrucción de la Escuadra inglesa suponía, sencillamente, el desquiciamiento de la Gran Bretaña: acabado el dominio marítimo, acabado el libre comercio, acabados los abastecimientos de guerra y boca.....! El Almirante Jellicoe midió el pro y el contra; podía perderlo todo para ganar muy poco, y olvidando a Nelson (que ignoramos lo que hubiera hecho en aquel trance), ordenó la vuelta de fuera. ¿Hizo bien.....?: a nuestro juicio, sí, y Almirante hay que dice que en aquel punto y hora salvó a su país de la ruina.

Los submarinos y las minas influyeron más que otra consideración cualquiera en el ánimo de Jellicoe, y es muy curioso observar que algunos de los que le censuran son precisamente los paladines de las armas nuevas, y los que profetizan la desaparición de los grandes acorazados, batidos, anulados, a su entender por el avión y el submarino.

Mencionada ya para no volver a ocuparnos de ella la discusión que apasiona a técnicos y profanos, pasemos revista a los otros temas que no son sino derivaciones de esa discusión y cimiento de la futura política naval del Reino Unido. Porque bueno será advertir que vencidos ya el estupor y anonadamiento que produjo la guerra, y vencida igualmente aquella fiebre de economías que marcó la firma de la paz, la Gran Bretaña siente una intraquilidad, rayana casi en obsesión, y conciente de que su supremacia marítima está en entredicho, que es como tener en entredicho el uso pleno y libre de su propia nacionalidad, quiere poner remedio a un mal que hace dos años se anunció como grave, que no ha remitido después, y que muy bien pudiera socavar las un día sólidas e inconmovibles bases del Imperio más grande que registra la Historia.

Así—prescindiendo de discusiones más o menos bizantinas—, el tema que hoy apasiona a la opinión británica pudiera definirse como "urgencia de una política naval adecuada a las nuevas circunstancias", "urgencia de un programa naval eficiente elaborado por el Almirantazgo", "urgencia de mantener el dominio del mar", que es, en buen fin de cuentas, lo único a que se aspira, tema y propósito que al buscar soluciones de práctica realización es orígen de otros temas y semillero de nuevas discusiones, porque aquel programa eficiente que elaborar y aquella política adecuada que seguir se traducen en preguntas que de momento no hallan fácil respuesta, ni consiguen tampoco aunar todas las opiniones:

"¿Fueron reales y verdaderos los éxitos del submarino en la pasada guerra.....?; ¿fueron éxitos indiscutibles.....?; ¿el buque de línea ha muerto a manos del submarino y el avión.....?; ¿el avión es enemigo formidable del submarino.....?; ¿es enemigo que no puede vencerse en último extremo.....?; ¿cómo han de ser las nuevas construcciones.....?; ¿se deben canstruir acorazados.....?; ¿no se deben construir más que fuerzas sutiles y aéreas.....?"

Y la lucha mantiene en constante tensión los espíritus de los políticos, de los técnicos y del vulgo, sin que se adivine a simple vista cómo terminará, porque apuntado queda que son varias y muy diversas las opiniones, y los mismos que piden soluciones concretas al Almirantazgo discuten luego las decisiones que hace públicas ese Almirantazgo, no sin que se mencione quienes fueron los lores que votaron en un sentido y quiénes en otro.

Acorazados, submarinos y las ideas de Sir Percy Scott.— Aunque oscurecida un tiempo, la famosa *jeune école* de Francia va ganando voluntades, si bien con la novedad que supone el ingreso en sus filas del arma aérea, único elemento en que puede fundamentar su título de *jeune*, pues los otros, las fuerzas sutiles, los cruceros de corso y el torpedo lanzado por buques de superficie o submarinos, siguen más o menos perfectos y eficaces como en los días en que originaron el nacimiento de esa escuela, que por contar más de veinticinco años de vida no puede llamarse *joven* propiamente: veinticinco años son una eternidad en cuestiones navales, porque en muy pocos más hemos pasado de las fragatas blindadas al moderno *Hood* o a los *Lexington* norteamericanos y de los primitivos torpedos automóviles a los torpedos de hoy de 45 centímetros y radio de acción antaño inverosímil.

Donde la *jeune école* no había encontrado jamás partidarios decididos era en la Gran Bretaña: Inglaterra construía fuerzas sutiles, construía también cruceros rápidos, amenaza terrible para el comercio y tráfico enemigos en la guerra de corso, construía igualmente torpederos y submarinos, pero el credo de la *jeune école* no fué nunca su credo, ni practicó tampoco su doctrina: Inglaterra construía antes que nada buques de línea, es decir, acorazados que mantenían a flote artillería formidable, y esos cañones y aquellos buques constituían su salvaguardia, y en uno y otros, no en las fuerzas sutiles, fundamentaba el país su grandeza.

¿Continúa la Gran Bretaña otorgando hoy la misma fe al acorazado.....? Nuestros lectores recordarán que en junio de 1914, breves semanas antes de la guerra, Sir Percy Scott asombró al mundo con su extravagante (extravagante parecía entonces) afirmación de que "era inútil construir acorazados", y que "Inglaterra necesitaba una enorme flota de submarinos, aeronaves y aviones, y unos pocos cruceros rápidos, amén de un sitio donde guardarlos en seguridad durante la guerra."

En el *Times* del 5 de Junio de 1914 expuso sus peculia-

res ideas diciendo textualmente: "la introducción y adopción de los buques submarinos, da al traste, a mi juicio, con la utilidad de los otros buques de superficie". No habrá—aseguraba—acorazado que se arriesgue a ser *destruído sin remisión* por los submarinos en mar abierta, y *aun en puertos cerrados* no debe creerse seguro el buque de línea."

"Con una flotilla de submarinos mandados por oficiales jóvenes y audaces, de esos que tanto abundan en nuestra Armada, podremos irrumpir en cualquier puerto y echar a pique o averiar gravemente los buques fondeados en él".

Convengamos, no obstante, en que los hechos posteriores no han dado la razón al Almirante Scott y en que sin desconocer los éxitos de los submarinos en la pasada guerra, no se ha confirmado el supuesto de que habían de barrer del mar a los acorazados. El propio Almirante reconoce que se le fué un poco la mano en los comienzos de su campaña, y admite hoy que el buque de línea es eficiente aún, si bien su acción está considerablemente restringida; por lo menos en ese tono se expresó cuando en 26 del pasado noviembre dijo en un discurso:

"Los buques de combate no fueron completamente expulsados del Océano durante la guerra, pero hemos tenido que cuidarlos con la solicitud más extremada; si un acorazado salía de Portsmouth para Plymouth hacía el viaje rodeado de torpederos y destroyers que lo protegieran contra los submarinos; la aparición de uno alemán en el Mediterráneo era causa de que los buques de línea se zambulleran en los puertos, y los mercantes se amarraran a sus costados en busca de protección contra los torpedos."

No necesitamos añadir que el Almirante Scott exagera como si hubiera nacido no en la orilla del Támesis, sino en las márgenes del Betis: sin rendir culto a filias ni fobias de ninguna clase, tan pasadas de moda, tan absurdas e incomprensibles, hemos de reconocer los éxitos de la campaña submarina que emprendió Alemania; conste que no decimos *el éxito*, decimos *los éxitos* parciales, de ocasión y momento, aunque en lo más hondo del ánimo flote la duda, casi el temor de lo que hubiera podido ocurrir si Alemania emprende su campaña con 500 submarinos, cifra que nunca alcanzó y que hubiera podido modificar, quién sabe si honda y radicalmente, el curso de los acontecimientos. No negamos, pues, la enorme importancia del factor submarino, pero así y todo afirmamos que Sir Percy Scott exagera y desfigura los hechos cuando dice que "los acorazados se zambullían en los puertos y los buques mercantes se amarraban"; los acorazados iban adonde tenían que ir, se presentaban donde tenían que presentarse, se batían donde tenían que batirse, y en cuanto a los buques del comercio, continuaron surcando los mares y abasteciendo a la metrópoli y sus a-

liados; por surcarlos precisamente, por no ocultarse, por dar cara al peligro fueron pasto del torpedo alemán en miles de ocasiones.

Unos y otros caían sin embargo, y así llegamos al final de la guerra sin hallar para el pleito entre submarinos y acorazados solución adecuada; y es lo peor que hoy no pueden entablarse de nuevo aquellas antiguas competencias en materia de construcciones navales de alto bordo, porque un acorazado de los que construyen el Japón o los Estados Unidos cuesta por encima de 200 millones de pesetas, es decir, más de 400 millones de francos, y un programa de 15 o veinte unidades modernas de esa clase alcanzaría un precio punto menos que fabuloso.

Y en ello estriba cabalmente la duda que hoy oprime a Inglaterra; el país no quiere quedarse a la zaga, el país quiere asegurar su defensa que es tanto como asegurar su vida; ¿construirá acorazados.....?; pues entonces habrá de gastar sumas fabulosas que al salir de su bolsillo lesionarán de extraordinario modo muchos intereses; ¿desconfiará de los buques de línea, y rodeará sus dominios de nubes de aeroplanos y submarinos prontos a esparcirse en un momento dado por los mares del globo....? Tal es el problema sometido al Almirantazgo, cuya decisión se le encarece como de la mayor urgencia, porque si se pronuncia a favor de un extenso programa Inglaterra no tiene momento que perder.

Es el propio Almirante Sir Percy Scott quien apremia al Gobierno, quien clama porque desde el armisticio no se hace política naval, y quien censura que las iniciativas todas de Mr. Walter Long, Primer Lord del Almirantazgo, se hayan reducido a economías más o menos lógicas y fundamentadas.

En los últimos días de noviembre Sir Percy Scott hizo la pregunta concreta: ¿Cuáles son las contrucciones nuevas que proyecta el Board del Almirantazgo? Porque el Japón y los Estados Unidos desarrollan en estos momentos importantísimos programas navales y si Inglaterra continúa en su inacción, dentro de tres años su Marina será la tercera en tonelaje e importancia de buques de línea. Inglaterra no posee acorazados construídos con arreglo a las enseñanzas del combate de Jutlandia; los planos del *Hood* se modificaron después de esa acción, es verdad, pero las modificaciones fueron parciales, y su resultado merece tan corto crédito que en varias ocasiones hemos repetido que el Almirantazgo declaró que "si hoy hubiera de construír un buque no lo construiría como el *Hood*." La flota británica, es pues, una flota de *pre-Jutlandia*, mientras los Estados Unidos y el Japón construyen hoy acorazados tan superiores a los británicos como lo fué en su tiempo el *Dreadnought* a cuantos a la sazón flotaban en los mares.

En los tres países mencionados; el Japón, los Estados Uni-

dos y la Gran Bretaña, no se alude a que puedan enfriarse las mutuas relaciones, o hablando con mayor exactitud, Inglaterra y los Estados Unidos por boca del Almirante Sims, de sus diputados y senadores y de sus órganos periodísticos, repiten a diario que las dos naciones se adoran, que la amistad anglo yanquee no se turbará jamás, que no han de fomentar una ruinosa competencia en programas navales, y que las Escuadras de ambos países, amigos siempre, garantizarán la libertad de los mares, y todas esas patrañas que irónicamente tal vez bautizan los que tienen la sarten por el mango con los nombres pomposos de justicia, civilización y derecho.

Todo eso dicen entre mil tópicos y lugares comunes, con abundancia de cortesías, zalemas y apretones de manos, pero..... Inglaterra fía poco en discursos ajenos, escamada con la sinceridad muy discutible de los propios, y al ver que su dominio se tambalea, insiste en que la defensa naval es la razón suprema de existencia del Imperio británico, y clama por una política eficaz, una flota nueva que sustituya a la otra, a la *anticuada* (*our obsolete Navy* la llaman los periódicos ingleses) y apoyando a Sir Percy Scott hace presión sobre el Almirantazgo que debe cuanto antes construír acorazados, o fuerzas sutiles, o lo que sea, pero algo en fin que termine su alarmante quietud y marasmo.

Flag Officer y sus impugnadores.—Conforme, pues, el país entero en que la Gran Bretaña no puede abandonar las construcciones por tiempo indefinido, conforme también en que ha de mantener a toda costa su categoría de primera potencia naval, surgió en la prensa (véase la colección del *Times* en sus tres últimas semanas) una empeñada discusión sobre los valores mutuos del acorazado y el submarino, discusión pródiga en argumentos para todos los gustos, que a ratos desorienta y amenudo lleva la confusión al ánimo más sereno. Claro que el verdadero origen de semejante discusión ha de buscarse en las ya comentadas declaraciones del Almirante Scott, pero el origen más inmediato, más del día, no es otro que un artículo publicado por alguien que oculta su nombre bajo el seudónimo de *Flag Officer* y cuya calidad de oficial de Marina se huele a tiro de ballesta.

Flag Officer, enemigo del acorazado y entusiasta del arma submarina, asegura que en la reciente guerra hubo tres episodios que demostraron la inferioridad del primero con respecto a la segunda; los episodios en cuestión fueron la batalla de Dogger Bank, el combate de Jutlandia y el incidente del 19 de agosto de 1916. Personalmente y hablando en verdad, la razones de *Flag Officer* no nos convencieron del todo, y otro tanto les ha ocurrido a posteriores comunicantes, que firmándose *R. N.* y *Naval Staff Officer* entraron en la discusión con buen acopio de razones contrarias todas a las del preopinante.

"—Quiero razonar los ejemplos que pone *Flag Officer*—dice "R. N.":

Nos asegura—añade—que en Dogger Bank la amenaza submarina frustró el ataque de los cruceros de batalla, obligándoles a echarse fuera. El parte del Almirante Beatty afirma que ordenó una evolución sobre babor, a consecuencia de haberse avistado submarinos (se avistó un periscopio) por la mura de estribor, pero ello no implicó suspensión de la caza, que continuó después, desmintiendo el aserto de que los submarinos la frustrasen. Las razones que—desmantelado el *Lión*—obligaron a suspenderla, no se dieron aún, e ignoramos, por consiguiente, si se debió a torpedos, a submarinos o a la proximidad de un campo de minas, y nadie puede, por lo tanto, decir con verdad que el torpedo asestó un rudo golpe al cañón."

"Dice también *Flag Officer* que el Almirantazgo aprobó por escrito la maniobra que con esa aprobación resulta inatacable: verdad será, pero no deja de extrañarme la coincidencia de que al Jefe que tomó el mando después del desmantelamiento del *Lion* se le enviase a otro destino muy alejado del teatro de operaciones; además, la aprobación o desaprobación del Almirantazgo nada significaba, porque el Almirantazgo no es infalible, y también aprobó las disposiciones que valieron la pérdida de los tres *Cressy*, y también aprobó la aventura de los Dardanelos, como aprobó después tesis contradictorias en asuntos relativos a cuáles son las funciones propias de los destroyers de una escuadra".

"En Jutlandia—según *Flag Officer*—se demostró la superioridad del torpedo, pues por evitarlo tomó la Grand Fleet de la vuelta de fuera: que tomó esa vuelta es indudable, pero lo que no está probado es que fuese indispensable hacerlo, y hay que suspender todo juicio; más aún, datos posteriores demuestran que la maniobra no debió hacerse, y ello quita la razón a *Flag Officer*".

"El tercer ejemplo se refiere al 19 de agosto 1916, y afirma *Flag Officer* al exponerlo que la flota se vió atacada con torpedos en el preciso momento en que su Comandante en Jefe esperaba entrar en combate, de lo que parece inferirse que las flotas establecían ya el contacto, y que un ataque de torpedos fué causa de que la nuestra se retirara a su base. ¡Tremendo error!; las flotas no estaban en contacto, y aunque se hizo una evolución previa, no fué para zafarse de un ataque submarino, sino para librarse de las minas: el parte de Lord Jellicoe lo dice con toda claridad:

"*El primer aviso indicaba que el "Nottingham", a unas 30 millas por la proa de la Escuadra de combate, había sido tocado por minas o torpedos, y aunque parecía evidente que no existía cam-*

po minado, ordené cambiar de rumbo hasta convencerme de que la avería era producto de un torpedo: cuando ello se puso en claro, volvió la Escuadra a hacer rumbo Sur, pasando al Este de submarino".

"Continuó la Escuadra navegando al Sur, hasta un paraje donde esperaba encontrar a la Flota de Alta mar, y cuando se hizo evidente que ésta se había retirado, la *Grand Fleet* abandonó su rumbo y ganó su base".

De todo ello deduce "R. N." que nada tuvo que ver el submarino en el caso e insiste en el error en que incurre *Flag Officer* al sostener el predominio del torpedo sobre el cañón y del submarino sobre el acorazado, echándole en cara que si Inglaterra no hubiera poseído buques de línea y Alemania sí, hubiera cesado el comercio con la costa oriental de Escandinavia, la flotilla que operaba sobre la costa belga, oponiéndose a los planes germanos, hubiera perecido, los buques alemanes correrían aún por los mares y el Imperio británico se hubiera derrumbado.

Naval Staff Officers, firmante de otro artículo, expone los mismos argumentos que "R. N.": en Dogger Bank no hubo torpedos, no se huyó un ataque de torpedos sino un campo de minas que la proximidad a la costa alemana hacía temer; tampoco fueron los submarinos los que en Jutlandia terminaron la acción y, finalmente, el 19 de agosto la *Grand Fleet* abandonó el campo no porque a ello la obligaran los ataques de los submarinos, sino porque se convenció de que la Escuadra del Almirante Scheer que se hallaba próxima, se retiraba a todo correr sobre sus campos de minas; por cierto que esa fecha de 19 de Agosto de 1916, marcó la última salida de la Escuadra de Alta mar, que no abandonó ya sus bases hasta el 21 de noviembre de 1918 en que se entregó. Algo más, muy interesante, dice *Naval Staff Officers* que traducimos textualmente:

"Reducido a términos sencillos, el buque de línea no es más que el portador de la artillerías gruesa, de la artillería pesada de la Flota. En la guerra terrestre la artillería pesada que avanza por país enemigo dispone de los elementos auxiliares que le son necesarios; así también los buques de línea exigen una pantalla o cortina de destroyers que los ampare cuando cruzan aguas infestadas por submarinos. Si durante una acción terrestre la infantería atacante llega a romper el frente amenazando a la artillería gruesa, la artillería habrá de retirarse más a retaguardia; de igual modo hay que tomar medidas que protejan los acorazados de un ataque de torpedos cuando no dispone de fuerzas exploradoras que inicien el contraataque. La artillería pesada en tierra apoya con sus fuegos el avance de las guerrillas exploradoras, que una vez logrados sus objetivos facilitan el posterior avance de las fuerzas y de la propia artillería; los buques de combate con la amenaza de sus cañones gruesos y usándolos si es necesario, permiten también el

despliegue de las flotillas exploradoras que les preceden y mantienen las comunicaciones.

Aquellos a quienes la supresión o construcción del buque de combate interese, deben pensar en la situación en que nos encontraríamos si contra nosotros se alzara una flota que los poseyera.—(De *Revista General de Marina*).

Lord Sydenham, el Almirante Percy Scott y otros muchos.—Iniciada la discusión, en ella tomaron parte muchas y muy autorizadas personas y por seguirla pusiéronse frente a frente Lord Sydenham (de antiguo conocido como tratadista y comentarista de asuntos navales), y el propio Almirante Percy Scott, verdadero iniciador del cisma.

Lord Sydenham expresó la escasa fé que otorgaba a las profecías de Percy Scott, quien en realidad (repasen ustedes lo que ya hemos dicho), no pudo estar más desgraciado en sus afirmaciones de la célebre carta de junio del 14.

"El comercio marítimo—dice Lord Sydenham—continuará haciéndose en buques de superficie, y esos buques, si la Liga de las Naciones no consigue prohibir el empleo del submarino contra los barcos mercantes, deberán ir grmados: ¿es concebible que ellos luchen a flote, sobre el agua y los buques militares que son su escudo, su sostén, se escondan y los apoyen sumergidos.....? Sir Percy Scott nos concede "unos pocos cruceros rápidos" que conservaremos "habilitando refugios seguros donde guardarlos": no nos dice cuántos han de ser esos cruceros, pero es lógico suponer que si los demás países adoptan igual norma, cada uno tratará de construir cruceros más fuertes que los del vecino y de modo gradual volveremos así al acorazado."

"Los submarinos jugaron un papel demasiado importante quizá en la última guerra por mil razones harto prolijas de enumerar ahora pero ello no quiere decir que ese papel continúe teniendo la misma importancia en las guerras futuras; por de pronto, hay mil medios que antes no había de perseguir y cazar al submarino, y el arma aérea tal vez impida su desarrollo, porque en el porvenir será muchomás peligrosa que lo fué hasta hoy."

Sensatas y atendibles parecen, en términos generales, las razones de Lord Sydenham, pero ello no es óbice para que Sir Percy Scott las tome a broma, asegurando que su contradictor escribe de *re navale* con el mismo conocimiento de causa con que él—Percy Scott—pudiera escribir sobre táctica de caballería, negándole competencia porque no es marino, y negándole derecho a contender con él que lleva cincuenta años de servicio en la Marina Real.

"Antes de la guerra—dice—Lord Sydenham nos habló mucho de submarinos, aunque de ellos no entendía jota, e hizo afirmaciones que a nosotros, los oficiales de Marina, nos resultaron cómicas; en 1913 se discutió con motivo de un programa naval si debíamos contruír dos o cuatro acorazados; yo opiné que teníamos bastantes

acorazados y que lo que necesitaba el país eran submarinos, aviones e hidroplanos, porque:

1º. Esas armas revolucionarían la guerra naval.

2º. Si no lograban mantener a distancia a los submarinos, los acorazados se verían muy expuestos en alta mar.

3º. Necesitaríamos encerrar nuestros buques de línea en puertos seguros, y el enemigo tendría que hacer otro tanto.

4º. La flota no puede ocultarse de los aviadores.

5º. El submarino puede librar un ataque mortal contra un acorazado en pleno día.

6º. Los acorazados no pueden bombardear costas defendidas por submarinos.

7º. Los submarinos enemigos podrían arrasar nuestras costas.

8º. Los submarinos desterrarán de los mares al acorazado.

"Lord Sydenham—añade Sir Percy Scott—se rió de todo esto, pero véase lo ocurrido durante la guerra."

La defensa que uno y otro ha hecho de sus diferentes puntos de vista ha originado una infinidad de comunicados, distingos, dimes, diretes y tiques-miques de muy escaso interés para nuestros lectores, pues no aportan a la discusión nuevas razones que esclarezcan el punto. Infinidad de técnicos, articulistas y profesionales se han llamado también a la parte, votan en pro, en contra, o se abstienen prudentes instigando a otros para que se pronuncien; tal es el caso del Almirante Cyprian Bridge que reconociendo la importancia del tema que se discute guarda una cauta neutralidad que ni le significa ni le compromete, y tal es también el caso de más explícitos comunicantes, como el ingeniero Knox, el capitán de fragata Hounor, el capitán de navío Dewar, los Almirantes Weymouth y King Hall y otros muchos que diariamente nutren las columnas del *Times* con la exposición de sus opiniones; en su mayoría son tales opiniones contrarias al pensar de Sir Percy Scott, y sólo hemos de mencionar dos, la de John Leyland y la del Contralmirante Hall, retirado hoy, persona de excepcional competencia en todo aquello que con submarinos se relacione, por cuanto estuvo al frente del servicio submarino inglés desde 1915 hasta la conclusión de la guerra.

Míster Leyland se pronuncia contra la tesis del Almirante Scott, y no sólo no cree en la desaparición del acorazado sino que el sumergible le parece un arma vieja e inútil ya; comenzaron con brillo la guerra—dice sobre poco más o menos—porque nada se oponía a su empuje, pero la cosa fué cambiando y el submarino se convirtió según el Almirante americano Sims de "perseguidor en perseguido"; los escuchas eléctricos, las bombas de profundidad, los aviones, los botes patrulla, mil ingeniosos medios de exterminio que antes no existían amenazan hoy a los buques de inmersión cuyo juego se reducirá considerablemente; el acorazado en cambio subsistirá siempre.

El Contralmirante Hall está por el contrario convencido de la eficacia de los submarinos, cree en sus progresos y desarrollo, cree también en su importancia incontrastable y en el lucido papel que desempeñarán en las guerras futuras, pero (y ello quita fuerza a sus argumentos) termina repitiendo unas palabras del Almirantazgo; "El verdadero peligro para nuestro país no es el de una invasión territorial, sino el de la interrupción o paralización de nuestro comercio y el de la destrucción de nuestra Marina mercante".

"La potencia de nuestra Armada habrá de ajustarse a la necesidad perentoria de proteger nuesto comercio.

Esa protección sobre todos los mares del planeta, ¿podrá lograrse—decimos nosotros—sin número adecuado de buques de superficie...?

The Naval and Military Record no comparte tampoco las opiniones de Sir Percy Scott, y la discusión apasiona al público sin que nos sea fácil seguirla, pues no podemos copiar diariamente (la REVISTA es mensual), siete u ocho columnas de la prensa británica: ni lo necesitan nuestros lectores que conocen ya las notas más salientes, y que lo sabrán todo si saben que en esta discusión, como en la mayoría de las discusiones, nadie se convence ni se da a partido.

Sir Percy Scott que tremola su pabellón con el lema "¿para qué sirve el acorazado?" le dice al director del *Times* con fecha 11 de diciembre.

"Muy señor mío: ¿Quiere usted ilustrar mi ignorancia?; no puedo conseguir que se responda a mi pregunta: ¿para qué sirve el acorazado? Para algo debe servir puesto que de lo contrario ni el Japón ni los Estados Unidos los construirían. Muchos oficiales de Marina me han escrito, pero ninguno de ellos contesta mi pregunta; todos detallan no "para qué sirve" sino "para qué no sirve". Su utilidad es, pues, un secreto conocido por muy pocos que no lo quieren descubrir... ¿Lo descubrirá el Comité de la Defensa Imperial encargado de dictaminar de qué unidades ha de componerse la nueva Armada...?

El Almirante Hall, brillante oficial que adquirió gran experiencia durante la pasada guerra no quiere tampoco disipar mi ignorancia; se limita a contar al público "para qué empresas son inútiles los buque de línea".

¿A qué conduce todo eso?; antes de que gastemos 100 millones en acorazados e igual cifra en habilitar puertos seguros que los guarden, debemos saber siquiera para qué sirven.

Ahora, amigo mío, ilumíneme, enseñe a mi ignorancia; pregunte a Lord Sydenham o a cualquier otro especialista en asuntos navales.

De usted afectísimo.

PERCY SCOTT.

P. S. En el preciso instante de dar fin a esta carta, adquiero una prueba más de mi ignorancia porque me escribe un aviador que necesita saber qué es lo que yo entiendo por "dársenas seguras para los acorazados". Ello es imposible—dice mi hombre—, no cabe ponerles puertas porque habría que techar las radas.

"¿Ha olvidado usted—pregunta—el ataque que en 1919 llevaron a cabo ocho aviones que saliendo de Gosport torpedearon los buques fondeados en Portland?

Ese peligro se evita, ni que decir tiene, techando los puertos; la obra no costará más que unos pocos miles de millones y debe figurar en los nuevos presupuestos".

Inútil nos parece señalar a nuestros lectores la ironía con que se expresa el Almirante Scott porque es cosa que salta a la vista, pero sí hemos de decirles que sus razones no son todas de buena ley ni mucho menos; hay en sus alegatos un cierto fondo de verdad, indiscutible en ocasiones, pero hay también muchos sofismas que con un manto irónico disimula su poco fundamento; indudable es que una escuadrilla de aviones puede atacar un puerto y a la escuadra fondeada en él; lo que ya no es tan seguro es que hoy por hoy tenga pleno éxito el ataque. Repasen ustedes los bombardeos aéreos de la vencida guerra y se convencerán de que caían y estallaban bombas, pero no donde los aviadores se proponían. Y así, sobre la Escuadra a que alude Scott podrían volar aviones de cuyos explosivos saliera la flota incólume, sin necesidad de abrigarse bajo los techos utópicos jocosamente invocados por el humorista Almirante.

Resumen.—El programa del Almirantazgo.—No hay, no puede haber resumen propiamente dicho; en la discusión intervienen multitud de personas que exponen puntos de vista más o menos fundados, opiniones más o menos lógicas; prolóngase la discusión hasta lo inverosímil, y córtese por donde se quiera, nunca se aclara el enigma: ¿murió o no murió el acorazado...?

Por nuestra cuenta, y aún cuando no tenemos criterio definido en el asunto, sólo hemos de señalar lo peligroso que resulta extremar las cosas abandonando el justo medio en que si no siempre estriba la virtud, estriban muy amenudo la sensatez, la ecuanimidad, la cordura, y sobre todo el máximun de probabilidades de acierto.

No creemos con el Almirante Scott que el acorazado, el buque de línea, sea un chisme inútil, ni creemos tampoco que el submarino y el avión sean armas despreciables.

En tiempos aun recientes, el acorazado era dueño y señor de los mares; hoy le ponen o pueden ponerle en duros trances el avión y el submarino, pero el avión es inseguro todavía, el blindaje horizontal defiende al buque suficientemente, y en cuanto al submarino—sin contar los *bulges* que antaño no existían y hoy protegen

a los acorazados—tampoco se mueven, atacan y triunfan con aquella fácil impunidad que los hizo temibles en los albores de la guerra.

Y no es el avión—como creen algunos—su mayor enemigo; infinidad de artificios, las bombas de profundidad, la solícita y continua exploración de los patrulleros asestaron un rudo golpe al arma submarina, que no es de despreciar así y todo, pero que tampoco inspira ya la confianza que inspiró en 1917.

Los buques de línea, acorazados contra el torpedo por sus *bulges*, se mueven hoy en el centro de una área que guardan los patrulleros mencionados ya, y las cortinas exploradoras de cruceros rápidos, superdestroyers y destroyers.

Y no se arguya que esas previsoras medidas demuestran precisamente la casi omnipotencia del submarino y la inutilidad del acorazado, porque a ello responderemos que según el Almirante Beatty, los submarinos alemanes pudieron realizar sus depredaciones gracias al apoyo moral que los cruceros de batalla y acorazados de la Flota de Alta mar le prestaron; lo cual quiere decir que sin un núcleo de fuerza verdad, de fuerza *de línea*, no podía existir, a juicio de Beatty, la tan cacareada campaña submarina.

En cuestiones tácticas es muy difícil deslindar los campos y repartir papeles; los submarinos maniobran al amparo de la muralla protectora que les forman los acorazados; los acorazados se mueven en el remanso protector que ante ellos labran los submarinos y exploradores.....,

—¿Quién protege a quién.....?—preguntará un espíritu inquisitivo aficionado a las soluciones concretas.

Y nosotros le responderemos que unos y otros se protegen mútuamente, y que como ninguno ha demostrado prevalecer indefectiblemente sobre los demás, de todos se necesita, y ni ha muerto el buque de línea, ni ha perdido eficacia el submarino, ni es sensato negar valor a hidroplanos, aviones y aeronaves.

El Almirantazgo no se ha pronunciado aún haciendo público un programa naval que ilustre al vulgo, defina y fije su actitud; el Almirantazgo estudia a fondo la cuestión; y el Gobierno, según Mr. Austen Chamberlain, dijo el 9 de Diciembre en la Cámara de los Comunes quiere mantener a todo trance una Armada cuya fuerza no permite dudas sobre la seguridad del Imperio y sus comunicaciones marítimas. A ese fin y con la calurosa y cordial adhesión del Almirantazgo, ha decidido que la Junta de la Defensa Imperial (*Committee of Imperial Defence*) haga una cuidadosa investigación sobre el tema y dictamine la influencia que los últimos perfeccionamientos y adelantos de la guerra naval ejercen sobre unas y otras unidades. Después, y ya con conocimiento cabal del asunto, redactará un programa de construcciones que no quiere redactar a la ligera.

Si el Gobierno y el Almirantazgo, con sobrada razón, guardan silencio todavía, Lord Jellicoe, que no tiene por qué callar, afirma

que su programa, el que a su juicio debe construírse, lo componen ocho acorazados, ocho cruceros de batalla, diez cruceros explorad - res, 40 destroyers y 30 submarinos. Lord Jellicoe es, pues, de los Almirantes que tampoco comulgan en la capilla de los ideales de Sir Percy Scott.—(De *Revista General de Marina*).

El presupuesto de Marina para 1921.—No obstante la situación económica que Francia atraviesa, como consecuencia de la guerra, el presupuesto de Marina del presente año lleva un aumento de 339 millones sobre el del ejercicio precedente, alcanzando, por lo tanto, la cifra de 1.091 millones.

El aumento proviene de las siguientes causas:

1º. Mejoras para el personal, como consecuencia del encarecimiento de la vida.

2º. Aumento, en lo posible, de la potencia material de la Marina.

Según parece, y con vistas a este segundo punto, se proyectan, entre otros, los siguientes puntos:

Modernizar los grandes buques actuales (mejora de los aparatos de puntería y de dirección de tiro, puestos de telegrafía sin hilos, punterías de torpedos y sistemas de protección contra las explosiones submarinas).

Reparación de los buques exenemigos que concedió a Francia el tratado de paz.

Comienzo de las obras del programa de construcciones navales, o sea:

8 cruceros.

12 contratorpederos.

12 submarinos.

Y el arreglo del buque del tipo *Béarn* para portaaviones.

El desarrollo, sobre bases modernas y bien meditadas, de un programa de aeronáutica marítima, compuesto del correspondiente material ofensivo y defensivo que comprendía la construcción de aviones y dirigibles de diversos tipos.

El armamento del litoral y la reorganización de la defensa de costas.

La creación en el Estado Mayor General de un servicio de investigaciones científicas encargado de dirigir los trabajos de las comisiones de estudios prácticos y de los laboratorios.

Se trata, además, de dar a la Escuadra, durante el presente año de 1921, una movilidad grande, para compensar la forzosa inacción a que la falta de créditos obligó a la flota durante el pasado año, y que no podría prolongarse sin graves incovenientes. Al tratar de hacerlo así, claro es que se atiende, no sólo a la representación de Francia en el exterior, que los viajes de la flota llevan consigo, sino a la indispensable intrucción y práctica del personal.

Surge, por último, el consabido *problema del personal*—agudo en Francia como en todos los países marítimos—al cual parece no podrán hacer frente las medidas legislativas tomadas, ante la grave crisis que provocaría el licenciamiento, durante el presente año, de gran parte de los contingentes de tres años ingresados en 1918. Hay otras medidas tales como: revisión de primas de enganche; indemnizaciones por cargos militares; ayuda, todo lo eficaz posible, a la educación deportiva y a la preparación militar; mejora de la vida material y moral, a bordo y en tierra, etc., etc., ya puestas en práctica con excelentes resultados. Tocante a las dificultades del personal, parece que se propondrán al Parlamento las modificaciones oportunas en el reclutamiento para corregir aquel grave mal.

Como se ve pues, Francia se preocupa grandemente de su porvenir naval y, dentro de su quebrantada actualidad financiera, procura no interrumpir, ni por un momento, las nuevas construcciones, al propio tiempo que trata también de evitar las funestas soluciones de continuidad en lo referente a las promociones de personal. Problema grave y de más difícil solución que el del material—obra exclusiva del dinero—que alcanza a todos los países y que, nosotros, atacados del mal en términos bastante agudos, debemos seguir con atención extrema en espera de las soluciones que puedan apuntar desde fuera y que nos urge *adaptar*—como ya hemos tenido ocasión de decir y no la perdemos de repetir—a nuestra psicología nacional y marítima.

Respecto a nuestra vecina—y como dice muy bien la *Revue Maritime* de donde tomamos esta información—si el presupuesto de 1920 no era (ni podía ser otra cosa) más que un *compás de espera*, el de 1921, resultado de estudios que parecen haberse hecho con todas las garantías, abre la era de las realidades.

A nosotros nos repite—con nueva campanada de aviso—que nadie se descuide en la asidua colaboración al arduo problema de la defensa naval.—(De *Revista General de Marina*).

Hidroaviones contra acorazados.—En *The Naval and Military Record*, publicó recientemente un artículo con ese epígrafe su corresponsal en París, J. B. Gautreau, trabajo en el cual se consigna la curiosidad despertada por las experiencias de bombardeo y lanzamiento de torpedos que se proyectaban realizar en fecha inmediata desde hidroaviones contra el dreadnought ex-austriaco de 20.000 toneladas *Prinz Eugen*, para dilucidar algunos importantes extremos de ofensa y defensa advertidos en el transcurso de los interesantes ejercicios acabados de efectuar en Norteamérica tomando por blanco el anticuado acorazado yanqui *Indiana*.

La actitud de Francia en ese aspecto pudiera considerarse que las reflejan, mejor dicho que las reflejaban, por haber cesa-

do ya de desempeñar en una crisis total la cartara de Marina el Ministro que las pronunciara, las siguientes palabras de Landry: "En cuanto a nosotros, sin renunciar a los mastodontes, preferimos dejar a las Marinas de presupuestos amplios, como las de Inglaterra y los Estados Unidos, el cuidado de determinar, mediante costosas experiencias, las nuevas características". Sin embargo, de la actividad ahora desplegada se deduce que el Almirantazgo de la Marina francesa estima imprudente seguir la política de copiar de otros, que implica demora e inferioridad, por ser, como es natural, práctica invariable de todos los Almirantazgos recabar para sí los exclusivos beneficios de los más valiosos datos obtenidos por resultado de tales experiencias. Un gasto sin precedentes se dedicará en 1921 a investigaciones prácticas y experimentales, que habrán de efectuarse tanto en la mar como en laboratorios navales recientemente creados o ampliados, siguiendo un programa de indagaciones y estudios trazado de acuerdo y con la cooperación de las eminencias del mundo científico francés. El éxito de los esfuerzos que realizara Francia para alcanzar a Germania, que en 1914 ofrecía grandes adelantos en ese sentido, constituye una esperanza positiva de que en la actualidad serán utilizados racionalmente los recursos intelectuales del país. Además, la prolongada experiencia de las investigaciones prácticas que posee la Marina francesa supone una evidente ventaja. Las pruebas realizadas sobre el *Jena* aportaron los medios de mejorar la envuelta de los proyectiles perforantes, llegándose al proyectil pesado de 450 y 600 kilogramos (3 por 100 de carga explosiva y espoleta retardatriz), que fué copiado primeramente por los germanos y luego por los ingleses. Las experiencias del *Duperré* demostraron la ineficacia del proyectil-torpedo (granada-torpedo Perruchon de 240 milímetros) contra una coraza importante, mientras los sucesivos ejercicios practicados en Lorient en el *Mirabeau*, el *Gascogne* y en el campo de tiro de Gavres probaron el valor de los almohadillos elásticos y los mamparos longitudinales para atenuar los efectos de las explosiones submarinas, así como la superioridad del nuevo tipo de blindaje (Homecourt-St. Chamond, superficie elástica cromo-nikelada), sin mencionar las pruebas efectuadas con las torres y los mamparos de explosión en el *Henri IV* y el *Suffren*, y también las experiencias realizadas con éxito en el transcurso de la campaña con vistas a una protección mejor de los pañoles de municiones y de las partes vitales de los buques.

El mencionado propósito del Ministro de Marina era movilizar permanentemente los recursos científicos e industriales de la República en beneficio de los armamentos navales, y un estudio a cerca de la vulnerabilidad de los buques acorazados en el caso de ser atacados aéreamente, puede tener una gran influencia para determinar la política naval del porvenir. Si el *Prinz Eu-*

gen fuera hundido por hidroaviones se deduciría una serie de consecuencias muy favorables para la Jeune Ecole, a saber, que las flotillas aéreas, siendo más baratas que las de torpederos y submarinos, estarían en condiciones de batir a una escuadra de combate, tanto en alta mar como en puerto, y que el acorazado estaría sentenciado, estando en el trance de un conejo perseguido por un águila, y, consiguientemente, que Francia podría atacar a cualquier adversario desde el aire, defender sus costas y controlar los mares próximos, conservando así con un moderado sacrificio una decidida influencia en los litigios navales de Europa.

No es de extrañar que se ponga el mayor cuidado en evitar las falsas e incompletas conclusiones que podrían derivarse de una prematura e insuficiente preparación de los tres elementos que han de intervenir en las experiencias proyectadas, a saber: el blanco, los hidroaviones de bombardeo y los proyectiles.

El *Prinz Eugen*, aunque haya sido bien construído (los técnicos franceses consideran que la construcción austriaca es excelente y superior a la germana), está sobrecargado de artillería y no llega en solidez al tipo de acorazado francés, siendo especialmente inferior incluso al *Mirabeau*, en protección de cubierta y en acorazamiento en general. Modificar ciertas instalaciones, robustecer otras y dotarlo de una supercubierta de defensa antiaérea son necesidades fundamentales, tanto para aquilatar la eficiencia antiaérea de los buques de ayer como el verdadero alcance de las mejoras ultramodernas introducidas recientemente. Si el blanco no pudiera ser remolcado o gobernado eléctricamente, como se hizo en los Estados Unidos con el *Indiana*, las experiencias perderían gran parte de su interés.

El stock de proyectiles y de aparatos aéreos se amplió considerablemente desde la guerra, a causa principalmente de prácticas de bombardeo dirigidas por el Ministerio de la Guerra, que coopera a la voz del Almirantazgo en beneficio de la ofensiva aérea. Las citadas experiencias navales comenzarán por los proyectiles de menores calibres y poder destructor, procurando de ese modo conservar el valioso blanco durante el mayor tiempo posible, y computar minuciosamente los resultados de los sucesivos impactos y explosiones, lo cual exige que el bombardeo pueda durar varios días. Se inserta, pues, en el artículo que comentamos el siguiente orden para los ejercicios: (1) Granadas fumígenas, productoras de humo, proyectadas para cegar temporalmente a las dotaciones de las torres de mando y de la artillería, poniendo a los buques fuera de combate durante un plazo breve; (2) Proyectiles asfixiantes, capaces de lograr la inutilización permanente del personal; (3) Bombas incendiarias, combinando sus efectos con las anteriormente llamadas arrojadizas, de las cuales se emplean diversos tipos en el Ejército, aunque de ellas dijera el comandante Ortlieb que rara vez se utilizaron con éxito; (4) Pequeñas bombas de 10 kilogramos,

de la clase usada en el Ejército, que suelen lanzarse por docenas para obtener algún impacto de fortuna en las chimeneas o sectores sin proteger; (5) Grandes bombas perforantes, de una tonelada de peso aproximado, para blancos directos, a los cuales no hay cubierta blindada que resista; (6) Torpedos o bombas Michelin, para blancos directos o indirectos, destinados por su tremenda explosión a causar explosiones internas u otras determinantes de averías. Si estos últimos proyectiles tuviesen solamente la mitad del poder destructor que sus inventores les asignan, quedaría destrozado el *Prinz Eugen* al primer impacto.

Pero eso únicamente se conseguiría si los proyectiles hiriesen el blanco, caza que resulta extraordinariamente insegura, a juzgar por lo ocurrido en los Estados Unidos al bombardear desde gran altura el *Indiana*, que constituía un blanco en movimiento de 30 por 160 metros, viniendo ello a corroborar el ineficaz bombardeo contra el *Goeben*, en ocasión por cierto de hallarse varado en los Dardanelos. Con el apuntador Michelin, mejorado y experimentado en el campo de Annalt, y especialmente con el sistema de lanzar las bombas en series o racimos, cada avión que maniobre sobre el acorazado ex austriaco podrá asegurar sus impactos. Los ejercicios a realizar suministrarán amplias enseñanzas al cuerpo de aviadores navales, cuyo espíritu venía siendo estimulado por el afán que el hoy ex Ministro Landry dispensaba a los servicios de aviación. El lanzamiento de torpedos por hidroaviones ofrece la posibilidad de simultanear el ataque de diversos aparatos contra un blanco, mientras que aun en el caso de tratarse de una flotilla atacante, no hay otra táctica practicable que la individual para dejar caer bombas. Extremos todos que habrán de ser cuidadosamente analizados.

Es de lamentar que las proyectadas experiencias, a pesar de los esfuerzos que se hagan, nunca podrán dar más que una idea aproximada de lo que sucedería en caso de guerra cuando un acorazado en plena mar pudiera oponer a sus adversarios aéreos: (1) su rumbo en zig-zag; (2) el fuego de su batería antiaérea; (3) la vigilancia y los ataques de su escolta de aviones de combate, y (4) de noche, el haz luminoso de sus proyectores, sin hablar de las cortinas protectoras de humo que pudiera establecer. Debe añadirse, que para transportar proyectiles pesados y ser en realidad un peligro para los acorazados, necesitan los hidroaviones alcanzar un elevado coeficiente de transporte, de dos toneladas por lo menos, lo que implica una envergadura de unos 40 metros, en aparatos aéreos pesados, relativamente lentos y vulnerables, sin que sea posible dotarlos de un blindaje capaz de resistir a los cañones navales de calibre medio.

Por eso, antes de que el irreflexivo sentir popular intervenga en ello, será oportuno recordar que la cuestión tiene dos aspectos: la extraordinaria previsión que demanda la defensa antiaérea y la

necesidad de que las Marinas bien dirigidas, construídas pensando en el porvenir, y no tan sólo en el presente, tengan en cuenta que no hay ningún nuevo peligro del que pueda asegurarse que deje de tener su antídoto. Además, el dominio del aire es un tanto negativo, puesto que impedir a otros el uso del mar no equivale en absoluto a lograrlo para sí, y los buques acorazados serán siempre indispensables para aprovechar la efectividad de aquel dominio en los mares y cubrir las necesidades del transporte marítimo ante las asechanzas aéreas y submarinas.

La importancia de asegurar las comunicaciones marítimas y de disponer de una flota adecuada para sostenerlas no se niega ya en las esferas militares y los técnicos del Ejército se manifiestan unánimes en abogar por un programa naval. Entre las opiniones expuestas sobre el particular es notable la que inserta el Comandante Bouvard en su libro *Lecons de le guerre*, llamando la atención acerca de la creciente importancia del mar en las contiendas del porvenir y de la inutilidad de toda preparación militar que no se base en el dominio marítimo y en la facultad de recibir, a través de ese medio, refuerzos y suministros. "El dominio de los mares es una necesidad fundamental. No habrá más guerras puramente continentales..." El autor de ese libro, vale la pena de hacerlo notar, previó el triunfo del submarino, relacionándolo con la evolución de la lucha terrestre: "porque la guerra huirá de la superficie de las aguas como huyera de la superficie de la tierra".—(De *Revista General de Marina*).

La Marina francesa en 1920.—*Le Yacht*, siguiendo una tradicional línea de conducta, comentaba recientemente en un artículo suscrito por P. Le Roll, los progresos realizados por la Marina de dicho país en el año último, aunque empezara el articulista por calificar de negativos tales progresos durante ese período.

A principios de 1914 culminaba la ejecución del programa naval. Los cuatro *Courbet* se hallaban casi todos terminados; los tres *Bretagne* habían sido ya botados, y eran objeto de admiración los cuatro *Normandie*, última palabra entonces de la construcción naval, con sus tres torres cuádruples de 34 cm., y los notables detalles de su protección. El Parlamento había autorizado una quinta unidad de esta última clase, el *Béarn*, en reemplazo del *Liberté*, prometiendo todavía ser más próspero para la Marina francesa el año 1915, pues se decidiría la construcción de acorazados de cuatro torres cuádruples, con artillería del mismo calibre, que estimaron insuficiente algunos críticos mal informados acerca del valor del proyectil francés de 34 centímetros, de una eficacia que apenas difería del de 38 centímetros de Inglaterra. Se pensaba ya en aquella época en alcanzar en su día el calibre de 37 cm., usado anteriormente sobre el *Formidable* y el *Amiral-Baudin*. También eran nume-

rosos los submarinos en construcción, estando asimismo pendientes de entregar varios destroyers.

A fin de 1920, ¡qué contraste!, exclama el articulista. No hay un sólo acorazado en grada, y han sido abandonadas las obras de los cuatro lanzados antes de la guerra: *Flandre*, *Normandie*, *Gascogne* y *Languedoc*. La quinta unidad de igual tipo, botada después del armisticio para desembarazar los astilleros de la Seyne, está dedicada a las experiencias de aviones y se destinará, sin duda, al transporte de dichos aparatos. Al margen de ésto, múltiples cañoneros que ostentan los nombres de ciudades glorificadas por la guerra: *Dunkerque*, *Vimy*, etc.; pequeños buques sin valor militar, pero útiles en tiempo de paz o en el estado de semi-hostilidades que, en los mares Báltico y Negro, recuerdan algo las expediciones coloniales contra pueblos sin marina.

El año 1920 contempló, sin embargo, las pruebas de algunos submarinos, saldo de las construcciones de tiempo anterior a la guerra, a saber: *Fulton*, *Romazotti*, *Lagrange*, *Laplace* y *Regnault*, cuyos motores corrieron suertes diversas, y la terminación de nuevos sumergibles, que constituyen toda la construcción militar posterior a la campaña: *Paul-Chailley*, *O'Byrne*, *Dupetit-Thouars*, *Henri-Fournier* y *Pierre-Callot*, nombres de héroes de la reciente lucha, de comandantes de submarinos muertos frente al enemigo y entre los cuales confía el articulista en ver pronto unidos: a Paty de Clam, comandante del *Archimède;* a León Viort, que lo fué del *Ariane*, y a otros oficiales cuya memoria debe perpetuarse.

Las fuerzas navales francesas de primera línea sólo comprenden 7 acorazados: los 4 *Jean Bart* y los 3 *Bretagne* y algunos cruceros acorazados: la división de los *Waldeck-Rousseau* en el Mediterráneo y la de los *Marsellaise* en el del Norte. En reserva, 4 acorazados redreadnoughts: *Voltaire*, *Diderot*, *Condorcet* y *Vergniaud*. La quinta unidad, el *Mirabeau*, desapareció de la lista de la Flota, así como los tres acorazados de tipo más antiguo: *Vérité*, *Justice* y *Democratie*. El *Patrie* y el *République* subsisten en concepto de barcos escuelas. Un crecido número de barcos viejos han sido puestos en venta o borrados de las listas de la Armada, para dedicarlos al servicio interior de los puertos.

En el Báltico mantuvo Francia una división naval compuesta de destroyers y cañoneros, bajo el mando de un capitán de navío.

En Levante el vicealmirante de Bon, arbolando su insignia unas veces en el *Provence*, otras en el *Lorraine* y en ocasiones en un destroyer o cañonero, mandó la escuadra del Mediterráneo oriental, llamada a desaparecer en 1921. Además, viene sosteniéndose la división naval de Siria, con un contralmirante, de la que forman parte el *Jurien de la Gravière*—que

va a ser sustituído por el *Cassard*—, la corbeta *Algol* y varios cañoneros.

La división del Extremo Oriente tuvo al frente en 1920 un capitán de navío, que izara su gallardetón en el viejo crucero-acorazado *Desaix*, habiéndose designado para dicho mando en el año actual un contralmirante, que tendrá el *Montcalm* por buque insignia, completando ese núcleo naval otras pequeñas unidades, entre ellas el crucero de 3a. clase *D'Estrées* y tres cañoneros fluviales.

En el Atlántico, la división de Marruecos, o mejor dicho, del Africa occidental francesa, comprendió en 1920 el *Du Chayla* y las corbetas *Cassiopée* y *Régulus*.

En las Antillas y en el litoral americano estuvo Francia representada por la corbeta *Antarès*. En Madagascar se halla de estación naval el buque de la misma clase *Bellatrix*, y en Terranova atendieron a la vigilancia de la pesca la corbeta *Roi-d'Is* y un aviso. Finalmente, se destacaron comisiones hidrográficas para completar o rectificar las cartas de las costas de Siria y de Marruecos.

En suma, aprovechó la marina francesa en tiempo de paz, de la manera eficaz posible, todas aquellas construcciones especiales utilizadas durante la guerra para patrullar y perseguir a los submarinos alemanes.

La defensa marítima de las costas ha sido reorganizada y puesta en los centros importantes a las órdenes de un contralmirante encargado de los servicios ofensivos y defensivos. Queda mucho por hacer aún desde el punto de vista de la defensa puramente terrestre de las costas, debiendo tenerse en cuenta que se desartilló parcialmente el litoral para enviar cañones al frente de campaña, los cuales resultan ya hoy de corto alcance. Es de prever una profunda renovación en la artillería de costas, que vendrá en parte a ser móvil. Su auxiliar natural es la aviación, cuyos servicios, en relación con los buques de las flotillas y aun con los de línea, son asimismo importantes. Grandes sumas se invirtieron en aviación durante la guerra, y se trata ahora de aplicar racionalmente el material existente, liquidando, del modo más conveniente para los intereses del país, lo que se estime inaplicable.

Manteniendo y aún desarrollando en 1920 sus escuelas y sus grandes comisiones de estudios, se mostró previsora la Marina. Hace falta mucho tiempo para formar cuadros de oficiales y clases en una Armada en que tanto culto se rinde a la tradición, sin que ella dificulte los progresos incesantes, y si la restricción de recursos financieros obligan de momento a contentarse con una flota débil en número, es lógico que se busque una compensación a esa eventual inferioridad material fomentando las altas cualidades técnicas y morales del personal.

Una nueva ley de plantillas se prepara. Sería de desear—habla el articulista—que ella ofrezca al personal de la Marina francesa, un tanto desalentada por las determinaciones aloptadas en estos últimos años, algunas ventajas. Si queremos disponer de buen personal en los diversos empleos, hay que saber retenerlo mediante la otorgación de beneficios materiales, evitando el riesgo de que la Marina sea abandonada prematuramente por aquél para dedicar su intelingecia y su saber a la industria privada; recordando que la incapacidad de los oficiales nos llevó a Trafalgar.

Termina P. Le Roll haciendo constar que en el transcurso del año 1920 vinieron a aumentar la Marina francesa cinco cruceros rápidos alemanes y uno austriaco, diez destroyers y diez submarinos; todos los cuales se incorporaron a la flota, aparte de otras unidades destinadas a experiencias o simplemente a su desguace.—(De *Revista General de Marina*).

Venta de buques de guerra.—El Ministerio de Marina heleno anunció recientemente la venta de 18 unidades anticuadas de la flota, que debían ser adjudicadas al mejor postor en el Arsenal de Salamina. Dichas unidades son: los acorazados guarda costas *Hidra* y *Psara*, botados respectivamente en los años 1889 y 1890, de 5.000 toneladas, 17 millas de velocidad y que montaban tres cañones de 274 milímetros; los destroyers de construcción alemana *Nea Genea* y *Keravnos*, botados en 1912, de 690 toneladas, 32,5 millas y cuatro cañones de 88 milímetros; el torpedero *Nikopolis*, del año 1906, 165 toneladas, 27 millas y dos cañones de 47 milímetros; los torpederos números *12*, *14*, *15* y *16*, también de construcción alemana, del año 1885 (85 toneladas y 19 millas); los cañoneros *K. A.* y *K. D.*; los sumergibles *Xiphias* (1912) y *Delphin* (1911) del tipo Laubeuf (314/460 toneladas y 14,9 millas); el buque-apoyo de torpederos *Kanaris* (1878) de 1.100 toneladas, 14 millas y dos cañones de 100 milímetros; el tranporte *Sfakteria* (1885) de 1.000 toneladas y 16 millas; el buque auxiliar *Syros*, el barco de ruedas *Fonat* y el pontón *Avlon*.

La venta de ese conjunto de buques, supone la *Rivista Marittima* que obedecerá seguramente a los consejos de la comisión naval británica encargada de reorganizar la flota griega, que tendrá probablemente el propósito de modernizarla, valiéndose para ello de algunas de las unidades dadas de baja recientemente en la flota inglesa.

Material de la flota.—A fines de Septiembre, según leemos en la *Rivista Marittima*, han sido incorporados a la Marina italiana varios destroyers ex enemigos, cuya asignación se hallaba pendiente del acuerdo internacional que adoptara el Concejo Supremo. Vendrán estos a constituír un grupo de barcos iguales, pertenecientes todos a la clase *Tatra* austriaca, de 850 tonela-

das y 32,5-33 millas de velocidad, armados con dos cañones de 100 milímetros y 50 calibres, seis de 70 milímetros y 45 calibres, una ametralladora y cuatro tubos lanzatorpedos de 530 milímetros. El aparato motor lo forman turbinas Curtis sobre dos ejes de la potencia de 20.600 caballos y cinco calderas Jarrow. El repuesto de combustible es de 95 toneladas carbón y nafta, siendo las dimensiones de los buques las siguientes: 83,50 de eslora, 7,80 de manga y 2,51 de calado.

Construídas esas unidades en los astilleros de Fiume y Danubius, han recibido nuevos nombres: *Tasana* (ex *Tatra*), *Zenson* (ex *Balaton*), *Muggia* (ex *Csepel*), botados los tres en 1912; *Pola* (ex *Orjen*), del año 1913; *Cortellazzo* (ex *Lika*), *Grado* (ex *Triglav*) y *Monfalcone* (ex *Uszoch*), de los años 1916 y 1918.

El *Lika* y el *Triglav*, que toman ahora, respectivamente, los nombres de *Cortellazzo* y *Grado*, no deben confundirse con los barcos austrohúngaros así llamados, que pertenecieron a la clase *Tatra* y resultaron hundidos frente a Durazzo, en la acción de 29 de Diciembre de 1915. Son dos unidades construídas posteriormente.

El tipo *Tasana* representa una buena adquisición para la Marina italiana, aunque su tonelaje resultaría deficientemente aprovechado si estableciésemos su comparación con los destroyers contemporáneos italianos de la clase *Impavido* que, con un desplazamiento de 672 toneladas, desarrollan 35 millas de velocidad y montan cinco cañones de 102 milímetros, dos de 40 milímetros, dos ametralladoras y cuatro tubos lanzatorpedos de 450 milímetros. La comparación aún sería más desfavorable si la extendiéramos a las últimas unidades derivadas del tipo *Impavido*, o sea la clase *Sirtori*, que con un desplazamiento de 810 toneladas, inferior al del *Tasana* (850 toneladas), llevan un armamento de seis piezas de 102 milímetros, en lugar de dos de 100 milímetros y seis de 70, y un andar algo superior, que excede seguramente de 33 millas.

El remolcador austriaco de salvamento *Herkules* (1.500 toneladas y 10 millas) ha sido también incorporado a la flota italiana con el nombre de *Teseo;* y al transporte de guerra *Cortellazzo* (ex *Marco Polo*) se le ha dado la nueva denominación de *Europa*, para no confundirlo con el destroyer ex austriaco que ha recibido aquel nombre.

Nuevos cruceros y destroyers.—En el arsenal de Sasebo ha sido botado el crucero rápido *Kitakami*, y dos días después el *Oh-i* en los astilleros Kawasaki, de Kobe. Ambas unidades pertenecen a la clase *Kuma*, de 5.600 toneladas, 33 millas y siete cañones de 140 milímetros.

Fueron lanzados asimismo el destroyer de primera clase *Nadakase*, en el arsenal de Naidzuru, del mismo tipo que el *Hakase*, botado con cinco días de anterioridad, en los astilleros Mitsubishi

Z sen Kaisha, de Nagasaki. Tienen 1.365 toneladas de desplazamiento y 34 millas de velocidad, y montan cuatro cañones de 120 milímetros, dos ametralladoras y seis tubos lanza-torpedos de 533 milímetros.

También fueron botados en los astilleros Kawasaki Dockyard Co., de Kobe, los destroyers de segunda clase *Kiku* y *Fuji*, de la clase *Ao-i* (835 toneladas, 31,5 millas, tres cañones de 120 milímetros y seis tubos lanzatorpedos de 533 milímetros.

El presupuesto de Marina de 1921.—Los gastos del nuevo Ministerio de la Defensa terrestre y marítima de Suecia, se dividen en tres capítulos: Ministerio de la Defensa, Defensa terrestre y Defensa marítima. Los créditos de los dos primeros capítulos para el año actual se calculan en 85.440.240 coronas (una corona = 1,39 pesetas oro), contra 84.460.400 coronas en el ejercicio de 1920.

Los gastos de la Defensa importaban en 1916 el 35 por 100 del total de los gastos nacionales, en 1918 el 46 por 100 y en 1919 el 28 por 100.

Los créditos del tercer capítulo, o sean los de Marina, que son los más interesantes para la generalidad de nuestros lectores, ascienden en 1921 a 28.752.254 coronas, de ellas 22.971.754 del presupuesto ordinario y 5.780.500 del extraordinario, habiéndo ascendido en 1920 a 30.287.391 (23.500.841 con carácter de gastos ordinarios y 6.786.550 en el de extraordinarios), lo que supone una disminución total de 1.535.137 coronas.

Las inciertas y transitorias condiciones actuales no permiten revisar ahora el criterio que deberá informar las nuevas construcciones y el sostenimiento de la flota, obteniéndose en 1921 una economía inicial de 250,000 coronas con el desarme de algunas unidades anticuadas.

Los haberes del personal de los diversos Cuerpos de la Armada se calculan en 6.531.245 coronas, lográndose una rebaja de 395.875 respecto del año anterior, en vista de las muchas vacantes existentes en oficiales, clases y marinería.

Para atender al nuevo material de buques de guerra la Administración de Marina pidió para el ejercicio corriente una suma igual a la consignada en el presupuesto de 1920, o sea 6.400.000 coronas.

El resto del crédito ya destinado a la ampliación y a la modernización del arsenal marítimo militar de Karlskrona (275.000 coronas), subsiste a la disposición del Ministro para hacer frente a los gastos inherentes a la mayor actividad del mismo arsenal.

Para reparaciones del astillero y dique del citado arsenal se destinan 60.000 coronas; 672.000, para la ampliación del depósito marítimo militar de Harnosand; 4.072.000, para ejercicios navales; 132.000, para aumentar el calibre de la artillería media del acorazado *Aran*; y 421.000, para la compra de torpedos automóviles, material éste de que se halla escasa la Marina sueca, por haber per-

dido en ejercicios 69 torpedos de esa clase durante el período 1913 1917, y solamente 26 en el año 1912, examinando actualmente una comisión la posibilidad de recuperar algunos de ellos y lamentándose en las esferas navales que haya quedado reducido a 421.000 coronas el crédito de 1.449.000 pedido a ese objeto por la Administración militar de la Marina, cancelando además totalmente la suma de 900.000 coronas pedido para adquirir minas y torpedos fijos.

Para haberes del personal de artillería de costas se consignan 1.666.789 coronas, con baja de 91.649; y para mejorar los sueldos de ciertos empleos de la Armada se destinan 1.275.000.

Inserta además la *Rivista Marittima* los importes de algunas de las partidas del *Presupuesto adicional o supletorio de 1920*, entre las cuales figuran: 121.000 coronas para vestuarios; 1.950.000, para nuevas construcciones y sostenimiento de la flota; 120,000, para alojamiento del personal destinado en los astilleros de la flota en Karlskrona; 1.700,000, para maniobras de combate y ejercicios; 24.000 para material auxiliar de la estación de hidroaviones de Stokolmo; 43.000, para material de reserva de aviación; 100,000 para un alojamiento de oficiales de la fortaleza de Vaksholm; 60.000, para trabajos hidrográficos; y 19 millones de coronas de subvención para hacer frente al exceso de precio motivado por la carestía general.

Para aviación dispondrá la Marina en 1921 de unas 400,000 coronas.

Crónica Nacional

Inauguración de la Escuela de Hidroaviación

El 27 de Enero del presente año, tuvo lugar la inauguración oficial de la Escuela de Hidroaviación, ubicada en Ancón.

A esta actuación solemne, concurrieron el Presidente de la República, los Ministros de Estado, Jefes y Oficiales del Ejército y la Armada, y muchas personas pertenecientes a los principales círculos sociales de la capital y del indicado balneario.

Asimismo se dispuso que los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", se constituyesen en Ancón el citado día. Al efecto, zarparon del Callao el mismo día 27 a 7 h. a. m., a donde regresaron en las primeras horas de la noche.

Leída la memoria correspondiente, por el Director de la Escuela, Capitán de Corbeta asimilado don Juan Leguía, y declarada su inauguración, por el Presidente, mediante un discurso apropiado, los alumnos practicaron brillantes ejercicios de todo orden, con todos los aparatos de que dispone la Escuela.

Los hidroaviones, en los diferentes vuelos, fueron manejados exclusivamente por los alumnos, Oficiales, todos de la Armada.

La concurrencia se retiró una vez terminada la ceremonia de que damos cuenta, gratamente impresionada, por el adelanto alcanzado entre nosotros, en tan poco tiempo, en este nuevo servicio, auxiliar poderoso de la Marina, y cuyo porvenir, es para nosotros, factor que ofrece importancia especialísima.

Clausura del Año Escolar en la Escuela Naval

En el citado plantel, el 30 de Enero se efectuó la clausura del año escolar de 1920.

A esta ceremonia asistieron el señor Presidente de la República, los Ministros de Estado, los miembros de la Misión Naval Norteamericana, Jefes y Oficiales del Ejército y de la Armada, autoridades políticas de Lima y Callao, y muchas otras personas expresamente invitadas.

A las 11 h. 30 a. m. llegó al local el Presidente. Fué recibido por el Director de la Escuela, los Jefes, Oficiales y Profesores civiles, que componen el cuerpo docente del Instituto, habiéndose rendido los honores reglamentarios, por las compañías de desembarco de los buques de la Escuadra.

Instantes después, presente la concurrencia en el salón de actuaciones de la Escuela, el Director Capitán de Fragata don Alejandro G. Vinces procedió a la lectura de su interesante memoria, dando cuenta de la marcha del Instituto durante el último año escolar, así como de las reformas próximas a implantarse y las que es necesario llevar a cabo.

No nos es posible reproducir este documento, debi-

do a su extensión, y carecer nosotros de espacio suficiente.

Pero, refiriéndonos a él, podemos señalar como puntos principales, los que tratan de la necesidad imperiosa de ensanchar el local, a fin de que tenga la capacidad suficiente para alojar a todo el personal, que visiblemente ha aumentado desde que se construyó el edificio, así como proporcionar la comodidad debida a los distintos gabinetes y laboratorios, destinados a instrucción práctica de los alumnos; la necesidad de instalar un laboratorio de Química apropiado; adquirir modelos para las salas de Artillería, Minas, Máquinas y Calderas, de Arquitectura Naval, de Navegación etc.; la instalación de un horno de fundición y la adquisición de mayor número de máquinas para práctica; y finalmente, el relativo al servicio inalámbrico próximo a instalarse y del que se dá cuenta en la citada memoria, en los párrafos que a continuación copiamos:

"*Estación de Telegrafía y Telefonía sin hilos.*—El señor Enrique Oyanguren, completando su obra iniciada el año 1911, como Presidente de la Junta Constructora de la Escuela, para lo cual obtuvo entonces que parte de los fondos provenientes de los remates de Aduana de mercaderías de plazo vencido, se dedicaran a la provisión de los elementos necesarios a este plantel, ha continuado en el presente su meritoria labor. Al hacerse cargo en el año último de la Superintendencia General de Aduanas, a solicitud de esta Dirección y conforme a la resolución suprema de 24 de Mayo, autorizó se encargara por conducto de la casa Kussel & Guevara un equipo completo de Estación inalámbrica, sistema Huth, de las empleadas en la última Guerra Europea.

La Aduana del Callao hizo entrega a la Caja de esta Escuela de la cantidad de Lp, 400.0.00, que constituyen el 50 por ciento del valor de dicha estación.

Con fecha 24 de Junio se entregó a la Casa mencionada Lp. 270.0.00 por la primera armada, de conformidad con el contrato celebrado.

Este equipo, que se encuentra ya en viaje, próximo a llegar, será el primero que se instale en el país, constituyendo una valiosa adquisición hecha para este Instituto."

Los candidatos aprobados en el concurso de admisión realizado a principios del año próximo pasado, llegaron a 52, distribuidos en esta forma: 32 para la Marina de guerra, y el resto en las Secciones de Ingenieros Maquinistas y Marina Mercante.

La Escuela funcionó con un promedio de 90 alumnos.

Terminada la lectura de la memoria, el Presidente procedió a entregar personalmente, los premios siguientes:

Diplomas

4º	Año	Sección Marina	Aspirante de	1a.	Manuel Cánepa
3er	„	„ Ingº. Maquinist.	„	„	Publio Rojas
2º	„	„ Marina	„	2a	Carlos de la Jara
2º	„	„ Ingº. Maquinist.	„	„	Víctor Montes
Preparatoria	„	Marina	Alumno	„	Rafael Torrico
	„	„ Ingº. Maquinist.	„		Eduardo Pasquel

Una obra profesional al Aspirante de 2a. Víctor Montes por haber alcanzado el mayor tanto por ciento de suficiencia.

Han terminado sus estudios y recibido el título correspondiente, los alumnos que a continuación se expresan:

Manuel Cánepa
Carlos Gonzales
Rafael Bravo Fonseca
Fernando Sarmiento.

En seguida, el Presidente declaró clausurado el año escolar, pronunciando el siguiente discurso:

" Señor Director:

Señores:

Con la atención que siempre me ha merecido cuanto se relaciona con el progreso de nuestra institución naval, he escuchado la minuciosa e interesante memoria del señor Comandante Director de esta Escuela; memoria que, a la par que revela las mejoras introducidas en este plantel durante el año que ha terminado, pone

también de manifiesto la actividad y el celo que, en beneficio de él, han desplegado quienes se hallan encargados de realizar sus utilísimos fines.

Las adquisiciones hechas últimamente, y que enumera el señor Director, no son sino la primera etapa del vasto plan que estoy dispuesto a desarrollar, convencido, como me hallo, de la necesidad y urgencia de que este Instituto alcance el adelanto exigido por la mejor preparación de los defensores de nuestra dilatada costa.

Testimonio de mi propósito es el establecimiento, muy reciente aún, de la Escuela de Hidroaviación, cuyos alumnos han salido en su totalidad de estas aulas, y han empezado a dar ya pruebas de que, llegado el momento, podrán repetir en el aire las hazañas que sus antecesores efectuaron en el mar.

Con tales miras, mi gobierno ha tomado, pues, la debida nota de las recomendaciones hechas por el señor Director, y adoptaré las medidas que requiera la pronta ejecución de las concernientes al ensanche del local, al relleno de los terrenos que lo circundan, a la refección y prolongación de su muelle, a las instalaciones de los gabinetes y laboratorios que facilitarán el perfeccionamiento de la práctica de los alumnos: y, final y principalmente, a la propuesta creación de la guardia militar.

Así la Marina peruana, cuna tradicional de heroísmos y abnegaciones podrá desenvolverse, sin obstáculos, en forma que irradie honor y grandeza sobre el nombre futuro del Perú.

Recibid, señor Director, profesores, oficiales y alumnos, mis más calurosas felicitaciones por el éxito que ha alcanzado vuestra dedicación.

Queda clausurado el año escolar de 1920. "

Visita de la Escuadra Americana

Como estaba anunciado, el 31 de Enero a 4 h. p.m. fondeó en el Callao, el grueso de la escuadra del Atlántico de la Marina de guerra de los Estados Unidos, que al mando del Almirante Wilson, fué enviada a efectuar una visita de cordialidad al Perú.

El Almirante Wilson arbolaba su insignia en el dreadnought "Pensylvania".

Con dos días de anticipación, llegó la flotilla de destroyers, compuesta de tres divisiones de 6 unidades cada una.

El grueso de la escuadra lo componían los siguientes dreadnoughts:

"Pensylvania" (buque almirante), "Oklaoma", "Nevada", "Arizona", "Utha", "Delaware" y North Dakota".

La estadía de la escuadra en nuestro primer puerto se prolongó hasta el 6 de Febrero, fecha en que zarpó con el objeto de reunirse con la escuadra del Pacífico que venía de Valparíso.

Durante ella, se desarrolló, dentro de un ambiente de mútua cordialidad y simpatía, el programa de fiestas oficiales y particulares que tanto el gobierno, como las sociedades de Lima y el Callao, habían formulado para agasajar a los Jefes, Oficiales y tripulación de la poderosa flota.

Nuestro gobierno, en homenaje a la gran república del Norte, y correspondiendo a la distinción que nos dispensaba con la visita de una parte importante de su poderosa Marina, declaró feriados los días 31 de Enero y 2 de Febrero, en las tardes, a fin de que tuvieran mayor lucimiento los festejos preparados en honor de la citada escuadra; y que ella retornó debidamente.

Los Jefes y Oficiales de la escuadra del Almirante Wilson, tuvieron la gentileza de invitar al personal de la Marina nacional, a visitar la mayor parte de los buques, cuyos compartimientos, fueron recorridos en su totalidad, en excursión instructiva; siendo acompañados galantemente, por el Comandante General de la Escuadra, señor Capitán de Navío Causey, de la Misión Naval Norteamericana en el Perú.

El Presidente correspondió personalmente, a la visita que le hiciera en palacio, el Almirante Wilson; y asimismo fué invitado por éste, a revistar la escuadra, el día de su partida, acto que llevó a cabo el presidente

desde el crucero "Almirante Grau"; habiéndosele rend'do en ambas ocasiones los honores de estilo.

Esta visita por su objeto y por su forma, ha dejado entre nosotros los más gratos recuerdos, pues ha sido la escuadra más poderosa que hasta el presente ha llegado a nuestras aguas.

Trágico accidente de aviación

A los pocos días de realizada la inauguración oficial de la Escuela de Hidroaviación, se produjo en la bahía del Callao, un accidente de aviación, que causó la muerte del Guardiamarina don Carlos Huguet.

Más o menos a las 3 h. p.m. del 2 de Febrero, hora en que regresaba a Ancón el citado Guardiamarina, piloteando uno de los hidroaviones de la flotilla de Ancón, llevando como pasajero al Guardiamarina Maquinista don Augusto Correa, alumno también de la Escuela de Hidroaviación, debido a un imprevisto accidente en el motor del aparato, y que la pericia y serenidad del piloto no pudieron fatalmente remediar, se precipitó velozmente el hidroavión, cayendo al mar en forma tal, que semi-hundido verticalmente por su parte delantera, ocasionó la muerte del Guardiamarina Huguet, y causó lesiones de cierta consideración al Guardiamarina Correa.

Como el tráfico a esa hora era intenso en la bahia, debido a la presencia en el Callao de la Escuadra americana, inmediatamente que se vió que el aparato descendía precipitadamente y en forma anormal, multitud de embarcaciones acudieron a su alcance, llegando con prontitud al lugar del accidente, y procediendo sin pérdida de tiempo a prestar auxilio a las víctimas.

Merece especial mención y compromete nuestra gratitud, la conducta abnegada de uno de los oficiales de la flota americana, que desde la lancha en que iba en

misión auxiliadora, se arrojó al mar para efectuar el salvataje de los tripulantes del hidroavión.

El Guardiamarina Correa fué trasladado al crucero "Coronel Bolognesi", donde fué atendido de primera intensión, pasando luego a la Casa de Salud de Bellavista. En la fecha, se encuentra totalmente restablecido.

En cuanto a Huguet, fué llevado a bordo del buque hospital de la flota americana, donde el Médico de esa nave constató que, desgraciadamente, había fallecido a causa del accidente.

Su cadáver, llevado al crucero "Almirante Grau", fué velado a bordo de este buque de la Armada nacional, siendo trasladado al día siguiente, en la tarde, al local del Ministerio de Marina, en Lima, en donde permaneció en severa capilla ardiente, hasta el día 4 en que fué trasladado al Cementerio General, con los honores correspondientes.

Con la desaparición del Guardiamarina Huguet, pierde la Marina uno de sus más esforzados y competentes aviadores, perteneciente al primer grupo de jóvenes oficiales que, animados de un entusiasmo y fé a toda prueba, decidieron hace poco, ingresar al Cuerpo de aviadores de la Marina, en su noble afán de multiplicar sus servicios a la patria.

La Redacción de la Revista de Marina, cumpliendo un deber, al hacer público el hondo pesar causado por esta pérdida irreparable crée intrepretar fielmente, el sentimiento de todo el personal de la Marina.

Nuevo Director de la Escuela Naval

El 9 de Febrero del año en curso, asumió la Dirección de la Escuela Naval, el señor Capitán de Fragata Dn. Charles Gordon Davy, de la Misión Naval America-

na, nombrado por resolución suprema de 17 de Enero, para hacerse cargo de la Dirección de este plantel.

Asimismo, conforme a lo establecido, se ha hecho cargo de la Dirección de esta Revista.

Raid de aviación Ancón Nueva York

Según se anunció oportunamente, a fines de Febrebrero el Comandante Juan Leguía, ex-Director de la Escuela de Hidroaviación, inició, en un hidroavión, el raid Ancón-Nueva York, habiendo sufrido el aparato algunos desperfectos al hacer escala en Talara.

Efectuada su reparación, llegó hasta Guayaquil, en donde, a causa de nuevas averías tan serias que dejaron al aparato en condiciones de no poder seguir prestando servicio satisfactoriamente, se vió obligado, muy a su pesar, a suspender la continuación de su viaje.

Viaje de instrucción

El 7 de Marzo, zarparon al norte de la república, para continuar después al sur hasta recorrer todo el litoral, los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi", llevando a su bordo a los cadetes de la Escuela Naval, que van en viaje de instrucción, de conformidad con la nueva organización dada a ese Instituto.

Los cadetes van divididos en dos grupos, a cargo de los profesores de la Escuela, Teniente 1o. don Humberto Alfageme; y Teniente 2o. don Mariano H. Melgar.

Este viaje durará hasta fines de Abril, pues los cursos comenzarán a dictarse el 1o. de Mayo.

Nuevo Ministro de Marina

Con fecha 14 de Marzo, se hizo cargo de la cartera de Marina, el nuevo Ministro Dr. D. Lauro A. Curletti.

Trascribimos a continuación, la nota de aceptación de la indicada cartera:

" Señor Ministro Presidente del Consejo:

Señor:

Tengo el agrado de acusar a U. recibo de la suprema resolución que me instituye Ministro de Estado en el despacho de Marina.

Abrigo la más profunda fe que las vehementes y justas aspiraciones del país, en relación a nuestra marina, han de tener cumplido éxito bajo la acción de los patrióticos propósitos del gobierno, armonizados con la reconocida abnegación y capacidad del personal de nuestros institutos y fuerzas navales.

En el desempeño de la cartera de marina, corresponderé a la altísima confianza con que el Jefe del Estado, a propuesta de U., se ha dignado honrarme.

Aprovecho esta oportunidad, señor Ministro, presidente del Consejo, para expresar a U. el homenaje de mi más alta consideración.

Dios guarde a U.—*Lauro A. Curletti.*"

Visita al nuevo Ministro de Marina

Conforme a lo estatuido, el 15 de Marzo tuvo lugar, en el local del Ministerio, en Lima, el saludo oficial de los Jefes y Oficiales de la Armada, al nuevo Ministro de Marina.

Al ofrecer el saludo de la Marina al nuevo Ministro, el Jefe de Estado Mayor General, Comandante Freyer, pronunció el discurso siguiente:

" Señor Ministro:

La circunstancia honrosa para mí, de desempeñar actualmente la Jefatura de Estado Mayor General de Marina, me impone el deber de presentaros en esta ceremonia al personal de los distinguidos jefes y oficiales de la armada, que prestan sus servicios en las diversas reparticiones de este Ministerio.

Creo interpretar fielmente, señor Ministro, el pensamiento de todos y cada uno de mis compañeros de armas al manifestaros la complacencia que experimentan al veros al frente del portafolio de Marina, en cuyo cargo tendréis oportunidad de desarrollar y llevar a cabo las iniciativas que las necesidades de la Marina de guerra y mercante requieren, basadas en los estudios y apreciaciones exac-

tas que se hagan de ellas, desde que para esa labor tenéis los atributos personales de patriotismo y capacidad que requiere toda obra que se relaciona con los intereses públicos y en cuyos propósitos encontraréis, la más franca y resuelta cooperación de los jefes y oficiales que os están subordinados; pues en los pocos días que me hallo al frente de la jefatura de Estado Mayor, he podido aquilatar las virtudes de trabajo, disciplina y competencia que adornan a todos y cada uno de los jefes y oficiales en actual servicio y que han producido en mi espíritu la más plena seguridad de que la obra de reforma que se emprenda, con factores tan ilustrados y competentes ha de tener el más satisfactorio resultado para el bien del país y de la institución naval peruana, que ocupa en la historia lugar distinguido por sus tradiciones gloriosas de valor, abnegación y civismo.

Por mi parte, ofrezco nuevamente al servicio de la Marina del Perú el modesto contingente de la Misión Naval Americana, que está ya íntimamente compenetrada del espíritu nacional peruano, de sus esperanzas y propósitos necesarios de reforma para el porvenir y para cuya realización dentro de sus atribuciones, no escatimará esfuerzo profesional por grande que él sea, a fin de corresponder a la confianza depositada en ella por los poderes del Perú y principalmente por el señor Presidente de la República, acto de distinción que estimo como un honor al personal de la Marina de mi país.

Recibid, señor Ministro, el saludo respetuoso que por mi órgano, tributan mis camaradas aquí presentes y la felicitación de todo el personal al servicio de este Ministerio."

El Ministro contestó en esta forma:

" Señor Jefe de Estado Mayor:

Señores Jefes y oficiales:

Es singularmente halagador para un ciudadano que participa de la más cara e intensa de las aspiraciones nacionales, en el actual momento histórico, tener el honor insigne de presidir la gran Institución de la Marina, que encarna los más elevados sentimientos patrióticos; que es heredera de glorias inmarcecibles para nuestra nacionalidad; y cuyas acciones futuras puestas al servicio de la justicia y del Derecho, han de restañar la herida cada día más doliente del alma nacional peruana.

Enorme es el significado y la responsabilidad del cargo que el Jefe del Estado me ha encomendado; pero su ejecución la considero relativamente fácil dentro de una institución formada de profesionales inspirados por un sólo y grande ideal, que debe sobreponerse a todo interés personalista. En la Marina no hay ni debe haber otras aspiraciones que no sean las que conduzcan a su mayor prestigio y al mejor servicio de los derechos e intereses de la Pa-

tria. Procuremos en todo momento que el honor militar, la disciplina y la capacidad profesional, constituyan, en conjunto, una fuerza moral suceptible de compensar deficiencias materiales de la hora presente. Tener la convicción que el fervor patriótico y el talento, cuando se ponen al servicio del Derecho, se hacen verdaderamente invencibles. Recordad las enseñanzas de la historia que demuestran como armadas y ejércitos modestos en número y pertrechos, pero dotados de un alto espíritu militar, consiguieron aniquilar huestes poderosas que pretendieron cimentar el derecho de conquista. Dediquemos con solicitud infatigable a la preparación de las nuevas generaciones que desean prestar sus servicios en la marina; evoquemos el deber profesional en los Jefes que se hallan momentáneamente alejados del servicio, para que vuelvan a prestar el contingente de sus capacidades a la institución a la que han dedicado su devoción profesional; solicitemos el consejo, fruto bendito de la experiencia, de los altos jefes que después de haber rendido sus mejores esfuerzos en servicio de la Marina, han alcanzado ya un bien merecido descanso.

Procuraremos por todos los medios posibles establecer con la mayor eficacia el servicio de exploraciones, que asegure la fácil navegación marítima fluvial; organizaremos en la forma más eficaz el tráfico de la Marina mercante, y aprovecharemos de las naves de ésta, hasta donde la disciplina lo permita, para dar a nuestros jóvenes marinos la práctica de la navegación que les es indispensable para inculcarles espíritu profesional.

Para el cumplido éxito de nuestras aspiraciones contamos con la colaboración entusiasta y eficaz de la ilustrada Misión Naval Americana, a la que ofrecemos el homenaje de nuestra sincera simpatía. La instrucción técnica que están llamados a suministrar a nuestros jóvenes educandos y Oficiales, la vigilancia que han de ejercer en el regular funcionamiento de las diversas ramas de la Institución y su cooperación en la formación de los planes navales y en la redacción de la legislación marítima, que conjuntamente con nuestros Jefes han de ejecutar, aseguran un progreso evidente para nuestra marina, y aseguran también para nuestros ilustres e hidalgos colaboradores los más firmes sentimientos de gratitud y de afecto.

Para realizar los altos fines de nuestra Institución, abrigo la más profunda fé en que mantendréis incólume vuestro honor como marinos y vuestra abnegación al servicio de la Patria. Os pido solidaridad con vuestros comprofesionales y absoluta dedicación al trabajo, y os ofrezco la más extricta justicia en la estimación de vuestros servicios y actitudes.

Agradezco vuestra salutación, y hago votos por la ventura de cada uno de vosotros."

Apostadero naval de San Lorenzo

Con fecha 16 de Marzo, se creó por decreto supremo, el Apostadero Naval de la Isla de San Lorenzo, y que lo constituyen, los Depósitos de explosivos de la Armada, la Estación de Sumergibles y demás servicios que se designen, dándose por separado la reglamentación respectiva.

Ha sido nombrado Jefe de dicho apostadero, el Capitán de Fragata D. Nicolás Zavala y Zavala.

Visita del Ministro a la Escuela Naval

El 21 de Marzo el Ministro de Marina efectuó una visita detenida a la Escuela Naval, donde realizó una inspección minuciosa de todos los servicios; teniendo la oportunidad de presenciar, en parte, el desarrollo del concurso de admisión que comenzó aquel día.

Concurso de admisión en la Escuela Naval

Conforme a las resoluciones respectivas, se llamó a un concurso de admisión para cubrir las vacantes existentes.

Dicho concurso comenzó el 21 de Marzo.

De todos los candidatos presentados, que pasaban de 50, y que fueron sometidos, por igual, a las pruebas determinadas en el Reglamento respectivo, fueron aprobados 19.

El 31 de Marzo tuvo lugar la ceremonia de admisión de los nuevos cadetes, y que fué como sigue:

A 4 h. p. m. del citado día, presentes en el Salón de Actuaciones de la Escuela, el Director de ella, los Jefes y Oficiales que componen el cuerpo de Profesores, y los candidatos aprobados, el Capellán del Instituto, por dis-

posición del Director, pronunció una alocución encaminada a explicar a los nuevos cadetes, el significado y trascendencia de la ceremonia que se iba a realizar.

En seguida, recitó el Capellan, una oración patriótica apropiada al acto, procediendo luego a la bendición del pabellón nacional colocado sobre la mesa del estrado, y junto al cual se hallaba el Evangelio; símbolos ante los que, uno por uno, prestaron el juramento respectivo los nuevos cadetes, recibiendo cada uno, al terminar, de manos del Director, el nombramiento de cadete.

El juramento fué tomado por el Director, según la fórmula siguiente:

"Juráis por Dios y vuestro honor, desempeñar fiel y lealmente las obligaciones que contraeis como cadete de esta Escuela, sujetándoos a la Constitución y leyes del Estado, así como también al estricto cumplimiento de los Reglamentos de ella?"

A _____ "Si lo juro."

_____ "Si no lo hiciereis, Dios y la Patria os lo demanden".

Una vez entregado el nombramiento al último de los nuevos cadetes, el Director pronunció el siguiente conceptuoso discurso.

"Señores:

La Marina del Perú debe constituir la primera y más avanzada línea de la defensa nacional.

Vosotros, los nuevos cadetes, que sobre un número mayor de 50 candidatos, colocados todos en el mismo plano, habéis obtenido la distinción de pertenecer a este Instituto, váis a tener el privilegio de asistir a la reorganización de la Armada Nacional, la que será y debe ser una realidad dentro de breve tiempo.

Constituye, pues, para vosotros doble motivo de satisfacción el ingresar a esta Escuela, en la que, durante vuestra permanencia debéis de contribuir a tan noble aspiración, cumpliendo fielmente los sagrados deberes que os habéis impuesto.

Hagámos, pues, firme resolución los Jefes, Oficiales, Cadetes y tripulación, de cumplir, lo mejor posible, nuestras labores a fin de poder llegar a colocar a la Armada en el alto nivel a que está llamada.

Os felicito y recibo con mucho gusto."

La implantación de esta ceremonia, nueva entre nosotros, de carácter sencillo y patriótico a la vez, encierra una profunda significación moral, contribuyendo a que los cadetes, desde su ingreso a la Escuela, se den clara cuenta del valor del compromiso que contraen; a intensificar su patriotismo, avivando desde el principio, su amor a la Institución, y a hacerlos comprender la necesidad obligatoria de mostrar siempre obediencia y respeto a las leyes y reglamentos.

Centro Naval

Hemos recibido un ejemplar impreso de los estatutos del Centro Naval.

Según las informaciones que nos han suministrado muy pronto quedará instalado provisionalmente, el Centro, en el local que estuvo ocupado hasta hace poco, por la Capitanía del puerto del Callao.

Al efecto, se llevarán a cabo en dicho local las reparaciones y obras necesarias para su ensanchamiento y arreglo.

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

Necrologia

El día 21 del mes de Enero próximo pasado, a 7 h. p. m., dejó de existir, en el Hospital Militar de San Bartolomé, a consecuencia de un grave ataque al corazón, el Alférez de Fragata Maquinista, D. Cárlos A. Lima, que hasta poco antes de su fallecimiento perteneció a la dotación del crucero "Coronel Bolognesi", pues había sido nombrado al Apostadero Naval de Puno, a principios del indicado mes de Enero.

El Alférez Lima, prestó importantes servicios en la flotilla de Loreto; y asistió, a órdenes del malogrado Comandante Clavero, al combate del Caquetá; causas, que hacen aún más sensible su desaparición.

Sus restos fueron trasladados al Cementerio General con los honores de ordenanza.

Paz en su tumba!

CONCURSO DE LA REVISTA DE MARINA

La Dirección de la Revista de Marina, al promover este Concurso que coincidirá con la celebración del Centenario de nuestra Independencia, tiene en mira aprovechar la iniciativa de los Srs. Jefes y Oficiales proponiéndoles un tema de realización práctica, total o parcialmente aplicable, con positivo beneficio para la Marina, dejando a un lado aquellos grandes problemas de solución más o menos complicada, resueltos con mayor o menor brillantez, pero de aplicación inverosímil o problemática.

El tema propuesto, para cuya solución pueden los concursantes mantenerse dentro de los límites marcados por las leyes actuales o proponer modificaciones que no sean radicalmente opuestas al espíritu que informa nuestra Constitución y Leyes especiales, es el siguiente:

Preparación del personal superior y subalterno para dotar las primeras flotillas de fuerzas sutiles y modo de mantener en todo tiempo personal eficiente.

La composición del Jurado, que será presidida por el Sr. Jefe del Estado Mayor General de Marina, la daremos en el próximo número.

Los artículos se dirigirán a la Dirección de la Revista, apartado 92. Callao, hasta el 10 de Julio próximo; se firmarán con seudónimo y acompañarán de un sobre cerrado con el seudónimo sobre la cubierta y la firma del autor en el interior.

Los miembros del Jurado estudiarán separadamente los artículos desde que sean recibidos y antes del 18 se reunirán y en una sola sesión discutirán su mérito y en votación secreta determinarán cuál es el mejor y ense-

guida si merece el premio, en cuyo caso se abrirá el sobre correspondiente.

El artículo que obtenga el segundo premio, así como las menciones honrosas serán también publicados en la Revista, si el Jurado lo cree conveniente; sin embargo, el autor puede pedir que le sea respetado el incógnito. Los demás sobres serán quemados sin abrir.

La Revista se reserva el derecho de publicar cualquiera de los artículos recibidos, aunque no sean premiados.

Los miembros del Jurado no pueden tomar parte en el Concurso.

Los concursantes son rogados de enviar sus artículos escritos a máquina y por duplicado.

El Jurado está autorizado a repartir los premios en la forma que conceptúe mejor, o a no adjudicarlos.

Los premios serán otorgados en alguna actuación pública, en los días de las fiestas patrias y serán:

Primer premio.....	Lp. 50
Segundo premio.....	„ 20
Tercer premio.....	„ 10

que hacen un total de Lp. 80 suscritas por:

El señor Ministro de Marina.....	Lp. 30
Premio del Concurso anterior no otorgado....	„ 20
Crucero "Almirante Grau".....	„ 10
Escuela Naval.....	„ 10
"Revista de Marina".....	„ 10

LECCIONES

DE

BALISTICA EXTERIOR

APLICADA AL TIRO EN EL MAR

Arregladas para uso de los alumnos de la Escuela Naval

POR

José R. Alzamora

TENIENTE 2º.



De venta: en la Administración de la Revista de Marina

Precio: S. 5

Se necesitan ejemplares de la

Revista de Marina

correspondientes a Enero-Febrero de 1919. Se paga precio doble.

La Administración.

EL "VULCANO"

Compañía Anónima Limitada

(The "Vulcan" Iron Works. Co. Ltd.)

Reparaciones navales.

Importación e instalación de motores a petróleo crudo.

Construcción de máquinas industriales diversas.

Fabricación de pernos tuercas y remaches.

Casilla Correo No 137---Avenida Saenz Peña 486

CALLAO

Revista de Marina

Año VI — Abril, Mayo y Junio de 1921 — Núm. 2

LA EDUCACION NACIONAL
Y LA INSTRUCCION EN LA ESCUELA NAVAL MILITAR

POR EL CAPITAN DE FRAGATA
D. JUAN CERVERA VALDERRAMA

(Conclusión)

Con estos antecedentes, vemos que la instrucción de un oficial de Marina no puede obtenerse en menos de cuatro años, dos que pudiéramos dedicar a teoría con poca práctica, y otros dos a poca teoría con mucha práctica. Mi punto de vista difiere del actual en que hace falta más tiempo para aprender a manejar hombres, y dedicar menos a repetir descripciones y órganos que han de manejar otros. He aquí un boceto de plan para guardiamarinas.

DISTRIBUCION DE LOS CURSOS EN LA ESCUELA DE GUARDIASMARINAS

Dos años de Guardiasmarinas.

	Cada año
1º. de septiembre a 25 de diciembre.....	Primer curso teórico con ochenta y cinco días laborables.
15 de diciembre a 20 de diciembre.....	Exámenes del trabajo del curso.
20 de diciembre a 10 de enero.....	Licencia de pascuas. (Esta licencia no existe en la Escuela Naval de Annapolis; pero sí en la de Darmouth).

10 de enero a 15 de abril	Crucero trasatlántico con setenta días de mar.
20 de abril a 20 de julio..	Segundo curso teórico con setenta y cinco días laborables.
20 de julio a 25 de julio..	Composiciones y exámenes. (En la Academia Naval de Annapolis, los exámenes son mensuales, trimestrales y anuales.
25 de julio a 31 de agosto	Vacaciones de verano.

Dos años de alférez de fragata.

Cada año

1º. de septiembre a 15 de diciembre.....	Primer curso teórico con ochenta y cinco días laborables.
15 de diciembre a 20 de diciembre.....	Composiciones y exámenes.
20 de diciembre a 10 de enero.....	Licencia de pascuas.
10 de enero a 25 de julio	Embarco en los buques grandes, como aprendices del servicio interior y mando de hombres.
25 de julio a 31 de agosto	Vacaciones.

Horas diarias de esfuerzo intelectual.	ASIGNATURAS	Clase	Número de papeletas	Número de clases....	Horas diarias de clase	Horas semanales: De clase	Horas semanales: Estudio correspondiente.
	PRIMER CURSO						
8	Teoría del buque: Programa práctico de mecánica o ideas de submarinos y aeronaves	Diaria..	16	85	1	6	6
	Astronomía	Idem....	18	85	1	6	9
	Conferencias de navegación por estima para el crucero	Idem....	8	85	1	6	
	Tecnicismo naval	Idem....	15	85	1	6	
	Ordenanzas	Alterna	12	42	1	3	
	Idiomas	Idem....		42	1	3	
	Tecnología mecánica comprendiendo, en clase teórico-práctica, los elementos de la industria naval	Bisemanal.		28	1,30	3	

Horas diarias de esfuerzo intelectual.	ASIGNATURAS	Clases	Número de papeletas	Número de clases	Horas diarias de clase	Horas semanales: De clase	Horas semanales: Estudio correspondiente.
	SEGUNDO CURSO						
	Electrotecnia. 1a. parte comprendiendo electroestática, eletrocinética, magnetismo, electromagnetismo, unidades, inducción, corrientes alternas, campos giratorios; todo dentro de nuestras peculiares necesidades	Diaria..	9	70	1	6	9
7,45	Explosivos y minas. Teoría de los explosivos y parte descriptiva de las diversas minas que se conocen	Idem....	20	70	1,30	9	6
	Geografía marítima	Alterna	21	35	1	3	3
	Idiomas	Idem....		35	1		
	Dibujo a mano libre y práctica de fotografía	Idem....		35	1,30	4,30	
	Tecnología mecánica, principalmente práctica de taller, de forja y lima	Bisemanal.		23	1,30	3	
	TERCER CURSO						
	Navegación astronómica	Diaria..	15	85	1	9	6
	Electrotecnia, generadores, acumuladores, motores y trasformadores	Idem....	20	85	1	6	9
	Torpedos automóviles	Idem....	20	85	1	6	
8,00	Ordenanzas y reglamentos de la Armada	Alterna	22	42	1	3	
	Dibujo aplicado a torpedos	Idem....		42	1	3	
	Tecnonolía mecánica principalmente la organización de la industria y centros de producción	Bisemanal.		23	1,30	3	
	Idiomas	Alterna		42	1	3	
	CUARTO CURSO						
	Electrotecnia (canalización y alumbrado)	Diaria..	8	70	1	6	9
	Calderas y su utilización	Idem....	9	70	1	6	6
8,15	Pólvoras, balística y tiro	Idem....	20	70	1	6	6
	Hidrografía práctica	Alterna	10	35	1	3	
	Dibujo de instalaciones eléctricas	Idem....		35	1	4,30	
	Idiomas	Idem....		35	1	3	

ALFERECES DE FRAGATA

Horas diarias de esfuerzo intelectual.	ASIGNATURA	Clase	Número de papeletas	Número de clases.....	Horas diarias de clase	Horas semanales	
						De clase	Estudio correspondiente.
	PRIMER AÑO						
	(CURSO TEORICO)						
	Máquinas de vapor alternativas, bajo el punto de vista teórico	Diaria..	15	85	1	9	6
	Material de artillería naval	Idem....	12	85	1	6	6
	Medidas eléctricas	Idem....	7	85	1	6	6
	Material de las defensas submarinas	Alterna	10	42	1	3	
	Meteorología y derrotas	Idem....	12	42	1	3	
	Idiomas	Idem....		42	1	3	
	Reglamentos de la Armada	Idem....	20	42	1	3	
	Dibujo aplicado a máquinas	Idem....		42	1,30	4,30	
	SEGUNDO AÑO						
	(CURSO TEORICO)						
	Turbinas y motores de explosión	Diaria..	15	85	1	6	6
	Telegrafía y telefonía sin hilos, incluyendo los telegoniómetros	Idem....	12	85	1	6	6
	Manejo marinero de los buques	Idem....	16	85	1	6	6
	Compensación práctica de agujas	Alterna	8	42	1	3	3
	Descripción del material de torpedos	Idem....	10	42	1	3	
	Historia de la Marina	Idem....	18	42	1	3	
	Procedimientos judiciales	Idem....	12	42	1	3	
	Construcción naval y características de los buques	Idem....	16	42	1	3	

a esto hay que agregar el empleo de las ocho horas de ejercicio, distribuyendo conferencias de higiene naval, moral civil y militar, reglas para el ejercicio del mando, gimnasia sueca e individual, esgrima de las ar-

mas que hayan de manejar o mandar, instrucción militar y marinera, ejercicios de fortificación en campaña, paseos higiénicos militares y navales, ejercicios de abordar en costa brava, bogar y natación; esto último como requisito indispensable para el ascenso a oficial.

Las clases de higiene y moral deben estar organizadas y ajustadas a un programa práctico e instructivo, parecido, aunque en orden superior, al de la Escuela elemental y con instructores que tengan verdadera habilidad para que los alumnos no pierdan la atención en la clase ni tengan que hacer esfuerzos para asimilarlo; ejemplos, figuras, casos prácticos, historia, etc.

La parte práctica debe hacerse con mucho cuidado; no basta embarcar alumnos amontonados a la ventura; es preciso interesar a los instructores porque es de un efecto grandioso con la imaginación de los jóvenes. Si los instructores no lo toman con amor, se forma en la imaginación del alumno un concepto tan equivocado del trabajo que difícilmente puede combatirlo un buen régimen moral: antaño he podido comprobar que, cuando los alumnos estaban abandonados por los maestros, eran ellos sus más crueles censores. El número de instructores prácticos debe ser proporcionado al de alumnos; no es muy exagerada la cifra de uno por cada diez discípulos, y, si esta proporción no se logra, es preferible hacer la mitad de las prácticas para que nunca falte al educando continua inspección y cuidado técnico para llevar con amor su trabajo.

Por igual motivo, creo perjudiciales los cruceros con amontonamiento de alumnos, y economía de profesores; cuando no puedan hacerse de manera que todo vaya ordenado, que la disciplina no padezca, que el

concepto del deber no se perturbe y que el espectáculo sea digno con porvenir grandioso, debe suprimirse.

Aquí hay que hacer muy detenido examen de conciencia porque hemos pecado mucho aniquilando las aficiones de nuestra juventud.

***

Las actuales Academias de Ingenieros y Artilleros tienen situación adecuada; aquella, en un Centro constructor, próximo a una región productora e industrial a la que obtendrá fácil acceso cuando se termine el ferrocarril de la costa Norte de España, y ésta junto a la única factoría de Artillería naval e inmediata a la Junta técnica de experiencias. La legislación que regula sus estudios, siendo moderna, no me parece que atiende a la organización del trabajo, al funcionamiento de los talleres y la confección de la mano de obra, que son tan necesarias a unos y otros como la teoría matemática o la parte descriptiva, y que, en mi opinión, debe aprenderse en los principios de la carrera, cuando joven, casi niño, se está en condiciones de admitir la represión y los consejos de un capataz de taller.

Muy laudable es la idea de que además de unidad de procedencia tengan los alumnos de todos los Cuerpos de la Armada iniciación común en la vida de mar. Conocer el mar es indispensable a todo marino; así que estas Academias deben ajustar el plan de enseñanza a que los alumnos realicen el primer período de prácticas en la mar con los guardiasmarinas, sufriendo las mismas penalidades, haciendo vida común a bordo, y adquiriendo ese compañerismo de mar que nunca se olvida y no tiene precio para los fines ulteriores de la Marina de Guerra.

Terminado el período de mar, de tres o cuatro meses, según se acuerde para los guardiasmarinas, es oca-

sión de comenzar la enseñanza técnica, alternando la práctica de taller en Arsenal o fábrica con la teoría, y, dedicando a ser tales operarios los meses que los guardiasmarinas emplean en prácticas de mar.

La carrera administrativa es un caso particular dentro de esta orientación. No parece que haya inconveniente en que su Escuela continúe anexa a la de Guardiasmarinas, una vez que se ha quitado el defecto de la diferencia de edad entre ambos alumnos, y, como la instrucción puede hacerse en menos tiempo, bastaría reducir el de la escuela a dos años como alumnos (guardiamarina) y uno como alférez alumno. En los dos primeros años deberían estudiar: Haberes activos y pasivos, Contabilidad especial de Cuerpos armados, Contabilidad del material, Ordenanzas de Arsenales, Reglamentos administrativos especiales, Legislación de contratos aplicados a la Marina, Aplicación a Marina de la Contabilidad del Estado, Expedientes administrativos, Tecnicismo naval, Centros de producción de los materiales más corrientes para Marina y Aviación, Centros de aprovisionamiento, Organización del trabajo en Arsenales nacionales y extranjeros, Geografía marítima, Idiomas, Ordenanzas y Códigos, y los ejercicios militares y marineros, incluyendo la natación.

Siempre que sus prácticas sean compatibles con las navegaciones de los guardiasmarinas, deben acompañarlos, ocupándose durante ellas en asuntos de su profesión, y cuando no hayan de navegar deben emplear los meses que aquellos naveguen con las prácticas de oficina, en Centros administrativos, comisiones y Ministerio.

El período de oficial alumno debe distribuírse entre barcos y oficinas, de modo que comiencen a trabajar, con responsabilidad propia, actuando como segun-

dos de los habilitados; y, conforme lo vayan permitiendo las circunstancias y vayan imponiéndose de la profesión, irán abandonando la tutela, tanto desde el punto de vista técnico como desde el moral, que si tiene gran importancia en todas las profesiones, es de inmenso valor en los que se dedican a la Administración del Estado.

***

El resumen de la carrera naval propuesto en Inglaterra a la post guerra, es como sigue: Dejar la escuela pública, con conocimientos elementales, entre quince y diez y seis años, pasando a Dartmouth; doce o diez y ocho meses de estudios preparatorios, para ir a la flota; dos y medio a tres años de teoría y prácticas a flote, como guardiasmarinas; nuevo período de técnica en tierra para estudios generales de Matemáticas, navegación, artillería, torpedos e idiomas y ascenso a oficial. Durante el período de alférez de navío deben pasar por la Escuela de Guerra para hacer un curso de disciplina, ordenanzas, moral, deberes de un oficial divisionario, desarrollo del mando, preparándolos para ser oficiales de guardia, mando de baterías, compañías, brigadas, etc. (Los oficiales que después deseen especializarse en máquinas, deben ir a hacer un curso a Keyham cuando tienen veinte o veintiun años). Duración total de estos cursos, seis meses; y terminando, irán a la mar hasta que lleven dos años de teniente de navío para aprender bien a manejar y gobernar a los hombres, pudiendo entonces elegir la especialidad que prefieran, a una edad que oscila entre veintidós y veinticinco años.

Siguiendo estas aguas, que estimo fecundas, deberán nuestros alféreces de navío, después de dos años de

servicio de mar como subalternos de guardia, hacer un curso de tres meses en la Academia de Artillería Naval; y, antes de ascender a tenientes de navío, en cursos trimestrales, seis meses en la Escuela de guerra, estudiando las asignaturas siguientes:

Primer trimestre.—Táctica naval en 40 conferencias, tomando a viva voz los apuntes del profesor y repitiéndolos al día siguiente en la clase.

Juicio crítico de los hechos de armas de la Marina española, por el mismo procedimiento.

Teoría del buque aplicada a los cazatorpederos, submarinos y aviones, con preparación previa y ejercicios en la pizarra. Debe acompañarse esta asignatura de ejercicios prácticos, saliendo a la mar en cazatorpederos, torpederos y submarinos, para verificar las experiencias que sean necesarias.

Práctica del manejo de minas y defensas submarinas.

Concepto moral del mando y política social, en conferencias amenas y llenas de frecuentes ejemplos.

Segundo trimestre.—Plan de distribución de las dotaciones en acorazados y cazatorpederos; juicio crítico del plan de combate de un barco de la flota. Conferencias orales dadas por el profesor y repetidas por los alumnos, que harán un plan de combate y se criticará, poniendo en evidencia los defectos y ventajas de cada proyecto.

Bases navales, sus recursos y defensas, particularizando en juicio crítico las de España. Conferencias, de carácter reservado, que deberán anotar los alumnos en sus apuntes. Visita a las bases navales, señalando sus defectos y ventajas.

Estrategia naval. Conferencias orales con explicación sobre cartas.

Vida de los grandes Almirantes nacionales y extranjeros. Conferencias con preparación previa.

Averías, naufragios, salvamentos y faenas de mar en las Marinas española y extranjeras. Conferencias con preparación previa.

Derecho marítimo internacional. Clase con libro de texto.

Debía estimularse a los alumnos con licencias, aumentos de sueldo y distintivos en el uniforme, señalando los aptos para el ascenso y distinguiendo a los primeros o más aventajados; los no aptos quedarán retardados en el ascenso hasta aprobar en cursos sucesivos.

* * *

Veamos una cuestión batallona. ¿Dónde deben estar las escuelas navales y cómo han de ser? Hace días leí lo que el Almirantazgo inglés contestó a la comisión popular que solicitó el traslado de los diques y construcciones del Tyne a Scapa Flow; prueba de que la conveniencia local preocupa a todos los Gobiernos de todos los países; ¡es tan humano, tan noble y tan simpático el deseo de engrandecer a la patria chica! Pero los gobernantes tienen gravísima responsabilidad en sus decisiones y han de meditar todas las conveniencias, siendo necesario amordazar el corazón para atender, únicamente, a las conveniencias de la Patria.

La Escuela Naval, a distancia del mar y complementándose con cascos viejos estacionarios, es una evidente equivocación que urge remediar. Se ha gastado dinero en sostener ese error, nos da pena declararlo; pero es principio económico (aunque no lo practiquemos en España) que nada hay más caro que sostener lo inútil y nunca es tarde para poner remedio a ello.

Mas antes de lanzarnos a la nueva obra, conviene discernir dónde se instruyen mejor los alumnos navales, ¿en un edificio capaz, inmediato al mar?; ¿en barcos que naveguen?, ¿en sistema mixto de edificio y barcos?

Soy francamente partidario de este último. Las ventajas que tiene un edificio en tierra sobre un barco para el estudio, la higiene y el desarrollo físico de los jóvenes, son innegables. El estudio bajo cubierta, con luz artificial a toda hora, perturba las neurosis y produce anémicos y ciegos, quitando a la juventud esa alegría que es factor muy importante para la educación naval.

El joven, encerrado de continuo en un camarote con techos bajos, idéntico panorama desde la portilla y hastiado por la rutina, no ve en cuanto le rodea, otro fin que el deseo de molestarle; contempla, en su fuero interno, los defectos ajenos aumentados por el tedio que embarga su alma, y llega a ser criticón, agotado, egoísta. Así opina Ernle cuando dice: "La educación escolástica en el mar destruirá la formación de estos particulares— los morales y militares— y no ayudará al desarrollo del carácter; tal educación sería preferible hacerla en tierra".

Quizá no hubiera gran dificultad para instalar, en el actual edificio de Escuela Naval, la Escuela elemental que propongo, dando más facilidades de las que hay hoy para que los alumnos puedan comunicar con el mar; pero la de Guardiasmarinas hay que edificarla de planta, gastando una suma no inferior a ocho millones de pesetas y en las condiciones siguientes:

1º. El edificio debe ser capaz para albergar 200 alumnos y estará tan próximo al mar que los barcos de seis metros de calado puedan amarrar en el muelle-explanada de sus cimientos.

2º. El puerto que se elija deberá estar concurrido por barcos nacionales y extranjeros de guerra y

mercantes y, a ser posible, tendrá alguna importancia industrial.

3º. No es conveniente que en él residan las primeras Autoridades de Marina, porque la rutina burocrática es un gravísimo inconveniente para la formación de nuestros oficiales.

4º. Tampoco es conveniente que el edificio esté inmediato a población civil, porque debemos procurar algún aislamiento a la vida militar que da vigor y hace a los alumnos que adquieran independencia y confianza en sus propias fuerzas.

Hay muchos sitios en España que reúnen estas condiciones; por ejemplo, los terrenos de Fort-Louis, en Cádiz, la bahía y lazareto de San Simón en Vigo; una cala de Mahón, la brea de Sanlucar, Escombreras, la Cortegada, Santander, etc.

El edificio debe hacerse a costa del Estado, con modestia, pero sin regateos, de todo lo que sea navalmente necesario y de los auxilios de torpederos, submarinos, cazatorpederos y cruceros, para las prácticas de mar, sin perjucio de que los barcos mayores, cuando no se necesiten para los alumnos, se empleen en las comisiones del servicio. Debe ser muy higiénico, con luces a los cuatro puntos cardinales, buenos patios de juego, campos de maniobra y muelles de atraque para comunicar, fácilmente, con las embarcaciones. El ajuar será modesto, pero apropiado e higiénico; mucha luz, numerosos gráficos, fotografías de buques y episodios, recuerdos de campañas marítimas o de fiestas escolares, grandes cuadros al óleo con los hechos más culminantes de nuestra historia marítima, D. Blaz de Lezo rindiendo a los navíos enemigos, Churruca en Trafalgar, Oquendo venciendo a la Capitana holandesa, etc., etc. He de recordar que, en la Academia Na-

val de Annapolis, obligan a formar diariamente a los alumnos frente al monumento a Trípoli, donde tienen acumulados los recuerdos de su reciente historia naval militar, triste monumento de nuestras desdichas.

Todos los elementos que dependan de cada escuela deben estar, continuamente, a las órdenes de su director para que no haya perturbaciones en la educación y enseñanza de los alumnos y sea su instrucción uniforme, integral y cíclica. Debe atenderse con mucho interés, al material, para que los jóvenes no pierdan nunca la idea grandiosa de la Marina. Si se les asigna un barco, debe ser de lo mejor que haya para que todo funcione debidamente, las embarcaciones deben estar en perfecto estado de vida y conservación, los medios de transporte brillantes y rápidos: es la manera de que, educados en una idea de grandiosidad técnica, adquieran en vez de un halo de pesimismo un almacén de recursos propios para levantar el edificio ruinoso que tenemos a la vista.

Puede establecerse bajo un mismo recinto la escuela elemental, la de guardiasmarinas y la Escuela Superior de Oficiales; pero no es condición precisa que lo estén, ni conviene que se rijan por el mismo plan y personal común. Las Escuelas de guardiasmarinas y Superior para oficiales, deben estar completamente sostenidas a costa del presupuesto del Estado, en tanto que la Escuela elemental deben sostenerla, completamente, los alumnos, pagando todo lo que no sean sueldos de profesores y conservación del edificio, mediante una pensión que se calcule, remunerándose para el Estado y en la que no haya beneficio extraordinario más que para los huérfanos pensionados y los hijos de muertos en campaña, que debemos educar gratuítamente.

* * *

El personal de la Escuela es lo más interesante; no se hacen hombres de acción si no lo son también todos los que rodean a los jóvenes ¡qué delicado es esto de tratar, aun en su aspecto general! pero, es tan fundamental, hay tantas equivocaciones a este respecto, *tenemos tan arraigada la idea de un falso espíritu de justicia con la equitativa distribución de los cargos, los turnos y las conveniencias particulares*, he presenciado tanto error en mi ya no corta vida oficial, que todo lo que se haga caerá por tierra si no se toma en cuenta esta cuestión, como piedra fundamental del nuevo edificio.

En el orden moral es preciso que todo el personal de las escuelas, desde el director hasta el más modesto sirviente, *sea de elección;* los jóvenes tienen que ver, en todas partes, lo mismo en el general que en el marinero, ejemplos de virtud; así han opinado todos los legisladores de todos los tiempos, aun cuando no lo hayan practicado. En el orden de la disciplina, este personal debe ser de mutua confianza, fundada, por parte del que manda, en la elección a conciencia, y por parte del que obedece, en la seguridad de que el de arriba obra siempre encaminado hacia un fin recto y generalista, consciente de su responsabilidad. En la técnica es preciso que en todo el personal se complemente la teoría con la práctica y ésta con la gravedad militar; todos con inmejorable espíritu, para que vaya la obra continuamente adelante, hoy mejor que ayer, mañana mejor que hoy.

El sistema de intervención central, cada día más detallista, es muy poco adecuado para enfocar bien esta cuestión, y dificultuosamente podrá contar con un personal docente y educador, en el sentido que aquí doy a este concepto; pero se complica más si se tiene en cuenta que las Escuelas de Marina están hoy em-

plazadas en las capitales de Apostaderos, bajo la influencia de un sistema burocrático incapaz de alimentar los esquejes del carácter.

El director de cualquier Escuela debe merecer la confianza absoluta y plena del alto mando, sea Ministro o Estado Mayor, y entenderse directamente con él sin el intermedio de otras autoridades. Una persona elegida, *donde se encuentre*, con grandes prestigios y un carnet de viaje libre para comunicar continuamente con el alto mando; ¡dejarle desarrollar sus iniciativas! Su vida social ha de ser tal, que el sueldo y emolumentos le permitan clara y ampliamente vivir sin las preocupaciones y el trabajo que da la prestación personal en la educación de los hijos; porque todo lo que dedique a dar clase a los hijos o a procurarse ganancias que el Estado le regatee, es una merma de importancia en la fábrica educadora, siendo absurdo de una parte que el Estado exija a ese hombre el sacrificio de sus intereses, y de otra, que evite gastar algunos miles de pesetas para la eficacia de un servicio cuyo sostenimiento cuesta millones.

Los jefes subalternos y personal de los servicios generales deben acomodarse a la misma pauta y merecer la absoluta confianza del director, teniendo éste el camino expedito para relevarlos, sin que represente desdoro para la persona que puede ser muy buen jefe u oficial de la Armada y tener pésimas condiciones de educador de jóvenes. Este personal, como todo el de la Escuela, debe estar sometido a las normas económicas que doy para el director, porque subsisten las mismas razones.

El profesorado no debe tener relación alguna con los servicios generales y de disciplina de la Escuela. Bien sé que hay diversas teorías, que tienen defensores y detractores; yo mismo he defendido alguna vez la teoría

de un profesorado joven y compenetrado en ideales con los alumnos; era entonces discípulo ciego de la *jeunne ecole*, que ya no me parece absolutamente viable, por que la época y el estado social ha transformado el modo de pensar de los hombres.

Hoy creo lo más conveniente: juegos, paseos, gimnasia y ejercicios entregados a jóvenes para que convivan con los alumnos; y las clases, a profesores graves y de alguna edad que enseñen lo conveniente de la parte científica que se les indique.

Nos equivocamos al considerar la función del profesorado como militar: es docente y social. El profesor tiene que hacerse querer de sus alumnos por su benevolencia y justicia, y tiene que hacerse respetar por su elevada técnica; cifrar el respeto de alumnos o profesores en la rigidez de la ordenanza o reglamentos, es hacer el ridículo ante los jóvenes, con la peor de las enseñanzas, por lo que quien no cuente con la técnica suficiente para dominar todas las situaciones en que los alumnos le coloquen, debe renunciar al profesorado.

Se ha discutido bastante si el profeser debe ser militar o civil. Inglaterra tiene profesores civiles en la escuela de Darmouth. Estados Unidos tiene ambos, pero abundando los militares. Francia e Italia siguen nuestro sistema, nutriendo las cátedras con tenientes de navíos y asimilados, y Portugal tiene una beca permanente por la cual llegan a dar clase hasta contralmirantes. De todos estos sistemas me gusta el de los Estados Unidos, haciendo del profesorado no un *destino del empleo*, sino un *título* de prebenda limitada por el juicio que merezca al Director.

La personalidad del Director tan excelsa, tan prestigiosa y tan técnica, está mediatizada por un Jefe de Estudios y unas Juntas de asesores; esas Juntas, sus

corolarios de ponencias o informes, sus discusiones no siempre oportunas, la falta de preparación en los asuntos, sus acuerdos a veces ligeros, resultan de tal candor que difícilmente resisten a una mediana crítica. Cada profesor, elegido por el Director y preparado convenientemente para el desempeño de su cátedra, debe asesorarle en lo que estime él conveniente, y él es el Jefe de Estudios absoluto, sin perjuicio de que el detalle lo haga cualquiera que esté a sus órdenes para llevar la educación, la enseñanza y la instrucción, como el director de orquesta acopla los instrumentos dentro de las reglas de la armonía.

Oficiales de servicio, médicos, habilitados, capellanes, clases subalternas, maestros de taller, obreros y marinería deben ser elegidos entre lo mejor, sin nota desfavorable: personal de mucho espíritu, con destino casi permanente y bien retribuído, en la inteligencia de que nunca es mucho lo que se gaste en un servicio que ha de cumplir la máxima Shakespeariana *te be or not to be: that is the question.*

*
* *

La vida del internado es deprimente, si no se la estimula con un ambiente de satisfacción espiritual: así lo han juzgado muchos pensadores, hasta llegar a defender la idea de su abolición. Sin embargo, hay profesiones, como la del mar, cuya enseñanza exige el internado, si ha de responder a la vida que hace el oficial a bordo. Yo creo, además, que el internado es un gran medio de establecer debidamente la disciplina militar y de alejar a los jóvenes de la molicie o de los vicios de una educación descuidada, siempre que se ejerza la debida vigilancia, agradable, comunicativa, atrayendo el espíritu de la juventud al campo de domar

sus caprichos por la convicción del bien obrar, del ejemplo y del noble estímulo.

La máxima fundamental de la buena educación está dada por los hijos de Loyola, *hacer constantemente su deber*; de tal modo, que se juegue a la hora de jugar, se coma a la hora de comer, se estudie a la hora de estudiar, se rece a la hora de rezar y se duerma a la hora de dormir.

Esta máxima, al parecer tan sencilla, ¡cuánto trabajo cuesta comprenderla!, recordaría las censuras cuando se prohibió a los alumnos de la Escuela Naval que estudiaran a la hora de recreo, cuando se persiguió el trasnochar a pretexto de los libros, cuando se les quitó quedar el domingo en estudio, cuando los días de paseo militar o naval se obligó a que cerraran los libros y se dedicaran a expansión del espíritu y descanso de la inteligencia.

El internado exige, en lo moral, una inspección continua por personal muy fuerte en su espíritu, pero muy flexible en la convivencia con los alumnos; unos inspectores muy buenos, muy aficionados a la profesión, muy halagados en sus aficiones marítimas y militares, haciendo exhibición continua de su destreza en el manejo de los botes, balandros, moto-lanchas, torpederos o vedetas, etc., despertando por las calles la admiración de la mujer en sus marchas marciales con los alumnos, y aprovechando todas las impresiones del arte para acostumbrarlos a lo bello, a lo espiritual, a lo noble de la hermosura de la profesión de las armas. Este es uno de los asuntos más interesantes de la educación patriótica. No me gusta el servicio rutinario; aunque tarde, así lo entiende también el articulista inglés cuando dice "la mera uniformidad de nuestra rutina, nuestro vestido y nuestras costumbres, es un seguro golpe a esta originalidad de pensa-

miento y acción que no tiene precio para la guerra". Los jóvenes oficiales, en contacto con los alumnos y responsables de su conducta, de la disciplina, de la acción y de la formación del espíritu corporativo, debieran hacer el servicio por parejas y semanas, respondiendo cada uno de una mitad o banda, para que el jefe pueda estimularlos con el noble acicate de la competencia. Su vida deberá ser íntima con los jóvenes, durmiendo en los dormitorios, comiendo a su mesa y acostumbrándoles, desde el principio, a no usar esa superioridad enfática que nos aparta, por sistema, colocándonos en un nivel superior al de los educandos, sin considerar que son parte íntima de nuestra Corporación. A ellos debe encomendarse la instrucción marinera y militar al detalle, los paseos higiénicos, las visitas a fábricas y establecimientos de cultura general, como cuarteles, hospitales, bodegas, depósitos de víveres y municiones, telares, etcétera, etc., y la ejecución de todos los actos del régimen interior.

Como norma general, la diana debe ser muy temprano para aprovechar las higiénicas y bellas horas de la mañana; seguidamente, gimnasia sueca no exagerada y lavado o ducha, estudios y clases principales a hora en que la inteligencia está más despierta, ejercicios y trabajos manuales a las horas más frescas de la tarde, comida española después de mediodía, merienda para hacer una cena frugal inmediatamente antes de acostarse, y suprimir, casi en absoluto, el estudio nocturno, con el tabaco a pasto, café y demás elementos destructores.

Sobre la necesidad del baño se ha divagado mucho, dándole una importancia que no tiene. El baño diario es un artículo de lujo para el cual no está capacitada nuestra economía, y en la Marina sería una completa equivocación pedagógica, porque estos alum-

nos se instruyen y educan para vivir en cañoneros y torpederos donde no se les puede proporcionar ni a peso de oro. Buena es, aunque no necesaria, una ligera ducha por la mañana o al terminar cualquier ejercicio activo, y también es indispensable usar del baño cuando los alumnos tienen necesidad, por su cometido, en enfrascarse en trabajos de máquinas, calderas, herrería u otros que tiznen; pero de aquí a crear la necesidad del baño y de los ungüentos y potingues de tocador, hay un abismo.

Tampoco es conveniente el lujo en la mesa. Comida sana, abundante y variada, es indispensable, debiendo reinar en ella el orden, la buena educación y la compostura: pero nunca el lujo en ningún detalle, entendiendo por tal el vestido, la vajilla, el servicio y otras apariencias que suelen conducir al cementerio material y moral, con el frac del buen tono. Nuestra educación debe ser modesta si no queremos crear una generación de necesitados que, al faltar los principios fundamentales de moral cristiana, busquen, a mano armada, lo que no les puede dar el modestísimo sueldo de los oficiales: la Nación es pobre, las exigencias sociales son muchas, y este desequilibrio no debe fomentarse, en una buena educación, cuando se trata de formar una generación capaz de luchar con la incógnita del obscuro porvenir.

Son convenientes, desde muy niños, las relaciones sociales. En la Academia Naval de Annapolis están autorizados los alumnos, en sábado, para tener reunión en el salón de actos con sus familias y bailar. Complemento de esto es la afición a la buena música, que debe estimularse, estableciendo grupos musicales al nivel de los grupos deportivos obligatorios, contratando profesor músico y dando al arte el valor tan educador que tiene en el corazón del hombre. Alimentar las relaciones sanas y

ser intransigentes con las viciosas o llenas de peligros, es un principio que no puede ni debe olvidarse.

Es necesario que los deportes sean obligatorios. Hoy es obligatorio en la Escuela Naval pertenecer a un grupo deportivo, y se ha obtenido resultado para el desarrollo físico y moral, siendo evidente que todo el tiempo que emplean en juegos y ejercicios se hurta a la crítica, a la murmuración y a las bajas ocupaciones. Esos deportes deben dirigirlos los jóvenes oficiales, figurando al frente de cada grupo y tomando parte activísima en sus juegos y desafíos.

Conceptúo, como parte importantísima de los juegos y solaz, el deporte náutico. La Escuela elemental debe contar con el material necesario para que estos deportes puedan desarrollarse moderadamente; pero la Escuela de Guardiasmarinas tiene que contar con todo lo necesario para que las salidas en balandra, durante las horas de recreo y los días festivos en excursiones, regatas, etc., el remo en canoas apropiadas y las motolanchas manejadas y llevadas por los mismos alumnos, sean entretenimiento habitual, sin preocuparse de que destrocen y estropeen el material; es la manera de no destrozar mañana el que la nación necesite para su defensa.

La lectura debe estar intervenida por medio de bibliotecas escolares y proporcionando a los alumnos la prensa diaria o ilustrada que ellos deban conocer, persiguiendo todo asomo de pornografía, socialismo revolucionario e ideas extremas, que exaltan la imaginación de los jóvenes. Es muy conveniente distribuir con profusión en esas bibliotecas, historietas marítimas, combates navales descritos en forma amena, libros de educación social o militar, como *El concepto del mando y el deber de la obediencia*, *La educación militar*, *No-*

tas para el mando, *Problemas vitales* y otros libros y folletos escritos con alteza de miras por muchos marinos y militares literatos.

Es conveniente estudiar los horarios de modo que los jóvenes estén siempre *haciendo algo útil*. Huyamos de que crean que los molestamos por el deseo de llenar un hueco en el día, que es una política perniciosa. Nunca debe un instructor decir ¿en qué los emplearé hoy?; y si es tan defectuosa nuestra organización que agote las fuerzas de imaginación del instructor, preferible será darles suelta, mandarles a sus casas y renunciar parcial o totalmente a dirigirlos. Esto obliga al instructor a ir siempre con algún adelanto sobre el desarrollo de la rutina, para encajar los paseos higiénicos, los ejercicios, las labores extraordinarias en aquellos huecos que se presenten por accidentes fortuitos.

Debe uniformarse e intervenirse el dinero que tengan los alumnos a su disposición, particularmente en la Escuela elemental. El colegio de Darmouth lo hace así, señalando, como máximo, dos chelines y medio para *pocket money*; únicamente en las vacaciones pueden darles los padres mayor cantidad; porque, si un joven tiene bien cubiertas sus necesidades de comida, vestido, correspondencia, tocador y recreos, el excesivo dinero no le sirve más que para vicios, siendo un continuo peligro contra su moral y su fortaleza física. No he comprendido nunca cómo algunos padres facilitan a sus hijos sumas de que no podrán disponer cuando lleguen a emanciparse.

Tampoco admito la beligerancia social de los alumnos en Casinos y Círculos, estos deben estar absolutamente prohibidos, particularmente a los de la Escuela

Elemental, inculcando en ellos el sano principio de que el hombre que no gana no puede gastar, y la educación y la carrera representan, hasta para los padres ricos, un sacrificio de orden moral y material, que los alumnos tienen que reconocer y apreciar.

El arreglo y cuidado de la ropa y efectos propios debe ser personal, y entiendo defectuoso para el mando futuro el acostumbrarlos desde niños a que ordenen, ejerciendo autoridad sobre los criados, cuya misión es atender a lo que manda el reglamento de la casa como otro cualquier funcionario.

En la Escuela de Guardiasmarinas habrá que irlos acostumbrando, con la conveniente prudencia, a que vayan perdiendo la tutela y se hagan cargo de los gastos para sus necesidades, comida, vestido, etc., etc., y de lo que es aceptable e inaceptable en moral y en sociedad, destruyendo con tacto la pretensión que tiene la juventud del día creyéndose formada antes de tiempo.

***

Ahí va ese montón de ideas, que quizás sea juzgado como el resumen de una escuela ultramontana; yo no tengo otra. Para contrarrestar este juicio, si es severo, haría unas preguntas. ¿Es que nos va tan bien con las ideas actuales en materia de enseñanza? Si no nos va mal, ¿por qué todos gemimos sobre ruinas? Si nos va bien, ¿dónde están los resultados que vayan cada vez engrandeciendo el espíritu de la Marina? Es cierto que muchos que valen huyen de la Corporación que tanta gloria ha dado a España, y que van desapareciendo los publicistas, los historiadores, los matemáticos, los diplomáticos; quedan los héroes y los na-

vegantes, porque nuestra raza está muy templada en la moral de las grandes empresas; pero, evidentemente, tenemos todos un temor interior y una duda sobre nuestro porvenir. ¡Hagamos a España tan grande como fué y como nuestro generoso corazón aún ambiciona!

La Táctica, sus principios y su práctica

Tésis presentada en la Escuela Naval de Guerra, por el Capitán de Fragata Dn. Armando Burlamaqui.

Traducido de la Revista Marítima Brasilera

PRIMERA PARTE

Consideraciones generales.—Concepción fundamental.

La táctica, última de las partes de que, en sentido técnico se compone la guerra, a semejanza de la Logistica y de la Estrategia, es además, en su verdadero espíritu, la manifestación del instinto humano en lo que se relaciona con la defensa.

Analizando friamente lo que la guerra llama táctica, expresión que se emplea comunmente para significar un conjunto de disposiciones apropiadas para la obtención de un fin determinado, o para encubrir movimientos tendientes a la realización de ciertos planes u objetivos, se vé que táctica de guerra es una reproducción en gran escala, en cuanto a sus principios reales, de lo que

cada hombre hace, cuando siente la necesidad de luchar para defenderse o atacar. Es, por tanto, un *acto instintivo de combate*, quedando con exactitud encuadrada dentro del punto de vista que tenemos tomado para investigar y conocer la teoría de la guerra y sus leyes.

Efectivamente, la táctica de la guerra, o para mayor claridad en nuestro raciocinio y análisis inicial, la táctica de lucha, revela a cada paso una perfecta semejanza con nuestros actos cuando nos defendemos o atacamos.

El hombre obedece, naturalmente, en sus momentos de lucha, a disposiciones y movimientos instintivos.

Estas disposiciones y movimientos constituyen lo que se llama táctica en su concepción fundamental y general. Es sobre esta concepción fundamental que se basa la táctica de guerra, que es una táctica colectiva, formada por millares de tácticas individuales, reguladas a su vez por influencias y factores diversos que alteran su faz, sin modificar su espíritu.

Consideremos el combate singular entre dos hombres primitivamente armados y observemos su desarrollo.

Reconoceremos que como consecuencia de los movimientos de ataque y defensa, los dos combatientes revelarán en este campo limitado, todos los principios reales de la táctica.

Acompañemos la lucha individual, sin considerar el valor y la influencia de las armas, y verificaremos que cualquiera de los luchadores procurará alcanzar primero al adversario con su máxima energía y en parte que le cause el mayor daño.

Atentos, uno al movimiento del otro, esperará el instante en que se produzca su asalto con las mayores probabilidades de éxito, para lo que procurará una bue-

na colocación y el momento de menor atención del adversario. El que consiga obtener estas condiciones, adquirirá una ventaja inicial que bien aprovechada le asegurará el éxito.

Luchadores eximios lucharán sin desfallecer y una vez empeñados en la lucha, buscarán dominar al adversario, para imponerle su voluntad. Conduciran el asalto con gran vigor, procurando suspender cualquier descuido contrario para explotarlo convenientemente.

Si el asalto es simultáneo, el choque será violento y los combatientes se retirarán para volver de nuevo a él, aguardando ocasión más propicia.

Si es alternado, uno de los combatientes asaltará con furia, esperando alcanzar una parte vital del adversario, guardándose para responder al golpe, que sucederá en vista del fracaso de su ataque.

El que recibe el asalto, lo empara con energía, y procura inmediata y rápidamente devolverlo, para restablecer el equilibrio de la situación, o tomar para sí la ventaja de herir el primero.

Los golpes serán sucesivos para que más prontamente produzcan la ruptura del equilibrio, necesaria para la obtención del triunfo.

El atacante procederá con su mayor esfuerzo y energía, luchando con toda decisión e ímpetu; el atacado, se defenderá con mayor tenacidad y firmeza, esperando el instante favorable para devolver los golpes e invertir la situación.

Así es en sus líneas generales, la táctica individual. La de la guerra, no obedece a otra concepción.

Sus fundamentos están basados en los actos instintivos del hombre en lucha igual con su semejante.

Los combates singulares revelan las leyes que gobiernan el ataque y la defensa.

Multiplíquense los combates individuales, coordinados por una dirección única que persigue un objetivo común, y se tendrá el combate colectivo, que se guiará por las mismas desposiciones, movimientos e intenciones del combate singular.

Cada partido procurará obrar con presteza y energía, para herir gravemente en un esfuerzo decisivo.

Atacando, lo hará con vigor: y atacado, resistirá con denuedo, empleando en ambas situaciones lo mejor de sus recursos.

Y eso que hace un individuo, o un grupo de individuos, es lo que se procura hacer siempre en la guerra en su fase resolutiva.

Los movimientos, puesto que se trata de una serie de ellos y comprenden muchas unidades, no pueden ni podrán ser desordenados; guardarán por el contrario, armonía entre sí, para producir su máximo efecto.

Los combatientes que son numerosos, vienen pues, a sentir la necesidad de la cooperación mutua, y tendrán subordinada su libertad de movimiento, a la obligación de actuar conjuntamente. El combate adquiere una nueva faz, resultante de la disciplina de acción de los combatientes que deben concretar sus esfuerzos para alcanzar un efecto determinado. Esta es la primera transformación que se opera en el carácter del combate singular, en relación con el del colectivo. Otras varias se sucederán, pero dependientes ya de otras influencias.

La primera, como acabamos de ver, es la de la disciplina de acción y del pensamiento en el interés colectivo.

Armense ahora, los luchadores con las armas e instrumentos que la ciencia viene descubriendo y fabricando, y el combate colectivo se transformará en combate militar, expresión final de la guerra, gobernado por las leyes del combate singular, variando su modo de aplica-

ción, que depende del valor e influencia de otros medios de ataque y defensa.

El espíritu de la lucha no ha cambiado. Sus leyes generales no han sido modificadas. Lo único que variará es el modo y también el método de dar el combate, es decir de luchar.

La utilización de las armas no ha venido a modificar la concepción del combate. Los combatientes son conducidos al choque, de acuerdo siempre con las mismas disposiciones e intenciones del combate singular, esto es, de herir primero, con sorpresa y con máximo vigor, para conseguir el mayor efecto con el menor gasto de recursos.

Los combates habrían conservado su faz primitiva, si los nuevos medios no hubieran venido a alterar las condiciones de lucha entre los hombres, volviéndola más difícil.

En el curso de nuestras consideraciones tendremos oportunidad de apreciar el grado de estas influencias, al tratar de la táctica propiamente militar, principalmente en su carácter marítimo o táctico naval.

La observación del modo como se desarrolla un combate singular, demuestra claramente el valor de las posiciones ocupadas por los luchadores, asi como de sus movimientos para atacar o defenderse con éxito.

El valor de las posiciones y la importancia de los movimientos, son aún mejor apreciados, en el combate colectivo, por supuesto no militar, que es la síntesis más elevada de la lucha entre los hombres.

La táctica deduce sus reglas de indicaciones suministradas por el combate singular y confirmadas por el combate colectivo; considera debidamente estas indicaciones de la lucha individual y en ella basa sus grandes principios de dirección general.

El análisis de las condiciones de la lucha singular y la comparación de sus enseñanzas con las leyes cardinales de la táctica, muestran perfectamente que ésta, en su concepción fundamental, es efectivamente un acto instintivo del hombre que, abandonado a sus recursos naturales, sabe como atacar o defenderse.

No precisa enseñar a un hombre cómo debe defenderse en una lucha, ni cuáles son los mejores movimientos y las posiciones más convenientes para efectuar un ataque o rechazarlo, desde que los dos adversarios se encuentran en igualdad de condiciones en cuanto a los medios y al grado de preparación y aptitud.

Tenemos ejemplo de esto en la guerra entre salvajes que nunca oyeron hablar de Logística, Estrategia y Táctica, y sin embargo preparan sus campañas, conduciéndolas, según las buenas reglas proclamadas por el estudio, observación y análisis, como siendo los medios más eficaces para guiar la guerra en sus tres más importantes divisiones militares.

Es admirable el uso que el salvaje hacen de su arma predilecta, la flecha, procurando con ella herir mortalmente al enemigo; calculan su tiro, considerando el movimiento del enemigo y la rapidez con que trata de evitar ser alcanzado. Tiene presente que el mejor recurso que posée el adversario para su defensa, es el movimiento, y obra ante esta consideración, calculando tanto el desarrollo que le dará, como multiplicando sus lanzamientos para no dar tiempo a que se disloque con suerte.

Por otro lado, solamente guiado por su instinto, el salvaje procura siempre sorprender a su enemigo, practicando uno de los principios mas saludables de la buena táctica de guerra, que es el de la sorpresa.

Y así, podríamos enunciar muchas condiciones de la

lucha primitiva, que la lucha civilizada conserva aún, pero habiéndolas mejorado.

No es de extrañar pues, que suceda así con la guerra y sus leyes, porque la guerra ha existido siempre, y acompaña al hombre desde su creación, como siendo el lado inverso de la paz. Por tanto, aquellos que primero la hicieron, tuvieron que inspirarse en las condiciones de la lucha singular, para sacar de allí, lecciones que el tiempo viene confirmando.a través de todas las transformaciones porque ha pasado la guerra, transformaciones que dependen únicamente de la evolución progresiva del armamento y de los recursos y medios de atacar y defender.

Del estudio de los casos personales, se llega a la conclusión que algunas normas de conducta son más eficaces que otras, y que los vencedores, salvo superioridad de fuerza, siempre obráron poniendo en práctica las buenas normas realizando su ataque en el momento conveniente, con la máxima energía, manteniéndolo con decisión y habiendo procurado verificarlo por sorpresa.

Táctica, en su acepción generalizada, es pues, por consiguiente, una manifestación de la inteligencia natural del hombre y se guía por las leyes y principios más simples.

Como división de la guerra, la táctica ofrece las mayores dificultades en la práctica, provenientes de las diferentes influencias que sobre ella actúan.

SEGUNDA PARTE

Definiciones, Divisiones, Principios é Influencias

Partiendo de la concepción fundamental que hemos expuesto, no es difícil hallar una definición de lo que es la táctica en sentido general, que es como vemos un con-

junto de acciones y movimientos tendientes a obtener con felicidad, éxito limitado en ciertas contingencias de la vida.

Este concepto, es sin embargo abstracto, sobre todo para ser aplicado a la guerra, donde intervienen elementos concretos.

La táctica de guerra, o más propiamente *táctica militar*, como es conocida, es el término final del estudio de la ciencia de la guerra y requiere precisamente ser definida con claridad para mostrar su función, cuándo comienza y dónde acaba.

Una definición que consiga expresar claramente en todo sentido, lo que es táctica de guerra, que comprenda su idea entera, no es fácil darla.

Podemos, todavía, definir *táctica militar*, como la parte de la guerra que tiene por finalidad el empleo de las fuerzas en el campo de combate.

La definición no satisface plenamente a las exigencias varias de la táctica, ni contempla sus múltiples aspectos y modalidades, teniendo con todo, el mérito de indicar su campo de acción particular, limitado al combate, para mostrar que es una parte realmente positiva de la guerra; la que procura las soluciones para la utilización directa de los medios, recursos, instrumentos y elementos de lucha.

La táctica, de hecho, tiene por objeto la preparación especial para el combate y su realización, como la estrategia dispone y dirige las fuerzas para la campaña, que prepara y conduce.

Esta es la verdadera diferencia entre ellas.

La segunda es general y comprende todos los campos de las operaciones militares; en cuanto a la primera, es particular y se limita a procurar la decisión para el choque entre fuerzas.

En el estudio de la guerra, es necesario conocer perfectamente la función propia de cada una de sus partes. Ellas forman un todo que no es susceptible de separación; pero cada parte, que no se desliga de la otra, tiene un papel que desempeñar, con su esfera de influencia, que entretanto no puede limitarse con precisión, existiendo muchos casos en que hay confusión para clasificar la naturaleza del movimiento, que puede ser logístico o estratégico en ciertos aspectos, como en otro puede ser táctico o estratégico, por presentar comunmente todas las características de una y de otra de las tres divisiones de la ciencia de la guerra.

Lo que se expone, entretanto, en la teoría no tiene lugar en la práctica, donde estas confusiones realmente no existen, y no se observan distinciones súbitas.

Prácticamente, los movimientos son totalmente coordinados, y tan íntima es la cooperación entre las componentes de la guerra, que no se percibe su separación en el terreno doctrinario, donde tienen cabida especulaciones subjetivas.

Sabemos que la guerra es un instrumento de la política, el último recurso que ella emplea para liquidar una situación contraria a los intereses que está encargada de sostener.

Para desempeñar su encargo, *prepara* con la Logística, que recibe inspiración de la Estrategia, a quien toca *planear*, dejando a la Táctica la *ejecución*, de acuerdo con las líneas directoras trazadas por la Estrategia, que es claramente, la parte principal, porque interviene en las otras dos, como factor de coordinación, esencial para facilitar una cooperación activa y provechosa.

Siéntase inmediatamente, que en la guerra existe dos períodos diversos: uno, el preparatorio en que sucesivamente obran la Logística y la Estrategia, ésta en el

principio y aquella con la primacía, después de haber recibido las indicaciones convenientes; y el período ejecutivo, bajo el gobierno simultáneo de la estrategia y de la táctica.

Según las consideraciones precedentes, podemos concluír que efectivamente la *táctica militar* tiene su acción, limitada al empleo de fuerzas, variando en espacio y tiempo, de conformidad con la extensión y poder de los recursos puestos a su disposición.

Es por consiguiente, la parte esencialmente activa de la guerra.

Sobre ella reposa de modo considerable el destino de la guerra.

Puede ser tomada en síntesis, como movimiento, energía y acción.

Podemos decir que en el estudio teórico de la guerra, lo mismo que en la táctica, no puede llegarse a conclusiones exactas.

No obstante jugar la táctica con elementos positivos, su dirección considera solamente los aspectos generales, porque en la aplicación está obligada a llevarse por incalculables factores, nuevos unos, inesperados otros, variables todos, que la alteran desde el movimiento inicial, modificando el curso de los acontecimientos y disponiendo la batalla o el combate en condiciones diversas de las deseadas o previstas.

Antes de proseguir, debemos definir lo que comprendemos por combate y batalla, expresiones que hemos empleado como sinónimas, pero que no lo son en la terminología militar.

Combate es el encuentro de fuerzas adversarias, la acción directa y violenta de las armas, o finalmente el choque de todos los recursos de las fuerzas que guerrean

entre sí, sin distinguir su composición, pero limitando su magnitud.

Batalla es una sucesión o conjunto de combates a veces simultáneos, y pueden ser ademas una superposición de combates.

Esto relativamente a su situación respecto al combate. De un modo general, *batalla*, es una acción material violenta que procura ejercer efecto tal sobre las intenciones y posibilidades del enemigo que debilitándolo, conduzca a examinar la situación y reconocer que no debe o no puede continuar luchando.

Desde luego se vé que el combate tiene un campo restringido, mientras que el de la batalla es ilimitado, y por eso mismo se dice que un general comanda en el combate y dirige la batalla.

El combate puede estar dentro de la interferencia personal del general y generalmente lo está, siendo mayor o menor conforme a las circunstancias; la batalla escapa por completo a la intervención personal del que la dirige.

La guerra moderna muestra ejemplos notables de esta distinción esencial, tanto en la mar como en tierra.

La memorable batalla del Marne es una conjunción de combates superpuestos, comenzando por el de Ourcq en el ala izquierda. Hubo una simultaneidad de combates que se sucedieron hasta la decisión final.

Es el caso mas complejo. Hubo el consorcio, no siempre fácil de darse, de la simultaneidad con la sucesión, y así será modernamente, la faz de toda batalla, a causa de los efectivos de las fuerzas.

Joffre, el generalísimo francés, dirigió la batalla, que tuvo sus combates comandados por sus generales.

En el mar, los ejemplos son igualmente típicos. En

Coronel, las Malvinas y en Dogger Bank, se dieron combates.

En Jutlandia hubo una batalla, compuesta de combates sucesivos iniciados por la escuadra de Beatty contra la de von Hipper, ambas compuestas de cruceros de batalla.

La fisonomía de estas dos grandes batallas, del Marne y de Jutlandia, se diseñan con claridad, para manifestar que la conducta táctica de la guerra en tierra diverge de la táctica de la guerra en el mar.

Pero antes de llegar a esta distinción, es menester que terminemos con el rápido estudio sobre el combate, y decir también algo más sobre la batalla, porque teniendo tanto uno como otra, cabida en el dominio de la táctica, sus conocimientos esclarecen muchos de sus delicados aspectos.

El combate, es generalmente un caso particular. Puede ser hasta de un arma, y así es inicialmente en tierra, con el empleo de la artillería como elemento preparatorio. Se dice entonces, que hubo un combate de artillería, así como los hay de infantería, de caballería.

En el mar, el combate puede ser de cruceros, acorazados, torpederos y submarinos, pudiendo ser también de estas unidades compuestas.

Son generalmente combates aislados, y cuando son simultáneos constituyen la batalla.

Para que haya batalla es preciso que los combates se concatenen. La batalla naval se caracteriza, principalmente, por la simultaneidad de los combates; la terrestre, tanto por la sucesión como por la simultaneidad y por ambas en conjunto.

La gran guerra nos suministra aún materia para dejar bien establecidas estas situaciones que son, por otra parte, de conocimiento vulgar.

Las grandes ofensivas desencadenadas por cualquiera de los dos lados no pasaban de grandes batallas, constituídas, empero rara vez por una sucesión, notable al principio, habiendo generalmente simultaneidad de combates.

La gran ofensiva alemana contra los puertos del canal, no pasó de una batalla gigantesca (Batalla del Iser).

La batalla del Somme, por el lado aliado, condensa toda la ofensiva anglo-francesa en esta región; y fueron batallas, igualmente, las otras ofensivas, lo mismo que el supremo esfuerzo contra Verdún.

El combate no presenta una faz propia, excepto cuando se hace referencia a una que prepondera.

Respecto a la batalla, estamos obligados a estudiar más rigurosamente su carácter, tanto para avaluar su influencia en la campaña, como para ver si ella rindió lo que se esperaba, si correspondió a sus objetivos, y por tanto, cómo debe ser clasificada.

El resultado de una batalla, el modo por que fué acometida, pueden servir como elemento para apreciar la situación, facilitando un exámen más detenido de las condiciones de la campaña.

La batalla clásica es la de *maniobra* o de *usura*, conocida esta última tambien, por el nombre de batalla *paralela*, como tanto se oyó hablar en las noticias y comentarios de la gran guerra.

La primera es la batalla por excelencia, porque procura una decisión; el que no la hace, de otro modo consigue la segunda. Aquella es la que se emplea cuando hay necesidad de llegar prontamente a un fin. Es el género de batalla donde los combates son simultáneos y sucesivos, para forzar la ruptura del equilibrio de fuerzas.

En la batalla paralela, las fuerzas evitan obrar con

energía, procurando mantener la situación, que se altera cuando se presenta un instante favorable a uno de los adversarios que le permite un golpe de sorpresa, que debe ser explotado con intensidad y extensión.

La batalla es también *ofensiva* o *defensiva*, de acuerdo con el significado real de estas expresiones.

Según el fin que se persigue, la batalla es de *exploración* o de *reconocimiento*, tenida también como batalla de vanguardia, en oposición a la de retaguardia; destinada ésta a proteger la retirada o encubrir una situación.

Tambien existe la batalla de *encubrimiento*, con el significado que su denominación explica, pudiendo además ser empleada para hallar el exámen de la situación, tanteando al enemigo sobre sus intenciones.

Estas cuestiones, tratadas tan superficialmente, no tienen gran importancia para nosotros, considerando el punto de vista en que nos colocamos.

El estudio detallado del combate o de la batalla, sea terrestre o naval, es entretanto, de los más necesarios; más, por su extensión debe ser hecho por separado.

Las nociones elementales que en resumen venimos dando, facilitan una mejor comprensión de las consideraciones sobre táctica.

Sirven para mostrar diversos aspectos a los que la táctica militar debe obedecer, y principalmente para aclarar dudas sobre su perfecta separación en dos ramas: *terrestre* y *naval*.

Al mismo tiempo revelan que la táctica posee diversos grados, siendo intensa, activa, enérgica, decisiva en ciertas situaciones, cuando en otras puede ser blanda, no utilizando a fondo todos sus elementos y recursos.

Es necesario tener una noción, aún superficial, de la faz de una batalla en tierra o en el mar. Así conoce-

remos mejor los trazos distintivos de cada una de ellas y la diferencia de sus tácticas.

Una batalla clásica de ejércitos tiene tres fases: la primera es la de la batalla de *vanguardia*, que es inicial; no resuelve la acción, ni igualmente la prepara; la segunda es la de *preparación*, mientras los adversarios procuran fijarse en las posiciones en que se encuentran, y seguros de las posiciones, inician el rechazo del enemigo, y entonces su gasto moral y material, para llegar a la tercera fase, que es la *resolutiva*.

La batalla clásica resuélvese, por tanto por combates sucesivos.

En el mar, la batalla no sigue este mismo curso, porque luego se generaliza, de modo que su trazo dominante es el de la simultaneidad de la acción, que obliga al empleo inmediato de todos los medios y recursos.

En las batallas terrestres hay fluctuaciones de situación, dependientes de la conveniencia del mantenimiento de las posiciones, y del empleo de reservas, retrocediendo tácticamente hacia una segunda línea de posiciones, a fin de volver al ataque con mayor apoyo.

En el mar, como no hay reservas, no existen líneas de defensa que permitan maniobras de reconstitución durante la batalla.

La batalla naval es una batalla de jefes, en tierra, la batalla es de oficiales.

Y lo que más distingue a una de otra, es el campo, que en tierra es limitado e influye considerablemente en el desarrollo de la acción, mientras que en el mar es ilimitado y la batalla se desenvuelve sin obstáculo, debiendo ser siempre una batalla ofensiva con utilización de todas las armas. En tierra la situación permite que una misma batalla tenga modalidades ofensivas en unas partes y defensivas en otras.

En el mar, la batalla es de movimientos y de posiciones relativas, porque el fin capital de la batalla naval es la destrucción del material

El que pierda más buques quedando en situación de no poder continuar en el mar, pierde la batalla

En la batalla terreste la pérdida del material o del personal no afecta al juicio de la victoria.

Puede ganarse una batalla teniéndose mayor número de bajas entre muertos y heridos.

En tierra se procura imponer la voluntad al enemigo, forzandolo a reconocer una situación de superioridad moral, que le lleva a aceptar la derrota.

El que impone su voluntad, es victorioso; vencido, el que pierde la iniciativa. Es por eso que la pérdida de posiciones, por si sóla, no resuelve la guerra como no la resuelve la pérdida de gente.

Es lo que acabamos de ver de un modo indiscutible.

La noción de la victoria es comprendida de manera diferente en cada país, pero debe estar encuadrada dentro de una doctrina de guerra.

Nelson, el almirante inglés de glorioso y universal renombre, no comprendía o admitía victoria que dejase al enemigo en condiciones de seguir luchando. Su doctrina de guerra implica la obligación de explotar a fondo la victoria, que debía ser decisiva.

Es esta la tradición inglesa que parece ser fielmente conservada.

Es indudable que ella genera una táctica que se mueve dentro de la necesidad fundamenntal de atacar corriendo todos los riesgos para impedir la obtención del dominio del mar.

La noción de la táctica varía segun la doctrina y, por tanto, de un país a otro; y si la noción no varía, jus-

tamente, el modo como es comprendida y principalmente practicada, es diferente para cada pueblo.

La táctica, en efecto varía de un país a otro, como bien se puede apreciar en Francia y Alemania, los dos países de espíritu militar más desarrollado.

Como puede comprenderse o deducirse de los hechos, se nota que la característica principal de la tactica alemana es la *regularidad*, mientras que la de la francesa es la *rapidez*.

Esta divergencia tiene por causa principal las cualidades de la raza, como facilmente se percibe mediante un examen superficial de las cualidades francesas y alemanas.

En Alemania por ejemplo, se decide que una posición debe sostenerse, o realizarse un ataque, sin medir los sacrificios que importa el cumplimiento de esta determinación. Es un punto de vista que no transige con nada, para no hacer flaquear la moral del combatiente, a quien orgullosamente se enseña que todo lo puede, cuando realmente su poder es limitado y su orgullo menor, que no siendo recomendable nunca, es en el militar una cualidad negativa.

Es el dogma de todo militar alemán, y aún el de todo alemán.

Los franceses, obedeciendo a sus cualidades innatas oponen a esta concepción, la teoría de la media proporcional entre los medios y los fines

En Francia el sostenimiento de una posición o el ataque para conseguir un objetivo, están en razon directa de los sacrificios que ambas cosas imponen.

Los frances sostienen un ataque o mantienen una posición, hasta determinado límite de resistencia; y consideran cumplido su deber una vez conseguido el fin; y por consiguiente se juzgan vencedores, si sus pérdidas

en hombres y recursos guardan la debida proporcionalidad con las del enemigo, considerando los efectivos empleados y el valor relativo de la posición.

Foch expresa este estado de ánino militar diciendo que:

"*El sentir general de los soldados, es el que gana o pierde las batallas. Una batalla perdida es aquella que se crée perdida.*

Otro aspecto donde se acentúa la divergencia entre frances y alemanes, es el relacionado con el valor de los efectivos.

Para los alemanes, la cuestión de los efectivos parece secundaria, frente a la necesidad de la victoria, y sobre ésto se asienta su táctica favorita de los ataques en formaciones cerradas o en *masa*, como se ha manifestado; ataques que se suceden sin interrupción hasta la ruptura del equilibrio de la situación táctica.

Los franceses piensan de modo diferente. El problema de los efectivos siempre fué considerado primordial; de allí se deriva la predilección de los ataques en orden disperso, que economiza gente, aunque sea con mayor gasto de tiempo.

La táctica francesa puede ser llamada de *energía de fuego*, esto es, provecho máximo del esfuerzo individual, aunque ligado a una articulación que permite su aprovechamiento en el punto conveniente y en el momento necesario.

La alemana es, como vimos, la del poder de la *masa* esto es, utilización del fuego colectivo para dominar por el peso.

Hay que considerar que únicamente nos referimos a la táctica militar.

Este modo de comprender la táctica y practicar la guerra, asociado a la concepción que los dos pueblos tie-

nen de la victoria, explica perfectamente el hecho, en apariencia imposible, de que los dos adversarios se consideren simultáneamente vencedores en un mismo combate como tantas veces se ha visto en los comunicados oficiales de los estados mayores.

La táctica de que hemos hablado es únicamente peculiar a la guerra en tierra. En el mar las cosas pasan de otro modo.

La táctica naval, considerando la importancia capital que tiene la destrucción del material, obedece a una orientación que no se conforma con lo que domina en tierra.

Hay una diferencia visible en el modo como se conduce la guerra en tierra y en el mar.

Siendo los principios los mismos, la manera de aplicarlos difiere sensiblemente, y la gran diferencia que las separa, se origina, sobre todo, por la influencia del medio en que se realizan los combates y las batallas.

Es por eso que la guerra, teóricamente, en su sentido general, siendo una y única para el país, reclamando el concurso de todas las energías en todos los dominios de la actividad, practicamente se divide en guerra *terrestre* y guerra *naval*, ésta con su modalidad especial de guerra *marítima* o guerra *comercial*, o como antiguamente se decía *corso*.

Y existiendo una guerra diferente para cada elemento, esto es, siendo distinto el modo de conducir la guerra en tierra o en el mar, en el aire o submarina, habrá necesariamente divergencias en sus divisiones principales: en la Logística, en la Estrategia y en la Táctica, en sus partes aplicativas.

No puede ser de otro modo, porque si así no fuese, la conducta táctica de la guerra seria uno de sus más

simples problemas, cuando es justamente, de los mas difíciles y aún el más difícil.

No importa que las leyes generales de las dos especies de guerra sean iguales en la letra; lo que importa es el espíritu que las anima y el uso que de ellas se hace.

Ahora, no puede reglarse su uso, ni es posible fijar una manera rígida de resolver cualquiera de los problemas tácticos de la guerra, a causa de las múltiples circunstancias especiales que modifican las situaciones que únicamente en apariencia ofrecen una semejanza apreciable o analogía que merezca la atención.

Es cierto que las leyes de la guerra formuladas abstractamente no difieren de modo sustancial; que la teoría de la guerra es única para los ejércitos o las escuadras o para ambos combinados, más su practica varía considerablemente; y esta practica se presenta aún más divergente, en el campo de utilización de las armas, esto es, de la táctica.

La táctica consiste justamente en la convergencia y conjunción de todas las armas, que deben ser aplicadas a tiempo, en orden debido y en justa proporción.

La táctica, es por esta definición, mucho mas complicada de lo que parece a primera vista, siendo la naval más difícil que la terrestre.

Cada una tiene sus peculiaridades, provenientes de la naturaleza de las armas que emplea.

Ambas se definen del mismo modo.

Táctica terrestre es la parte de la táctica militar que trata del empleo de los ejércitos en los combates.

Sustitúyase la expresión ejército por fuerzas navales, y tendremos la *táctica naval.*

El gran principio director es el mismo para ambas, pero la práctica es bastante diferente, debido a las

influencias que sobre ellas actúan, y al modo como se realiza.

La táctica según su carácter, se divide todavía en *ofensiva y defensiva*.

La terrestre puede ser de una o de otra naturaleza; la naval es únicamente de carácter ofensivo. No se comprende táctica naval defensiva, ni ella será posible sin implicar la confesión de la derrota irremediable.

La estrategia naval puede ser ofensiva o defensiva; pero la táctica nó. Dede ser solamente ofensiva.

Aún con la estrategia defensiva, como en el caso de Alemania, la táctica tiene que ser ofensiva, como efectivamente lo fué. El ataque en el mar, tiene que ser llevado a fondo para ser útil. Ya no puede, sin embargo, ser conducido como venía siéndolo, por intervención de un arma nueva, que impone cautela en los movimientos.

El combate naval es un combate a distancia y que se decide con el fuego de la artillería; de modo que la táctica considera la ventaja inicial del fuego, la distancia a que es más eficaz, y procura la decisión a separación considerable, en que las armas menores no pueden operar con éxito.

Es por esta necesidad fundamental del empleo de la artillería, arma de distancia, que la táctica naval es siempre de carácter ofensivo.

El buque es una gran fortaleza flotante, pero aún cuando deje de serlo, porque su armamento principal no sea el cañón, su táctica es ofensiva siempre.

Los torpederos atacan agresivamente, y el submarino, ocultándose en posición conveniente, practica un acto ofensivo, porque su intención es la de atacar al enemigo, cosa que procura realizar de acuerdo con sus condiciones, procurando el mejor modo de efectuar el

ataque corriendo el menor riesgo, con sujeción a uno de los buenos principios de la táctica general.

Si con el submarino, el arma de defensa por excelencia, la táctica es ofensiva, con mayor razón lo será con las otras armas.

En el mar no hay posiciones defensivas de modo que pueda verificarse una táctica defensiva, que está fundada sobre el valor de las posiciones.

La faz del combate naval es diferente de la del combate en tierra; los buques se atacan recíprocamente con el poder máximo, luego que entran en el area de fuego eficaz. El ataque tiene que ser simultáneo y riguroso para conseguir una ventaja inicial, que explotada convenientemente, puede producir el desórden en las fuerzas del adversario y dificultar sus movimientos, perturbando su fuego, que perderá intensidad y por consiguiente, efecto.

El combate naval es un combate de maniobras, para aprovechar con ventaja el armamento mas poderoso, lo que quiere decir, que tiene preponderantemente, el carácter ofensivo.

Es preciso no hacer confusión sobre este punto delicado de los estudios de la guerra, que puede ser ofensiva o defensiva.

El carácter de la guerra, tanto en el mar como en tierra, es la resultante del exámen de la situación general de la campaña y de la exacta apreciación de los recursos de ambos beligerantes.

La guerra puede ser defensiva con la estrategia ofensiva. En la guerra terrestre puede existir todavía, estrategia ofensiva con táctica defensiva; lo que no puede haber en el mar, es táctica defensiva, aunque haya estrategia defensiva.

La táctica proviene del exámen de la situación es-

pecial, y lo que ella puede aconsejar es no procurar el combate, no aceptarlo; pero desde que las fuerzas se hallan una en presencia de la otra, deben atacarse con vigor, porque la que no lo haga, puede, desde luego, considerarse derrotada.

Esto, con cualquier especie de armamento, sea el cañón o el torpedo.

La fisonomía del combate naval es de agresión. Su táctica está rigurosamente subordinada a ésto.

Todas las fuerzas deben participar activamente en el combate; ninguna puede sustraerse a él. El combate se desenvuelve con rapidez, regularidad y máxima energía de fuego.

Todo esto implica decisiones rápidas y precisión en las maniobras. El error inicial no puede ser corregido con facilidad y únicamente lo será en condiciones de rara fortuna.

Un Jefe no puede tener dudas sobre lo que le conviene hacer, porque el factor tiempo tiene mucha mayor importancia e influencia en el mar que en tierra.

Cualquiera duda puede alterar una situación.

El aspecto primordial de la táctica naval, es, pues, el del ataque, que debe realizarse con toda energía y decisión.

El combate naval no tiene graduaciones.

Es simultáneo, con el empleo de todos medios que pueden ser utilizados.

No es gradual y sucesivo, esperándose el efecto de ciertos recursos para facilitar el empleo de otros.

Esto puede llegar a suceder, pero como consecuencia de las circunstancias y condiciones de desenvolvimiento de la lucha, o de la magnitud de las fuerzas, y no como plan préviamente concebido.

En el combate naval no hay reservas. Todas las

fuerzas entran en acción conjuntamente, procurando cada cual, producir el mayor daño al enemigo, disminuyendo su poder ofensivo, para facilitar la victoria, que es la expresión de las pérdidas materiales sufridas por los combatientes.

El combate en tierra es diferente. Se inicia según un plan que va teniendo ejecución gradual, y que considera las posibilidades de inversión de los movimientos, como consecuencia de la alteración de las situaciones, ya favorables que determinan el empleo de mayores fuerzas o la intensificación del ataque general, o desventajosas, que imponen una actitud de espectativa, esto es, defensiva en cualquiera de sus modalidades.

Tratando del estudio y aplicación de la defensiva, la regulación alemana del combate, nos dá la impresión exacta de un combate en tierra.

El texto de esta regulación, según Feyler:

"*Distingue dos ofensivas: la que no tiene otro objeto que la resistencia, y la que no solamente se propone rechazar un ataque, sino también procurar una victoria decisiva.*

Esta última debe ser combinada con la ofensiva. (*Reglamento de Infantería, § 398*).

Ella reserva, por consiguiente, una fracción de tropa destinada a este fin. Por una hábil repartición, se economiza fuerzas en la defensa propiamente dicha, que aumentan tanto más la reserva ofensiva, cuanto más probabilidades haya de concluír la defensiva, por una victoria decisiva. Se la ayudará, además, disponiendo esta reserva en sitio donde mejor pueda realizar el ataque (*§§ 409 y 410*).

La actividad ofensiva de la batalla, todo lo defensiva que ella sea, será igualmente favorecida por el empleo de refuerzos y reservas de sectores, tropas de repuesto,

prestas a ser utilizadas, en el momento oportuno, para rechazar al enemigo (§ *412*).

No es preciso insistir más sobre esta gran diferencia entre las fisonomías de los combates en tierra y en el mar.

El terrestre, puede decirse, es una lucha entre seres; el naval, entre elementos.

Aquel considera las viscisitudes del empleo del soldado como el del material, combinando los efectos de éste con el ataque de aquel, de cuya energía y cualidades depende el éxito en el lugar.

El combate naval no considera el combatiente, que existe para la dirección; trata de la mejor utilización del material, ésto en el campo táctico, porque si queremos discenir las causas primarias, llegamos a la conclusión de que también en el combate naval, el hombre, visto como hombre detrás del cañón, es el factor decisivo de la lucha; pero, aún así, el hombre por su trabajo indirecto, no es absoluto como en tierra.

Si los combates divergen tan fundamentalmente, es claro que las tácticas que los gobiernan, conservan estas divergencias esenciales que, como estamos viendo, no son entre las leyes, reglas y principios, sino entre el modo como son éstos aplicados.

Es evidente que la aplicación de los principios depende de un cúmulo de circunstancias varias y condiciones diversas que vamos a conocer bajo el título genérico de influencias, luego de saber en qué principios generales se funda la táctica.

PRINCIPIOS.

Seguros de lo que es la táctica, conocido su concepto tanto general como relativo, y su posición en la cien-

cia de la guerra, que pretende de manera egoista tener el monopolio de esta expresión para condensar en sí toda su parte final, de la decisión por el choque de todos sus elementos, medios y recursos' y sabiendo que la táctica va ligada a la estrategia, como partes íntimanente asociadas para un fin común, no es difícil descubrir los principios generales que la gobiernan.

Ellos se derivan evidentemente, en su sentido absoluto, de la concepción que tenemos de la táctica, como un acto instintivo del hombre.

Por eso, no son muchos; y en buena cuenta podían ser resumidos en uno solo, que tradujese el verdadero objetivo en todas las situaciones.

Es de este principio básico, principio director, que tiene su similar en la estrategia, por donde se vé hasta qué punto están hermanadas, emanan otros pocos, de significación más clara, que siguen teóricamente la táctica en todos sus casos, sin considerar los medios.

La síntesis del principio único puede ser expresada, por el concurso unánime de todos, en el lenguaje de la guerra por la *superioridad de fuerzas*, que en la hipótesis que consideramos, es sinónimo de *concentración*, que es en resúmen, todo el objetivo de la táctica, como también de la estrategia.

Ambas en efecto, procuran, disponen, maniobran para obtener una concentración de fuerzas donde sea conveniente, a fin de imponer su voluntad en el campo de la lucha.

Y, bien considerada, la función de la Logística no es otra cosa que la preocupación de concentrar los medios para emplearse debidamente, a fin de tener la superiorioridad necesaria, de la que siempre depende la victoria.

Quien estudie la historia marítima-militar, sin la

exclusiva preocupación del conocimiento cronológico de los hechos, y antes mas bien para deducir de ellos las lecciones que encierran, analizándolas de acuerdo con el tiempo en que pasaron, los actores que en ellos intervinieron y la enseñanza de que estuvieron revestidos, verificará que el vencedor en casi todas las campañas navales, tuvo de su parte la superioridad de fuerzas materiales, secundada por la elevación del espíritu moral de los combatientes.

No siempre ha sido absoluta la superioridad en relación a los efectivos de los contendores, sino también relativa, es decir, la existente en el teatro principal de las operaciones.

Cuando se presenten casos de esta especie, procúrese descubrir el error, y generalmente se llegará a la conclusión de provenir él de la Logística, mal inspirada por la Estratégia, aconsejada mal, a su vez, por la Política.

En el caso de Rusia, en la guerra con el Japón, en que la separación de sus escuadras en mares muy distantantes, prácticamente constituían fuerzas muy diferentes.

Con relación a los combates, se siente más la existencia o el efecto de la superioridad material. En la mayor parte de los grandes combates, o de las más importantes batallas, el partido victorioso ha tenido la superioridad de elementos materiales. No ofreceremos ejemplos en apoyo de nuestra aserción. Examínese la táctica naval, en su parte histórica, y se tendrá la confirmación de lo que acabamos de enunciar.

Hay casos, ciertamente, en que la superioridad no es manifiesta, evidente, y principalmente decisiva o abrumadora; otros en que la superioridad se adquiere inicialmente en el campo táctico; sin embargo, en cual-

quiera de ellos, el hecho es que el triunfo pertenece a la escuadra superior en poder material y moral.

En las raras veces en que se vea la derrota del más fuerte, es porque su fuerza, moralmente inferior, fué conducida por un espíritu tímido, que no aplicó bien los recursos que poseía.

Cuando se realiza la hipótesis de la igualdad de fuerzas, procúrese la victoria y se encontrará que ella fué el fruto de una concentración, es decir, indirectamente, una manifestación de superioridad de fuerzas, aunque ocasional. No de otra superioridad, subsiste la táctica; las otras son del dominio de la estrategia.

Toda táctica, por consiguiente, debe inspirarse en la necesidad de *ser más fuerte que el adversario en el momento preciso y en el punto del ataque*, como igualmente en esta misma forma se inspira la buena estrategia.

La superioridad de que cuida la estrategia, es la *superioridad pasiva*, contraria a la *superioridad activa* que es del reino de la táctica.

La estrategia fija o determina, como vemos, el campo donde la táctica debe obrar, indicándole con cierta exactitud, el momento oportuno para iniciar el ataque.

Compete a la táctica escoger el punto de ataque, que debe ser el más débil.

Hay, en virtud de la fórmula inspiradora de las dos divisiones principales de la guerra, una estricta cooperación entre ellas. Teoricamente, esta cooperación es completa y debe ser constante para no desperdiciar esfuerzos.

La cooperación en la parte pasiva es perfecta, pero predomina la estrategia, por derecho; en la activa, la primacía pertenece yá a la táctica, y la cooperación tiene que ser activa, como es del interés de la táctica.

Toda la táctica es, por tanto, una cuestión práctica, y, lógicamente debe ser considerada como el arte de la guerra, completando el juicio que de esta se forma, cuando se la clasifica como ciencia. Gira, en consecuencia, en torno de la necesidad de ser superior, de ser el más fuerte, dónde se debe serlo, y el momento en que es necesario serlo.

¿Cómo obtener la superioridad, cómo mantenerla durante el tiempo requerido para batir al enemigo e imponerle en el campo táctico nuestra voluntad?

Obrando, sin duda, para reunir las fuerzas más prontamente y en mejores condiciones que el enemigo, o empleándolas en forma más eficaz.

De esta situación imperiosa en que se encuentra la táctica, se deduce la noción verdadera y necesaria de que la táctica, principalmente la naval, es movimiento, maniobra.

Es por la maniobra, que facilita el mejor empleo de las armas de ataque y de los medios de defensa, que la táctica consigue realizar el principio esencial de toda la ciencia de la guerra.

Yá acentuamos que el combate naval es maniobra, el que muestra, desde luego, la influencia de la velocidad en la táctica; y también, cómo difiere del terrestre cuya táctica no es, ni puede ser fundada en el poder de dislocamiento de las fuerzas.

En el mar, este dislocamiento, que es la maniobra, cuando es verificado inteligentemente, constituye la victoria.

Sobre él reposa todo, donde tiene gran ascendente la actuación del Almirante que realmente dirige su escuadra, guiándole según su pensamiento, imprimiéndole su sello individual y su autoridad personal.

En el combate terrestre la influencia del disloca-

miento de las fuerzas no es tan poderosa como en el mar. Con eso no queremos dar a la velocidad el predominio entre los recursos del combate naval. Ella tiene que estar de acuerdo con los demás elementos del buque, que es la unidad en el combate naval, y como un compromiso entre los medios de ataque y de defensa y el poder de movimiento.

Una gran superioridad de velocidad constituye, sin objeción una ventaja considerable; pero no es suficiente para la decisión del combate.

Ella confiere a la táctica naval la facultad de realizar en la práctica lo que determinan sus grandes principios, los mismos que vamos a formular de un modo simple.

Los principios fundamentales de la táctica se derivan como dijimos anteriormente, del principio básico de la ciencia de la guerra.

Genéricamente son dos:

El primero es el de *oponer efectivos mayores a menores.* Es el principio de la *superioridad material.*

El segundo es el predominio del armamento y consiste en *oponer mayor a menor número de armas.*

Tambien puede considerarse como el de la *superioridad de fuego.*

El primero traduce una necesidad acentuada por la historia; el segundo define un hecho comprobado en diversas situaciones.

Ambos constituyen la esencia de la concentración, que es de naves o de fuego.

Ninguno de los dos necesita demostrarse: son axiomas.

En torno de ellas muévense un cierto número de pequeñas reglas que guían o rigen los factores diversos que influencian la táctica, y por eso, aunque variables

en su especie, gravitan siempre en derredor de los principios fundamentales.

Las reglas sobre la táctica naval forman un sistema, que tiene por centro el de los principios enunciados.

El sistema es invariable en propiedades; y por eso mismo, en teoría es rígido, pero en la práctica tiene que subordinarse a muchas alteraciones imprevistas.

Si no fuese así, la dirección táctica de un combate sería una cuestión de memoria. Todos los casos que se presentasen en cierta forma, tendrían que ser resueltos de la misma manera, lo que no se ha dado, ni es lo que debe esperarse. La analogía de ciertos casos sirve unicamente para avivar la memoria del que comanda, a fin de procurar una solución, conforme a los medios y recursos de que dispone, aproximada a la que vió de lejos.

Es por eso mismo que el estudio de la historia es rigurosamente indispensable en la formación del espíritu militar de las corporaciones armadas. Cuando es bastante conocida, constituye un poderoso auxiliar, pero debe ser comprendida en su relatividad, para no conducir a extremos peligrosos, como se percibe en comparaciones apasionadas, que hacen inicialmente abstracción de la época, que influye tanto para emitir el juicio acertado y justo.

La función de los principios en cualquiera ciencia, es la de disciplinar en términos generales la inteligencia, haciéndola moverse en un círculo de verdades, creado por la experiencia; y la de orientar las investigaciones dentro de un campo limitado, de modo que la práctica encuentre apoyo para sus decisiones.

El primer principio, de la superioridad material, es talvez más de la estrategia que de la táctica.

El segundo es profundamente táctico.

La necesidad del mayor armamento, no es ni puede ser entendida en el sentido exclusivo de oposición de las mismas armas, esto es, mayor número de cañones o de torpedos que el enemigo.

Esto significaría intrepretarla al pié de la letra. Su verdadero sentido es el de oponer dos armas a una, tres a dos, y así sucesivamente, es decir, tener siempre la ventaja de un arma que el enemigo no posea.

En tierra, por ejemplo, el enemigo se presenta con infantería; la buena táctica opone infantería y artillería, creando simultáneamente otras situaciones con la multiplicación de las armas.

Un ejército con servicio aéreo tiene gran superioridad sobre su enemigo, por más poderosa que sea el arma que este oponga al trabajo de los aeroplanos.

Para restablecer el equilibrio, el enemigo debe tener tambien un servicio aéreo.

En el mar, que es lo que más nos interesa, la comprensión del segundo principio, puede expresarse concretamente diciendo que es de mayor ventaja componer la escuadra de torpederos y acorazados de escuadra, que únicamente de naves de esta última clase; y asimismo, que es más ventajoso, tener submarinos, si el enemigo no los posée.

Esto quiere decir que en la composición de una escuadra debe tenerse en cuenta la heterogeneidad de los tipos de buques, para que nunca pueda verificarse el segundo principio de superioridad de fuego.

Dos escuadras compuestas diferentemente, una por acorazados de escuadra, y la otra por número menor de estos buques, pero con un auxilio de poderosas flotillas de torpederos, pueden medirse en combate, y las probabilidades de victoria, a igualdad de los demás

factores, se inclinan al lado de la de composición mixta.

La práctica nos enseña que una escuadra atacada por torpederos se defiende mejor combinando el fuego de su artillería para tales casos, con el empleo de sus torpederos, que confiando solamente en el primer medio de defensa.

Los torpederos, cuando no causan daño directo, lo que es probable siempre, conducidos con vigor en ataques sucesivos, dificultarán la maniobra del enemigo, facilitando la de su escuadra.

La tendencia natural de la táctica es oponer siempre armas semejantes, sea en tierra o en el mar.

En buena cuenta, los acorazados deben ser, y generalmente son empleados contra acorazados; los cruceros contra los cruceros, exploradores contra exploradoree; torpederos contra torpederos, y llegará tiempo en que el medio más eficaz de combatir a los submarinos será el de utilizar los contra-submarinos.

En el aire, los aeroplanos obstaculizan la acción de otros aeroplanos y solo así puede obtenerse el dominio del aire, actualmente tan esencial en la conducción de la guerra.

Si el choque se verifica entre armas semejantes, la más poderosa, no obstante los daños que experimente, termina quedando dueña del campo.

Los acorazados en lucha con torpederos pueden sufrir graves daños, pero liquidarán a sus adversarios o neutralizarán sus ataques sino son apoyados, con excepción de las sorpresas que no pueden considerarse como condiciones regulares.

Una lucha entre acorazados y cruceros o exploradores, no puede ser dudosa. Vencen los primeros.

La táctica en estos casos sería muy simple. Pero

se vuelve difícil, aún en la fijación de su teoría, cuando hay que combinar el empleo de las armas de diversos efectos. Y será tanto más difícil cuanto mayor sea el número de armas por disponer.

Un encuentro entre buques del mismo tipo es un duelo regular, en movimientos concéntricos, o paralelos. El resultado depende de la habilidad en la dirección del fuego.

La táctica naval es más difícil que la terrestre porque cuenta con mayor numero de combinaciones.

En la batalla de Jutlandia, los torpederos actuaron por ambas partes, para alterar la situación, y esta no sufrió mudanza sensible, porque ellos chocaron entre sí, luchando para impedir que sus ataques pudieran llegar a la zona eficaz para el torpedo contra el cuerpo principal.

Aún así, se registra todavía más de un hecho de contratorpederos del lado inglés, en persecución temeraria contra la otra escuadra.

Los principios generales tácticos, no enseñan de un modo absoluto, ni pueden hacerlo sin crear situaciones falsas, cómo se consigue en el campo de operaciones la superioridad que asegure la victoria.

Ellos no pueden disponer cómo debe combinarse las armas, el momento en que una debe ser empleada con preferencia, en vez de otra. No pueden igualmente aconsejar esta preferencia en la formación.

Ellos sintetizan únicamente el modo por el que debe procurarse crear las situaciones que vuelvan la victoria como más probable.

No se puede trazar con precisión lo que debe hacerse en cada caso—Ello sería imposible—En cualquier hipótesis, empero, debe procurarse poner en práctica los dos grandes principios, es decir, tener la superio-

ridad material y con ella la de fuego, para no dejar escapar el triunfo.

Todo militar debe hallarse imbuído de estas nociones abstractas de la táctica, confiando a su observación, penetración e inspiración feliz, la aplicación en el terreno práctico.

La habilidad de aplicación de los principios consagra a un jefe, quien ciertamente obtendrá el premio debido a su discernimiento seguro, a su decisión oportuna y su feliz acción.

La táctica, en resumen, se reduce a ser más fuerte que el enemigo en el campo de la lucha y sacar de esta superioridad de fuerza, los mayores provechos.

A semejanza de la estrategia, que busca las posiciones centrales y las líneas interiores para acudir más prontamente donde fuere necesario, la táctica debe atacar por las líneas de menor resistencia para decidir a su favor la situación que hubiera creado, provocando otra que prevée y puede y debe explotar con ventaja.

En fin, todo lo que la experiencia enseña y la observación recomienda es: PROCURAR SER EL MAS FUERTE.

Maniobrad con mas rapidez, concentrad con mas seguridad, tirad con más éxito, emplead todo lo que esté a vuestro alcance, usad de cualquier medio que os dé la superioridad, aprovechad la ventaja que hubierais obtenido y explotadla convenientemente, llevando a fondo la explotación, y habréis hecho buena táctica, una táctica provechosa, victoriosa, la que la patria espera que cada uno haga.

Es por éso, que cada jefe, cada época tiene su táctica.

Si fuera necesario abandonar los principios, hacedlo, en tanto que el resultado sea la victoria, porque

situaciones hay, por faltas graves del adversario, que imponen actitudes que no se conforman con los principios esenciales, distanciándose más bien de ellos.

Son, mientras tanto, situaciones peligrosas que imponen la mayor cautela. Son ellas, las que revelan a un gran jefe.

Aparecen inopinadamente, pero no deben entrar en los cálculos normales del plan de combate.

La ciencia del jefe consiste en examinar rápidamente la situación, para tomar en seguida la decisión conveniente que debe ser una decisión enérgica, resuelta y pronta.

La situación en el combate varía a cada paso, exigiendo nuevo exámen y nueva decisión, creando oportunidades para el empleo efectivo de los buenos principios, según las condiciones y circunstancias del momento.

La variedad en las situaciones tácticas, que se realiza en los menores detalles, cada uno de los cuales tiene su importancia, torna difícil el empleo de cualesquiera reglas en la conducción práctica de la guerra.

La infinita mutación de las situaciones quita a los menores principios, el prestigio sólido, necesario para satisfacer plenamente a todas las alteraciones, mostrando cómo ellos son relativos, y que absolutos, son únicamente aquellos que se fundan en la manifestación del instinto humano.

En ésta, solamente en ésta, es que la táctica debe procurar su mejor fuente de felices inspiraciones.

Las consideramos en las fórmulas de las dos superioridades, que pueden, ademas, ser reducidas a una sola: *concentración*.

Influencias Diversas

En la apreciación que acabamos de hacer de los principios que orientan la táctica, que es el arte de dirigir los combates, tuvimos oportunidad de conocer que su gran misión es de ser fuerte, mas fuerte que el enemigo.

Ser fuerte, sin embargo, no es únicamente tener la fuerza; es saber aplicarla debidamente para conseguir su máximo rendimiento con el menor número de pérdidas.

El éxito de la táctica, depende, por consiguiente del empleo de la fuerza, que tiene que atender a diversos factores peculiares a la propia fuerza, simple y combinada, al medio donde ella opera, a las cualidades del agente que las ejercita y el modo como es ejercitada, al valor de las posiciones y el modo de llegar a alcanzarlas y además a las condiciones del ambiente.

A todo ésto le damos genéricamente el nombre de influencias, y vamos a analizarlas rápidamente, para mostrar la importancia de cada una y cómo intervienen en la táctica, para determinarle atenciones y cuidados, que crean situación de inferioridad al que no los observa.

La táctica, realmente, se vuelve difícil porque el menor de los incidentes o de los factores puede, en un momento dado y bajo circunstancios especiales, alterar la situación, imponiendo mero examen y una decisión apropiada a la situación inesperada.

La primera de las influencias que altera la verdadera faz de la táctica general, es la del medio, y yá vimos que ésto determina su división principal, en táctica de tierra y táctica de mar.

No insistiremos sobre ella. Por más que se pretenda generalizar el estudio de la guerra, por mayores que sean las transigencias admitidas a este respecto, cuando

se penetra en el terreno táctico, se tropieza con tantas diferencias que es forzoso reconocer que la conducción de la guerra tiene que subordinarse a las condiciones del medio físico en que se desarrolla.

Efectivamente es así, y el conocimiento de la práctica de la guerra, revela indiscutiblemente que no se puede imprimir la misma fisonomía a la lucha en tierra y en el mar.

Si la dirección obedece a las mismas leyes generales, si además en la táctica los principios esenciales pueden confundirse en el enunciado, en la práctica se observan inmediatamente diferencias saltantes, que provienen tanto de la naturaleza, especie y disposición de las armas, como de otras influencias inherentes al medio físico.

Y tanto es así, que la tactica naval es más sensible a todas influencias, que la terreste; excepto acaso a la de las cualidades de la raza porque el combatiente, tiene individualmente una función más directa en el combate en tierra que en el mar.

En todas las otras, la sensibilidad de la tactica naval es mayor y el efecto de la influencia más decisiva.

Podemos también pasar ligeramente sobre la influencia del agente reflriéndonos a las breves consideraciones explicadas en el estudio de la estrategia.

La influencia del agente es considerable, y tanto más considerable, puesto que es su moral la que constituye la fuerza principal de la guerra.

Evidentemente hemos considerado la fuerza material, su aplicación y sus efectos, pero es porque consideramos fuera de toda duda la necesidad imprescindible de la mayor fortaleza de ánimo, no solamente del combatiente militar, sino de todas las fuerzas vivas del país, para

que la guerra pueda aceptarse con todo su cortejo de sacrificios.

De esta fuerza moral, cuya influencia es casi decisiva puesto que preside la preparación para y durante la guerra, o sea el elemento preponderante en la Logística, se ocupa la política, para conseguir que la nación acepte sus direcciones.

No es del dominio de la táctica que considera las cualidades personales del combatiente, su naturaleza y también sus tradiciones.

La táctica, principalmente la terrestre, debe conocer la moral de la fuerza, el temperamento individual y colectivo de los combatientes, para entrar con estos factores en el establecimiento de sus planes de acción.

El temperamento de cada individuo tiene notable influencia en sus destinos.

No es de admirar, por tanto, que el temperamento individual influencie considerablemente la táctica.

Los planes de ataque o de defensa, deben obedecer a las condiciones del espíritu de los combatientes, a sus inclinaciones naturales, a su temperamento.

Y no por otra causa, se escoge unas tropas con preferencia a otras, según el género de la operación que se proyecte; y nó por otro motivo, claramente, los jefes designan a los oficiales para las comisiones, teniendo en cuenta la naturaleza de éstas y las tendencias y disposiciones de aquellos.

La táctica, por consiguiente; en su modo de obrar, debe considerar el elemento humano de que dispone, avaluando lo que él es capaz de dar.

A mayor o menor amplitud de un plan, su mayor o menor audacia, es función también del agente.

La subordinación de la táctica a la psicología, que

tanto corresponde a la influencia del agente, no es cosa nueva.

La historia antigua relata hechos interesantes de la conducta de los jefes, arriesgando su destino, en planes basados en el conocimiento de la capacidad de sus fuerzas y en las cualidades negativas de sus antagonistas.

Vemos, por tanto, muy bien la observación.

Los grandes jefes han sido grandes psicólogos, y los que han despreciado esta poderosa influencia, no han constituído nada duradero, y han visto fallar combinaciones, aparentemente correctas, pero de base muy instable.

En tierra, con los ejércitos la influencia es más lata que en el mar; pero, asimismo, con las escuadras, ella se hace sentir.

Es natural que así sea porque la lucha en tierra termina por el choque directo entre los combatientes; al paso que esto sucedió en el mar, únicamente en el tiempo en que la guerra naval era la reproducción casi exacta de la guerra terrestre, o sea en tiempo de la vela, en que al fin, los combates terminaban en lucha corporal en una gran confusión.

La táctica en la concepción de sus planes y desarrollo de su acción, tiene dos aspectos: uno de ataque; otro de defensa.

En ambos es preciso considerar las cualidades del combatiente, su carácter y su temperamento.

Hay pueblos que enfrentan con mayor ánimo y corage decidido las situaciones graves pasajeras, que las situaciones prolongadas menos arriesgadas. Otros proceden de modo contrario.

Con aquellos debe atacarse, mientras que con los otros se debe mantener la defensiva hasta que una su-

perioridad real lleve a. tomar la ofensiva, que será rigurosamente mantenida, pero sin el ardor con que la harían los primeros.

Para mostrar bien, cuánto de verdadero tiene ésto, compárense los métodos de guerra de algunos pueblos, y se verá que ellos revelan perfectamente las cualidades y virtudes militares de cada uno.

La táctica alemana, según dijimos, es el empleo de la *masa*, y se basa en que el alemán es obediente, pasivo y resignado; la francesa, es la de la *energía del fuego*, y se basa en la bravura, nerviosidad e ímpetu del francés.

El ataque alemán es metódico; el francés, violento. En la defensa aquel es pausado, y éste es impaciente.

Con el francés puede arriesgarse golpes que conviene evitar con el alemán, no obstante la educación moderna del soldado y las nuevas armas que han transformado considerablemente la guerra,

Podemos aún citar al inglés, que siendo frío en tierra, es ardiente y aventurero en el mar, siendo, sin embargo, la tenacidad su mejor cualidad militar.

El estudio psicológico de las dos grandes razas guerreras, la francesa y la alemana, nos induce a distinguir una de otra, con relación a la práctica de la guerra, diciendo que la primera tiene superioridad de virtudes militares, y la segunda de cualidades.

Y porque se distinguen así, es que la conducción de la guerra terrestre se diferencia bastante entre ellas.

Quien quiera que haya tenido mando, grande o pequeño, en un escritorio o en una industria; quien quiera que tenga hábito de dirección, que lidie con hombres, siente la necesidad de conocer bien la naturaleza de sus subordinados para obtener de ellos más facilmente lo que ellos pueden rendir sin gran esfuerzo.

Y conociendo las tendencias de cada uno, aún el mas mediocre administrador procura utilizar sus empleados conforme a lo que de ellos puede obtener, y si dejase de proceder así, no conseguirá el rendimiento del mismo hombre no colocado en su verdadero lugar.

Los jefes militares, como conocen ésto, procuran emplear a sus subordinados en concordancia con sus aptitudes y sobre todo, revelaciones.

Pasando a la guerra naval, puede decirse que no es creible que, imponiendo los torpederos una táctica de movimientos osados, una conducta de sacrificios, pueda entregarse su comando a oficiales de decisión morosa, recelosos de las responsabilidades, temerosos de las consecuencias.

Siendo el servicio de exploración en el mar, un servicio que requiere condiciones especiales para el mando, éste solo debe ser dado a oficiales que hayan revelado las cualidades que el servicio exige.

Y así podríamos citar otras condiciones, que todas ellas exigen una manera diversa de ser atendidas, y por tanto, hombres adecuados a las situaciones; de donde, lógicamente se puede concluir que la influencia del agente en la táctica es tan poderosa, si no más aún, que en la estrategia, y contribuye eficazmente a la obtención o al fracaso del éxito.

INFLUENCIA DE LAS ARMAS

Después del medio y del agente, el armamento es quien ejerce mayor influencia sobre la táctica de guerra

La táctica sería un arte fácil de manejar y practicar, si no fuese grande la influencia de las armas, que ha venido alterándola desde que el progreso industrial se acentuó.

Las transformacioces operadas en la guerra son

debidas al perfeccionamiento de las armas, y como los grandes principios no sufren alteración, ésta se hace sentir con toda fuerza en el campo de la táctica, es decir, en el empleo de las armas.

La evolución de la táctica ha obedecido a la evolución de la armas.

La historia de las guerras muestra que cada gran período de la táctica obedece a la introducción de un arma nueva, que por sus efectos modificaba todo cuanto la experiencia había enseñado.

El empleo de las armas de fuego, determina el fin de un género de táctica, para dar comienzo a otro, porque es aún en el mar, la artillería el arma principal, hasta entre buques que tengan por armamento el torpedo. Los torpederos deciden su batalla por el cañón, y muy rara vez por el torpedo, que es su arma principal.

El poder de la artillería ha mudado sensiblemente, combinado con el poder de dislocamiento, el carácter de la táctica naval.

El combate en el mar, debido al alcance eficaz del cañón, es, cada vez con mayor razón, un duelo que se decide a gran distancia sin dar casi tiempo a la intervención de las armas menores.

Por eso mismo y además por la extensión de las escuadras modernas, la batalla naval se transforma en pequeños combates entre armas del mismo efecto, porque si fueran de efecto diverso, el de mayor efecto vencería al otro, en casi todos los casos, salvo excepciones que no pueden precisarse, pues se presentan accidentalmente, es decir, son accidentes imprevistos de situaciones mal estudiadas.

No puede dejar de ser así, desde que el combate no pierde su carácter regular. Si lo perdiese, la situación mu-

daría y su dirección debe considerar la posibilidad de acción de otros medios de guerrear, activos unos y pasivos otros, que entre tanto, obligarán a la táctica a tomar nueva línea de acción.

Estos recursos de alcance limitado o pasivo, son el torpedo y la mina. Ambos ejercen notable influencia en la táctica naval.

Y tan notable es el valor de esta influencia, que la buena táctica aconseja recursos especiales para combatirla, empleando con preferencia recursos semejantes, que son los de efecto mas seguro.

Así es que la táctica emplea torpederos contra torpederos, y practica el contraminage para neutralizar el minage.

Saliendose de este modo de proceder, la táctica se expone a encontrarse en situaciones falsas que son en su detrimento.

Un vasto campo minado vale como defensa para una escuadra, y ahora en la gran guerra hemos tenido esta confirmación.

La utilización de las armas crea dificultades para la conducción táctica de la guerra, y estas dificultades serán tanto mayores cuanto mayores sean el número y la cualidad de las armas.

Como efecto más visible de la influencia de las armas en la táctica debemos señalar la faz moderna de la ofensiva, que ya no es como la del género antiguo.

Con las armas de otrora, de tiro lento y de efecto limitado, era posible la ofensiva vigorosa, era así mismo aconsejable y casi siempre victoriosa.

Hoy el principio de la ofensiva es el mismo, ésta continúa siendo aconsejada pero su práctica tiene que ser atenuada, por la presencia de las nuevas armas.

Un combate entre artillerías exclusivamente, es

conducido por una táctica diferente de la que se empleará desde que intervenga otra arma.

Entre artillerías, la táctica tiene que obedecer al valor y efecto de los cañones, porque el empleo de los cañones de tiro rápido es diferente del de los de tiro acelerado y del empleo de los de tiro lento.

Con relación a la táctica naval, su faz particular tiene que sujetarse a la especie de armamento que posean los buques, y su conducción debe procurar conseguir a todo trance, la superioridad, para enseñorearse de la victoria.

Si las dos escuadras beligerantes procuran el combate, la táctica es, como mas de una vez hemos dicho, un duelo entre cañones de gran poder, y el resultado depende de la dirección del tiro.

Si con los acorazados de escuadra, figuran en ambos lados, los grandes cruceros acorazados, yá la táctica tiene que atender al empleo de estos buques veloces, que procuran sacar una ventaja del exceso de velocidad.

La táctica aconsejada es la de enfrentar los buques del mismo tipo.

E introduciendo poco a poco, los otros tipos de buques, habremos impuesto nuevas situaciones a la táctica que se conformará con ellas y obrará en el sentido de combinar con seguridad el empleo de todos los buques para que todos produzcan su máximo rendimiento.

La batalla, siendo convenientemente conducida, degenerará en una serie de encuentros entre buques del mismo tipo, hasta que un lado haya sido más feliz que el otro, o sea, que haya tenido una posibilidad favorable y la haya explotado con éxito porque así rompe el equilibrio a su favor y conquista el triunfo.

La influencia de las armas es patente en la conducta de la guerra, y la que mas claramente se destaca en la

táctica; pero sin asumir el papel predominante, porque dad armas poderosas a espíritus débiles y su empleo dejará mucho que desear. Haced lo contrario, armad espíritus fuertes con armas débiles, y su empleo será el mejor.

INFLUENCIA DE LA VELOCIDAD

La velocidad, que es el poder de dislocamiento de las armas, tiene una gran influencia en la conducción de la guerra, y en igualdad de condiciones, en la estrategia como en la táctica, más en esta última, y de modo más visible en la naval.

Estratégicamente el valor de su influencia no es discutido, pero el asunto es diferente, relativamente a la táctica, y ésto por las exageraciones de los partidarios de las grandes velocidades, que hacen su apología con el sacrificio de los otros elementos que constituyen el buque.

Efectivamente, la estrategia funda sus planes en el poder y facilidad de movimiento de sus recursos. Cuanto mayores sean, mayores podran ser sus proyectos, pues la estrategia se empeña en tener en el campo de la lucha, probable o preparada, superioridad de medios sobre el adversario.

En tierra, se conoce perfectamente el valor de los ferrocarriles, y cómo ellos facilitan las combinaciones de la estrategia; asimismo, se conoce el gran papel que desempeñan los nuevos medios de autolocomoción, siendo dispensable tener apreciaciones teóricas al respecto. Y, por tanto, la influencia de la velocidad, poderosa en una parte es ya menos valiosa en la otra.

En el mar, siéntase la influencia de la gran velocidad en la actuación estratégica, pero se discute en el campo táctico, aunque no se compara la influencia que ejerce en el combate naval con la que tiene en el terrestre,

Aquel es un movimiento continuo, sucesivo y rápido; éste es un movimiento gradual y lento.

Puede avaluarse el valor de la velocidad en la táctica naval, apreciando lo que sería un combate entre dos fuerzas de iguales poderes ofensivos y defensivos, pero existiendo entre ambas una diferencia sensible de velocidad.

Es obvio que la escuadra que poseyese la superioridad de marcha, se encontraría en condiciones favorables para maniobrar y conseguir una concentración de fuerzas capaz de darle la superioridad en el punto atacado y en el momento del ataque.

Para que la influencia de la velocidad pueda producir efecto apreciable, es menester que la diferencia sea considerable, porque así el enemigo tendrá que aceptar el combate en las condiciones que le sean impuestas.

La escuadra más veloz, procurará en primer lugar, realizar la concentración de buques, para en seguida verificar la del fuego, que se deriva naturalmente de aquella, y para obtener la concentración necesaria, tendrá que maniobrar para alcanzar la posición conveniente.

El adversario tratará de oponerse a este designio, y maniobrará para contrariar el movimiento enemigo. Aquel, por tanto, tendrá que recorrer las líneas exteriores, que por eso mismo, serán las más largas, sucediendo que ambos girarán continuamente, uno para envolver al otro, y éste para escapar a esta maniobra, haciéndo círculos concéntricos, siendo el radio del círculo exterior, mayor que el del interior, en una distancia igual a la de tiro.

Como esta distancia es grande, por estar determinada por el alcance de los grandes cañones, la escuadra que ocupe el círculo exterior, para tener una ventaja apreciable, deberá poseer una gran superioridad de marcha,

y tanto mayor, cuanto más elevadas sean sus respectivas velocidades.

Sus círculos de giro estarán afectados por la magnitud de sus velocidades.

Cuanto más alta sea la velocidad, mayor será la curva de giro, más irregular y más abierta la figura de la evolución.

Según experiencias, se necesita generalmente, como diferencia obligada para efecto útil en el campo táctico, por lo menos 5 millas.

No nos parece, sin embargo, que esta diferencia sea suficiente cuando se procure practicar la maniobra de flanqueo rápido, o sea, el empleo de los grandes cruceros acorazados veloces en unión con los acorazados de escuadra.

La velocidad es un elemento de gran valor, pero no debe sacrificar a ninguno de las otras características del buque de combate.

La velocidad es un arma poderosa en el servicio de exploración y de encubrimiento, y tendrá una influencia decisiva en el combate si existe gran diferencia entre las dos fuerzas, igualmente poderosas.

En una lucha entre el buque más veloz mal armado y el menos lento pero más poderoso en artillería, las probabilidades de triunfo están del lado de este último.

Esta consideración debe influír sobre todos los problemas que se relacionan con la velocidad, para colocarla en su justo término.

La táctica que se base únicamente en la superioridad de la velocidad, es trunca, falla, y no alcanzará sus fines, que son los de obtener la decisión de la guerra por el choque de sus fuerzas.

INFLUENCIA DE LA POSICION

La posición en el mar, tiene un significado distinto del que tiene en tierra.

En el mar, se trata de posiciones relativas, y por tal razón pueden variar y varían ciertamente en el trascurso del combate que, sabemos, es maniobra, movimiento incesante, combinado con el empleo de las armas de mayor alcance.

En tierra, el valor de la posición está sujeto al terreno; es un valor fijo para un campo de operaciones dado; es un obstáculo que ofrece ciertas ventajas para la defensa o para el ataque, aumentando el poder ofensivo o defensivo de la fuerza.

En el combate terrestre es un objetivo de importancia variable, conforme a las intenciones a que obedece el combate; en el naval, es un medio, un recurso para la obtención de su objetivo permanente, el aniquilamiento del poder material del enemigo.

En ambos, el valor de la posición es grande, pero la influencia parece más considerable en el mar. Esto se deriva de la propia naturaleza del combate que, a su vez, es producto del medio donde se realiza la lucha.

En el mar, todo es móvil; luego el carácter del combate naval es la movilidad, y habiendo posiciones en que se ataca y por tanto se defiende con mayores ventajas, éxito más pronto, claro es que cada uno, cada fuerza, procurará ganar esta posición para alcanzar los resultados que ella promete.

Resulta de esto que el combate naval es una maniobra, que las fuerzas procuran presentarse con la superioridad de posición que les permita ser más fuerte que su adversario. Como éste debe pretender igualmente llegar al fuego con la superioridad de posición,

maniobran los dos para la obtención de su fin, desde la aproximación al campo táctico, donde continúan los movimientos para obtener o nó la posición ventajosa, que debe ser la que favorezca la concentración, sea de buques o aún de fuego. Obteniendo la primera, es evidente que se tiene la segunda, pero hay posiciones en que se tiene la facultad de concentrar el fuego, sin que haya concentración de buques.

Sin embargo, en cualquier hipótesis, el fin primordial de la maniobra es el de la concentración de fuego, que es el mejor medio de ataque y de defensa.

Toda la tendencia del combate naval debe ser para la toma de una posición relativa, y puede ser tanto respecto al enemigo, como a las condiciones de tiempo y mar.

En el mar no hay posiciones absolutas.

La influencia de la posición de una escuadra relativamente a otra está demostrada geométricamente por una letra, la T, y practicamente, esta posición yá ha probado ser decisiva. Es función de la presentación en combate y de la diferencia de velocidad entre las fuerzas que se baten, desde que ambas maniobran con corrección.

Permite la concentración del fuego, teniendo la ventaja de impedir que el enemigo use simultáneamente su maximo poder ofensivo.

La maniobra clásica de concentración de buques, es la fila rápida, para poner al enemigo entre dos fuegos. Es también de gran ventaja, asegura la superioridad de fuego, pero no impide al enemigo usar de todo su poder ofensivo.

Tratándose de las posiciones relativas a las condiciones de tiempo y mar, el valor de ellas es para los efectos de la dirección del fuego.

Son de máxima conveniencia e influyen considerablemente en el éxito del combate.

El combate de Coronel en 1914, ilustra elocuentemente la ventaja de la posición favorable en relación al tiempo, que es superior a la relativa al mar.

Por consiguiente, la tactica aconseja que se procure obtener en primer lugar, la posición que facilite la concentración máxima de fuego con el menor perjuicio; en seguida, la de buques, para destruir al enemigo por doble efecto, recomienda también que se considere la posición con respecto al Sol, a la Luna, al viento, para evitar la obscuridad del campo de combate, pero sin sacrificar la maniobra para obtener la primera posición, que es la de mayores ventajas,

La táctica acuerda, finalmente, que no son las posiciones en sí las que ganan los combates o las batallas, y que las evoluciones durante la lucha deben ser lo más simples porque la pérdida de un movimiento puede constituír una desventaja apreciable.

Las alteraciones en las maniobras deben evitarse y la presentación en combate debe ser la más flexible, para ser fácil a la adaptación de las mudanzas que en ella puedan ocurrir.

La adquisición de la posición favorable es el resultado de la maniobra, que a su vez, depende del poder de dislocamiento de las fuerzas.

Vamos a conocer en seguida, que la influencia de la posición está sujeta a la formación que es la última de las grandes influencias.

INFLUENCIA DE LA FORMACION

Si la posición tiene influencia considerable sobre la táctica, el modo de llegar a esta posición favorable no puede dejar también de influir.

Estudiaremos rápidamente el valor de esta influencia, a fin de acrecentar en una más las dificultades de la táctica, de importancia verdaderamente capital.

Formación, bajo el punto de vista táctico, es el modo de presentación de las fuerzas en combate; con relación a las evoluciones, es el orden de disposición de los buques, unos con relación a los otros.

Puede imaginarse cómo son varios los modos de entrar en combate, y cómo son innúmeras las ordenes de disposición relativa de los buques.

Antes, la formación constituía la gran preocupación de la teoría de la guerra en el mar, acreditándose en la magia de sus valores respectivos.

Con el tiempo, la magia desapareció, y todo cuanto el espíritu forjó fué fundido en órdenes regulares, resumidas en tres, segun la línea de marcación de las naves.

Son conocidas como *columna*, *línea* y *escalonamiento*.

La formación de la fuerza para el combate, tiene que escoger entre los tres modos, aquél que más le convenga.

Son diferentes las definiciones para cada una de estas formaciones clásicas, las únicas admitidas actualmente.

En realidad, podrían reducirse a dos, siendo el escalonamiento la formación de transición.

Columna es el órden de disposición de los buques, uno detrás de otro.

Línea es la disposición de los mismos, uno al lado de otro.

Escalonamiento es la disposición intermedia, en que los buques quedan detrás y al lado, pero con la línea de marcación oblicua.

Según las enseñanzas de nuestra Escuela:

Formación quiere decir: *una disposición cualquiera en que cada buque ocupa una posición determinada con relación a uno o más buques que constituyen el comando.*

El comando es empleado en sentido de fuerza.

Por *columna* se entiende *la formación en que la recta que une los mástiles de los buques coincide con el rumbo.*

Línea, cuando *la recta es normal al rumbo.*

Estas definiciones obedecen al criterio de la línea de marcación. Cuando la línea de marcación es oblícua, se tiene el escalonamiento.

La definición aceptada por la Escuela es:

Escalonamiento es una formación en línea de marcación en que la distancia es medida no entre buques, sino entre las derrotas de los mismos.

Estas son las formaciones simples. Combinadas, y teniendo en cuenta el efectivo de las fuerzas, constituyen las formaciones compuestas.

El estudio de las formaciones constituye el objeto de las evoluciones navales.

No las consideramos sino con relación a la táctica, y por éso, no decimos todo cuanto puede decirse a éste respecto.

Desde que la táctica está influenciada poderosamente por la situación de los buques, unos con relación a otros, el valor de la formación en que las fuerzas entran en combate no puede ser despreciado.

Cuando tratamos de las posiciones, afirmábamos que ellas valen por su relatividad, y como el combate naval es movimiento, maniobra, es lógico que el modo de maniobrar para obtener la ventaja, tenga importancia real.

Si no fuese así, la arquitectura naval no habría llegado al tipo moderno del buque de combate, que es el fruto de las buenas conducciones de la táctica de las armas modernas, en consorcio con la velocidad y el valor de las posiciones, consecuentemente de las maneras de alcanzarlas.

No queremos comparar las diversas formaciones, para deducir cual sea la que debe merecer preferencia. Ello sería caer en el vicio de hacer la guerra naval por medio de la geometría.

Entre tanto, a simple vista, parece que la *columna*, es la formación ideal para presentarse en combate, y ésto, por que es la más flexible, aquella en que el espíritu del comando se transmite con más regularidad, adivinándose hasta sus intenciones, por la conducta que se impuso a su fuerza.

Con efectivos menores, la columna satisface, sin duda, los fines de la táctica.

Se maniobra con más rapidez y no se pierde tiempo en las evoluciones o movimientos durante el combate.

Con los grandes efectivos, sin embargo, yá ella presenta serias objeciones por su extensión, de modo que se vé uno conducido a la división de la fuerza, llegándose a la formación de los *grupos tácticos*, en que son reunidos buques homogéneos para obrar con mayor libertad de movimiento y facilidades para usar de todo el poder ofensivo.

La historia enseña que no se debe tener fanatismo por ninguna formación y que en el combate se debe aprovechar la situación en que se encuentre el enemigo, para adoptar la actitud más conveniente.

Hay, efectivamente, ejemplos de un éxito brillante

con una formación y de fracaso completo con la misma, en otra época.

Sobre este particular, ninguna prueba es más concluyente que la comparación entre las batallas de Lissa y del Yalú, tan distantes una de otra, pero en las que los vencedores se presentaron y combatieron en formaciones opuestas, es decir, la que venció en Lissa fué vencida en el Yalú, y la derrotada en el Yalú salió victoriosa en Lissa.

La conclusión a que se llega, es que debe procurarse una formación que permita utilizar mejor todas las armas obrando simultáneamente.

La táctica no requiere otra cosa. Con la columna se puede tener ventajas, y en la mayoría de los casos se tienen, en combates regulares, conducidos siguiendo los buenos principios; pero la columna no será yá la formación mas conveniente para evitar un ataque de torpederos, porque ofrecerá un blanco considerable.

Por tanto, la elección de la formación depende de un conjunto de circunstancias que deben todas tender hacia el mayor rendimiento del ataque o de la defensa, facilitando el empleo del arma principal.

Esta cuestión de la preferencia de la formación para el combate ha sido variadamente considerada, y de hecho tiene gran importancia; pero no hay atrevimiento en nosotros, si decimos que la solución no puede obtenerse por el juego de líneas y ángulos.

La formación aconsejada es la que permite a la táctica desarrollar sus planes con la mayor simplicidad. Depende del movimiento y de las circunstancias, así como de los efectivos, propio y del adversario.

Por eso, la columna debe admitirse como formación para presentarse en combate, no siendo siempre la mejor

para la aproximación al campo táctico y pudiéndo ser modificada en el curso de las maniobras.

Sin embargo, en cualquier hipótesis, el valor de las formaciones es, como el de las posiciones, relativo, aun cuando sean muy grandes sus influencias.

La formación tiene en cuenta conducir la fuerza a la posición más ventajosa; es un medio, un recurso de la táctica, así como lo es la posición; pero ésta con un aspecto más concreto.

La tactica sabe que no puede descuidarse de las dos para tener certeza de conseguir su gran objetivo de destruir el poder naval del enemigo.

Es preciso, por tanto, tener presente siempre la necesidad de evolucionar para lograr la posición favorable o impedir que el adversario la alcance.

La formación constituye, por consiguiente, una de las más serias preocupaciones de la táctica, y sin ser un elemento decisivo en el combate, tiene una influencia respetable que impone atenciones delicadas, y tanto más delicadas, por cuanto obliga a decisiones rápidas, puesto que no puede vacilarse un minuto que será, tal vez, el instante decisivo entre la derrota y la victoria.

El Destroyer "Pruitt"

De la Marina Norteamericana

Traducido del Journal of the American Society of Naval Engineers

Descripción y resultado de las pruebas

El Destroyer No. 347 "Pruitt" es uno de los tres construídos por la Casa Bath Iron Works Ltd., en virtud de una orden del Presidente fechada en Julio 31 de 1918 y confirmada por una orden de contrato fechada Noviembre 8 de 1918. Sus números son 345, 346 y 347.

Estos fueron construídos bajo el plan de Costo más una prima fija—recibiendo ademas los constructores un tercio de las economías en el costo por bajo de un límete fijado en el contrato.

Se había estipulado tambien primas y penalidades que no podrían ser mayores de $ 15.000 por buque para el caso que los consumos fueran mayores o

menores en las distintas pruebas que los estipulados en el contrato.

Se garantizó por el constructor una velocidad de 35 nudos durante cuatro horas consecutivas, y con una carga de 299.1 toneladas en adición al casco y maquinarias completas.

Características del casco
(según especificaciones)

Eslora entre p. p.	310	pies	
,, en la flotación, en carga	310	,,	
,, total	314	,,	$4^1/_2$ pulg.
Manga maxima	30	,,	$11^1/_2$,,
,, en la flotación fuera de las planchas	30	,,	9 ,,
Puntal al centro del buque	20	,,	$7^3/_4$,,
Calado en carga normal	9	,,	$3^1/_4$,,
Desplazamiento correspondiente	1.200	tons.	
Toneladas por pulgada en la flotación, en carga	15.5		
Area sumergida de la cuaderna maestra	216	pies cuad.	
Area del plano de la línea de agua carga normal	6.500	,,	,,
Superficie mojada	10.110	,,	,,
Coeficiente de enfriamiento block	.472		
,, cuaderna maestra	.754		
,, en la línea de agua normal	.680		
Altura metacéntrica transversal		pies	1.82
,, del centro de gravedad sobre la base		,,	12.45

Batería

Cuatro cañones T. R. de 4"
Un cañón contra aeroplanos de 3"
Doce torpedos de 21" en 4 tubos triples
2 Ametralladoras de calibre 30.

Maquinaria

Calderas Normand—llama de retorno, para combustible líquido—en sala de fuegos cerrada	4	
Presión de trabajo	260	libras
Superficie de caldeo total	27.000	pies cuadrados
„ por caldera	6.750	„ „
Volumen de la cámara de combustión de una caldera	718	pies cubicos
Número de quemadores por caldera	14	
Capacidad de combustible líquido	112.000	galns amer.
Motores principales. Turbinas Parson con engranaje de reducción simple		
Potencia desarrollada a 35 nudos H. P. sobre el eje	27.500	
Revoluciones por minuto a 35 nudos	442	
Número de ejes	2	
Diámetro primitivo de la rueda de reducción	67"962	
Ancho total de la rueda de reducción	38"	
Diámetro primitivo del piñón de alta presión	9"916	
Relación de reducción del piñón de alta presión	6.85	

Diámetro primitivo del piñón de baja presión	16''688
Relación de reducción del piñón de baja presión	4.07
Número de condensadores	2
Superficie refrigerante de un condensador	7.012 pies cuad.
Diámetro de los ejes	11.¼ pulg.
„ del hueco central de los ejes	7.¼ „
„ de las hélices	110 „
Paso „ „ „	122 „
Area proyectada de una hélice	36.3 pies cuad.
„ desarrollada por „	43.7 „ „
Número de palas „ „	3

Pesos

Casco completo	482.39 tons.
Maquinaria completa agua incluída	428.02 „
Peso extra en las pruebas	299.10 „
Desplazamiento total	1209.51 „

Descripción general del casco

Este buque es del tipo de cubierta corrida que ha sido usado exclusivamente para los destroyers de 35 nudos construidos por la Marina de los EE.UU. durante la guerra.

Las alturas de las obras muertas a proa y popa son las mismas que en el tipo muy antiguo de destroyer con castillo de proa lo que le dá una pronunciada pendiente de proa a popa.

Hacia proa de la cubierta principal hay un cuarto de planos y uno de radiotelegrafía. Estos llevan

superpuestos el puente y un camarote de emergencia.

Al medio del buque hay una extructura que lleva en el centro la cocina y a ambos lados las aspiraciones para los ventiladores de las salas de fuegos.

Hacia popa hay una caseta con una estación auxiliar de radio-telegrafía, un taller de reparación de torpedos, un lavatorio y W. C para la tripulación.

El interior del casco entre las cuadernas 35 y 131, está ocupado por la maquinaria. A proa de ésta hay dos cubiertas bajas. En la primera, principiando de proa, hay los siguientes compartimientos: cuarto de lámparas, pañol, cuarto para la máquina del cabrestante, alojamientos para los oficiales de mar de 1a, cámara y camarotes para los oficiales de guerra.

En la segunda cubierta hay el pañol de pinturas, pañol de cadenas, dos pañoles y los compartimientos destinados a alojamiento de la tripulación.

Debajo de esta cubierta está la bodega de proa que contiene el tanque de colisión de proa, una cámara para señales submarinas, tanques de combustible líquido y un pañol de municiones de 4".

A popa de la máquina entre los mamparos 131 a 137 hay tanques de combustible líquido que se extienden en todo el puntal del buque y están convenientemente subdivididos.

Entre el mamparo 137 y la popa se extiende una sóla cubierta baja que contiene dos compartimientos para la tripulación, un pañól y el compartimiento del timón.

La bodega de popa contiene un pañól de municiones de 4", dos pañoles y el tanque de lastre de popa.

El buque tiene alojamientos para 8 oficiales y 114 de tripulación.

La dotación de botes es la siguiente:
Una lancha a motor y vela de 24 pies.
Una chalupa de 24 pies.
Un chinchorro a motor de 21 pies.
Un chinchorro de 10 pies.

Todos los botes están sobre calzos a una buena altura sobre la cubierta superior, con excepción de la chalupa que vá en sus pescantes.

Auxiliares del casco

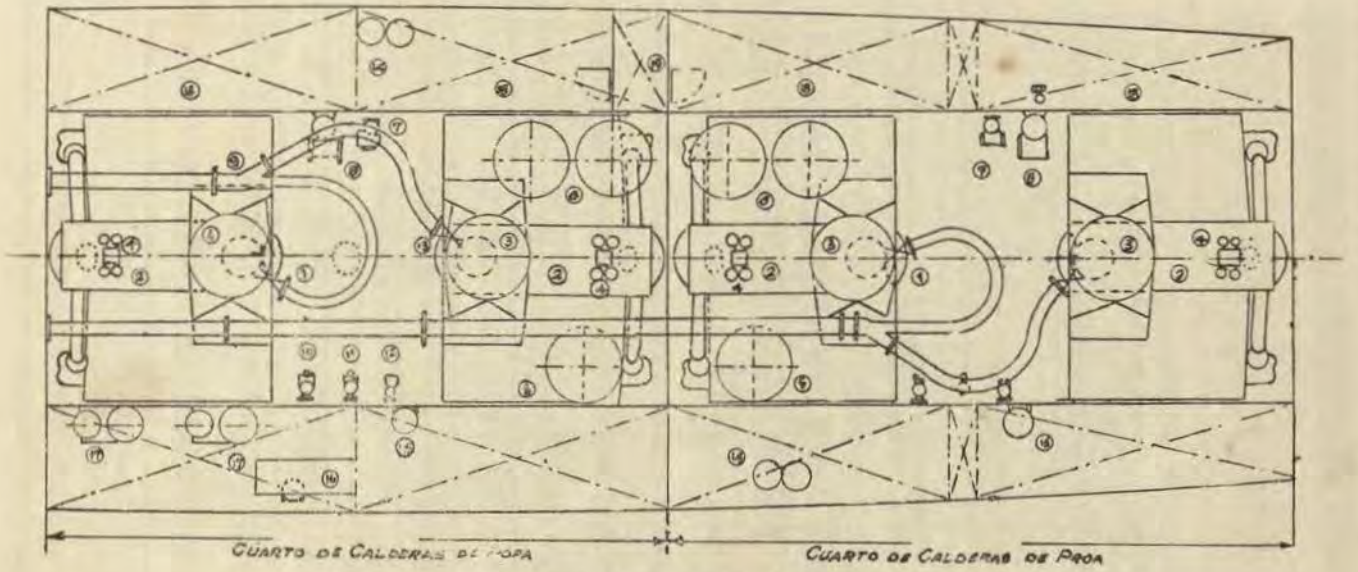
El cabrestante es de ejes verticales para cadenas de 1", tiene cilindros de 4" de diámetro por 5" de carrera. Es construído por la Hyde Windlass Co.

El mecanismo del timón es del tipo de rosca izquierda y derecha generalizado en todas las marinas, está operado por un servo motor a vapor colocado en el mismo compartimiento del gobierno. El servomotor tiene cilindros de 6½" × 8" acciona al eje del timón por intermedio de un tornillo sin fin y rueda dentada. El servo motor es controlado desde el puente de proa por medio de una trasmisión de cable de acero. Hay una trasmisión independiente con una rueda colocada encima de la superestructura de popa. También se ha provisto una caña para gobernar a mano en el compartimiento del timón.

La cocina está equipada con una instalación para quemar petroleo. Existen las instalaciones usuales de incendio, inundación, agua dulce, achique, ventilación forzada, calefacción y comunicación interior.

Hay una máquina frigorifica de acido sulfuroso, sistema Johns-Manville Co., colocada en cubierta.

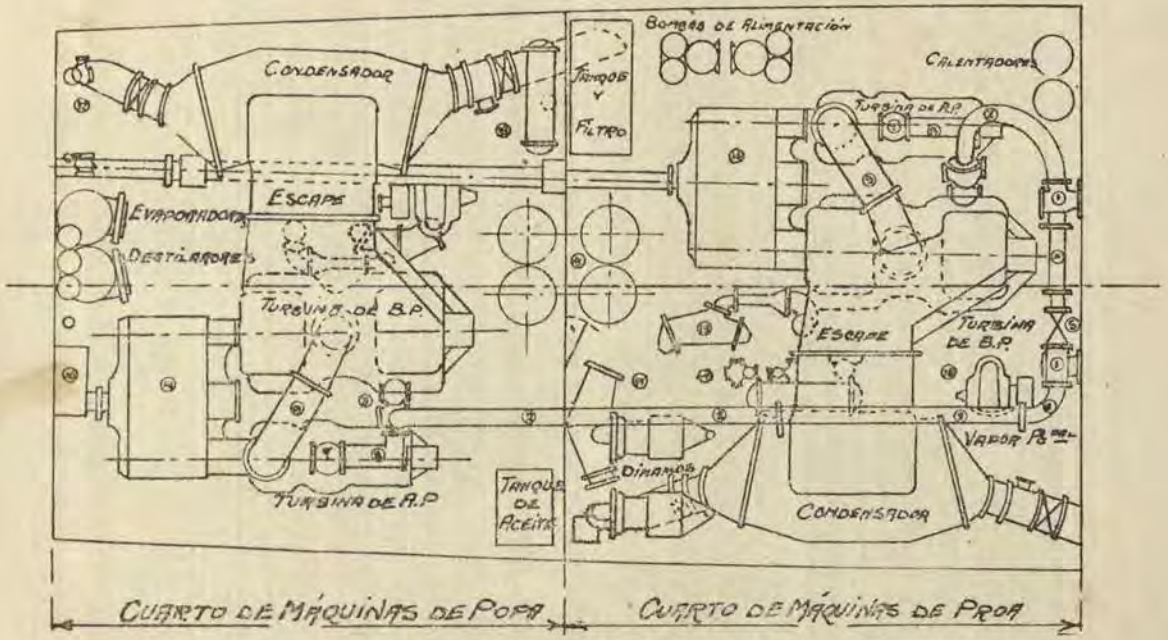
LAMINA I



Disposición de los cuartos de Calderas

1 Toma de vapor principal
2 Calderas
3 Chimeneas
4 Válvulas de seguridad
5 Ventiladores de A. P.
6 ,, B. P.
7 Bomba de incendio y sentinas
8 ,, alimentación
9 Tubo de expansión
10 Bomba de petróleo
11 Bomba de petróleo
12 ,, elevadora de petróleo
13 Válvula auxiliar de vapor
14 Extinguidores de incendio
15 Calentador de petróleo
16 Reservorio de aire
17 ,, ,, ,, para los torpedos
18 Tanques de petróleo
19 Escape entre los cuartos de calderas

LAMINA II



Disposición del cuarto de máquinas

1 Válvula principal de vapor
2 Tubería " " "
3 Válvula de cuello
4 Conexión cruzada
5 Válvula de conexión cruzada
6 Codo de unión
7 Válvula de toma de vapor de la turbina de A. P.
8 Trampa de vapor
9 Reservorio de vapor
10 Bomba auxiliar de circulación
11 Condensador auxiliar
12 Bomba de incendio y sentinas
13 Condensador, aumentador de vacío
14 Caja de reducción
15 Tanque y destilador de agua potable
16 Bomba de aire
17 Bomba de incendio y sentinas
18 Refrigerador de aceite

Batería

Un cañón de 4" está colocado a proa del puente en la cubierta principal; otros dos están colocados en la misma cubierta a ambos lados de la estructura central, y uno sobre la caseta de popa. El cañón contra aeroplanos está situado en la cubierta principal a popa de la caseta.

Los cuatro tubos lanzatorpedos triples están colocados a ambos lados en la cubierta principal entre la chimenea No. 4 y la caseta de popa.

Las dos ametralladoras están colocadas en la cubierta principal inmediatamente a popa del cuarto de radío telegrafía.

Maquinaria

La distribución general de la maquinaria se puede ver en las láminas I y II, adjuntas.

Las calderas, turbinas, reducciones, condensadores, y todas las auxiliares excepto ventiladores, bombas e instalación eléctrica, han sido proyectadas y construídas por la Bath Iron Works Ltd.

Las calderas han sido proyectadas para soportar sin peligro una elevada sobrecarga.

Con este objeto los tubos vecinos a la hornilla y las cuatro primeras filas en la entrada de los gases al haz tubular son de 1¾" de diámetro. Las 8 filas siguientes en la entrada de los gases son de 1½" de diámetro y el resto es de 1¼". Los tubos largos y de poco diámetro no estan expuestos de esta manera a la acción de los gases que salen directamente de la cámara de combustión.

Máquinas principales

Cada eje es movido mediante una rueda de doble dentadura helicoidal por dos turbinas una de alta y una de baja presión del tipo Parsons. Cada una mueve su

propio piñón que engrana con la rueda dentada en el eje de la hélice.

Las turbinas de alta tienen coronas especiales de aletas para las marchas a pequeña velocidad con dispositivos apropiados para ponerlas en corto circuito para las marchas a gran velocidad.

El empuje axial de las turbinas, así como el empuje de las hélices es soportado por chumaceras de empuje sistema Kingsbury.

Los condensadores son del tipo de tubos curvos con sus extremidades expandadas en las placas tubulares. Los tubos quedan en planos horizontales, el agua pasa una sola vez por los tubos. La circulación se hace por el movimiento del buque cuando éste marcha avante. Hay una bomba centrífuga de 14" movida por turbina para hacer la circulación de cada condensador cuando el buque vá atras o está parado.

Evaporadores

Hay dos evaporadores del tipo vertical de la oficina de ingeniería de la marina y dos destiladores de la Bath Iron Works.

La planta evaporadora y destiladora tiene una capacidad normal de 10.000 galones por 24 horas, y puede ser forzada hasta 14.000 galones en 24 horas.

Refrígeradores de aceite lubricante

Hay dos refrigeradores de aceite, capaces de enfriar todo el aceite empleado en la lubricación a 100°F usando agua a 60°F.

Bombas

Hay instaladas las siguientes bombas de pistón construidas por la Waner Steam Pump Co. (Ver lámina III)

LAMINA III

Número	Uso	Tamaño pulgadas	Clase	Locación
2	Aire principal	11×32×21	Doble, balancin, simple efecto	Una en cada sala de Máq.
2	Aliment. „	16×12×24	Vertical, pistón,doble efecto,un cilindro	En sala de Máq., proa
2	„ auxiliar	15×10×16	„ „ „ „ „ „	Una en cada sala de fuegos
2	Incendio y Sentinas	7× 7×12	„ „ „ „ „ „	Una en cada sala de Máqs.
2	„ „	„	„ „ „ „ „ „	Una en cada sala de fuegos
1	Aire auxiliar y circ.	6×8×8×7	Horizontal combinada	Sala de Máquinas, proa
1	Aliment. evaporadores	4 ½ ×6×6	Vertical, pistón,doble efecto,un cilindro	Sala de Máquinas, popa
1	Agua dulce destilada	3 ½ ×4×4	„ „ „ „ „ „	„ „ „
3	Aceite lubricante	6×8×12	„ „ „ „ „ „	1 en la sala máquina,proa y 2 en la sala máquinas, popa
2	Circ. refrigerador aceite	6×7×8	„ „ „ „ „ „	1 en cada sala de máquinas
4	Petróleo a los quemadores	6½×4½×12	„ „ „ „ „ „	2 en cada sala de fuegos
2	Servicio de petróleo	4½×6×6	„ „ „ „ „ „	1 „ „ „ „
1	Agua dulce	3½×4×4	„ „ „ „ „ „	En la sala de fuegos, proa

Calentadores de alimentación

Hay dos calentadores verticales de alimentación que calientan el agua después de salir de la bomba de alimentación. Estos calentadores pueden condensar todos los escapes auxiliares marchando a toda fuerza.

Ventiladores de tiro forzado

Hay seis ventiladores de eje vertical directamente acoplados a Turbinas Terry. Tres en cada sala de fuegos. Aunque los tres pueden funcionar independientes, para la marcha normal uno de ellos está arreglado para funcionar como alta presión descargando su vapor en uno o los otros dos funcionando como turbinas de baja presión, con una gran economía.

Tanque de alimentación

Tiene una capacidad de 1.100 galones.

Condensador auxiliar

Hay un condensador auxiliar de 310 pies cuadrados de superficie montado sobre una bomba combinada de aire y circulación.

Los tubos son arqueados en un plano horizontal y están expandados en las placas tubulares.

Instalación eléctrica

La corriente necesaria en los servicios del buque es suministrada por dos turbo-generadores de la General Electric Co. de 25 K. W. a 125 Volts. El buque tiene

dos proyectores de 24" montados en plataformas elevadas sobre la escotilla de la sala de máquinas.

Las pruebas preliminares del buque se hicieron en la milla-medida de Rockland y a lo largo de la costa de Maine en los días 18 á 21 de Agosto de 1920.

El contrato estipulaba:

1º. Una prueba preliminar en la milla-medida que debía consistir en un total de 26 corridas desde 10 nudos hasta la velocidad máxima, y dos corridas yendo atrás a 20 nudos.

2º. Una corrida de cuatro horas a toda fuerza.

3º. Una corrida de cuatro horas a 30 nudos.

4º. Una corrida de seis horas a 25 nudos.

5º. Una corrida de cuatro horas a 20 nudos.

6º. Una corrida de cuatro horas a 15 nudos.

7º. Pruebas de giro atrás y adelante. Pruebas de puesta en marcha, parar y dar atrás.

Estas pruebas fueron todas llevadas a efecto sin incidentes. Los resultados pueden verse en las láminas IV y V.

En las 2a. a 6a. inclusive se midió el consumo de aceite durante toda la corrida. Durante la primera hora de cada una de esas pruebas el consumo de agua medido fué solo el de las turbinas, durante el resto del tiempo se medía el agua consumida para todos los servicios.

La diferencia entre el consumo en la primera hora y el consumo horario de las siguientes daba el consumo del vapor de las auxiliares.

En la corrida 5a. se hizo funcionar los evaporadores a razón de 2.620 galones de agua por 24 horas, y esto naturalmente hizo subir el consumo de las auxiliares en esta corrida.

El buque dió atrás sin interrupción durante 25 mi-

SUMARIO DE LOS DATOS

DESTROYER "PRUITT" — **Pruebas preliminares** — **Agosto 18-1920**

Desplazamiento: 1210 toneladas — Tiempo [Viento, NE, flojo / Mar Llana.

No. de las corridas		1-2-3		4-5-6		7-8-9		10-11-12		13-14-15		16-17-18		19-20-21		22 á 26		Atrás	
Velocidad		10.04		15.56		20.98		25.09		27.60		30.08		32.91		35.85		20.79	
Caballos efectivos E.HP (desplazamiento=1210 tons)		230		830		2400		5300		7730		10310		13120		16100			
,, sobre el eje B		142		784		2085		4484		6609		8723		11374		14850		3015	
,, ,, ,, E		163		731		1969		4135		6214		8474		11703		14660		3033	
,, ,, ,, Total		305		1515		4054		8619		12823		17197		23077		29510		6048	
Eficiencia propulsiva = EHP (•) / SHP = 4		.753		.548		.592		.614		.602		.600		.568		.546			
Revoluciones B		106.94		167.01		228.98		287.80		322.63		355.61		401.59		459.25		271.06	
,, E		106.38		167.11		229.36		285.19		320.19		356.37		402.67		460.05		272.19	
,, Media		106.66		167.06		229.17		286.50		321.41		355.99		402.13		459.65		271.63	
Deslizamiento (aparente)		.0626		.0717		.0888		.128		.144		.157		.183		.223		.238	
Empuje efectivo por pulg.² de superfi. proyectada de hélice		0.713		1.66		3.56		6.57		8.72		10.67		12.42		13.98			
Velocidad de las alas de las hélices, pies por minuto		3075		4820		6610		8260		9260		10250		11600		13260		7820	
Calderas en uso		4		4		4		4		4		4		4		4		4	
Salas de fuegos y de máquinas		Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa
PRESIONES	Vapor, calderas — libras	247	253	247	250	248	251	248	252	250	250	248	252	248	254	252	255		
	Colector Principal S. Máqs. ,,	247	245	246	244	248	241	248	245	249	241	246	240	241	240	242	238	250	247
	,, auxiliar ,, ,,	242	244	241	242	241	240	245	243					240		239	240		
	,, Escape aux ,, ,,	8	7	8	8	6	4	6	7					6		8	12		
	Aumentador del vacío ,,	160	148	149	150	148	145	149	145	147	143	145	142	144	145	139	149		
	Calentador alimentación ,,	(2)7		(2)6		(2)5								(2)5		(2)4			
	Petroleo ,, ,,	111	95	105	100	100	100	100	97	101	105	100	103	103	68	118	119		
	Aceite lubricación ,,	5	6	6	5	6.5	6	7	7							7.5	7.5		
	TURBINAS A P. 1a. fila de aletas	10	5	50	47	117	113	225	220	239	228	233	226	222	225	219	220	143	148
	A P. 3a Expansión	0	0	18	18	55	52	116	116	181	178	187	193	201	178	222	221		
	A P. Corona principal	0	0	0	0	17	14	47	40	75	68	113	112	164	165	219	218		
	A P. 7a. Expansión	25"	20"	18"	11"	1	0	17	17	34	29	53	53	78	83	110	111		
	B P. Colector	27"	27.5"	23"	26"	18"	22"	10.5"	12"	4"	7"	3	3	9	10	16	16.3		
	Vacío (pulgadas)	29.1		29.1		29.0		29.0		29.0		28.8		28.5		27.9		26.6	
	Altura del barómetro de mercurio en la Turbina B P	0.9		0.9		0.8		1.5		1.3		1.8		2.2		2.7		3.3	
	,, ,, ,, ,, Condensador tope	0.9		0.9		1.0		1.0		1.0		1.2		1.5		2.1		3.4	
	,, ,, ,, ,, fondo	0.9		0.9		1.0		1.1		1.0		1.1		1.3		1.2		3.3	
	,, ,, ,, ,, Bomba de aire	2.4		2.1		1.9		2.1		2.2		2.4		2.7		2.4		4.1	
	Aire en las salas de fuegos (pulgadas)	2.9	3.1	3.0	2-9	3.6	3.4	3.2	3.5	3.5	3.5	3.5	3.5	4.2	4.1	4.6	4.5		
Juego entre las turbinas A P. y el pistón de balance pulgs.		.015	.014	.015	.012	.014	.010	.013	.010	.016	.012	.020	.017	.027	.023	.027	.027	.022	.019
Calderas en servicio		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2		
Quemadores en ,,		1-1	1-1	2-2	2-2	3-3	3-3	6-6	5-5	7-7	7-7	9-9	9-9	13-13	12-12	14-14	14-14		
Ventiladores en ,,		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
R. por M. de los ventiladores		825	800	825	800	900	850	900	870	925	900	960	945	1080	1050	1115	1115		
,, Bomba de petroleo		2	2	3	3	4	5	9	6	9	9	13	12	18	14	21	20		
TEMPERATURA oF	Descarga. Bomba de aire	84		70		68		67		68		69		70		74			
	Entrada de agua del mar	58	58	58	57	56	53	56	55	58	56	58	56	56	56	58	57	61	61
	Descarga de ,, del ,,	62	64	60	62	60	60	61	61	63	63	65	67	67	69	70	71	104	104
	Gases en la chimenea	380		400		425		490		520		540		600		620			
	Sala de fuegos	104	109	104	110	104	104	104	103	105	104	106	100	103	97	113	100		
	Petróleo entrada a los calentadores	79	79	79	79	78	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76	76		
	,, salida ,, ,,	200	202	168	160	164	184	164	185	165	168	170	175	173	174	172	169		
Agua en libras por hora, total consumidas																		235608	
,, ,, ,, ,, ,, por caballo en el eje																		40.2	
Escapes auxiliares descargaban		Cond.	princ.	Cond.	princ.	Cond	princ.	Cond.	princ	Cond.	princ.	Cond.	princ	Cond	Princ	Cond	Princ	Cond	Princ

[•] { EHP = Caballos efectivos necesarios para empujar el buque calculados por experiencias con modelos.
{ SHP = Caballos efectivos sobre el eje.

DESTROYER "PRUITT"

PRUEBAS OFICIALES — AGOSTO 19-21 DE 1920

Prueba	4 horas a 15 nudos		4 horas a 20 nudos		6 horas a 25 nudos		4 horas a 30 nudos		4 h. a toda velocid.	
Fecha	Agosto 20-1920		Agosto 19-1920		Agosto 21-1920		Agosto 20-1920		Agosto 19-1920	
Calados	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa
Al principio	9'-9 1/4"	9'-0"	9'- 4 1/8"	9'-6 1/8"	9'-1 1/2"	9'-8 5/8"	9'- 2 1/2"	9'- 8 1/2"	9'-6 5/8"	9'-6 3/8"
,, fin	9'-8 5/8"	9'- 5/8"	9'- 4"	9'- 4 1/8"	9'-2 3/4"	9'-4 1/2"	9'- 5"	9'- 2 1/2"	9'-3 3/4"	9'- 3 1/4"
Promedio	9'-4 5/8"		9'-4 1/2"		9'- 4 1/4"		9'- 4 5/8"		9'- 5"	
Desplazamiento medio de la prueba	1212		1210		1213		1215		1217	
Velocidad media	15.03		20.25		25.02		30.07		55.09	
Caballos sobre el eje de babor	681		1810		4364		8856		14000	
,, ,, ,, ,, estribor	692		1810		4294		8594		13862	
,, total	1373		3626		8763		17290		27862	
Revoluciones, máquina de babor	161.13		220.60		284.99		355.99		443.72	
,, ,, ,, estribor	161.14		219.59		285.92		356.10		444.38	
,, promedio	161.14		220.10		285.36		356.05		444.05	
Agua producida por las evaporadoras, galones			396.3							
Calderas en uso	1		2		2		4		4	
Tiempo—Viento	Flojo del S.W.		Flojo del S.W.		Flojo del S.		Ligeras brisas		Ligeras brisas	
Mar	Llana		Llana		Llana		Llana		Llana	
Salas de fuegos y de máquinas	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa	Proa	Popa
PRESIONES — Calderas		201		204		236	256	254	258	258
PRESIONES — Vapor principal sala de máquinas	195	192	196	194	238	241	247	241	238	136
PRESIONES — ,, auxiliar ,, ,,	192	191	193	192	243	240	245	264	242	238
PRESIONES — Escapes auxiliares ,, ,,	11	9	7	8	8	10	8	7	7	8
PRESIONES — Aumentador de vacío	71	76	67	75	92	95	100	101	118	127
PRESIONES — Calentador alimentación	(1)10		(1)6		(2)9		(2)5		(2)4	
PRESIONES — Trampa del separador	3.5"	1 lbs.	0	2"	2 lbs.	3 lbs.	3 lbs.	2 lbs.	12"	11"
PRESIONES — Petroleo a los quemadores		90		99		153	110	85	135	140
PRESIONES — Aceite lubricante	4	5	6	6	6.5	5.5	7	7	7	8
PRESIONES — TURBINAS A P. 1a. fila de aletas	49	39	106	112	232	229	227	224	221	221
PRESIONES — TURBINAS A P. 3a Expansión	17	16	48	51	119	113	220	222	210	207
PRESIONES — TURBINAS A P. Corona principal	0	0	16	16	48	39	109	102	205	204
PRESIONES — TURBINAS A P. 7a. Expansión	18"	10"	3"	1.4 lbs.	17	17	52	49	103	104
PRESIONES — TURBINAS Colector B. P.	24.5"	25.5"	20.5"	21"	13.5"	13.5"	2 lbs.	1 lbs.	14 lbs.	14 lbs.
PRESIONES — TURBINAS Vacío (pulgadas)	28.6		28.1		28.6		28.5		28.2	
Altura del mercurio en el barómetro de la Turbina B. P.	1.5		2.0		1.4		1.8		2.6	
,, ,, arriba del Condensador	1.4		1.9		1.4		1.5		1.8	
,, ,, fondo ,,	1.4		1.6		1.4		1.4		1.3	
,, ,, bomba de aire	2.4		2.7		2.3		2.5		2.8	
Aire en las salas de fuegos (pulgadas)		1.0		1.2		2.4	2.0	2.0	4.4	4.4
Revoluciones de las bombas — Alimentación principal	(1)5		(1)6		(2) 6		(2)11		(2)16	
Revoluciones de las bombas — Aire principal		10		13	12	13	9	13	12	12
Revoluciones de las bombas — Circulación de agua del enfriador de aceite	29	31	46	48	47	58	41	58	55	74
Revoluciones de las bombas — Aceite lubricante	16	17	23	23	28	24	31	28	35	40
Juego entre el pistón de equilibrio y la turbinas A.P	.015	.013	.018	.010	.013	.014	.023	.019	.027	.027
Calderas en servicio		1		2		2	2	2	2	2
Quemadores en ,,		5		5-5		8-7	9-9	10-9	14-14	14-14
Ventiladores en ,,		2		2		3	3	3	3	3
Revoluciones por minuto de los ventiladores		487		564		770	735	727	1093	1093
TEMPERATURA Fo. — Calentador, alimentación, descarga	(1)230		(1)208		(2)219		(2)189		(2)188	
TEMPERATURA Fo. — Bomba de aire ,,	69		73		70		71		77	
TEMPERATURA Fo. — Aceite lubricante antes del enfriador	80	79	85	88	92	92	100	100	113	111
TEMPERATURA Fo. — ,, ,, ,, despues ,,	73	74	78	82	83	84	89	88	93	99
TEMPERATURA Fo. — Agua de circulación del enfriador de aceite	62	63	65	68	64	66	63	64	68	69
TEMPERATURA Fo. — Entrada de agua al condensador principal	58	58	61	60	61	62	58	58	62	62
TEMPERATURA Fo. — Descarga de ,, ,, ,,	59	60	64	62	72	70	69	69	74	78
TEMPERATURA Fo. — Petroleo, entrada al calentador		83		78		74	75	73	77	76
TEMPERATURA Fo. — ,, salida del ,,		178		171		196	171	174	170	167
TEMPERATURA Fo. — Gases en la chimenea							527		618	
TEMPERATURA Fo. — Salas de máquinas	91	84	90	87	85	85	84	84	89	
TEMPERATURA Fo. — Salas de fuegos		119		129		114	120	120		
AGUA — Libras por hora incluida la evaporación total	32144		59072		111942		210363		345315	
AGUA — ,, ,, ,, turbinas solamente	24751		52243		95755		183975		307875	
AGUA — Libras por caballo en el eje y hora, total	23.4		16.3		13.1		12.2		12.4	
AGUA — ,, ,, ,, ,, ,, ,, solo turbinas	17.3		14.4		11.2		11.65		11.0	
AGUA — Evaporación por libra de petróleo, efectiva	15.8		15.1		15.1		14.8		14.4	
AGUA — ,, ,, ,, ,, de 212º á 212º	16.3		15.9		15.8		15.95		15.5	
AGUA — Libras por pié cuadrado de superficie de caldeo	4.76		4.37		8.3		7.8		12.8	
PETROLEO — Poder calorífico. B. T.U. por libra	19124		19053		19124		19124		19053	
PETROLEO — Peso específico á 600 F	0.9266		0.9261		0.9266		0.9266		0.9264	
PETROLEO — Lbs. consumidas por hora medidas en las tres últimas horas	2034		3918		7390--5 últimas horas--		14195		23999	
PETROLEO — Libras por caballo sobre el eje—hora	1.48		1.08		0.863--5 últimas horas--		0.823		0.861	
PETROLEO — Libras por pié cuadrado de superficie de calefacción	0.310		0.290		0.548--5 últimas horas--		0.526		0.889	
PETROLEO — Libras por nudo medidas en las tres últimas horas	135.2		193.1		295.0--5 últimas horas--		472.0		684.0	
PETROLEO — Lbs por nudo corregidas para 10.500 B.T.U. y velocidad constante	133.5		185.5		289.0--5 últimas horas--		459.5		663.0	
PETROLEO — Lbs. por nudo garantis. y corregis. para 19.500 B.T.U. y velocidad cons	155		202		348		558		772	
PETROLEO — Radio de acción con 375 toneladas	6290		4530		2905		1828		1267	
Escapes descargaban la primera hora	Cond. auxiliar		Cond. auxiliar		Cond. auxiliar		Cond. auxiliar		Cond. auxiliar	
,, ,, las siguientes	Corona princi. popa 3/4 de vuelta				7a. Exp. popa 2 vueltas				Colector-baja pres	
Purga de las trampas descargaban en la primera hora	Cond. auxiliar		Cond. auxiliar		Cond. auxiliar		Cond. auxiliar		Cond. auxiliar	
,, ,, ,, en las siguientes	,, principal		,, principal		,, principal		,, principal		,, principal	

NOTA—En la primera hora de cada prueba se media solamente el agua condensada de las turbinas. En las horas restantes se media el agua de todos los servicio.

nutos a la velocidad de 20.7 nudos, habiendo hecho dos corridas de la milla y todas las pruebas de gobierno en marcha atrás durante este tiempo.

Las curvas de consumo de petroleo y agua por caballo en el eje son muy planas.

El consumo de petroleo y agua por caballo entre 25% y 100% de la potencia es prácticamente constante y el aumento de consumo para potencias inferiores al 25% no es muy marcado. Esta característica de las curvas de consumo está en marcado contraste con las curvas similares de turbinas acopladas directamente.

Los mejores consumos de agua y petróleo corresponden a la velocidad de 29 nudos y son:

Petroleo de 19.500 B.T.U.	por	caballo	eje	lbs.	0'80
Agua para todo servicio	„	„	„	„	12'20
„ solo para turbinas	„	„	„	„	10' 6

Estas cifras son ligeramente inferiores al promedio obtenido en buques de esta clase, pero no representan ningun cambio marcado desde la adopción del engranaje de reducción, conectado con turbinas para la propulsión.

Tal vez se puedan obtener economías pequeñas por el uso de recalentadores de vapor, calentadores de alimentación en las cajas de humo conocidos con el nombre de "economizadores" y turbinas mas económicas. Pero la economía en cada caso es pequeña comparada con el aumento de peso, espacio y la pérdida de robustez de la instalación.

Debe ser notado que este buque puede dar

25 nudos con una caldera
30 „ „ dos „
35 „ „ tres „

Cuatro calderas pueden producir mas vapor que el que pueden consumir las turbinas y auxiliares.

Las curvas de evaporación muestran la mejor manera de usar las calderas para cada velocidad pero desgraciadamente, la baja presión de aire necesaria para estas economías hace que las salas de fuegos sean muy calientes y para comodidad del personal es preferible usar menos calderas con mayor presión de aire que las que darían la mas alta eficiencia.

Por la traducción:

El Capitán de Fragata Maquinista

E. PERALES

Sobre Artillería y Torpedos

Por el Teniente 1º. Don
Manuel F. Jiménez.

Antes de entrar en el desarrollo del presente tema que hemos escogido para materia de este artículo, conviene advertir, que no pudiendo establecer nada nuevo, sobre todo tratándose de principios perfectamente sentados y aceptados—puede decirse—por unanimidad universal, él se basa en la necesidad que reconocemos, de insistir siempre, aunque sea ligeramente, sobre tópicos o puntos que a todos interesan por igual.

Siendo la guerra de modo absoluto la finalidad práctica que justifica la existencia de la marina militar; y la preparación para el combate, el fin o destino para el que ha sido creado el buque de guerra, claro es que de sus eficiencias en un momento dado, dependerá, sin duda, principalmente, el éxito, tanto en el caso de ser una nación agredida o agresora.

En consecuencia, entre todas las múltiples e importantes ramas que constituyen en conjunto la profesión del marino, se destacan claramente con caracteres de mayor relieve, las que abarcan la artillería y los torpedos; ramas que exigen, por decirlo así, preferencia obligada sobre todas las demás.

Y en virtud de fundamentos que vamos a exponer, la primera requiere todavía mucha más distinción.

Hasta hoy, no obstantes los progresos realizados, está demostrado que el cañón continúa siendo el árbitro de las batallas.

Entra en acción a distancias considerables; y por sus efectos, desde el primer momento de iniciada la lucha, es capaz no solo de destruir al enemigo aunque sea en pequeña proporción, a veces sin importancia aparente, sino también que hiriéndolo gravemente en parte vital, decidirá siempre, poco después, el resultado del encuentro.

Es, si se quiere, la primera ventaja que la artillería conserva sobre el torpedo.

Este no puede ser utilizado generalmente, o mejor dicho siempre, sino a distancias mucho más reducidas que el cañón, para terminar la obra emprendida por él, dentro de ciertas circunstancias, cuando por diversas causas no ha podido realizar sólo, la destrucción total.

Su empleo, está por consiguiente, subordinado al de la artillería, por lo general; salvo los casos en que se le utilice sorpresivamente, cuándo la artillería aún no ha podido entrar en acción, como el caso de los cruceros ingleses "Hogue", "Cressy" y "Aboukir", y otros casos más.

Esto no quiere decir que de manera forzosa el tor-

pedo debe utilizarse en una acción, únicamente para concluir la destrucción comenzada por la artillería.

Su aplicación tiene perfecta cabida en el transcurso de una batalla, efectuando ataques audaces, siempre necesarios, a los buques grandes; pero hay que observar que de todos modos lo principal le está encomendado siempre al cañón.

Si tomamos en cuenta, para considerar un caso típico y moderno, la guerra europea, vemos que ella muestra ejemplos saltantes de la preponderancia a que aludimos.

Observándolos, se puede establecer la relatividad existente entre ambas armas.

Al efecto, en Coronel, las Malvinas y Dogger Bank, por ejemplo, encontramos que fué únicamente el cañón quien decidió el éxito.

En la misma batalla de Jutlandia, fué la artillería la que desempeñando en toda su magnitud su verdadero rol, tuvo a cargo el papel principal, como lo comprueban las pérdidas experimentadas en esa acción.

La artillería, puesta en juego, mediante las combinaciones tácticas, no podía dar lugar a que desde el comienzo, obrara con éxito el servicio de torpedos automóviles. Siendo principal inconveniente de los submarinos su reducida velocidad en superficie respecto a los buques de otra clase, los submarinos alemanes no tuvieron oportunidad favorable para tomar parte en la lucha.

Y tal como ha sucedido entónces, creemos que siempre prevalecerá la importancia de la artillería sobre la del torpedo.

La comparación que antecede—desigual en cierto modo, desde luego—no quiere decir, en manera alguna que queden anuladas las condiciones de utilización

del torpedo conjuntamente con la artillería, y que sea pequeña la importancia de su aplicación.

Considerando primordial el asunto de la artillería, ello no significa que el rol que corresponde al torpedo puede ser nulo o muy secundario.

Siendo, como efectivamente son, ambas armas eminentemente ofensivas, se hallan colocadas, por decirlo así, en plano casi igual.

Ambos se usan dentro de ciertas circunstancias, para iniciar y realizar el ataque.

Y desde luego el empleo de la que consideramos principal, no conduce en modo alguno, a la abstración completa de la otra.

Ambas se complementan, bajo el punto de vista táctico de la guerra.

Hasta aquí, dentro de la índole de este corto artículo, hemos establecido lo que podemos llamar diferencia sustancial entre las dos armas; y hemos recordado principios que admitimos completamenta reconocidos.

Sobre este punto no insistiremos más.

Volviendo ahora sobre las consideraciones que justifican la existencia de la marina militar y la del buque de guerra, llegamos de nuevo a la conclusión, que lo que más importancia ofrece, bajo el punto de vista de la realización del fin que persiguen, lo constituye todo aquello referente a la mejor utilización práctica de las armas que venimos considerando.

En órden a estas ideas, refiramonos al caso nuestro. Todos conocemos las pocas ocasiones en que, por diversas causas que no son del caso señalar, ha sido posible llevar a la práctica ejercicios de tiro. Nadie ignora las dificultades con que siempre se ha tropezado en este sentido. Y como consecuencia natural de ello, la imposibilidad material y constante para haber dispen-

sado continuamente a semejantes cosas, la preferencia que exigen.

Dentro de las pocas veces que ha habido oportunidad para efectuar los ejercicios, las dificultades han sido aumentadas todavía por las condiciones especiales en que actuaba el personal subalterno.

Claro está que todo lo referente a la artillería, es igualmente aplicable a los torpedos; creémos sinceramente no cometer indiscreción ninguna, al anotar y recordar defectos que por espacio de mucho tiempo, han subsistido fatalmente entre nosotros.

Convencidos, pues, como dijimos al principio de la importancia trascendental de las ramas que hemos señalado, estas líneas tienen por objeto principal recordar que todos debemos contribuir, dentro de nuestra esfera de acción, a la adquisición de la mejor práctica completa en ellas, y a la mejor preparación del personal subalterno, causas de las que en gran parte, se derivan de modo directo, las mayores probabilidades del éxito, en un fin determinado como es el de la guerra.

Repetimos que las armas sobre las que hemos tratado, pueden, más o menos, considerarse como colocadas casi a la misma altura.

Y si ello es así, entre nosotros, por circunstancias demasiado conocidas, acaso si se hace más visible esta equiparación relativa.

Es más que probable que las naciones cuyo reducido presupuesto, les impide procurarse de pronto una defensa fuerte en el mar, obligadas, por esa u otras causas, a observar cierta conducta en la adquisición de su armamento naval, lo procuran constituír miéntras, con unidades donde con bastante amplitud puede establecerse el equilibrio relativo entre la importancia de una y otra arma.

Y mientras llegue el momento de la adquisición, es forzoso estar preparado. Por eso, ninguna ocasión acaso más propicia que la actual, para lograr este objeto, en que encaminada la marina por la vía de la reorganización efectiva, han de presentarse seguramente, todas las oportunidades convenientes para facilitar la aplicación práctica de todas las teorías aprendidas, y obtener por consiguiente resultados provechosos.

El material puede adquirirse en un momento dado.

La formación del personal, requiere, en cambio, mucho tiempo.

Y en todo órden de cosas, solo la práctica constante, observada con ahinco y entusiasmo, ejercita y desarrolla las facultades hasta su grado máximo; y así mismo, solo mediante ella, puede exigirse y obtenerse el mayor rendimiento útil en el instante de la prueba.

DEL CARACTER DE LA DOCTRINA

(Extractos de las conferencias sobre Táctica y Estrategia Navales, dadas en la Escuela Superior de Marina, por el Capitán de Fragata Laurent, de la Marina Francesa.)

Traducción de la "Revue Maritime"

(Conclusión)

***

Los principios de que nos hemos ocupado hasta aquí, se refieren, todos, al período de preparación y organización. Ellos presiden la organización general de la conducción de la guerra, la organización de las fuerzas, la organización del campo de batalla. Se emplean antes de que se empeñe la acción. Tienen, sobre la acción misma, una influencia decisiva, puesto que, sin ellos, los combatientes no tienen ninguna probabilidad de éxito; pero, hablando propiamente, son principios de organización, y no principios de acción. Faltan, pués, para completar nuestro conjunto de principios, otros principios, de los bue vamos a tratar ahora.

Cuando Tegethoff, en Lissa, ataca a 11 acorazados italianos con 7, trata de formar número sobre un solo punto del dispositivo enemigo. Para esto, forma su escuadra en ángulo de caza y la lanza, de un solo golpe, sobre los claros abiertos delante y detrás del *Re d'Italia*. Tegethoff *maniobra*. Maniobra simple, embrionaria, pero maniobra.

Cuando los holandeses en Béveziers atacan los buques de Chateaurenault, no se preocupan sino de los adversarios que están inmediatamente delante de ellos, y se contentan con enfilarse paralelamente a ellos; no maniobran, y por esta falta, dejan a la división de Villette en completa libertad de acción. Los franceses aprovechan de ella, primero para mantener la escuadra enemiga a sotavento, con la división Chateaurenault; y, después, para rodearla, haciendo pasar a barlovento de él la división de Villette. Ellos *maniobran*. Así mismo, Tourville, habiendo detenido, inmovilizado, a su adversario particular, con su media escuadra de cola, maniobra también y completa la maniobra de Chateaurenault, llevando sus doce buques de cabeza a barlovento de la cola holandesa.

En San Vicente, Jervis, después de haber elegido juiciosamente su objetivo principal, la fracción española de barlovento, la persigue con todas sus fuerzas y *maniobra* para encerrar la cola enemiga entre las dos líneas de buques ingleses. En el momento en que la *Santísima Trinidad* abate, viento en popa, para pasar detrás de los ingleses y unirse a su división que ha quedado a sotavento, Nelson *maniobra* también para completar la maniobra del jefe, es decir para impedir que los españoles escapen de las tenazas.

Rodney gana su victoria de las Saintes, porque en el momento favorable, se decide a *maniobrar*, atra-

vesando la línea francesa, lo que le permite realizar una poderosa concentración de buques sobre el centro de nuestras fuerzas.

Maniobra es también la bella acción de Foley en Abukir, completando el plan del jefe, al rodear la cabeza de la línea de Brueys.

Maniobra es también, o más bien veleidad de maniobra la de Rodjetsvenski, en Tsushima, cuando trata de llevar, de un solo golpe, sus cinco acorazados al fuego; pero veleidad solamente; y, por consiguiente, no trajo otro resultado que el aumento del desorden.

Cuando Togo, a 2h. 05, lleva, por una contra-marcha rápida, sus doce buques de línea sobre la cabeza de la línea rusa, *maniobra*; y, durante toda la batalla de día, continúa maniobrando, para permanecer a la cabeza de los rusos, es decir en superioridad de número, aunque el total de las fuerzas que se hacen frente sea igual en uno y otro bando.

Cuando, en la tarde de Tsushima, el jefe japonés abandona a los vencidos a los cuidados de los torpederos y ordena a todas las divisiones de alto bordo el dirigirse a toda velocidad y sin regularse las unas sobre las otras, hacia Matsu-Shima, *maniobra* también para volver a encontrar al dia siguiente la posición favorable que la habilidad profesional de sus exploradores le ha permitido tomar el mismo dia de la batalla.

Durante toda la batalla de dia, las divisiones de cruceros japoneses han fallado la cola de la línea rusa que les había sido dada como objetivo y que estaban encargados de contener, a fin de garantizar la libertad de acción de las divisiones de acorazados; esto no trajo inconvenientes porque Togo y Kamimura, manteniéndose constantemente sobre la cabeza de los rusos, dejaron,

por efecto de su *maniobra*, fuera de juego toda la división Nebogatoff.

De esta manera se verifica un axioma, familiar desde hace mucho tiempo a los ejércitos: la victoria es para los ejércitos que maniobran.

Los ejemplos que acabo de citar, y muchos otros, nos permiten, al mismo tiempo, definir lo que es la maniobra, y evitar una confusión que se ha hecho demasiado a menudo en nuestra propia marina: *la maniobra es el arte de formar número.* Es el medio de aumentar las fuerzas relativas, y de crear la masa. La maniobra es el arte de las concentraciones..... no tiene, pués, nada de común con las evoluciones.

Hay evoluciones que no son maniobras; por ejemplo, todos los movimientos de *carrousel* naval a que se entregaron con virtuosidad los Guichen y los d'Orvilliers; esas evoluciones no conducen a nada; la mayor parte de las veces, son inútiles, cuando no son peligrosas. Por el contrario, hay maniobras, que se hacen sin evoluciones, como la de Tegethoff en Lissa. Esta distinción es capital, y no debemos perderla nunca de vista.

***

Todo el secreto de la guerra consiste en matar sin ser matado. Este apotegma no es del todo exacto, aunque a primera vista parezca evidente. Cada uno de los dos adversarios trata de ponerlo en práctica; de manera que, en realidad, el secreto está en matar *antes* de que uno lo sea; y, de esta manera es que se introduce la noción del *tiempo.*

Pero, cada adversario busca el modo de matar, antes de que el otro haya logrado el mismo deseo, de manera que, a fin de cuentas, el secreto consiste en matar lo

más pronto posible; y, así, se introduce la noción de la *velocidad*.

A fines de Marzo de 1805, Nelson no tiene sino una pequeña división de fragatas delante de Toulon, donde se encuentra la escuadra francesa, cuyos destinos, si me atrevo a decirlo, le han sido confiados. El mismo, siempre con la idea de que los franceses no pueden hacerse a la mar sino para atacar al Egipto o a sus buenos amigos de Nápoles se mantiene muy lejos del puerto por bloquear.

Villeneuve sale; las fragatas se equivocan; Nelson es derrotado; Deja a su adversario el *tiempo*, o, como se dice la ventaja, de la velocidad estratégica; el resultado es que la unión de Villeneuve y de Gravina, unión que, precisamente, Nelson estaba encargado de evitar, se opera sin estorbo, Villeneuve parte de Cádiz con 18 buques, y es solamente por falta de comando superior que no parte con 24, porque su unión con la división Salcedo tampoco ha sido obstaculizada por Nelson.

Pero el jefe inglés repara su falta con una actividad maravillosa, y también digámoslo, gracias a la lentitud de los movimientos de Villeneuve. Habiendo partido de Gibraltar un mes después que los franceses, Nelson llega a las Antillas solamente 20 dias después que ellos; y, como es incapaz de titubear, vuelve a partir de las Antillas para Europa 3 dias solamente después de Villeneuve. Llega delante del Mediterráneo antes que su adversario y se encuentra listo a intervenir en este mar *antes* que él. Si el destino de la flota combinada, es el que él cree, su paseo a las Antillas ha venido a ser de efecto nulo, porque Nelson ha sabido reconquistar la ventaja del tiempo, de la velocidad estratégica.

Mejor aún: queriendo, a todo precio, sobrepasar en velocidad a los aliados, Nelson destaca antes de su parti-

da de Antigoa, al *Curieux*, hacia Inglaterra. Este pequeño buque parte a toda velocidad, llega a su destino, y, actuando el Almirantazgo sin retardo, se opera la concentración de las escuadras Stirling y Calder, antes de la llegada de Villeneuve. Dándose, una vez más, la ventaja de la velocidad estratégica, los ingleses están listos *antes* que sus adversarios y bloquean el camino al Ferrol. Villeneuve toca, sin embargo, en la costa española, al precio, verdaderamente débil, de dos buques, a causa de la timidez de Calder.

Es para obtener en todas circunstancias la ventaja de la velocidad estratégica, que el Almirantazgo británico da a todas sus escuadras la orden de dirigirse inmediatamente a la entrada de la Mancha, desde que se pierda el contacto con el enemigo. Así está seguro de que su flota estará lista, *antes* que la enemiga, para la gran batalla.

Tegethoff, en Lissa, lleva su escuadra íntegra sobre el centro italiano; descuida conservar su seguridad conteniendo la cabeza enemiga. Para tener éxito en estas condiciones, es necesario que su ataque comience, y aún esté a punto de terminar, *antes* que la división Vacca haya tenido tiempo de enfrentarse. Es necesario que obtenga la ventaja de la velocidad estratégica. Para esto, le basta con no demorarse en las maniobras preliminares. De un solo golpe, y a toda velocidad, parten al asalto los acorazados austriacos..... y obtienen la victoria.

Es para obtener la ventaja de la velocidad que los japoneses deciden, a principios de 1904, apoderarse de Corea *antes* que los rusos. Para poder proteger eficazmente el paso del primer ejército, *antes* que la escuadra de Puerto-Arturo haya tenido tiempo de oponerse a ello, deciden atacar inmediatamente, sin esperar el final de

las conversaciones diplomáticas, por *sorpresa*, a los acorazados del almirante Starck.

La ventaja de la velocidad estratégica, llevada a su paroxismo, se llama *sorpresa*. Esta sorpresa, a despecho de las apariencias, es siempre posible en el mar, y, si la velocidad estratégica tiene un gran peso en el éxito final, se comprende toda la importancia de la sorpresa. La sorpresa de Puerto-Arturo, no es un modelo recomendable. Este género de operaciones, no está en nuestras costumbres; pero se conocen otros ejemplos de sorpresas.

Es por sorpresa, haciendo que sus escuadras contorneen la Escocia, que Napoleón piensa un momento hacer seguro el paso del Gran Ejército por el Paso de Calais.

Después de haber trabajado en el mayor secreto, los alemanes lanzan, de repente, a la lucha, sus submarinos corsarios. Es una sorpresa para los aliados, y los alemanes aprovechan de la ventaja de ella durante todo el tiempo que hemos empleado en preparar y poner en obra nuestra respuesta.

Es por sorpresa, es decir con una rapidez tal que es imposible, por falta de tiempo, de hacer la menor respuesta, que Rodney corta la línea francesa en las Saintes.

En Trafalgar, la división de Nelson marcha o parece marchar primero sobre nuestro centro, después sobre nuestra vanguardia, que creyéndose amenazada, no se mueve. Ella desfila en desorden, en una actitud vacilante; después, repentinamente, se lanza en un solo bloque sobre el centro. Ningún buque aliado se ha movido. La preparación de la sorpresa ha durado el tiempo suficiente para que los aliados hayan podido, cuando menos, rectificar su orden y estrechar los buques sobre el punto atacado; pero, en verdad, se dejan sorprender.

En Tsushima, Rodjetsvenski ve que los japoneses marchan de vuelta encontrada por su lado de babor, y

no adivina lo que quieren hacer. Quizá, entre 1 h. 39 y 2 h. 05 habría tenido tiempo de caer a una u otra banda para obligar al enemigo a desenmascarar su plan. No adivina nada y no hace nada. A 2. h. 05, por un movimiento bastante rápido para tener el caracter de sorpresa, Togo gira, y lo que parecía un desfile de vuelta encontrada se resuelve repentinamente en una concentración sobre la cabeza. Dígase lo que se quiera, los rusos no tienen, o, más bien, no tienen ya la posibilidad de responder al ataque por una contra-maniobra: han sido sorprendidos.

En resumen, la ventaja de la velocidad estratégica consiste en estar listo, siempre, *antes* que el enemigo, en todas partes. Es esta ventaja la que permite *maniobrar* al enemigo. Se enuncia bajo esta forma: actuar pronto y sin descanso. Napoleón, en una carta a Massena, la enuncia bajo la forma concisa y brutal que le es característica: "actividad, actividad, velocidad.....", porque esta ventaja, en efecto, no puede adquirirse sino desplegando una actividad febril y sin descanso. El ejemplo de Nelson en 1805, que he citado hace poco, es particularmente notable.

No se debe confundir la velocidad estratégica (con todos los beneficios que ella aporta), con la velocidad elemental que procuran las máquinas. Se puede caminar ligero sin obtener la ventaja de la velocidad estratégica; y, por otra parte, se puede obtener esta ventaja sin correr los mares alocadamente, y aún sin correr nada. Voy a citar dos ejemplos a este respecto:

Nelson despliega una actividad febril durante la campaña de 1798. Por la falta de sus fragatas, ha perdido el contacto con el enemigo. Corre trás de los franceses por todo el Mediterráneo. No pierde ni un segundo, ni un nudo de velocidad. Sin embargo, no llega a

encontrar a su adversario *antes* de su llegada a Egipto, y pierde así su campaña, puesto que los franceses han logrado su objeto. Esto se debe a que, careciendo de exploración por fragatas, pasa delante de los franceses, sin verlos, durante su travesía de Malta a Alejandría. Quizá hubiera podido remediar esta falta de las fragatas, navegando en orden disperso; pero esto no se acostumbraba en aquella época para los buques de línea. Habiendo llegado a las costas de Egipto antes que los franceses, no se toma el tiempo de reflexionar que una flota como la de Brueys, ya lenta de por sí, lo debía ser aún más por el inmenso e incoherente convoy que arrastraba tras ella. No reflexiona que, marchando más ligero que los franceses, ha debido dejarlos atrás. Con una precipitación que después debía deplorar mucho, vuelve a ponerse en marcha sin encontrar tampoco a los franceses, porque la dirección del viento lo obliga a alejarse del camino que sigue Brueys.

Ejemplo inverso: es en el mes de Mayo de 1904 que los japoneses saben la formación de la segunda escuadra rusa del Pacífico. Inmediatamente, no tienen sino esta idea: acabar con la primera escuadra de Puerto-Arturo, lo más pronto posible, para poder repararse y estar en disposición de combatir *antes* de la llegada de ese nuevo enemigo a los mares del Japón. Para obtener esa ventaja de la velocidad estratégica, la marina japonesa lanza el ejército de Nogi a los formidables asaltos de Puerto-Arturo. A fines de 1904, gracias a la abnegación y al espíritu de sacrificio de los soldados de Nogi, Togo, *sin haberse movido de las islas Elliott*, se ha dado cinco meses de ventaja sobre Rodjetsvenski. Va a emplearlos en vivir *en los puertos*, preparándose en ellos para la batalla.

Los rusos, activos y previsores, hubieran podido en-

viar sus escuadras varios meses más pronto. Llegando en Febrero de 1905 al mar del Japón, la segunda escuadra del Pacífico no hubiera encontrado, según lo declaran los mismos japoneses, los adversarios reposados y tan bien entrenados, que debían derrotarlos en Tsushima.

***

Para poder emplear los principios de organización y de acción, nos falta aún un elemento: *el jefe*.

Durante la primera parte de la campaña de 1870, las tropas francesas se muestran, en todas partes, más valientes e inteligentes que las alemanas; pero sus jefes no saben ni quieren actuar: son derrotadas lamentablemente. Los soldados alemanes no valen lo que los nuestros, pero están guiados por jefes y estados mayores instruídos y animados de un sincero espíritu militar; no conocen sino victorias hasta Sedan.

Suffren, en la India, tiene oficiales menos que mediocres. A fuerza de energía, después de las tristes torpezas de los primeros combates, acaba por obtener, en Goudelour, no sólo corrección en los movimientos, sino aún algo de iniciativa.

En Trafalgar, Nelson ya no tiene la armada que combatió en Abukir. De los doce buques que componían su escuadra del Mediterráneo a principios de 1805, y que formó con un cuidado minucioso, no quedan en el campo de batalla sino seis. La flota que conduce se ha formado sólo desde hace algunos días, y, si me atrevo a decirlo así, "con piezas y pedazos" sacados de las escuadras de Cádiz, del Ferrol, de Cartagena, de Rochefort, de Ouessant, etc.....

Pero el espíritu del jefe anima este conjunto heterogéneo, y no se comete ningun error.

Hace mucho tiempo que se ha dicho: "Los ejércitos de corderos conducidos por un león, pueden vencer; pero los ejércitos de leones conducidos por un cordero son vencidos siempre".

Para animar a la flota, es necesario un jefe que *sepa y quiera;* que sepa lo que quiera, que lo sepa bien y quiera realizarlo.

Pero este jefe no puede estar en todas partes a la vez, tanto en el campo de batalla como en el vasto tablero estratégico. Sus mismas órdenes no pueden prever y ordenar todo. Si el jefe es traicionado por la torpeza o la falta de inteligencia de sus subordinados, sus más bellas cualidades se reducen a la nada. Suffren nos ha dado un gran ejemplo de ello. Los subordinados deben, como el jefe, *saber* y *querer*. Saber el pensamiento del jefe. Querer ejecutarlo. Es decir que deben poser no sólo la simple disciplina, sino aún la unidad de miras y la disciplina intelectual.

Es por la carencia de esta disciplina intelectual, que las fragatas de Nelson cometen la grave falta de abandonar el bloqueo de Tolon en 1798, y que arrastran a su almirante a la infructuosa campaña de Mayo a Julio, a través de todo el Mediterráneo.

Es por no conocer de antemano el pensamiento del jefe, y, por consiguiente, por la falta de unidad de miras, que el *Alejandro III* se equivoca en la ejecución del movimiento en Tsushima.

Es porque la unidad de miras y la disciplina intelectual reinan en la flota francesa de Béveziers, que el *Fier* hace el rodeo de la cabeza holandesa sin que el comandante en jefe lo vea ni se preocupe de él.

Es la disciplina intelectual la que hace actuar al

Asama el 10 de Agosto de 1904, completando, él solo, el rodeo de los acorazados de Witheft.

Los principios morales que hemos visto, son los únicos capaces de dar a los combatientes la fuerza de jugar ese juego tan apasionado y terrible que se llama guerra; pero, sin disciplina intelectual, las mejores tropas son derrotadas de antemano, y las mejores combinaciones no terminan sino con la derrota.

***

Reunamos ahora los elementos de este estudio.

La fé,

La voluntad de vencer,

El espíritu de sacrificio, y la aceptación de los riesgos necesarios, tales son los principios básicos, sin los que toda actividad militar es vana, sin los que no se cosecha sino la derrota.

El espíritu de ofensiva,

La elección de un objetivo principal,

La exclusividad del objetivo, forman el grupo de los principios que dictan el plan general de acción.

La masa aplicada al objetivo principal, o, bajo otra forma, *la concentración de los esfuerzos y de las fuerzas,*

La seguridad estratégica que protege la acción de la masa, dejándole toda su *libertad de acción,*

La economía de fuerzas, combinando masa y seguridad, forman el grupo de los principios de organización.

La maniobra, arte de las concentraciones,

La velocidad estratégica (actuar pronto y sin descanso),

La disciplina intelectual, o unidad de miras, forman el grupo de los principios de acción.

Tales son los principios. Tal es la Doctrina. No hay otra cosa.

Así como os lo dije al principio de nuestros trabajos, la Doctrina no está formada sino de principios. Todo lo que es del dominio de la práctica, no es Doctrina, sino únicamente aplicación de esta Doctrina; no nos dejemos llevar jamás de aquellos que hablan sin conocer el valor de las palabras; no hablemos nunca de doctrina del calibre de los submarinos, etc.....

Si lo hicieramos, no tardaríamos en olvidar el verdadero carácter de la Doctrina. Tomando la aplicación como principio, confundiendo la causa con su efecto, volveríamos pronto al método que nos ha hecho tanto daño, al *razonamiento puro*, que engendra la hipertrofia del Yo, madre de la anarquía de las ideas...Seamos modestos.

No dejaréis de sorprender a muchas personas y de atraeros algunas críticas denigrantes si os manteneis firme en este terreno; es que los espíritus no han sido conducidos aún por la vía fecunda. Pero es precisamente de vosotros que depende, cuando regreseis a la marina activa, la difusión de las buenas ideas y la buena rectificación de los prejuicios.

La Política y sus Relaciones con la Guerra

Traducido de la Revista Marittima Brazileira

(*Conclusión*)

Tesis presentada a la Escuela Naval de Guerra, en 1919, por el Capitán de Fragata Emmanuel Braga.

IX

Vimos que la guerra no es sino un instrumento de la política, que tambien le da su carácter y la historia enseña que siempre fué empleada como medio de legítima defensa de sus intereses, pasiones, amor patrio, ambiciones, etc., causas que determinan su división en guerras: *a*) de invasión; *b*) nacionales; *c*) civiles; *d*) religiosas; *e*) de conveniencia; *f*) de intervención.

a) La política imperialista guiada por el espíritu de conquista engendra guerras de invasión o expansión con la mira de dominar sobre otro pueblo cercenándole las libertades, haciéndolos Estados dependientes, o apoderándose de parte de su territorio.

La guerra del Japón contra Rusia en 1904 fué

consecuencia de la política imperialista de ambas naciones, que intentaban obtener la hegemonía en el Asia. La pérdida de Puerto Arturo y otros territorios, y de la influencia política de Rusia en aquel continente fué la consecuencia de la victoria de los nipones. No entraremos en análisis y consideraciones acerca de la victoria japonesa, porque sería escribir un libro, que no cabe en los límetes que nos hemos impuesto, pero no dejaremos de observar que la política del Imperio Moscovita fué asaz imprevisora, pues si hubiese analizado cual era la estrategia a seguir debería haberse fijado en primer lugar en la situación especial del Japón que como nación insular, a semejanza de la Gran Bretaña, tenía que desarrollar una política activa en el mar dando preferencia a la preparación de los elementos navales capaces de resguardar las aguas de sus territorios y colonias.

La guerra de 1914 tiene una serie interminable de ejemplos de conquistas, pero tanto declaraba la política que tenía *fines libertadores* que se puso de moda el nombre de *reivindicaciones* con que se sustituyó el verdadero. La furia de las naciones en guerra a todo trance, quiere que su política de reivindicaciones tenga visos de derecho y llega al colmo de que Italia reivindique la posesión de Fiume, cuya historia demuestra que es más húngara que italiana. A esta absurda pretensión se opuso el lúcido espíritu de Wilson, quien le puso tales tropiezos que hasta el presente permanece insoluta la cuestión, aunque sin retroceder la audacia de la política italiana que la llevó a romper la buena armonía con los aliados.

b) La Europa actual está embargada con las guerras nacionales. La política extranjera de expansión engendra en los nacionales el espíritu de rebeldía que da

lugar a las guerras para expulsar del suelo patrio a los conquistadores. La guerra Austro-Servia en 1914 fué guerra nacional para esta última nación que pequeña y humilde no se abatió ante la formidable enemiga; quebrose, mas no se doblegó. La gloriosa Bélgica, ejemplo edificante del sacrificio y heroísmo, señaló al mundo el camino del deber, salvándolo de la ignominia y la vergüenza.

c) La política interna de opresión y desprecio a la ley, que conduce a los actos de despotismo de los gobiernos, provoca una grave perturbación en los partidos políticos por el dominio excesivo que uno ejerce sobre otro, ofendiendo la soberanía popular por las restricciones a la libertad individual; tales son las revoluciones y las guerras civiles. Las guerras de independencia de las naciones no fueron sino un rechazo del partido dominado contra el yugo despótico del partido dominante. Las guerras de nuestra independencia se iniciaron cuando el Reino de Portugal, después de haber elevado al Brasil a Virreynato, quiso regresarlo al estado de colonia, después del regreso a Lisboa de D. Juan VI.

Formáronse los partidos portugues y nacional que empezaron a entablar la lucha hasta que José Bonifacio de Andrada e Silva, el patriarca de la independencia, hallando el momento propicio por las desconsideraciones políticas que D. Pedro I, entonces regente, sufría del partido portugues dirigido desde Lisboa, hizo que este Prínsepe lanzase en las márgenas del Ipiranga el grito de guerra "Independencia o Muerte", el 7 de Setiembre de 1822. Estas guerras duraron dos años y cuatro meses, terminando con la pacificación del Maranhao y el restablecimiento del orden en todo el Imperio en Diciembre de 1824.

La guerra de secesión de la República de los EE. UU. de Norte-América es una de las páginas más bellas de la historia de esta República, pues escribió con las puntas de su espada y de su pluma las palabras libertad y democracia que en 1914 sirvieron de escudo contra la política de conquista y opresión.

d) La sicología humana encuentra en lo desconocido lo que falta a la satisfacción de sus sentimientos; de allí ciertos actos de abnegación en pró de los ideales, efectos de íntimas convicciones, inexplicables, a no ser por una propaganda constante de esas ideas por hombres de buena fé, o por premeditada intención de aquilatar el personal o conquistar adeptos. Esos ideales llenos generalmente de una moral "suigeneris", aproximándose a la verdad en unos casos y queriendo aproximarse a élla en otros, dieron lugar a luchas como la del cristianismo contra la reforma, venciendo siempre el mismo principio, el mismo ideal, la misma verdad incontestable predicada por el Mártir del Gólgota, ese espíritu de verdad que era en esta encarnación Emmanuel (Dios entre nosotros) y Jesús Cristo.

Las cruzadas legaron brillantes páginas de caballerosidad, audacia, valor y civilización en las primeras épocas, convirtiéndose en las posteriores en una vil exploración de conquistadores de fortuna.

e) La política conducida por las ambiciones y los intereses da por resultado las guerras de conveniencia, como la que promovió Gran Bretaña contra Holanda y Francia solamente para satisfacer las exigencias de su comercio marítimo que era y es aún la gran causa pública que preocupa a la política de la reina de los mares, la vieja y respetable Albión.

f) La política extranjera interviniendo en la interna para hacer triunfar un partido, provoca la guerra de

intervención, en que auxilia o se alía a un partido para conseguir sus fines. Otras veces la política tiene el designio de proteger una nación débil contra la absorción de una más fuerte.

La Gran Bretaña intervino en la política belga en 1914, para garantizar su soberanía e independencia amenazada por el coloso germano y llegó a entrar en la guerra que les dió el triunfo en 1918.

Son todas las clases de guerra que provoca la política.

A pesar de ser flajelo de la humanidad, las guerras dan gloria, poder e independencia a las naciones, haciéndolas respetadas y admiradas por las otras, que prefieren y buscan su alianza antes que ser sus enemigas. "Todos desean la alianza de una nación que se ha creado una reputación en la guerra, todos tratan de evitar sus golpes" (Maquiavello).

Si la política tiene un fin civilizador, como el de modificar costumbres salvajes y bárbaras, la guerra se convierte en instrumento de civilización.

Las guerras de las naciones europeas contra los salvajes de Africa han sido indudablemente el mejor medio de civilización empleado contra aquellas gentes. La conquista de la India por Gran Bretaña está en el mismo caso.

Estas guerras reforman los hábitos, haciéndolos más conformes a la sociedad, regenerándolos de ciertos vicios perniciosos solamente por el contacto de sus nuevos habitantes y dirigentes, con los cuales los naturales se van acostumbrando a los actos de la vida sana del trabajo y de la instrucción.

Para declarar guerras precisa, sin embargo, estar preparado para combatir y saber llevarlas adelante. Se ve desde luego la importancia que representa el

arte militar cualquiera que sea el efecto que se desee de la guerra o la manera como se la considera.

El arte militar, tan antiguo como el mundo, era una especie de esgrima entre los bárbaros; hoy es una ciencia que los pueblos civilizados perfeccionan y estudian, buscando sus bases en la conducta de los Turena, Napoleón, Alejandro, Federico, etc.

El arte militar presidiendo la organización de las fuerzas militares, transformando las confusas multitudes en cuerpos de tropas instruídas, disciplinadas y obedientes, moviéndose por grandes o pequeñas masas en un campo de batalla de conformidad con el espíritu, pensamiento e intenciones de un sólo hombre, su comandante en jefe, enseña que siendo la guerra un elemento vivo y variable, es preciso saber aplicar los principios y combinaciones de lugares, hombres y cosas ejecutándolos con precisión y energía, sobretodo los que son más propicios en el momento.

No es con manifestaciones populares y cantos guerreros en las calles, con lo que se vence al enemigo. Es con la aplicación constante del arte militar por la política militar con lo que se consigue el éxito; no puede vencer en la guerra una política que no admitió la necesidad del arte militar en sus conocimientos, porque la política que no calcula la guerra no puede hacerla.

"Nada se obtiene en la guerra sin el cálculo. En una campaña debe meditarse todo profundamente; toda operación debe hacerse bajo un sistema".

"El acaso solo no podrá tener éxito".—(carta de Napoleón al príncipe José).

V

Darrieus en "La guerre sur mer" dice «es preciso que una nación tenga la flota de su política».

Es por consiguiente, la unión entre las concepciones militares navales y las políticas lo que propiamente llamamos política naval, que tiene por objeto estudiar los fundamentos de la Marina, establecer programas, concebir operaciones navales que puedan llenar los fines de la política externa del Estado.

Una nación no puede tener concepciones de política marítima, si su política naval es débil, sin iniciativa.

El ejemplo más saltante de cuanto está ligada a la concepción militar la política, lo tenemos en la doctrina inglesa de la "libertad de los mares".

Para mantener esa política la Gran Bretaña establece todos los años su política naval por medio de programas en los que se declara la fuerza que debe servir de sostén a aquella. La política marítima inglesa manifestada por sus barcos de comercio exige otro poder que la mantenga y que con élla se desarrolle y progrese constantemente.

La policía de sus colonias es otro motivo para que la política naval inglesa mantenga vastos programas navales y cuantiosos presupuestos.

Necesitando caminos libres y resguardados, la política procura los medios para que sus concepciones alcancen éxito. De allí que la estrategia de la política británica mantenga Sta. Elena, Malta, Falkland, etc. estaciones carboníferas y de abastecimientos en todas partes del mundo.

La doctrina americana de Monroe ha sido causa de varias polémicas en los círculos diplomáticos y prensa europea y americana. Esta doctrina ha suscitado descon-

fianzas, especialmente entre los otros pueblos americanos, por la interpretación de las palabras Americanos y América que son de sentido sumamente dudoso.

La falta de explicación clara y positiva del sentido de esas dos palabras, que constituyen una espada de Damocles suspendida sobre nuestros continentes, es la causa de que esta doctrina tan de acuerdo con los sentimientos americanos no haya tenido todavía la sanción de los pueblos de nuestro continente.

"Sin embargo, el Brasil, como lo expone Helio Lobo en las "Cousas diplomaticas", fué el primer país que reconoció tal doctrina y que con su actitud invariable para considerarla después, se destacó como la única nación americana que supo verla como debía ser vista, como una valla insalvable a las ambiciones europeas."

La doctrina de Monroe contuvo e impidió que las naciones de la Santa Alianza, y más tarde otras, intentasen colonizar o recolonizar a las naciones de la América española que se debatían constantemente entre las revoluciones y las tiranías.

Otro resultado de dicha doctrina fué la sanción del arbitraje para la solución de ciertos litigios internacionales. El Brasil puede enorgullecerse de la parte que le correspondió en la solución de la cuestión del "Alabama" y de la aplicación de los principios y declaraciones de James Monroe, que progresan francamente ahora.

La doctrina Monroe por su extensión implica una política naval de vastas concepciones capaz de, llegado el momento, actuar poderosamente en conformidad con sus fundamentos.

La política naval de los Estados Unidos encarnó su invisible espíritu en la potencia de su escuadra.

Los programas norteamericanos han acompañado sucesivamente sus concepciones políticas, siendo de notar

la colosal transformación de su política naval de 1913 a 1915.

La guerra europea abrió nuevos horizontes a sus concepciones políticas dando lugar a una nueva política naval con un programa formidable que hará que su Marina no sea superada por la de ninguna otra nación.

La política brasilera, en sus múltiples campañas en Río de la Plata, Uruguay y Paraguay, consiguió siempre sus fines, porque la política naval del Imperio mantenía eficientes los medios precisos.

Durante el Imperio todos los buques de guerra, máquinas y municiones fueron construidas y fabricadas en el país.

Nuestros arsenales estaban provistos del material y mecanismos más perfeccionados en la época.

La política era de notable iniciativa que ha perdido en gran parte la República Brasilera.

El sentimiento democrático de la República abandonó parte de las concepciones políticas del Imperio para "hacerlas más liberales y acordes con la época" olvidando que las doctrinas no se abandonan ni se olvidan por que siendo una enseñanza coordinada y constante (como la heredada del Imperio), sus ideales, su razón de ser y sobretodo la manera de proceder sólo alcanzaron su fin predestinado por la precisión de sus principios y por su aplicación.

La política naval brasilera ha perdido iniciativa porque las concepciones de la política externa del Brasil moderno, imbuidas en el espíritu de *humanismos*, abandonaron casi por completo las doctrinas de su antigua cancillería.

La doctrina brasilera en la América del Sur *garantizando la libertad e independencia del Uruguay y Paraguay*, hacía tener iniciativa y concepciones a su política naval, aparte del carácter que de allí derivaba.

En 60 años (1810-1870) el Imperio consiguió la seguridad de sus fronteras del Sur *por la razón o la fuerza* y cuando proclamó aquella doctrina sabía muy bien que lo hacía para honor y gloria del Brasil.

Por la traducción:

El Capitán de Corbeta

Víctor F. Escudero

Crónica Nacional

Viaje de instrucción

Según dijimos en el número anterior, de conformidad con el nuevo plan, los cadetes de la Escuela Naval habían emprendido un viaje de instrucción a bordo de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi".

Siguiendo el itinerario fijado, dichos buques estuvieron en el Callao, de regreso de la excursión al Norte, el día 1º. de Abril del presente año.

Una vez embarcadas las provisiones, etc., volvieron a hacerse a la mar, rumbo al Sur, el 15 de Abril, conduciendo a su bordo a los cadetes; los que terminaron su período de instrucción el 29 del mismo mes, fecha en que fondearon los buques en el Callao. Esta fecha estaba determinada de antemano, a fin de que el año académico en la Escuela Naval, comenzara el día 1º. de Mayo.

Viaje del Ministro de Marina

Antes que se efectuase el regreso al Callao, de las naves indicadas, y con el objeto de presenciar los ejercicios correspondientes, el Sr. Ministro de Marina zarpó del Callao embarcado en el crucero "Lima", el 24 de Abril, dirigiéndose a Pisco; puerto donde debía reunirse este buque con el "Grau" y "Bolognesi".

Los tres buques regresaron al Callao, navegando en escuadra, y llegaron a este puerto en la fecha ya señalada.

Visita del Agregado Naval a la Legación del Brasil

El Sr. Capitán de Corbeta Dn. Benjamín Goulart, designado por el Gobierno del Brasil, como agregado naval a la Legación de su país en el Perú, efectuó una visita a la Escuela Naval el día 16 de junio. Dicha visita la efectuó acompañado del Capitán Klinger agregado militar a la misma Legación. Fueron recibidos y atendidos con las formalidades de estilo.

La redacción de la Revista de Marina, cumple con saludar cordialmente a los distinguidos camaradas de la nación amiga, y pone a su disposición las columnas de la Revista así como la información de todos los datos que crean útiles para el desempeño de su misión diplomática.

Llegada de la flotilla de submarinos norteamericanos

Conforme estaba anunciado, el 5 de junio, llegó al Callao una flotilla de submarinos de la escuadra Norteamericana, compuesta de cuatro unidades que vinieron acompañadas por el remolcador "Sciota", en donde viajaba el jefe de la flotilla.

Los submarinos pertenecen a la clase O y son designados así: O-11 O-13 O-15 O-16.

Tanto el gobierno como la sociedad de Lima y Callao, así como los jefes y oficiales de la escuadra organizaron agasajos en honor de los distinguidos visitantes. Su permanencia en el Callao duró hasta el 14 en que zarparon a 3 h. p. m.

Durante su estadia, los jefes y oficiales tuvieron la gentileza de invitar al personal superior de la Armada Nacional, así como a los cadetes de la Escuela Naval, a verificar frecuentes visitas a los submarinos con el objeto de conocerlos detalladamente.

Asímismo, el 11 de junio, efectuó una inmersión, el submarino O-15 conduciendo a su bordo al Ministro de Marina, Contralmirante Villavicencio, y jefes y oficiales de la nuestra escuadra.

Centro Naval

Prosiguen con toda actividad, según nuestros informes, los trabajos que se llevan a cabo en dicho Centro con el objeto de lograr que el local quede terminado para la fecha del Centenario de la Independencia Nacional.

LECCIONES

DE

BALISTICA EXTERIOR

APLICADA AL TIRO EN EL MAR

Arregladas para uso de los alumnos de la Escuela Naval

POR

José R. Alzamora

TENIENTE 2°



De venta: en la Administración de la Revista de Marina

Precio: S. 5

Eduardo Falcone y Hno.

Teléfono 360--Constitución 61-63
Callao--Perú

Proveedores de la Escuadra Nacional

INPORTACION DIRECTA DE

Artículos navales en general

Esmaltes y pinturas.

Herramientas y útiles
para agricultores, mineros, &

Ferreteria Abarrotes

Conservas italianas, francesas y Americanas

Licores Extranjeros

Consignatarios - Embarques - Despachos

Code A. B. C. 4a y 5a edicion

Editorial.

28 de Julio de 1921

Se cumplen hoy cien años de la fecha magna en que el Generalísimo D. José de San Martín proclamara solemnemente, en Lima, la libertad y la independencia del Perú, "por la voluntad general de los pueblos y la justicia de su causa que Dios defiende"; libertad e independencia que junto con las de toda la América española, fueron consolidadas en los campos de batalla de Junín y Ayacucho, y selladas definitivamente en las aguas del Callao, el 2 de Mayo de 1866.

De entónces acá, en el transcurso del siglo ya vencido, la marina de guerra del Perú nacida mediante la valerosa y audaz captura del pailebot "Sacramento", a raíz de la lucha por la libertad, entre las desazones, inquietudes y anhelos propios de la causa patriota, llegó, en la evolución natural de su contínuo progreso, a la época de su mayor apogeo, pocos años antes de la guerra de 1879, en la que habiendo dis-

minuído su poderío e importancia, desapareció del escenario del mundo envuelto en los resplandores de la gloria, y legando a la posteridad lecciones de belleza eterna, que son páginas de oro de la historia patria.

Después.....tarde y lentamente, se inició su resurgimiento, hasta llegar al estado actual.

Los brillos y esplendores de aquella época de culminación, saturados de ejemplos que siempre se recuerdan con orgullo patriótico, tienen por lo mismo su tinte de recóndita melancolía, que lo origina el anhelo legítimo de verla pronto ocupando nuevamente, en esta parte del continente americano, el rol importantísimo a que tiene perfecto derecho, y que el afán patriótico persigue.

Si los errores e imprevisiones, origen y causa de los desastres de la guerra injusta a que nos arrastró hace 42 años la ambición y ansias de conquista de un pueblo que envidiaba y acechaba de cerca nuestras riquezas descuidadas, han dejado la huella honda, pero serena, del dolor que infunde la pérdida o mutilación territorial transitoria, ese dolor no ha abatido ni abatirá jamás el espíritu de un pueblo que anhela fervientemente la pronta y definitiva enmienda de sus pasados yerros.

Y no podrá abatirlo, porque aunque su patriotismo y su valor, traducidos en acciones sin número y sublimes de heroísmo sin medida, chocaron fatalmente contra la cruel adversidad que tronchó transitoriamente su destino, él sigue alentando la fé en la esperanza; mantiene incólumes, a través de todas las vicisitudes, sus ideales de justicia y de derecho; y junto con su deseo justísimo de engrandecimiento y de poder, seguirá sosteniendo con el mismo fuego, con la misma vehemencia, con la misma constancia admira-

ble, el amor por el patrimonio conquistado y defendido con su sangre; el amor por la soberanía e integridad de su territorio, que fuera en época más lejana, cuna y asiento de una civilización y riquezas que asombran todavía.

Si la historia a través de todos los tiempos muestra la importancia de la fuerza marítima, hechos demasiado recientes de los que hemos sido testigos, nos lo han confirmado plenamente, puesto que ella es el más grande amparo del derecho, y es quien decide indiscutiblemente yá el fracaso o el triunfo de la justicia y de la ley entre los pueblos.

Continuemos, pues, con paso firme por el sendero de progreso ya comenzado a recorrer.

Y al iniciarse el segundo siglo de vida independiente, hagamos formal voto de seguir contribuyendo al engrandecimiento de la patria, asi como al de su poderío marítimo: verdadera y primordial garantía de nuestros derechos, de nuestro porvenir y existencia.

Y que todos sin excepción alguna en el país, al realizar su parte en la obra común y redentora, lo hagan guiados constantemente, sin perderlo de vista jamás, por el sabio principio que encarnaba la visión serena, profunda y consciente de aquel ilustre soldado y tan patriota gobernante nuestro, de aquel Gran Mariscal que se llamó Ramón Castilla.

Revista de Marina

Año VI Julio, Agosto y Setiembre de 1921 Núm. 3

El Centenario de nuestra Independencia

Han transcurrido, en medio de la satisfacción y regocijo general, y abrillantados por fiestas oficiales y populares, los días que la República señalara para conmemorar, de manera que estuviese a la altura de la fecha y de ella, el primer Centenario de la proclamación de nuestra autonomía y de nuestra constitución en Estado soberano.

Nada ha disminuído o perturbado la magnitud del acontecimiento.

El delicado tino de los discursos cambiados entre el Presidente del Perú y los Embajadores extraordinarios de las potencias amigas; la hospitalidad brindada en Lima; los banquetes y los saraos; las inauguraciones y los monumentos; los nuevos edificios; los desfiles de los

institutos en armas; las reuniones y manifestaciones de carácter intelectual; el reguero de luz dejado por muchos de los fuertes y cultivados cerebros que nos visitaron; el entusiasmo y la fé en la prosperidad y los destinos nacionales, brotados en el fondo de todos los corazones; formaron un hermoso conjunto, digno de reflejar, hoy prestigio, y mañana gloria sobre nuestra Patria.

La Marina de la República, ha presentado su Ministerio del Ramo debidamente organizado, sus establecimientos docentes especialistas orientados hacia la ciencia náutica moderna, bajo la acción de las mejores aplicaciones prácticas; su material de guerra y mercante en la relación posible con sus nobles y fecundos objetivos; su personal apto, ilustrado, selecto; sus reservas de diverso género acertadamente calculadas; sus planes para el futuro llenos de enérgica y prudente previsión.

En la revista militar del Hipódromo, la Oficialidad, la Escuela Naval, las guarniciones y los tripulantes de nuestra Escuadra, desempeñaron lucido papel.

A su altivo, gallardo paso, ante su exhibición y movimientos perfectos, estallaron los aplausos de la multitud, que llegaban al delirio, cuando, en manos que sabrán defenderlo hasta la muerte, aparecía el estandarte.

Descubríanse respetuosas las cabezas, al contemplar los colores que flotaron en la popa de la goleta "Sacramento"—nuestro primer barco de guerra—arrancada a los realistas por un par de marineros peruanos; en la popa del "Huáscar", inmortal trofeo de nuestros conocimientos, disciplina y valor; en la popa de la "Unión", símbolo de nuestra audacia marinera; y en la popa de la torpedera "Independencia", plataforma estupenda de nuestro heroísmo.

Debemos tomar nota de las reiteradas declaraciones públicas de varios Embajadores acerca de la justicia que nos asiste en el debate internacional que sostenemos con Chile y acerca del apoyo, directo ó indirecto, que a todos los pueblos corresponde prestar a quienes litigan, teniendo el derecho a su favor.

No teme el Perú la guerra, pero comprende los dolores y sacrificios que trae consigo.

Quiere, además, consagrarse, bajo la salvaguardia de instituciones legales y sólidas y con elementos armados proporcionados y eficaces, al desarrollo de su riqueza, al incremento de su cultura y al cultivo de la grandeza indudable de su porvenir.

Los marinos, a la vez que entregamos a la Patria nuestra existencia entera, necesitamos que los poderes públicos no descuiden los medios que conducen al predominio, pues el sacrificio posee sólo la fecundidad moral y estética de las bellas acciones, no la fecundidad tangible y práctica de la victoria.

Tales son los votos que formula la Marina después de haberse adherido con el mayor entusiasmo a las magníficas fiestas realizadas.



Notas Profesionales

Una defensa del buque de línea.—El publicista francés mousieur Choupaut, publica en *Le Yacht* un trabajo acerca de la importancia que a juicio de aquel continúa teniendo el buque de línea de gran porte, el acorazado en una palabra.

El articulista expresa el proyecto que circuló por su país, de construir 100 submarinos y un número considerable de aviones, depositando en estas armas toda la confianza del país en punto a su futuro naval y todas las garantías de la defensa nacional. Recuerda asimismo—no hay que decir que alude a la *vieia iéune ecóle*—el entusiasmo que produjo en su propio país la aparición de los torpederos que se suponían *barredores* de los acorazados y lo campara con los iguales efectos que ahora se atribuyen a los submarinos, duplicando el entusiasmo la entrada en escena de los aviones.

Lo mismo que ahora un hombre eminente, el Almirante Percy Scott, es el portaestandarte de las armas sutiles únicas, entonces lo fué otra figura asimismo ilustre, el Almirante Aube. El escritor francés lamenta que las gentes se deslumbran ante estas opiniones, sin duda respetables como de quienes parten, pero contrapesadas por las de otros técnicos eminentes, como Beatty y muchos otros. Esta vez, entre las opiniones verdaderamente distinguidas, sólo figura la del Almirante Scott, y ello no debe extrañar porque—dice M. Choupaut—siempre se encuentran en los Ejercitos y Marinas hombres eminentes aficionados a controvertir los principios más consagrados por la experiencia.

Este fenómeno se reproduce cada vez que aparece un arma nueva, pero la *condenada*—según el articulista francés—suele salir más fuerte que nunca de la prueba.

Lo mismo cree el articulista que ocurre ahora. Veamos cuales son sus argumentos.

Tsushima fué la victoria del cañón y trajo como consecuencia un aumento de los calibres. Cree el autor que las enseñanzas de la última guerra apuntarán conclusiones análogas.

Se dice, no obstante, que el submarino ha sido el gran vencedor de la guerra marítima y, de ser así, entiende monsieur Choupaut, que hubiera sido la Marina alemana la vencedora. No obstante no ha sido así, aunque evidentemente el submarino es un arma muy temible y que debe ser tenida muy en cuenta, como lo ha sido, *y más quizá antes de la guerra que después*, pues no se vislumbraban los medios de defensa que luego hicieron vulnerable al submarino.

He aquí ahora sus apreciaciones acerca de esta arma:

"Su presencia coacta ciertamente la libertad de una flota de combate, que, por otra parte, ya encuentra sobradas dificultades en las fuerzas sutiles de superficie y los aviones.

Antes de la guerra era opinión corriente que ninguna flota podía sostenerse fuera de bases muy fortificadas. La guerra ha descubierto que todos los fondeaderos pueden llegar a ser practicables. Esta revelación constituyó un primer fracaso para los submarinos. El empleo de bombas fuertemente cargadas de explosivo, tanto por parte de los pequeños buques de superficie, numerosos y rápidos, como por las flotillas aéreas, había hecho, al fin, la situación de los submarinos alemanes muy peligrosa, tanto que luchaban con grandes dificultades para reclutar sus tripulaciones".

Reconoce que los submarinos han perjudicado grandemente la Marina mercante aliada, hasta que se llegó a dar con los medios de combatirlos. Así mismo es evidente que han sido hundidos algunos grandes buques de combate, como el *Dantón*, el *Suffren*, el *Gambetta*, el *Charner*, etc.; pero no es menos cierto que la Gran Flota inglesa cruzó muchísimo durante la guerra, sin sufrir el menor percance. Debe observarse también que no siempre es mortal la herida del torpedo de lo que son testigos, por ejemplo, los casos del *Jean Bart* y del *Voltaire*.

"El buque de línea de mañana deberá guardarse contra los submarinos, los aviones, los botes de motor extrarápidos, sin olvidar los obuses de costa. Pero sería muy fácil la guerra sino se encontrasen adversarios serios y temibles. Confiemos, no obstante, en que se encontrará el remedio adecuado a cada caso. Véase el reforzamiento reciente de la protección del acorazado inglés *Repulse*. Los cajones protectores, tipo inglés, contra torpedos, parecen—según nuestros vecinos, tal vez algo optimistas—

neutralizar los efectos de las explosiones submarinas. Contra los aviones y los botes de motor ha entrado en servicio una artillería especial y se estudia su perfeccionamiento. Estamos, sencillamente, dentro de la eterna lucha para defenderse de los progresos del ataque".

Sigue recordando que los alemanes poseían numerosos elementos sutiles de todo género y que, sin embargo, no hicieron daño a la Gran Flota, así como que la victoria fué para la nación que poseía la mayor flota de línea.

Después de hacer notar la competencia yanqui-japonesa en la construcción de grandes buques, hace ver como Inglaterra se recoge en sí misma para concentrar en su futuro buque las grandes enseñanzas de la guerra que posee y después de haberlo creído realizado con el *Hood*, parece pensar en un tipo mejor armado, mejor protegido y, por lo tanto menos rápido.

Tocante a su propio país, combate desde luego la parte de opinión francesa que comulga en la nueva *jeune école* (el autor dice que es una *vieja escuela*) y se manifiesta poco conforme con el abandono de la construcción de los acorazados tipo *Normandie*, haciendo ver que si bien el actual programa se refiere exclusivamente a fuerzas sutiles (cruceros ligeros, grandes destroyers y submarinos) no es porque las autoridades navales consideren muerto el buque de línea sino por razones exclusivamente económicas. Muy por el contrario, expresa que los centros técnicos del Ministerio de Marina estudian con la mayor atención las enseñanzas de la guerra para deducir en su día las enseñanzas en que hayan de basarse las características del acorazado futuro, si bien mientras tal estudio se verifica y las circunstancias económicas mejoran (pero siempre de modo que M. Choupaut y la opinión marítima francesa consideran provisional) las fuerzas navales de línea serán las relativamente débiles que sabemos: siete acorazados armados (cuatro *Courbet* y tres *Bretagne*) y cuatro en reserva del tipo más antiguo (los *Voltaire*).

No hace el articulista pronósticos concretos sobre lo que, a juicio suyo, puede ser el acorazado del porvenir. Desde luego conviene en la seguridad de que irá eficazmente protegido contra los ataques aéreos y submarinos. Recuerda que en el presupuesto figura una suma elevada para la construcción de dos cañones de prueba de 45 centímetros y 45 calibres de longitud, con 900 metros de velocidad inicial y especialmente construídos para resisir las más altas presiones, y—dice—"esta es la mejor respuesta a los cantos de victoria, un poco prematuros, de los que quemaban ya en efigie al acorazado". No cree que la Marina francesa caiga en el error de lo que llama flota barata, pues entiende que se comprenderá "vale más consentir en tiempo de paz, en el gasto de algunos millones para la construcción de la flota precisa para nuestra política, que gastar luego cien veces más en una nueva guerra."

"No hay ninguna razón—termina diciendo—para sostener en el actual momento que el dominio del mar pertenece al submarino o que el del aire reemplazará al de la mar. Los aviones y los submarinos serán, sencillamente, los auxiliares del buque de línea. La fuerza aérea permitirá a la flota extender su radio de exploración, aumentará la eficacia de los cañones y disminuirá en consecuencia la importancia del crucero ligero como explorador del buque de combate; del mismo modo que en tierra ha disminuído la importancia de la caballería—sin que por ello piense nadie en suprimirla—al variar la fuerza de su colaboración con la infantería y la artillería."

"El buque de línea—termina diciendo—podrá sufrir en el futuro cambios radicales, pero subsistirá en una forma cualquiera. Y en cuanto al dirigible y al aeroplano parecen surgir de todas las discusiones sobre lo que será la guerra futura, como complementarios del buque de combate, de los cruceros, de los torpederos y de los submarinos."

Las doctrinas lanzadas como postdata a la gran guerra por los Almirantes Fisher y Sir Percy Scott, van teniendo como puede verse, numerosos y doctos contradictores. Raras opiniones de importancia—y la REVISTA las busca ciertamente para el debido equilibrio de ideas que procura en sus informaciones—vienen a nuestras manos que sostengan la *exclusiva* de las fuerzas sutiles, a las que nadie niega, sin duda, la inmensa importancia que tienen en su debido y justo papel.—(De la *Revista General de Marina*).

El papel del acorazado.—Hay opiniones encontradas entre *Navy General Board* y la *Escuela de Aviación*. El Board mantiene la opinión de que el acorazado debe permanecer siendo la unidad principal y que las tácticas de la flota y la táctica de preparación deben realizarse tomando la escuadra de acorazados como la unidad principal. Los esfuerzos de los panegiristas del aire, para destruír esta idea, no tienen simplemente efecto. Las historias sobre el gran daño causado por los aeroplanos al viejo acorazado *Indiana*, recientemente empleado como blanco, no se basan en un conocimiento completo de lo que sucedió durante las pruebas. Varios senadores informaron que el *Indiana* había sido averiado seriamente por una bomba; pero la bomba no fué arrojada, sino que se ligó al barco y se hizo explotar por medio de la electricidad, ¿Por qué—decía uno de los jefes políticos del Senado—durante la guerra los aviadores no pudieron hacer blanco sobre Londres y París con cierto grado de exactitud, y ahora nos vienen contando que pueden averiar y quizás hundir a un acorazado moviéndose a 30 nudos? El Almirante Sims, manifestó ante el *House Naval Committee*, que no soporta los extravagantes clamores de los panegiristas del aire. El admitió el adelanto progresivo de los últimos

aviones que podían realizar mucho y que podían llegar a hacer anticuado al acorazado, pero nada dijo que indicase que en su opinión este día hubiese llegado.

Organización actual de las fuerzas navales.—De una información publicada en la *Revue Maritime*, se dudece que la Marina de guerra alemana sólo dispone hoy de dos estaciones navales, correspondientes a los mares del Norte y Báltico, hallándose al frente de cada una de ellas un Vicealmirante, con residencia en Wilhelmshaven y Swinemunde, respectivamente. Cada uno de dichos jefes de estación tiene a sus órdenes dos Contralmirantes, para desempeñar el mando de los buques armados y el de las fuerzas terrestes, con las denominaciones de Jefe de seguridad del Báltico o del mar del Norte y Comandante de las fuerzas terrestres del Báltico o del mar del Norte.

Las *fuerzas navales armadas* comprenden:

a) *Báltico*: acorazado *Hannover* (buque insignia del Contralmirante-jefe); crucero *Medusa*; primera flotilla, de 11 torpederos tipo *T*; y tercera flotilla, formada por 16 dragadores, dos buques dedicados a servicios de hidrografía, tres barcos balizadores y los tres cañoneros *Drache*, *Hai* y *Delphin* utilizados como escuela de artilleros.

b) *Mar del Norte*: crucero *Hamburg*; segunda flotilla, de 6 torpederos tipo *T*; cuarta flotilla, de 16 dragadores; dos buques para trabajos hidrográficos, y varios barcos auxiliares.

Las *fuerzas terrestres* están constituídas:

a) Por seis destacamentos de Küstenvehr, encargados de guarnecer Emden-Berkum, Cuxhaven, Wilhelmshaven, Kiel, Swinemunde y Pillau.

b) Por dos grupos de infantería formados por el personal sobrante de las tripulaciones de flota, instalados en Wilhelmshaven y Stralsund.

c) Por otros dos destacamentos, llamados *Naehrichten Abteilungen*, nutridos como semaforistas, telegrafistas y telefonistas.

Cada uno de los grupos de Küstenwehr posee una batería de artillería, una sección de ametralladoras y otra de minenwerfer.

La travesía aérea del Océano Pacífico.—Parece próximo a verificarse un vuelo que ha de llamar poderosamente la atención del mundo. Esta es la travesía del Oceano Pacífico, que constituirá la empresa de más peligro que se ha ejecutado en Aviación.

En los Estados Unidos hace ya bastante tiempo que se anunció que la Marina estaba construyendo dos botes voladores (Flying Boat) trimotores, especialmente proyectados para aquella travesía.

Se proponen para llevarla a efecto dos derrotas:

Una cruzando la distancia aproximada de 7.400 millas entre

San Francisco de California y Hong Kong, con escalas en Honolulu, Islas de Wake, Guam y Manila, lo que representa los siguientes recorridos: San Francisco a Honolulu, 2.090 millas; Honolulu a la Isla de Wake, 2.000 millas; Isla de Wake a Guam, 1.320 millas; Guam a Manila, 1.320 millas; Manila a Hong Kong, 675 millas.

La segunda derrota propuesta es el recorrido de Victoria (Canadá) a Yocohama, que es, aproximadamente, de 3.700 millas.

Este vuelo se haría con escala en Sitka, Unimak, Pass e Islas Aleutinas.

Esta derrota es, como se vé, considerablemente más corta, pero ofrece el gravísimo inconveniente de la persistencia de la niebla en los lugares que se cruzan, dificultad ésta que se sabe de importancia para la aviación, que obligará a volar a una gran altura en el trayecto. Se supone, sin embargo, que durante los meses de Diciembre a Febrero a unos 5,000 a 6.000 metros de altura son las nubes mucho menos espesas y permiten la existencia de claros aprovechables.

Por otra parte, a tan gran altura existen vientos de gran fuerza, factor éste que debe tener muy en cuenta el aviador. Son estos vientos de diferentes direcciones durante la derrota. Uno, fuertísimo, de SO., que sopla desde la costa SO. del Japón hasta las Islas Aleutinas, y otro que de la costa de Sudamérica sopla también con violencia en dirección NO.

Huelga considerar la importancia que en esta travesía ha de desempeñar la radiotelegrafía.

En Inglaterra se proyecta también esta travesía del Pacífico desde Sidney a San Francisco de California y ya se empezó la construcción de un aeroplano de características especiales para ese efecto. El vuelo puede efectuarse con escala en las Islas Fiji y Honolulu, resultando los recorridos directos: Sidney-Fiji, 1.748 millas; Fiji-Honolulu, 2.736 millas; Honolulu-San Francisco, 2.090 millas.—(De la *Revista General de Marina*).

CONCURSO DE LA REVISTA DE MARINA

La Dirección de la Revista de Marina, al promover este Concurso que coincidirá con la celebración del Centenario de nuestra Independencia, tiene en mira aprovechar la iniciativa de los Srs. Jefes y Oficiales proponiéndoles un tema de realización práctica, total o parcialmente aplicable, con positivo beneficio para la Marina, dejando a un lado aquellos grandes problemas de solución más o menos complicada, resueltos con mayor o menor brillantez, pero de aplicación inverosímil o problemática.

El tema propuesto, para cuya solución pueden los concursantes mantenerse dentro de los límites marcados por las leyes actuales o proponer modificaciones que no sean radicalmente opuestas al espíritu que informa nuestra Constitución y Leyes especiales, es el siguiente:

Preparación del personal superior y subalterno para dotar las primeras flotillas de fuerzas sutiles y modo de mantener en todo tiempo personal eficiente.

El Jurado lo componen:

El Sr. Jefe del Estado Mayor General de Marina, que la presidirá

El Sr. Capitán de Fragata D. Charles G. Davy, Director de la Revista.

El Sr. Capitán de Fragata D. Julio Carbajal, Director del Personal.

El Sr. Capitán de Fragata D. Julio V. Goicochea, Director del Material.

Los artículos se dirigirán a la Dirección de la Revista, apartado 92. Callao, hasta el 10 de Julio próximo; se firmarán con seudónimo y acompañarán de un sobre cerrado con el seudónimo sobre la cubierta y la firma del autor en el interior.

Los miembros del Jurado estudiarán separadamente los artículos desde que sean recibidos y antes del 18 se reunirán y en una sola sesión discutirán su mérito y en votación secreta determinarán cuál es el mejor y enseguida si merece el premio, en cuyo caso se abrirá el sobre correspondiente.

El artículo que obtenga el segundo premio, así como las menciones honrosas serán también publicados en la Revista, si el Jurado lo cree conveniente; sin embargo, el autor puede pedir que le sea respetado el incógnito. Los demás sobres serán quemados sin abrir.

La Revista se reserva el derecho de publicar cualquiera de los artículos recibidos, aunque no sean premiados.

Los miembros del Jurado no pueden tomar parte en el Concurso.

Los concursantes son rogados de enviar sus artículos escritos a máquina y por duplicado.

El Jurado está autorizado a repartir los premios en la forma que conceptúe mejor, o a no adjudicarlos.

Los premios serán otorgados en alguna actuación pública, en los días de las fiestas patrias y serán:

Primer premio.....	Lp. 50
Segundo premio.....	„ 20
Tercer premio.....	„ 10

que hacen un total de Lp. 80 suscritas por:

El señor Ministro de Marina.....	Lp. 30
Premio del Concurso anterior no otorgado....	„ 20
Crucero "Almirante Grau".....	„ 10
Escuela Naval.....	„ 10
"Revista de Marina".....	„ 10



D. José de San Martín

273

José de San Martín

Fundador de la Independencia Nacional.— Protector del Perú.
Creador de nuestra Armada.

No sólo el Perú, sino nuestra Armada, deben su existencia a San Martín. Por eso enaltecemos con él el presente número conmemorativo de la Revista que representa el pasado, la organización actual y los hermosos ideales de nuestro elemento marítimo. El retrato del héroe es el más genuino que conoce la posteridad, pues fué pintado en Bruselas, teniendo a la vista tranquilamente al modelo, en la plenitud de sus años y de su gloria, por una distinguida artista belga, profesora de pintura de su hija; el artículo es de la pluma, tan juiciosa como erudita y brillante, de Cárlos Rey de Castro, cuyo nombre literario es muy estimado en el país y más allá de sus fronteras. Rey de Castro, sobre todo, ha residido largo tiempo en las Repúblicas del Plata, recibiendo el directo influjo intelectual de cuantos ahí se han ocupado de San Martín y bebiendo en las fuentes primordiales de la documentación y de las tradiciones respectivas. El San Martín analizado por él, es quizá el que más se aproxima a la verdad y grandeza del original.

El culto a los héroes es indudable que levanta nuestro espíritu, que nos dignifica, que nos hace superiores a nosotros mismos. En ese culto va implícitamente comprendido el anhelo de llegar a ser lo que reverenciamos, palpita el estímulo para nuestra colectiva ascención, alienta el ideal de perfeccionamiento que por obra de ese mismo culto, se nos ofrece, no ya como falaz utopía ni como un sueño de imaginaciones enfermizas, sino como real y tangible.

Necesitamos, también, de la compañía de los grandes hombres, aun cuando no sea más que cual resurrección del pasado, para no

reñir con la existencia, para no dejarnos influir por el amargo y punzante pesimismo que nos induce a mirar el mundo como mansión de agudos dolores o tránsito de anónimas expiaciones.

¡Qué negra y qué triste no sería nuestra historia, esa historia formada con pedazos de nuestro corazón, con girones de nuestra alma, si acaso no estuviera iluminada a trechos por los resplandores que nos envían, desde lo hondo del eterno misterio, figuras como la de San Martín, nobles, sublimes figuras que justifican la esperanza en una solución vecina, capaz de constituir de veras en una sola y venturosa familia a esta dolorida y anarquizada familia humana!

Un ilustre pensador italiano a dicho: "nada más fecundo para la educación social como revivir la admiración y el ejemplo de los héroes populares, no tanto en sus deslumbradoras dotes de la vida militar cuanto en el espejo de sus íntimas energías morales, que son el alma misma, imperecedera de la humanidad".

Y si existe un héroe popular acreedor a estas rememoraciones agradecidas, a encarnar estas enseñanzas retrospectivas: ese héroe es San Martín.

Su panegírico no se confunde con el odioso panegírico de casi todos los guerreros. De él no hubiera escrito Saint Víctor: "solo hay gritos en su fama, su nombre suena vacío de sentido, su historia forma parte de los azotes físicos. No era más humano que un temblor de tierra o que la erupción de un volcán".

No, entre las palabras de quien exclama "el destino sucumbe, la tierra se estremece porque yo soy el martillo que golpea el mundo, y las palabras de quien declara la independencia de tres repúblicas, siempre en términos impersonales y dignos, hay diferencia inconmensurable.

Ambas nos atraen, es cierto, porque nos sentimos atraídos hacia todo lo que simboliza o compendía una crecida cantidad de energía, aun cuando luego hayan de aplicarse a destruir la propia vida, más, qué distancia no va del incendio que todo lo calcina, al aluvión que todo lo fecunda?

Poseía el prócer argentino esa particular sugestión que domina a los demás hombres, que unifica sus ideas, que acrecienta sus fuerzas, que los conduce a la realización del fin buscado, sin que pierdan la conciencia de sus actos, pero movidos como por un sobrenatural y mágico resorte interno.

El adivinó, presintió la ley por la cual todo ser marchaba en la dirección de la mayor energía y de la menor resistencia, y a eso debió, en parte considerable, el secreto de sus legendarios triunfos. No atropelló los acontecimientos, no los violentó, no los dislocó; les señaló rumbos, les abrió los cauces, les obligó a concurrir al éxito feliz de sus geniales proyectos.

Previsor hasta el extremo, nunca los sucesos lo tomaron de sorpresa, nunca se produjeron sin que su cálculo director los hubiera consultado. Su máxima militar estaba encerrada en esta fórmula: temer el desastre para impedirlo. Otros capitanes de fantasía calenturienta jamás contaron con la derrota como elemento de sus decisiones, y por eso sus victorias se consumaban entre ríos de sangre y sus reveses eran irreparables.

La reorganización de las huestes libertadoras después del desastre de Cancha Rayada y el rechazo de los planes de Cochrane para invadir Lima tras el apresamiento de la "Esmeralda", aparejaron la demostración más clara de las relevantes dotes militar de San Martín. Hombre menos hábil en el arte de la guerra, ni cosecha a raíz de aquel desastre los laureles de Maipú, ni tiene entereza suficiente para resistir la fascinación de la victoria naval del Callao, y habría en el primer caso, apelado a la retirada, y en el segundo invadido la ciudad de los Reyes entre plomo y pólvora, no como lo hizo, sin disparar un solo tiro ni derramar una sola gota sangre.

El paso de los Andes por San Martín se ha comparado, repetidas veces, con el paso de los Alpes por Aníbal, y se ha supuesto, al hacer la comparación, consagrar en forma hiperbólica la fama del libertador americano; pero no se ha tenido en cuenta que si el guerrero cartaginés quedó con sus legiones diezmadas al concluír su riesgosa travesía, el guerrero argentino llegó a Chile con sus ejércitos intactos.

San Martín, es claro, adquiría en medio de los combates, la fiereza indómita que conduce al triunfo, y que tanto nos acerca a nuestros remotos progenitores, mas, calmando el paroxismo de la lucha, concluída la tormenta carnicera en los períodos normales, tranquilos, nadie igualaba la serenidad augusta de su espíritu, nadie excedíale en reflexión, nadie superábale, tampoco, en varonil gentileza ni en altruísmo desprendimiento.

En nuestra patria tuvo anchísimo campo para haber revelado

indicios de prepotencia y de egoísmo, si su corazón no hubiera sido tan noble y su espíritu tan bien templado, porque dueño, como era, de la gratitud sin límites de los peruanos, pudo haberla utilizado en cualquier género de justificadas aspiraciones. Sin embargo, ese hombre, cuyos labios nos dieron el credo de libertad, prefirió renunciar a todos sus honores y prerrogativas, antes que ser ni ligeramente, motivo de discordia, antes que dificultar en modo alguno la obra de la independencia de América.

Hasta los que se ha dado en llamar errores del fundador de nuestra autonomía; hasta esa resistencia para aceptar, sin reservas ni quitas, un cambio brusco en la forma de gobierno, en la constitución interna de estos países, encuéntrase explicable y acusa la posesión de una alma superior. Carlisle acierta cuando dice: "Caso triste y hasta trágico para todos nosotros este de vernos obligados a derribar y destrozar las imágenes de los antiguos ídolos; pero mucho más trágico y más triste para el hombre grande, por aquello de ser mucho más hombre que nosotros! Todo ser débil se lanza con espasmódica vehemencia a la realización de sus propósitos sin dar oídos a la voz de la prudencia ni al sentimiento de la compasión que es sentimiento conservador.

Al descender a los detalles íntimos de la vida de San Martín, qué cierto encontramos aquello de que no existe nada insignificante con relación a los grandes hombres. Una palabra suya equivale a su historia; un hecho cualquiera, ocioso para los ojos vulgares, nos descifra la clave de muchos magnos episodios o nos descorre íntegro el velo de los fenómenos psíquicos en el personaje que estudiamos.

El altísimo valor moral de San Martín, su desprendimiento y su generosidad proverbiales refléjanse, así en una sola anécdota, en esa anécdota que publicó, en forma de interesante tradición, un pensador argentino. La pintura del viejo vencedor de cien batallas regalando a su nietezuela, para hacerla cesir el llanto, la cinta de la medalla de Bailén, es, sin disputa alguna, la pintura más acabada de humana perfección.

Y no se replique que aquello expresaba desdén por las glorias legítimas ni hastío de la vida ni siquiera protesta contra olvidos e ingratitudes. No, San Martín amaba el pasado; lo amaba y lo restauraba de continuo con el calor de sus afectos patrios. ¡Cuán hermoso, cuán homérico no se nos presenta en esta tarea de dios olím-

pico que se imponía con frecuencia, allá en su destierro, pulimentando sus arreos marciales, sus armas y sus medallas!

"¿Para qué sirve la gloria si no basta a detener las lágrimas de un niño?" Esta frase del Libertador, pronunciada en el ostracismo, lejos del suelo patrio, tiene unción apostólica, y nos obliga a recordar a Sócrates o a Severo. San Martín pudo decir, como el último, "todo lo fuí y nada me sirve". Empero el reproche que formula contra las injusticias humanas, asume el carácter de una obra de piedad y toma sello de sentencia filosófica.

El dominio que su clara inteligencia y su espíritu superior ejercían sobre las cosas y los seres, quedó también evidente en la intencionada frase con que engalanó el album de un joven compatriota suyo: "Los hombres juzgan lo presente segun sus pasiones y lo pasado segun la verdadera justicia."

Quien de tal manera raciocinaba, no debía de sentir tedio, ni inquinas ni rencores. Veía deificada en el futuro su obra excepcional. Presentía este tributo que la América le rinde en el lugar donde sus ojos miraron, por vez primera, la luz del sol argentino. Quizá si, cual en los éxtasis místicos, escuchaba desde amorosas lejanías, los coros de alabanza que hoy se entonan para glorificarlo.

A ciertos criterios que pretenden la originalidad en todo, hasta en lo que la originalidad toma contornos delincuentes ha de parecerles, tal vez, que estas fiestas en homenaje a la autonomía americana y como apoteosis de nuestro impecable libertador, tienden a reducir los horizontes de la actividad humana, encerrándolos en marcos localistas. No importa. Nos queda el derecho de replicar con Mantegazza: "mientras existan las naciones, mientras las lenguas humanas se cuenten por millares, mientras la mitad de nuestra especie no pueda entender a la otra mitad, mientras entre un hombre y otro adviértanse enormes diferencias, el amor de patria no se discute, se siente; y un pueblo es tanto más grande cuanto es en él más y más ardoroso y universal este sentimiento. Maldito el cínico que pregunta: ¿y qué cosa es la patria?

Y todavía podríamos reforzar esta réplica repitiendo, con Bouget, que "no es cuerdo confundirse con los cosmopolitas *fin de race*, consumidores de una herencia de fuerzas acumuladas por otros, dilapidadores de un patrimonio biológico de que abusan sin aumentarle; que lo que nos conviene es centuplicar nuestro patrimonio, afinar nuestras aptitudes, estrechar nuestros vínculos

de unión, formar una gran confederación intelectual y social, si acaso no política, y prepararnos para recibir, a su debido tiempo, el cetro de supremacía que corresponde a los vigorosos y a los más sanos

Diariamente, cuando el sol se levanta sobre los Andes entre las nieblas de la mañana y cuando cae tras los vapores del crepúsculo, dibújase en lo alto de esas enormes masas, de acre y de recia vegetación, una hermosa figura de guerrero que empuña entre sus manos flotante enseña, cuyos colores celeste y blanco confúndense con los colores de las brumas que la envuelven. Los viajeros que atraviesan tales zonas contemplan el fenómeno sorprendidos y dicen a sus hijos: ¡el Libertador de tres repúblicas que vela por la suerte de la América y por la gloria de su patria desde la cumbre de los Andes!

Preparación del Personal Superior y Subalterno para dotar las Primeras Flotillas de Fuerzas Sutiles y modo de mantener en todo tiempo Personal Eficiente.

Premiado en el concurso de Julio de 1921.

Por el Teniente 1o Don Manuel F. Jimenez

Opinando que, sobre todo entre nosotros, ofrece hasta cierto punto más amplitud todo aquello que se relaciona con el personal subalterno (oficiales de mar y marinería), empezaremos nuestro trabajo por esta parte, invirtiendo así—pero sin que se perjudique el conjunto—el orden indicado en el tema propuesto para el presente concurso.

En consecuencia, dividiremos nuestro estudio en las dos partes siguientes: Personal Subalterno y Personal Superior.

Personal Subalterno

Al estudiar este punto, vamos a referirnos, desde luego primeramente, a la "Ley de servicio militar obligatorio", que nos sirve de punto de partida, y en nues-

tro concepto adolece de ciertos defectos que deben ser enmendados para que su aplicación rinda mayor provecho a las Instituciones Armadas.

Sabido es que nuestra "Ley de servicio militar obligatorio" es aplicada o, mejor dicho, rige tanto para el Ejército como para la Marina. La ley es una. Sus disposiciones son comunes casi en todas sus partes para ambos.

La diferencia esencial que establece entre las dos Instituciones, es la que considera que deben prestar de hecho servicios en los buques de la Armada, todos los que pertenezcan a los contingentes que corresponden a las provincias del litoral.

Por lo demás, el tiempo que dura el servicio, la forma de reclutamiento, o sea la reunión de los contingentes respectivos, las penas a los omisos, las garantías, los reenganches, las recompensas, etc., son las mismas para los servicios del Ejército y la Armada.

Vamos a señalar las reformas que conforme a la orientación de nuesto criterio consideramos como posibles y provechosas.

Analicemos los puntos principales de la referida ley.

Ella determina en uno de sus artículos, que deben servir en la Marina, como hemos dicho, todos los individuos pertenecientes a las provincias del litoral que en época señalada tengan la edad comprendida dentro de los límetes que la ley designa.

Verificados el llamamiento y el sorteo, los individuos designados para formar el contingente naval, marchan directamente a ingresar al servicio de la Armada por un período de dos años, contados desde el 1o. de Enero.

Ahora bien, en caso de que el contingente total no tuviera número suficiente para cubrir las vacantes exis-

tentes o las necesidades que el servicio exige, la ley determina que se completen con el excedente de los que pertenezcan al ejército.

Hasta hace poco—antes que se hubiera decretado y llevado a la práctica el establecimiento del Batallón Marina y aún en los primeros días de su existencia—los individuos llamados al servicio activo en la forma señalada, pasaban directamente a formar parte de la tripulación de los buques de guerra. Ingresaban a prestar servicios por dos años, como se ha indicado; y una vez terminado el compromiso que la ley fija, eran licenciados, pasando lógicamente a la reserva.

Conviene advertir que, además, en Julio se admite, como al principio del año, conforme a la ley, el ingreso de los voluntarios, cuyo tiempo de servicios dura también dos años. De donde resulta que en dos épocas del año se verifica el licenciamiento en la Marina y, por consiguiente, se constituye así, en cierto modo, dos clases de reserva.

Sobre este punto es necesario llamar la atención, diciendo que sin duda alguna conviene que el licenciamiento y, por lo tanto, la renovación de la marinería debe efectuarse solamente en una época del año.

Ahora bien, dada la organización nuestra, deficiente por muchos motivos, las condiciones en que entra a prestar sus servicios esta clase de personal, obligan, puede decirse hasta hoy, a distraer gran parte del tiempo en proceder a que adquiera la correspondiente instrucción civil y militar y la preparación marinera suficiente para que puedan aprovecharse debidamente sus servicios.

Todos conocemos que, en su mayoría, los individuos ingresan o ingresaban hasta hace muy poco, faltos de esas preparaciones: la condición analfabética de mu-

chos de ellos lo demuestra ampliamente. Y debido a esto resulta que sólo pequeña parte de los dos años de servicio es aprovechable en sentido técnico y práctico.

Bien es verdad que con la creación del Batallón Marina se suple en parte las deficiencias anotadas. Destinado él para suministrar en el futuro las tripulaciones de los buques de la Armada, llena una necesidad importante: la de que los individuos que en lo sucesivo pasen a los buques, reunan los requisitos de tener la suficiente instrucción civil, militar y marinera.

Opinamos que dentro del término o período de seis meses bien distribuído y aprovechado, podría proporcionarse la preparación a que aludimos. De ese modo, ingresando a los buques en mejores condiciones, se dedicaría el resto del tiempo—año y medio—únicamente a su entrenamiento para el combate, finalidad esta última para la que está destinada toda unidad o buque de guerra.

Por otra parte, diremos que es preciso rodear a esta clase de personal, de ciertas garantías, de tales estímulos, que le hagan comprender que si el servicio que presta a la patria, es en cierta manera algo duro y exige en veces sacrificios, tiene en cambio recompensas de orden material y moral, que suavizando las asperezas de la vida militar, les induzca a tener mayor cariño por el tal servicio.

De todo lo que llevamos dicho, llegamos a las conclusiones siguientes:

Que es de indiscutible necesidad la existencia de la entidad o instituto que, llámese Depósito de Marineros, Escuela de Aprendices o Batallón Marina, proporcione personal más adecuado a los buques.

Que el licenciamiento y renovación del personal deben efectuarse en forma diferente de la actual.

Que es preciso organizar, por consiguiente, las reservas, de modo mas conveniente.

Que es imprescindible rodear a este personal de las garantías debidas; y por último, aún cuando no habíamos hecho mención de ello, modificar la forma de reclutamiento de los individuos destinados a constituír la marinería de la escuadra.

Sobre este último punto diremos que, estando establecido así por la ley, nunca interviene un marino en la formación de los contingentes navales.

Su constitución está encomendada a una Junta, de la que forma parte el Jefe Provincial (un miembro del ejército) y en bastantes ocasiones ha sucedido que los contingentes para la marina han sido formados de manera deficiente.

Multitud de veces se ha visto que han llegado individuos como "aptos" para prestar servicio en la marina, cuando por su edad no les correspondía, o por sus condiciones físicas estaban impedidos, pues sólo se trataba de cumplir el mandato que la ley determina, de enviar tal o cual número de hombres, que según la circunscripción respectiva, se debía proveer.

En consecuencia, somos de opinión que la ley debía modificarse en este aspecto, estableciéndo que los Capitanes de Puerto (la mayor parte marinos) y no los Jefes Provinciales interviniesen en la selección, sorteo y designación de los contingentes necesarios a la marina, asesorados indudablemente por un médico, también de la marina militar. O en su defecto, podría desempeñar estas funciones una junta especial designada por el Estado Mayor de Marina.

Creemos que la observancia de esta práctica daría mejores frutos; y acaso si es aquí en donde debe efectuar-

se la primera modificación sustancial de la Ley de servicio militar obligatorio.

Otra observación que nos parece debemos hacer a la ley, es la referente al ingreso y licenciamiento del personal subalterno, que, como dijimos, no deben realizarse sino en una sola época del año, para así disminuír las alteraciones inconvenientes que el sistema actual ocasiona en el régimen y diferentes servicios de los buques.

Hemos dicho que el personal carece de la debida instrucción y que en parte suple esta desventaja la existencia del Batallón Marina; pero es preciso, además que, en él exista siempre el contingente necesario para reemplazar a los que terminen sus servicios, en forma que los efectivos permanezcan siempre completos dentro de las posibilidades reales.

Recientemente se ha creado la "Escuela de especialidades", que responde a otra gran necesidad: la instrucción profesional. Su personal estará constituido por voluntarios.

No es necesario decir que existiendo muchas especialidades en la marina, la instrucción profesional tiene, por esto mismo, una importancia capital. El personal que egrese de esta escuela irá en mejores condiciones a prestar servicio a bordo.

Al mismo tiempo, en virtud de su condición diferente, ante la perspectiva de mejor porvenir, tomándole mayor afecto a la institución, continuará a bordo, aun después de cumplir su compromiso. Por otra parte, formará la base del cuerpo de oficiales de mar.

Por esta razón iría poco a poco desapareciendo la ley de reengache para la marina, que por consecuencia, dentro de ciertas condiciones, ya no tendría por qué existir.

Dijimos que los efectivos deben ser completos. Si así no sucede, es natural que el entretenimiento del material no esté bien asegurado y por lo tanto la preparación militar no puede ser satisfactoria. Una escuadra debe estar en todo momento lista para cumplir su cometido. Con personal incompleto, no puede darse la verdadera amplitud que los ejercicios y la preparación para el combate exigen. Con personal reducido, se obtiene mayores desgastes en el material, los cuales en resolución superan a la ventaja aparente de la economía de personal, convirtiéndose así en negativa esta economía.

Es indudable que la instrucción profesional debe adaptarse completamente a las necesidades del servicio para conseguir el rendimiento máximo de las armas que el personal ha de manejar. Si ella es sólida y se cumple en tal sentido, el personal poseerá mayor confianza, es decir, estará mejor preparado para el momento de medir sus fuerzas con las del enemigo.

Hemos hecho presente que es necesario rodear al personal de mayores garantías que las que actualmente tiene. Por ahora los beneficios que se le acuerdan son muy limitados. Sólo existen el reenganche, que les proporciona un aumento de sueldo durante el nuevo período de servicio y la concesión de un sueldo de la clase respectiva al terminarse aquél; y el ascenso. Pero llevado este último muchas veces en forma tal que no se obtienen las mayores ventajas para el buen servicio.

Creemos que debe formarse primeramente un escalafón. En seguida, además de los aumentos de sueldo por los años de servicios, establecer las pensiones de retiro a todos los que por su edad ingresen a esta situación después de cierto tiempo de servicio; y también, establecer el pase a las dependencias de tierra de los que por razo-

nes de tiempo, sin haber llegado al retiro o estando en él, deban de removerse.

No necesita demostrarse el provecho que se obtendrían para el buen servicio con la adopción de las medidas que acabamos de indicar. Del conjunto de ellas, que constituirían mejor espectativa, porvenir con mas aliciente, se derivaría indudablemente la obtención de mejor y más entusiasta personal, que ya no pensaría en abandonar la marina; y por consiguiente podría obtenerse con mayor facilidad gran parte de personal apto permanente.

Veamos ahora lo relativo al ascenso. Al efecto citaremos lo siguiente:

"El valor de los equipajes es función del de los cuadros; pues es por intermedio de estos últimos que se ejerce la acción del comando. El asunto de los oficiales de mar tiene pues gran importancia. En el estudio de la organización de las fuerzas se debe tener en cuenta las condiciones del ascenso. Estas deben considerarse bajo dos puntos de vista: la proporción de los ascensos y el modo de efectuar la selección.

"Cuando el ascenso es muy lento, los cuadros, reducidos, están formados únicamente por individuos de mucha edad. De otro lado son las perspectivas del porvenir las que retienen en el servicio a los más capaces.

"El medio más eficaz de mejorar el ascenso es establecer en cada especialidad una proporción equitativa entre el número de graduados y de marineros.

"Para tener buenos cuadros es preciso esforzarse en retener en servicio a los mejores hombres, acordándoles ventajas.

"Mientras que el hombre esté guiado por móviles interesados, no se podrá constituír un organismo militar

sobre bases sólidas, sino dando a los que se consagran a la profesión de las armas, las satisfacciones necesarias.

"El establecimiento de una proporción racional entre el número de graduados y el de marineros permite asegurar la reducción de los cuadros y un ascenso regular; pero la calidad no está garantizada. No es pues menos importante tener un sistema de ascenso que repercuta en provecho de los mas capaces.

"El ascenso no se ha hecho para recompensar el tiempo de servicios: este asunto corresponde a los sueldos progresivos y a las recompensas honoríficas. El ascenso tiene por objeto conceder grados sólo a los que sean capaces de ejercer la función del grado. Un hombre puede tener mucho mérito sin poseer las cualidades necesarias para pasar al grado superior. Si no tiene la autoridad suficiente para saber mandar y hacerse obedecer, si su bagaje profesional es muy reducido, él no constituirá sino un órgano de debilidad". (*Daveluy*—"*L'esprit de la guerre Navale*").

Nos hemos detenido en esta serie de consideraciones porque ellas están íntimamente ligadas a la organización del personal de cuya preparación se trata; y una vez sentados los principios respectivos, penetrar con más confianza y con más facilidad en el terreno de la preparación técnica. Tratemos de este punto:

La instrucción profesional tiene importancia esencialísima e indiscutible. Influye directamente con mayor peso que el material, en el rendimiento de una nave o escuadra y por lo tanto en el éxito. Para que pueda fincarse esperanzas en el éxito y aún tener seguridad de él, debe ser bien reglamentada, intensa y constante.

Hemos dicho que en principio el personal subalterno debe adquirir su instrucción teórica en tierra, antes

de prestar servicios a bordo, donde se complementará su preparación con la práctica.

La instrucción no puede limitarse a la enseñanza mecánica, es decir, al manejo de las armas o aparatos de modo superficial, sino que implica el conocimiento a fondo de lo que se tiene a cargo, la conservación, remedio de averías en caso de accidentes, etc., etc. Sólo así puede ser verdaderamente útil y eficaz.

Los ejercicios deben ser continuos y verificados, simulando con la mayor aproximación posible, la situación real en que más tarde en caso de guerra se encontrará un buque o una escuadra.

La victoria se obtiene cuando se ha impuesto al enemigo la voluntad propia. Esta voluntad se deriva de la confianza en sí mismo, es decir, de la confianza en el valor real de la fuerza propia. Aquí decimos fuerza en el sentido moral; por más que en realidad es fuerza que obra materialmente, puesto que en tiempo de paz y con mayor valor en la guerra, se traduce en el manejo práctico del buque en conjunto y en la mejor utilización de su armamento para un fin determinado. Esta fuerza, esta confianza se acrecientan más cuanto más seguridad exista de que el personal es competente; que es en verdad eficiente. Esta competencia, esta eficiencia son el producto de la instrucción sólida. Estas cualidades levantan pues el nivel moral por la confianza que despiertan.

La historia muestra ejemplos saltantes del valor de la instrucción, del valor de la preparación.

Citemos, por ejemplo, el caso del desastre de Tushima y comparemos las condiciones en que se encontraron los rusos y japoneses. Los rusos carecían de instrucción, la victoria fué de los japoneses.

Por consiguiente, se vé con toda claridad la gran importancia que tiene la instrucción.

"El primer acto del que marcha a la guerra es el de forjar el instrumento. La perfección personal es mas necesaria aún que la perfección del material. Los primeros esfuerzos deben tender no tanto a obtener una flota numerosa y perfecta, sino una flota instruída y bien entrenada.

Todos los esfuerzos de los grandes partidarios de la ofensiva se dedican primero a la instrucción. Jervis, cuyas ideas tácticas son las de su tiempo, que casi no ha conocido sino la escuela de los solemnes combates de América, no piensa mas que en aumentar el rendimiento individual de cada uno de sus buques, por el esfuerzo de una disciplina yá rígida y el cumplimiento metódico y escrupulosamente repetido de los ejercicios militares. Desde que se establece el contacto con sus adversarios, la superioridad del fuego inglés, comparado por los españoles con el fuego del infierno, dá sin vacilar la solución rápida".—(*Laurent*—"*El carácter de la Doctrina*").

Refiriéndonos a los tiempos modernos, si tomamos por ejemplo el combate de Coronel, en 1914, realizado en tan difíciles circunstancias de tiempo, vemos que muestra elocuentemente, por sus resultados, la influencia preponderante de la instrucción, esto es, de la preparación del personal.

Asimismo, las demás batallas navales acaecidas en la última gran guerra, ponen de manifiesto con toda claridad, la influencia señalada, tanto por la rapidez con que se produjeron la pérdidas materiales y personales, así como por la importancia de ellas.

En la época actual, el valor de la instrucción se acrecienta aún, por la diversidad y perfeccionamiento de las armas.

Al tratar de la preparación del personal en este

estudio, con el fin de concretar mas nuestras ideas, lo hacemos bajo el supuesto de que las unidades que componen las flotillas que especifica el tema, hayan sido ya adquiridas.

La instrucción, tal como la aplicamos aquí, abarca la parte teórica y la parte práctica.

La práctica, además de los ejercicios reglamentarios en puerto, debe comprender forzosamente, para que tenga tal nombre con toda propiedad, las maniobras y ejercicios de fuego efectivo. Ambos deben ejecutarse todos los años por un período no menor de tres meses.

Al llegar a este punto, tenemos que considerar lo relativo a las reservas.

Dijimos que hay necesidad de organizarlas debidamente. Las reservas deben, desde luego, satisfacer principalmente a la condición de constituír una fuerza que pueda aprovecharse en un momento y en un punto dados. Deben estar formadas esencialmente por los individuos que hayan servido en las condiciones que hemos anotado; y deben estar obligadas a concurrir a las maniobras anuales, tomando parte en los ejercicios, terminados los cuales se les licencia nuevamente. Pero a condición, sin embargo, de prestar servicio durante el período de su llamamiento, que debe efectuarse por lo menos cada dos años, en las mismas especialidades que tuvieron durante la época de su servicio obligatorio.

De esta manera las reservas estarían constituídas por personal más eficiente.

"Los elementos constitutivos de una fuerza, pueden poseer separadamente todas las cualidades (lo que es raro); sin embargo, para hacer a esos elementos dignos de confianza, es menester que exista tal sentimiento de cohesión y solidaridad en su conjunto, que pue-

da asegurar certeza en la unidad de acción, indispensable al buen éxito. Esa cohesión y solidaridad dependen de la inteligencia y prontitud precisas para satisfacer las exigencias de la disciplina a bordo de un buque de guerra. Es entonces lógico depositar mayor confianza en la reserva educada a bordo de los buques de la Armada". (*"Troyon's Commitee Report"*).

Creemos que no es demás agregar aquí que la organización de las reservas debe obedecer no sólo a la necesidad de poder completar los efectivos de los buque de guerra, reforzarlos y dotar los buques que se apresten como de guerra, sino también a la necesidad, muy importante por cierto, de procurar atender, del mejor modo posible, a la defensa de las costas, vigilancia eficaz del litoral y demás servicios navales establecidos en tierra.

De aquí se deduce, de una manera lógica e incontrovertible, la necesidad del establecimiento y organización de bases navales adecuadas, es decir, situadas en sitios estratégicos, a fin de tener mayor confianza en la eficacia de la fuerza o, mejor dicho, de la defensa marítima.

Hasta aquí pasando por diversas fases, pero que entre sí tienen un lazo de unión indisoluble, hemos llegado a condensar los principios sustanciales a los que está sujeta la preparación del personal subalterno.

Pero conviene hacer presente que con todo lo dicho en síntesis, no basta para conseguir el fin deseado.

Es preciso, además, educar el mismo personal, inculcándole hasta el grado máximo, sentimientos de tal naturaleza, que robustezcan aun más la confianza que en él debe tenerse y que siempre constituyen factores importantes para la obtención del éxito.

Estos sentimientos bien comprendidos y desarro-

llados suficientemente, componen, por decirlo así, los puntos principales de las primordiales virtudes militares.

Nos referimos al patriotismo, al valor o corage y a la disciplina.

Es indispensable considerar estos puntos tratándose de cualquier país, y con mayor razón en el nuestro, en que por lo general, como hemos dicho, la población que constituye las tripulaciones de los buques y las tropas del ejército, por diversas causas, así como por efecto de su condición social inferior, se encuentra en gran parte en estado analfabético y por lo tanto de incultura muy apreciable.

Tomando, pues, por orden los puntos considerados, tratemos de lo relacionado con el patriotismo.

Por lo general, en medios como el nuestro, por razón de la incultura del pueblo, la idea de patria en él, se halla circunscrita al hecho de considerar el suelo en que se ha nacido.

Esto no satisface, dentro del concepto moderno, la idea de lo que es patria. Ella comprende no sólo el hecho material de considerar la tierra en que se ha nacido y en que se vive; abarca con bastante amplitud un conjunto de cosas materiales y de cosas abstractas, las cuales por lo general no pueden tener cabida de una manera ideal y fácil en la intelectualidad del pueblo.

Precisa, pues, inculcarle la idea de patria en su acepción más completa; que el amor más intenso hacia ella constituye el patriotismo, y que éste es por lo tanto una virtud.

"El patriotismo es el sentimiento que extiende a la nación entera el afecto por todas sus partes. Cuando se llega a sus afecciones más caras, se posee en el exceso

mismo del dolor, la fuerza necesaria para defenderla". (*Daveluy*—"*L'esprit de la guerre navale*").

El patriotismo es, por consiguiente, uno de los elementos más necesarios a la consecución del éxito en la guerra. El sostiene la esperanza y aun prolonga la resistencia.

No hay necesidad de recurir a la historia para mostrar la influencia del patriotismo. Ella por sí sola se destaca.

Asimismo es indispensable inculcar el principio del corage en las tripulaciones, desde que es un asunto completamente reconocido que el hombre por naturaleza es tímido. Esta condición se manifiesta en cualquiera circunstancia que se encuentre; pues sobre todo, prima en él el instinto de conservación, que se hace aun más sensible cuando su cultura es muy reducida, que sólo le hace contemplar el lado material del peligro.

Y aunque colocado en cierta situación, pueda resolverla, bien procurando únicamente salvarse, obedeciendo a la fuerza de ese instinto, o bien procurando combatir el peligro, siempre intervendrá como factor principal en su actitud, el instinto de conservación.

"El hombre es tímido o cobarde, puesto que ama la vida; y el prestigio de la profesión militar procede precisamente del hecho que ella exige el más grande sacrificio que puede demandarse: el sacrificio de la existencia. Si el corage fuera innato en el hombre, siempre habría guerras; pero no habría arte militar. Todo el secreto de la guerra consiste en efecto en sacar partido de la debilidad humana y buscar las situaciones que retrotraigan la naturaleza del hombre a su estado primitivo". (*Daveluy*—"*La organización de las fuerzas*").

El valor, que se traduce por la voluntad de dominar el miedo, no es pues, un sentimiento natural. Se desa-

rrolla al amparo de muchas influencias. A veces puede despreciarse el peligro en la violencia de las pasiones. Debido a que el hombre no puede sustraerse siempre ni fácilmente al influjo del miedo, es posible que uno solo llegue a dominar a muchos, por su fuerza de voluntad, que le hace despreciar todo, residiendo su verdadera fuerza en la debilidad de los demás.

"El corage se deriva de dos sentimientos diferentes: uno violento, que por su violencia misma, domina y aniquila el miedo; el otro, que explota el miedo de los demás". (*Daveluy*—Obra citada).

En todo órden de cosas en la vida, y con mayor razón en la guerra, a medida que se progresa en cualquier sentido, el hombre se enardece; y entónces se llega a la conclusión que se es mas fuerte de lo que se creía, y se olvidan los obstáculos, contrayéndose únicamente al logro del objetivo perseguido.

Pero hay que considerar que el aislamiento conduce a que la influencia del valor disminuya. La compañia, la solaridad la robustecen. Si esta circunstancia deja de existir, puede producirse con mas facilidad el desfallecimiento. Vuelve a primar con toda su fuerza, el instinto de conservación, y por lo tanto el rendimiento individual decrece enormemente.

Es necesario, pues, inculcar la idea de la relatividad moral del peligro; y que en consecuencia, afrontándolo con convicción, y aún siendo víctima de él, cuando se actúa sólo, esta conducta redunda directamente en beneficio de la moral y esfuerzo colectivos.

"El corage, está todavía en estado de equilibrio inestable. Para fijarlo definitivamente, es preciso la confianza en sí y en el comando. La seguridad de que no se arriesga nada es el mejor estimulante. Se adquiere así el hábito del peligro; el corage se desarrolla a medida

que se constatan los efectos, hasta el momento que alcanzan su punto culminante: el punto de honor. Este punto de honor es una exaltación del amor propio. Por él se constituyen las tropas escogidas, aquellas con las que puede contarse en circunstancias críticas, las que se creerían deshonradas si desfalleciesen; este sentimiento engendra los destellos individuales". (*Daveluy*—"*La organización de las fuerzas*").

Con todo, la naturaleza del hombre se ha modificado en el transcurso del tiempo y acepta con más facilidad el sacrificio de su vida, puesto que la guerra no se hace ya en la forma primitiva. Desde que se trata de oponer masas armadas a otras masas, es decir, cuando la guerra tiene por objeto destruír al adversario, el valor es indispensable y los combatientes deben tener abnegación completa.

Ahora bien, además del corage y el patriotismo, es indispensable también la disciplina, que se manifiesta en sí por la subordinación del inferior al superior.

"La disciplina es una especie de cimiento moral que de una pequeñez hace un bloc".

Pero hay que tener en cuenta que: "la disciplina debe adaptarse al estado social de las naciones, así como a la composición de los ejércitos. No se presenta en la misma forma en el ejército y en la marina".

En la época presente, la disciplina, despojada del carácter despótico y de extrema severidad de antaño, bajo las indicaciones de la razón, tiene un carácter más moral.

"Desde que la guerra se hace para defender el bien común, la necesidad del sacrificio ha penetrado mejor a las masas". "Hoy la disciplina debe consistir en formar la mentalidad de los combatientes".

La existencia del Código de Justicia Militar y sus disposiciones tienden a conservar la disciplina.

A propósito de esto debemos hacer presente que, según nuestro criterio, debe efectuarse una modificación en el Código de Justicia Militar de nuestro país; pues actualmente se rigen por el mismo código todos los asuntos sometidos al fuero de la justicia, ya sea que pertenezcan al ejército o a la marina. Esta debe tener sus jueces propios y deben establecerse modificaciones que permitan, con más seguridad, clasificar las faltas y aplicar las penas.

Conviene indicar que las estadías prolongadas en los puertos traen como consecuencia la alteración de la disciplina, debido a los hábitos sedentarios que se adquieren en la vida de inacción.

Asimismo, las garantías influyen directamente en la disciplina; y ello justifica nuestro pensamiento anterior relativo a ese punto, puesto que sin preocupaciones de este orden será más fácil mantener la disciplina en forma tal que siempre preste seguridad para el desarrollo de la institución y la respectiva preparación del personal para la guerra; evitándose que ocurran interrupciones que la entorpezcan y desvíen de su objetivo principal.

Todas estas causas de patriotismo, valor y disciplina, concurren, como hemos dicho, a completar la preparación del personal subalterno.

Son, por consiguiente, cosas que deben observarse muy cuidadosamente. Todas en conjunto contribuirán siempre al éxito.

Al efecto recordemos el caso de la batalla del 10 de Agosto de 1904, cuando la guerra ruso-japonesa. Después del combate propiamente dicho, estando los rusos en superioridad relativa y los japoneses sin municiones,

éstos mantuvieron su posición frente a los rusos, únicamente debido a su patriotismo, a su coraje, a su disciplina, que ejercieron influencia definitiva. Los rusos se retiraron sin haber sufrido pérdida material alguna, y esa retirada trajo después como consecuencia la dispersión, destrucción y pérdida de su escuadra del Extremo Oriente. Los japoneses por su moral, que sintetiza las condiciones o virtudes que acabamos de especificar, consiguieron un triunfo relativo, que luego se afirmó definitivamente en la batalla de Tsushima. Debido a la preparación en todo orden del personal, obtuvieron la victoria completa y el Japón ganó la guerra.

Si acudimos a tiempos más remotos, nos encontraremos con ejemplos como los de la época de Nelson, con iguales resultados.

En la última guerra europea podemos encontrar también situaciones que demuestran la importancia capital de estas cualidades.

Vemos, pues, que la historia muestra a cada paso ejemplos saltantes respecto a la influencia de los puntos que hemos considerado. Esa influencia, cuando los sentimientos son desarrollados provechosamente, entra como factor poderosísimo del éxito y conduce desde luego de hecho a la victoria.

Para manifestar a nuestro personal bien claramente la influencia del corage, del patriotismo, de la disciplina, nuestra historia, la historia militar de nuestro país, fecunda en hechos gloriosos que contemplan estas situaciones triples, se presta con muchísima facilidad para inculcar los sentimientos a que nos hemos referido.

Nuestras tradiciones gloriosas se prestan muy bien para mantener invívitas en el personal las cualidades salientes de la raza. El orgullo nacional contribuye como sentimiento aparte, amortiguado acaso, puesto que no

tiene quizás influencia primordial en la acción, a despertar en alto grado todas las exaltaciones de otro orden, que prácticamente forman la base segura para alcanzar el éxito.

En conclusión, diremos pues, que junto con la instrucción profesional en la forma que hemos indicado, es necesario cultivar constantemente las virtudes o sentimientos sobre los que acabamos de tratar.

Finalmente diremos que si hemos señalado el plazo de seis meses como suficiente para la instrucción civil, militar y marinera, ello no quiere decir que lo sea enabsoluto. En todo caso, está sujeto a modificación por la experiencia, así como ésta también determinará si los dos años de servicio militar obligatorio bastan o nó.

Personal Superior

Vamos a tratar ahora de la preparación del personal superior, comprendiendo como es natural, dentro de esta acepión a los jefes y oficiales.

Aquí, del mismo modo que para el personal subalterno, estableceremos consideraciones más o menos análogas, relativas al rol del oficial de marina, a sus cualidades, su instrucción, selección, ascensos, etc.

Ante todo diremos que el rol de los oficiales de marina es distinto al que corresponde a los oficiales del ejército.

Conviene observar que si en varios puntos de nuestro trabajo, en esta parte, vamos a referirnos a situaciones mas o menos parecidas de ambas instituciones, es porque siendo las dos similares, es decir que obedecen a mismo fin: el de la defensa del país, es por comparación entre ellas, que puede discernirse mejor las diferencias que las distinguen en sus partes esenciales, y por tanto verificarse un mejor estudio.

Así pues, tenemos que, por ejemplo, en campaña, como el rol de los oficiales es importantísimo, ellos deben mantener la moral de sus tropas, y su influencia nunca puede dejarse de sentir. Deben apreciar en su magnitud real el peso de la responsabilidad total o parcial que tienen respecto a la vida de otros hombres que están bajo sus órdenes directas.

Y como venimos considerando el caso del ejército, diremos que precisa tener en cuenta que:

"El hecho de que la rendición de las tropas varía según el grado de confianza que tienen en sus jefes; que los mismos hombres son vencedores o vencidos, según la autoridad que los gobierna, este solo hecho bastaría a demostrar que no todos tienen las mismas aptitudes para ejercer el comando, y que el rol del oficial ofrece dificultades que no se presentan en el mismo grado en ninguna otra posición social. Es por esto que comunmente se dice, que el ejército vale lo que valen los oficiales. Estos son los pilares del edificio militar". (*Daveluy* —"*L'esprit de la guerre Navale*").

De modo, pues, que según el punto de vista que se tenga presente, resultaría la profesión militar, al mismo tiempo la más fácil y la más difícil de ejercer. Sería la más fácil si solamente se considerara la vida de guarnición, puesto que entonces no hay sino necesidad de supervigilar la instrucción del personal, verificar una que otra maniobra de guarnición, etc. Pero si llegamos hasta el punto de considerar la preparación para la guerra, y aun a contemplar la guerra misma, la profesión militar resultará la más difícil.

Ahora, refiriéndonos a la adquisición de los grados, podemos hacer constar que, la adquisición de un grado es la base para el grado que le sigue, y puede muy bien acontecer que un soldado llegue hasta ser general.

En la marina, las cosas suceden de otro modo. Los oficiales de marina actuán en un medio diferente, al que no puede penetrar la marinería. Esta circunstancia se hace mas sensible, por la diversidad de especialidades.

Por consiguiente: "Esta situación dá a los oficiales de marina una autoridad moral que los oficiales de tierra no pueden adquirir en el mismo grado, sino es imponiéndose por sus cualidades personales; pues sólo aquellos son capaces de comandar y dirigir el buque, y nadie los puede suplir. Por lo tanto, el marinero no siente envidia por sus oficiales; acepta su autoridad como necesaria y encuentra en ella una garantía de su seguridad". — (*Daveluy*—Obra citada.).

Ahora, es indispensable considerar lo relativo al carácter, o sea la condición del hombre que en cualquier circunstancia, pospone el interés personal a su deber.

Esta del carácter, debe ser acaso la primera cualidad del oficial. Es decir que: "debe tener ante todo, en muy alto grado el sentimiento de su misión y los deberes que ella crea".

Para poner de relieve su influencia, citaremos las palabras de un eminente escritor peruano que ha definido el carácter así: "El caráter no reposa en la violencia ni en la intransigencia, sino en la serenidad y reflexión que saben dominar las pasiones, y que dan al alma como norma de su conducta, la conciencia del deber cumplido, tranquila, pero resueltamente, y que en el momento de la prueba no retrocede ante el sacrificio".

En consecuencia, más que por el grado, es por el carácter que un oficial impone su autoridad.

Hay casos en que oficiales jóvenes, sin la experiencia necesaria, imponen fácilmente su voluntad, sin que los subalternos tengan siquiera le idea de discutir sus órdenes. Asimismo, hay otros, que no obstante su gra-

do les es mas difícil hacerse obedecer. Todo depende, pues, en principio, del carácter. Y si "se trata de analizar la manera de proceder de unos y otros, se constata que no se diferencia sino en poco; pero esta diferencia es suficiente para marcar la aptitud del comando; y el instinto de los hombres jamás se engaña".

Por consiguiente, se impone la selección ordenada de los oficiales, para los diferentes roles o servicios a bordo de los buques.

Del mismo modo, hay que considerar como esencial, lo relativo a la vida activa del oficial. El mar es forzosamente el medio de acción por excelencia, puesto que la lucha con este elemento es perpétua. En el mar es en donde se instruye y entrena realmente a las tripulaciones; y hay que tener presente que no basta ser marino para ser hombre de acción.

Si el carácter es un asunto de temperamento, la acción no lo es. Puede decirse que es mas bien una cuestión de entrenamiento. El marino debe de considerar al mar como su elemento propio; y conocer todos los recursos de su profesión. La naturaleza se adapta al medio, por la fuerza de la costumbre, de manera lógica

Pero, si en el sentido militar la acción es indispensable para todos, tratándose de los jefes tiene mayor importancia que para los subordinados. Como a éstos, naturalmente, no les corresponde sino obedecer, muy rara vez se encontrarán en condiciones de poner de manifiesto sus iniciativas; y puesto que tienen confianza en el comando, poseerán una especie de refuerzo moral que los sostendrá en cualquiera situación, por peligrosa que sea.

Por consiguiente, si los jefes y oficiales carecen de acción, procederán con timidez y retrocederán ante los menores obstáculos; y como consecuencia lógica, se pro-

ducirá la desmoralización en el personal subalterno a sus ordenes, y la esperanza en el éxito, quedará, por lo tanto truncada.

De lo anteriormente expuesto, se deduce, pues, razonablemente, lo nocivo de las estadías prolongadas en los puertos. "Para nosotros, marinos, el mar constituye la mejor fuente de energía. La navegación es la antecámara del combate. Una marina cuyas unidades no hayan efectuado la práctica de la navegación, se encuentra en la misma condición de un ejército cuyos soldados no se hayan entrenado en la marcha". (*Daveluy.—"La organización de las fuerzas"*).

De aquí, la necesidad imprescindible de tener a los buques en movimiento, es decir, navegando, con la mayor frecuencia posible.

Así se obtiene lo que podemos llamar "la cualidad de acción" cuyos provechos son, por otra parte, el conocer a fondo, en sus menores detalles todo el litoral; cuestión de importancia indiscutible, bajo el punto de vista de la estrategia y táctica navales.

La marina que no observe este principio, perderá una parte de su fuerza positiva. La oficialidad ni la tripulación adquirirán la práctica de navegación que deben poseer y se perderá el hábito o costumbre indispensable, para permanecer con toda tranquilidad en las diversas circunstancias de tiempo y mar, que tratándose de unidades ligeras, es mucho más esencial.

La instrucción teórica no basta. Si la práctica no se ejercita constantemente, los resultados que se obtengan no llegarán nunca al límite deseado, esto es, al punto en que cada uno pueda cumplir verdaderamente su misión, y corresponder, por lo tanto a las esperanzas de la patria.

Puede creerse, por ejemplo, erróneamente, desde luego, que una escuadra se encontrará en condiciones mas o menos satisfactorias para entrar en combate, por el solo hecho de que en cada uno de los buques que la componen, se efectúe bien el manejo práctico de su artillería. Esto no basta. Es preciso completar esta condición con otras, y recurrir por consiguiente, a la vida activa, que dá como resultado la confianza en sí mismo.

"Todo en la vida se resume por una cuestión de hábitos. El hombre se habitúa á la acción así como se habitúa á la pereza; se habitúa asímismo a la guerra y a la idea de morir. Cuantas mas víctimas haga la guerra, se desarrollará mas el espíritu militar y el de sacrificio".

Ahora, bajo el punto de vista de su condición humana, los oficiales no pueden tampoco sustraerse a la influencia que los obstáculos y peligros ejercen en el personal subalterno. Luego es preciso que estén en condiciones de vencer esa influencia, con serenidad y confianza; lo que se obtiene, naturalmente, cuando están en acción constante en su medio propio que es el mar. El hábito de mando solo puede adquirirse bien, con la actividad, es decir, con el movimiento de los buques.

Veamos, en seguida, lo relativo a la idea del sentimiento del deber.

Esta debe desarrollarse en grado sumo en toda época, por mas que no se adquiera con toda su amplitud, sino mediante la experiencia que dan los años y la permanencia continua en la misma profesión. Se comprende mejor cuando hay conciencia completa de las responsabilidades propias al puesto que se desempeña.

Este sentimiento del deber es, sin duda, el mejor sostén para la moral, en los momentos más dificiles, —"El espíritu, concentrado todo en un objetivo único. permanece extraño a las influencias deprimentes. En la

exaltación de su rol, el oficial poseerá así, la voluntad necesaria para vencer todos los obstáculos sin desfallecer jamás. El sentimiento del deber produce mayor efecto que el corage: dá la tranquilidad de espíritu".—(*Davelay.*—Obra citada).

Otra de las cualidades necesarias, es la que constituye la ambición, pero ejercitada de manera ideal y noble, y puede muy bien representarse por el "amor a la gloria". La influencia de esta cualidad, reforzando grademente las otras, acrecentará, sin duda alguna, el rendimiento individual, puesto que las facultades se estimulan por el poder de esa ambición.

Consideremos ahora, la parte referente a la instrucción.

Sobre este punto diremos que si en el personal subalterno la instrucción ejerce influencia tan acentuada, su importancia tiene valor incalculable tratándose del personal superior. Por supuesto, la instrucción se refiere al conocimiento verdadero de la profesión, y sobre todo,en particular, al conocimiento profundo de la especialidad respectiva.

De aquí se deriva naturalmente, la conveniencia de la escuela de especialidades; en razón de que será mejor la utilización de cada clase de armamento, cuanto más adecuado sea el personal.

La instrucción dá al principio, conocimientos generales, y prepara mediante la continuidad para el desempeño de funciones superiores, es decir, predispone al comando.

Desde luego, la carrera del oficial comprende dos períodos bien marcados. En el primero, su acción se limita a obtener el mayor rendimiento útil del material a su cargo; material que utilizará mejor, cuanto mas con-

fianza tenga en él. El segundo período corresponde al comando.

Considerando ésto, si en el primer período el asunto de las especialidades puede conducira una diferencia de opiniones en el órden de las ideas profesionales, las cosas tienen un aspecto distinto en la segunda parte de la carrera. Colocado el oficial en la situación de Comandante o jefe, tratará de obtener el mejor resultado del conjunto del armamento y cualidades de su buque y personal a sus órdenes, y se vé por lo tanto obligado a dar a todos los servicios una orientación en el sentido de que todos contribuyan a una acción común, a una acción única.

En este caso, todo el buque constituye, pues, un arma importante que el oficial debe manejar con eficacia; y para conocer el modo como debe utilizarla, se vé obligado a fijar su atención en el enemigo probable, en los medios de que dispone y en el uso que puede hacer de estos medios o recursos. Y como en resolución, el mando de un buque viene a ser el primer paso hacia el comando de las escuadras, sus preocupacines alcanzan, al fin, hasta el manejo de las masas, o sea la guerra naval en toda su amplitud.

"Asi pues, la técnica del oficial de especialidad está basada en el conocimiemto y empleo de cada arma, tomada en particular; la del comandante, debe formar una síntesis no solamente de todas las armas, sino tambien de todos los medios de la guerra. Para comandar no basta hacer la guerra; precisa tambien el comprenderla, pues presenta situaciones infinitamente variadas, de las que no se puede sacar partido, sino poseyendo visiones elevadas respecto de las mismas. La instrucción desarrolla las facultades. Para llegar a penetrar en la filosofía de la historia militar, es preciso poder sintetizar la guerra. Los genios militares no fueron únicamente hombres

de acción; todos fueron, además, pensadores. Meditaron profundamente para arancar sus secretos a la guerra; y fué por la instrucción que adquirieron el hábito de la reflecxión y de la meditación".—(*Daveluy*—"*L'esprit de la guerre navale*").

Ahora, del mismo modo que consideramos el asunto de los grados y ascensos relativo al personal subalterno, diremos algo sobre estos mismos puntos en lo que concierne al personal superior.

En toda entidad militar, en toda institución armada, deben existir los grados, destinados, en principio, a satisfacer las necesidades de los diferentes servicios. Esta condición influye directamente en la descentralización de las fuerzas, especialmente cuando son muy numerosas, puesto que debe evitarse que la acción del comando se debilite, cuando es demasiado extensa. "El grado consagra el principio de autoridad".

Por otra parte, la dirección y responsabilidad de los distintos servicios deben encomendarse al personal de grado que garantice el buen funcionamiento de dichos servicios, desde luego, en armonía con sus aptitudes o especialidad a cerca del material que se le encomiende.

En cuanto a los ascensos, conviene advertir que a fin de que los oficiales adquieran plena conciencia de sus obligaciones y deberes, y se dediquen con mayor entusiasmo al desempeño de sus funciones, que, en resolución, se consagren con todo amor a su profesión, es preciso que tengan espectativas en su porvenir; que se les ofrezca, al igual que al personal subalterno, satisfacciones que por derecho les corresponde.

Es natural que las condiciones de ascenso tienen que sujetarse a la relación entre los cuadros de oficiales subalternos, superiores y oficiales generales.

Estimamos que por el momento no exige imperiosamente modificaciones grandes, nuestra reglamentación actual sobre ascensos. El objeto principal al tratar de este punto, así como de los grados, responde a la necesidad de mostrar su influencia moral, desde que ésta repercute con fuerza en la preparación del personal, para aumentar su rendimiento, por las garantías que dichos asuntos conceden.

"Para que el valor de los oficiales esté en relación con su buena voluntad, es preciso que no se consuma su reserva de energía en los grados subalternos. Los oficiales descorazonados o decrépitos hacen bajar el nivel moral de la plana mayor. Es bajo esta forma que se sienta la cuestión del ascenso".

Veamos ahora lo relativo al jefe.

Cuando un oficial llega a esta situación, se encuentra como dijimos, en la segunda parte de su carrera que, constituyendo un estado diferente del que tuvo en la primera, es decir, cuando carecía de mando, exige por consiguiente cualidades especiales y que lógicamente, no todos pueden poseer por igual, y que no siempre han de estar al mismo nivel que la instrucción.

Existe pues una diferencia bien clara entre el valor representativo de los oficiales. Habrán unos que habiendo llenado su rol al principio, con toda lucidez, al hallarse en el comando desciendan de categoría; e inversamente, otros que no habiendo destacado al comienzo, en virtud de alguna circunstancia imprevista que los revele, una vez jefes, darán esperanzas de actuar bien y las sostendrán, probando que pueden desempeñarse como tales.

La selección ofrece, por consiguiente, dificultades para no equivocarse en este punto. Hay que tener en cuenta que los inferiores nunca se engañan sobre el va-

lor de sus jefes; condición que se manifiesta por multitud de detalles, que dan cierto grado mas o menos grande de confianza a los subordinados.

Desde luego, la autoridad no puede discutirse. La autoridad se impone. Esto, está plenamente demostrado por la experiencia. "Pero, para saber mandar, es preciso saber obedecer". Claro es que hay casos que la historia señala, en que el ascendiente ejercido por ciertos hombres, ha sido inmenso, no obstante haberse apartado de esta consideración, pero son casos aislados. Al efecto Daveluy dice: "No parece que Napoleón haya sido particularmente sumiso en los grados subalternos; sin embargo, cuando a los 27 años tomó el comando del ejército de Italia, sus tenientes, que lo acogieron fríamente, no tardarón mucho tiempo en experimentar el poder de su prestigio".

Pero si el comando viene a constituir en cierta forma un dón de la naturaleza, ello no quiere decir que no pueda desarrollarse en el ejercicio de la autoridad. El asunto del comando no puede sujetarse únicamente a la posesión de ese dón; es necesaria, para completarlo, la instrucción profesional.

Todos los planes y concepciones del jefe deben basarse principalmente, en el conocimiento profundo que debe tener, de los medios de que dispone, lo que naturalmente implica la práctica completa de la profesión. "La historia prueba, en materia marítima, que los genios de la guerra fueron marinos experimentados".

Ahora bien: "Cuando se trata de aplicar prácticamente los principios que ha formulado la teoría, es necesario tener en cuenta tantos misterios de la naturaleza humana, que sólo hará con exito dicha aplicación, quien esté dotado de tal golpe de vista que al hacerlos desfilar ante la imaginación con la rápidez del pensa-

miento, pueda sin entregarse a dilatadas reflexiones, hacer uso de los mas adecuados a las circunstancias de cada caso y no sólo a las de índole militar, sino también las políticas, sociales, materiales de cualquier clase y naturalezaque sean. La ejecución exige además un alma fuerte y un carácter enérgico; pues únicamente un hombre de estas cualidades, permanece siempre fiel así mismo y a sus convicciones, en medio del vertiginoso torbellino de los sucesos de una guerra. Es tan difícil reunir todas las cualidades necesarias para acaudillar con acierto un ejército, que al lado de esta dificultad, nos parece forzosamente sencillo el conocimiento teórico de los principios de la guerra".—(*Von der Goltz.*—"*La Dirección de la Guerra*".)

Todas estas consideraciones que preceden, son en rigor igualmente aplicables a la marina.

La influencia del jefe, de sus cualidades, es por tanto, de resultados decisivos tanto en la paz com en la guerra. De la confianza que su prestigio inspire a sus subordinados, en la época de paz, depende tambien la preparación del personal; y entra consecuentemente, como factor, pero ya de importancia inmensamente capital, para el logro del éxito, en la guerra; pues cuanto mayor sea el grado de confianza, mayor será también el espíritu de sacrificio del personal a sus órdenes, que con su moral levantada y sostenida a toda prueba por esa circunstancia, tendrá por única preocupación comun, un fin a cuyo alcance sabe que va seguramente conducido: la victoria.

El jefe debe, pues en conclusión, para llenar completamente su rol, imprimir a las fuerzas de su mando, la orientación justa que se amolde perfectamente a sus concepcciones personales. "Deberá poseer ese poder mágico que permite solicitar todo y obtener todo de buena

voluntad, por la sola fuerza de su ascendiente moral". (*Daveluy.—"La organización de las fuerzas"*).

Para concluir con esta parte de nuestro estudio, repetiremos que tanto para el personal subalterno como para el superior, es indispensable complementar la instrucción con la práctica constante.

Igualmente, haremos presente la conveniencia de que las planas mayores deben estar siempre completas, a fin de que ningun servicio a bordo se quede sin proveer.

En cuanto a los ejercicios, es natural que en ellos deben tomar parte todas las unidades que constituyan las fuerzas sutiles.

Reconocido, como está, la gran importancia de la aviación, será preciso combinar las maniobras navales con las de esta arma. Y todo cuanto llevamos dicho sobre el personal de las fuerzas marítimas, respecto a su preparación, condiciones, cualidades, etc., es igualmente aplicable, dentro de la forma que le respecta, al servicio de aviación, auxiliar poderosísimo tanto del ejército como de la armada.

Hasta aquí creemos haber señalado, delineadas con carácteres mas o menos generales, todas las circunstancias que concurren a obtener la buena preparación del personal y mantenerlo siempre en estado de eficiencia.

Dado el espíritu que informa un artículo como el presente, no nos es posible penetrar en mayores detalles.

Claro es que debe ser racional la distribución del tiempo, para la preparación esencialmente técnica, y que la reglamentación de los ejercicios de toda naturaleza, debe ser observada rigurosamente por todas las unidades. Además, conocidas como son las materias o especialidades de que se compone la profesión; y la forma

en que deben ser enseñadas, no es indispensable señalar aquí programas al respecto.

Desde luego, los ejercicios deben obedecer a un plan perfectamente concebido; progresivos en su desarrollo, comprendiendo desde los mas simples ó iniciales, pasando por ejemplo al tratar de las armas principales, por los ejercicios separados de fuego efectivo de cañón, lanzamiento de torpedos, hasta llegar a las condiciones diversas y combinadas, que se desatrollarían en las maniobras finales, en concordancia con el plan previsto.

Finalmente, recordaremos que se dijo que la preparación del personal exige el mas alto concepto del cumplimiento del deber. "No está demas observar que ante las disposiciones del Gobierno para crear un ejército y marina, sean o no hechos de acuerdo con los técnicos, el deber de los que están en el servicio militar, es trabajar por que los medios que les han sido confiados, sean grandes o pequeños, resulten lo más eficientes posible y tengan el empleo efectivo mas eficaz".— (*Comandante C. C. Gill.—"Politica. Sus relaciones con la guerra y su influencia en la preparación para la guerra"*).

Por consiguiente, cualquiera que sea la composición de las fuerzas marítimas, es decir ya sea que estén constituídas por buques poderosos o por unidades ligeras, la preparación del personal, que se resume en el manejo práctico y eficiente de los buques, en la mejor utilización de las armas, tiende sin disputa, al mismo fin, a un fin único, bien definido: la preparación para la guerra.

Claro es que siendo, según su clase, distinto el rol de los buques, la labor de realizar ese fin exigirá variantes en su parte técnica, que no necesitan explicaciones.

Su empleo tiene que estar subordinado a la táctica que sus características y rol exigen; y por tanto, los ejercicios y maniobras deben concordar con estos puntos.

Conclusión

Dijimos que la preparación del personal comprende dos partes: la teórica y la práctica. Esta última, de mayor importancia. La práctica de la profesión solo puede adquirirse en la vida activa, es decir, con los buques en movimiento. El movimiento es acción.

Con los buques fondeados en los puertos, sometidos prolongadamente a la inacción, no puede haber práctica ninguna. Los ejercicios de todo órden deben efectuarse en navegación, para adquirir el hábito indispensable. A este fin responde la distribución de una parte del año destinado a maniobras y ejercicios.

La marina tiene un fin exclusivo: la defensa del país; y por lo tanto es indispensable la preparación para la guerra. La guerra es acción, que asimismo se traduce en movimiento. La guerra se desenvuelve por una sucesión de batallas o combates.

Bajo el punto de vista técnico: "El combate naval es maniobra, lo que desde luego muestra la influencia de la velocidad en la táctica, y tambien, cómo ésta difiere de la terrestre que no está ni puede estar fundada en el poder de dislocamiento de las fuerzas. En el mar, este dislocamiento, que es la maniobra, cuando se hace inteligentemente, es la victoria. Sobre aquella reposa todo, es donde el gran ascendiente del almirante que realmente dirige su escuadra, guiándola conforme a su pensamiento, le imprime su sello individual, su autoridad personal. Puede casi decirse que el resultado de un combate naval depende del modo como se manio-

bra con las escuadras, en primer lugar, y segundo, de la utilización del poder ofensivo".—(*A. Burlamaqui.—"La táctica, sus principios, y su práctica"*).

Todas estas consideraciones tienden a mostrar tanto el rol importantísimo de los ejercicios y maniobras, así como el que corresponde llenar al Comandante en Jefe, sobre el que refiriéndonos a una de sus cualidades, bajo el punto de vista táctico, se puede decir: "La formación constituye una de las mas serias preocupaciones de la táctica, y sin ser un elemento decisivo en el combate, tiene una influencia respetable, que impone situaciones delicadas, y tanto más delicadas, por cuanto obliga a decisiones rápidas, porque el jefe no puede vacilar un minuto, que será tal vez el instante decisivo entre la derrota y la victoria".—*A. Burlamaqui.—"La táctica, sus principios y su práctica"*).

Pero la condición indispensable a que las maniobras deben satisfacer, es la de sujetarse a un plan preconcebido, es decir a un plan estratégico, de conformidad con la defensa que la nación requiera; plan que a su vez se deriva, naturalmente, de la política internacional que orienta las decisiones del país, en este órden de ideas. Porque hay que tener en cuenta que: "El objetivo primordial de la organización naval, es la preparación para la guerra y su ejecución cuando la política lo indica.—(*Brito e Cunha.—"Organización Naval"*).

Realizándose las maniobras con método y con arreglo a las condiciones señaladas, se llegará a definir, por decirlo así, el rol casi exacto que a cada uno corresponderá en el momento preciso; y sobre todo, al principio, se evitarán complicaciones.

Claro es que las situaciones en la guerra varían in-

definidamente; pero ya incumbe únicamente al comando en jefe, estudiarlas y resolverlas, sacando el partido mas provechoso de ellas, en armonía con la seguridad de la nación.

Por lo tanto, es necesario que tambien exista un jefe que, comandando el grupo de unidades, efectúe la práctica que por su situación le correspode.

Pero, para que todos contribuyan a la acción común sin dudas ni vacilaciones, es menester que haya unidad de pensamiento, unidad de convicción, unidad de doctrina.

El establecimiento de la unidad de doctrina es de una importancia absolutamente indiscutible. Dijimos que la guerra debe obedecer, en principio, a un plan previsto. El plan debe ser único; y las instituciones armadas y con ellas todo el personal que las constituye, especialmente el organismo director, no debe tener en mira sino un fin único. Su acción, unánimemente, debe estar encaminada al logro de ese fin.

De aquí la necesidad indispensable que la preparación del oficial de marina, además de la instrucción teórica y práctica, y de la referente a la especialidad, se complete con la instrucción superior que conduce a ese objetivo.

Todo organismo militar que no llene esta condición, se encontrará frente a "esa perjudicial confusión y dispersión total de esfuerzos que ocurrirá siempre que un ejército o marina esté mandada por un cuerpo de individuos que no estén imbuídos de *una unidad de doctrina.*—(*Knox.*—"*El rol de la doctrina en la guerra naval*").

Todas estas convicciones se han acentuado de manera firme en casi todas las naciones que teniendo concepción amplia de la conservación de sus derechos

e intereses, de su existencia y porvenir, en una palabra, han concedido la atención que reclama semejante asunto.

"Confusas al principio las ideas, poco a poco se agruparán, se fijarán en torno de algunos grandes principios, que forman la base de una doctrina, visando la disciplina del espíritu, disciplina hoy en pleno período de desenvolvimiento, gracias al concurso decisivo de la Escuela Naval de Guerra. Una doctrina de guerra no se impone; nace del concurso unánime de las inteligencias, bajo el imperio de convicciones adquiridas progresivamente".—(*Darrieus.*—"*La guerre su mer*").

Consecuentemente con estas ideas, Knox, en su obra ya citada, establece: "Somos conducidos irresistiblemente a la conclusión de que la formulación y promulgación de la doctrina, así como su aceptación por todos a los que les concierne, *es elemento práctico y esencial en la preparación en tiempo de paz, para la guerra. La doctrina común dá nacimiento a métodos, reglas y acciones hármonicas.* Es de suprema importancia que todos los cuerpos de oficiales estén endoctrinados de modo que puedan ser capaces de *iniciativas sincrónicas*".

Volviendo sobre la influencia de la política en la guerra, diremos que de ello no puede dudarse. "La guerra es la continuación de la política por otros medios. La guerra no pertenece al dominio de las artes ni al de las ciencias, sino que es uno de los problemas de la vida social. Es un conflicto de intereses grandes, que se resuelve de un modo sangriento, y solamente en esto se diferencia de los demás. La política es ademas el vástago que en la guerra se desarrolla; en ésta se delinean las cualidades que antes permanecían ocultas, co-

mo en el ser viviente, las que existían en su gérmen o semilla".—(*Clausewitz.*—"*De la guerra*").

En cualquier tiempo al que nos refiramos, encontraremos plenamente comprobadas estas aserciones, que siempre tienen punto de conexión con la preparación para la guerra, y por tanto con la preparación del personal; y que ellas influyen de manera directa en porvenir de las naciones.

"Es por la educación de sus fuerzas militares que la política dá al Estado poder y libertad. La política emplea la diplomacia como un instrumento moral y abstracto de la razón humana, aplicando la materia positiva de los tratados, y arma la guerra como una acción positiva aplicando su poder. La política, con sus notas y tratados, manifiesta su fuerza moral. Con la guerra impone su voluntad; es la manifestación máxima de su potencia. La política y la guerra están íntimamente ligadas, que separarlas es errar en un cálculo de resolución inmediata; la paz es el fin que persigue el derecho, y la lucha es el medio de alcanzarlo".—(*E. Braga.*—"*La política y sus relaciones con la guerra*".)

Señalados, pues, todos los puntos que tienen conexión íntima con la preparación del personal en la paz, para la guerra, para concluir recordaremos que indicamos anteriormente que las batallas y por tanto las victorias, están además sujetas a maniobra o movimiento; y que el movimiento es acción.

Conviene advertir, que naturalmente, no faltarán personas que profanas en la materia, contemplando las cosas de distinto modo, sostengan que es mas conveniente ahorrar o reducir los gastos que origina una escuadra en movimiento.

Pero, es preciso que el espíritu público, en general, se convenza de la utilidad y aún necesidad de tales gas-

tos, los mismos que serán compensados con exceso, cuando se defienda con eficacia el honor, la integridad y la existencia de la nación

Asímismo es necesario que el espíritu público comprenda, claramente, con uniformidad de criterio, que ya la guerra no significa lo que en la antigüedad. Ya no es únicamente la lucha entre las fuerzas armadas de los países; es la lucha entre las naciones. La guerra abarca el empleo de todos los recursos, de todas las fuerzas vivas de la nación entera; y por tanto es indispensable que todos contribuyan a aumentar el poderío de las instituciones armadas. Para conseguirlo, es preciso, pues, meditada preparación de todo órden en tiempo de paz.

La nación que en tiempo de paz no acepta todos los sacrificios económicos que la preparación para la guerra exige, se encontrará siempre en situación muy inferior a las que llenen esta condición. Siendo, por ésto, débil, por mas derecho que le asista, sus opiniones, por razón natural pesarán mucho menos en la balanza de la política internacional; será víctima de las asechanzas de las mas ambiciosas, y por tanto, con mas facilidad, podrá verse envuelta en un conflicto en que no solo peligren, sino aún se juegen su soberanía y su existencia.

Naturalmente, fuera del sentido técnico una guerra puede ser ofensiva, o sea cuando un país la provoca; y defensiva en el caso contrario. Pero, cualquiera que sea la forma de guerra que se presente, es indispensable estar siempre en condiciones de satisfacer eficazmente a la defensa y seguridad que la nación exige.

Por último, las masas, absolutamente todas lás masas del país entero, deben tener la constante y firme convicción que el fin de la marina de guerra es la guerra misma. El poderío y eficiencia de la marina garantizan eficazmente la existencia, desarrollo y engrandecimien-

to de un pueblo. En cualquier época, la situación de equilibrio inestable entre dos naciones se resolverá por medio de la guerra.

El objeto de la guerra entre dos o mas naciones es el de solucionar por medio de la fuerza, un diferendo que no pudo resolverse por las vías amistosas, y este objeto no puede alcanzarse sino por la victoria.

La victoria es la fuerza que paralizando o destruyendo la fuerza material del adversario, obliga, bajo la amenaza de mayor daño, a reconocer y satisfacer las exigencias y derechos del que supo preparar y obtener el triunfo.

Julio 6 de 1921.



Nota.—En el artículo "Lord Cochrane" se ha deslizado una falta que nos apresuramos a corregirla: donde dice Steedy debe decir Speedy.

El primer Jefe naval, que, en [illegible] pendencia, surgió en las aguas peruanas al mando de una Escuadra defensora de nuestra causa; el Almirante de la flota que conduce al Perú el Ejército Libertador de San Martín, es una figura extraña y heróica, el eco de cuyo nombre resonará siempre en los anales escogidos de las guerras marítimas del mundo.

Lord Tomás Cochrane, Conde de Dundonald, nació en Annefield, Lanarkshire, Escocia, el 14 de diciembre de 1775. Ingresando en la Armada de su patria



LORD COCHRANE

El primer Jefe naval, que, en los días de la Independencia, surgió en las aguas peruanas al mando de una Escuadra defensora de nuestra causa; el Almirante de la flota que conduce al Perú el Ejército Libertador de San Martín, es una figura extraña y heróica, el eco de cuyo nombre resonará siempre en los anales escogidos de las guerras marítimas del mundo.

Lord Tomás Cochrane, Conde de Dundonald, nació en Annefield, Lanarkshire, Escocia, el 14 de diciembre de 1775. Ingresando en la Armada de su patria

ocupó pronto un puesto prominente por su afición a la noble y arriesgada carrera, por el absoluto dominio de ella, hasta en sus menores detalles, que fué adquiriendo, y por su valor, rayando en la temeridad, coloreado de espíritu altivo y caballeresco.

El principal título nobilario del Almirante data desde Carlos I de Inglaterra y nada menos que cuando el Monarca se hallaba prisionero en el Castillo de Carisbrooke. El condado de Dundonald se le confirió, varios años despues—los años de Dictadura de Cromwell—por Carlos II.

Un periódico inglés dijo en 1860: "De todos los antepasados de nuestro héroe, el más apreciado por el pueblo fué su padre, quién trasmitió al hijo el propio genio y la propia fatalidad pecuniaria que le acompañó. Era el noveno conde de Dundonald un hombre de imaginación original y tan versátil en sus empresas, que nos hace recordar a Sir William Patty, persona que abrazó toda ocupación conocida, desde la de constructor de buques hasta la de agrimensor, desde la de sastre hasta la de músico, y desde la práctica de la física hasta la invención de la aritmética política".

"Nacido el Almirante sin herencia—leemos en el mismo periódico—parecía que crecería también sin ser educado; más su abuela materna le salvó de este mal. Derepente su educación fué interrumpida, por haberle traído su padre a Londres, con motivo de venir a manifestar al Almirantazgo la ventaja del empleo del alquitrán sacado del carbón de piedra".

Siguió sus estudios y alcanzó los galones de oficial de la Marina británica. De los servicios que prestó en Europa, existen interesantes datos.

"En trece meses, mandando el *Steedy*, buque pequeño de 158 toneladas, capturó 50 buques, 122 cañones y

534 prisioneros. Una de estas presas fué la fragata *Gamo*. Cuando Lord Saint Vincent se retiró del Almirantazgo y le sucedió Lord Melville, Cochrane tuvo ocasión de volver a probar la suerte. Fué nombrado para mandar la *Pallas*, fragata nueva de 32 cañones y construída de madera de abeto. Salió en corso para las islas Azores. En esta vez tuvo necesidad de formarse una tripulación que correspondiese a sus deseos: la que tenía se hallaba indisciplináda por el mal trato que había recibido del Almirantazgo. Sinembargo, quedó mas que satisfecho con los resultados del corso, en el cual hizo la explendida presa de un galeón español. Ordenósele en seguida custodiar un convoy a Quebec y, a su regreso, se le mandó al occidente de la costa de Francia. Pasó al Mediterráneo a servir bajo Lord Collingwood. Desplegando una actividad incomparable, fué, en la costa de España, el terror de los enemigos por cerca de dos años, hasta paralizar los movimientos de las tropas. Cochrane ejecutó hazañas tales con recursos tan mediocres que, a su regreso a Inglaterra, fué solicitado por Lord Mulgrave, Presidente del Almirantazgo, para que sugiriese un plan que destrozase la escuadra francesa, estacionada a la sazón en la boca del Charento. El juicio de Napoleón I. sobre el plan concebido expresa que, si Cochrane hubiese sido bien secundado, el resultado habría sido la destrucción de los buques franceses o mas bien que se les hubiera cautivado".

¿Qué motivó que Cochrane, a pesar de su talento, de sus conocimientos y de su audacia, fuese separado de la Armada y aún borrado del Escalafón? De todo hubo: celos, precipitación é injusticia en sus superiores; venganza política por ciertas actitudes suyas en el Parlamento, donde representaba a Westminster; manejos, por lo me-

nos dudosos, en asuntos económicos; irascibilidad y violencia de su carácter.

Ya anciano, retirado en su casa de Londres y habiéndosele devuelto su grado, condecoraciones y honores, el ilustre marino se dedicó a evocar sus recuerdos, coordinar sus papeles, dar forma a sus apuntes y escribir sus Memorias. Una parte de ellas, la relativa a sus servicios en la América, ha sido traducida al castellano por Manuel Bilbao, en Inglaterra, y publicada en Lima en 1863, en un volúmen de 335 páginas en 4º. Oigamos, seleccionada y cronológicamente, al autor, pues esas Memorias constituyen una contribución poderosa al estudio de nuestro pasado marítimo y son un monumento de verdad, en su mayor parte, y de gloria en sus hechos bélicos todos a un nombre digno de la gratitud de los peruanos.

He aquí como ocurrió su venida a América: "En el año de 1817, don José Alvarez, agente acreditado del Gobierno de Chile (que no estaba reconocido aún por las potencias europeas), me propuso tomase el encargo de organizar en aquel país una fuerza naval, capaz de hacer frente a la de los Españoles, quienes, a pesar de los felices resultados que los chilenos habían obtenido en tierra firme, eran aún señores de las aguas del Pacífico.

Hallándome, en ese entonces, destituido de mi empleo, por habérseme expulsado del servicio naval británico, a causa de las maquinaciones del partido político que yo había combatido, y viendo los grandes esfuerzos que Chile hacía para crear una Marina, a cuyo objeto se había principiado a construir en los astilleros de Londres un vapor de guerra, no trepidé en aceptar la propuesta del señor Alvarez, obligándome a cuidar de la construcción y equipo del expresado vapor y a conducirlo a Valparaiso tan pronto como estuviese concluido.

Mientras tanto, Alvarez recibió órdenes de su gobierno, para que, si yo había aceptado las propuestas, me hiciese ver que no había tiempo que perder y que partiese, pues la situación de Chile era crítica, a causa de estar los españoles amenazando Valparaiso y en posesión del litoral desde Concepción hasta Chiloe, puntos donde organizaban las hordas salvajes de los indios para llevar la guerra de exterminio a las provincias que acababan de enmanciparse. A la vez, se habían recibido partes fidedignos en que se manifestaba que la Corte de Madrid hacía grandes esfuerzos para mandar recobrar sus posesiones perdidas, reforzando su Escuadra del Pacífico contra la cual los buques nuestros no estaban en condición de luchar, por el mal estado en que se encontraban. Por esta causa, Alvarez me rogó no esperar la conclusión del vapor y aprovechase la salida del navío mercante *Rosa*, que partía para Chile. Teniendo conocimiento de que todo el Perú se encontraba en poder de los Españoles como asimismo Valdivia, el puerto mas fortificado en la parte Sur de Chile, y juzgando que sería bien difícil desalojarlos, si les llegaban los refuerzos con anticipación, me embarqué sin demora, acompañado de mi esposa y nuestros dos hijos, y el 28 de Noviembre de 1818 salté en tierra en Valparaiso".

Cochrane detalla la Escuadra cuyo mando se le entregó. "La Escuadra se componía de esta fragata, la *María Isabel*, antes española, que se le llamó la *O'Higgins*, en honor del Supremo Director; del *San Martín*, de 56 cañones, antiguamente el *Cumberland*, buque de Indias, comprado para el servicio; del *Lautaro*, de 44 cañones, barco también indiano y comprado para el objeto; del *Galvarino*, de 18 cañones, que poco antes había sido la corbeta de guerra inglesa *Hecat*; del *Chacabuco*, de 20 cañones y del *Araucano*, de 16".

"El 22 de diciembre—continúa el Almirante—se enarboló mi bandera a bordo de la *O'Higgins*, empleando en seguida la mayor actividad en aprestar la Escuadra para salir a la mar. Deseoso de evitar demoras, me hice a la vela el 16 de enero con solo los cuatro buques: la *O'Higgins*, el *San Martín*, el *Lautaro*, y el *Chacabuco*, dejando al Almirante Blanco para que me siguiese con el *Galvarino*, el *Araucano* y el *Puyrredon*". Al salir estalló un motín a bordo del *Chacabuco*, por lo que fué preciso entrar en Coquimbo, donde, después de desembarcar a los cabecillas de la sedición y haberles formado causa, se les castigó".

Por supuesto, el motín tenía que ser obra de los escasos marineros chilenos embarcados.

La Escuadra realizó su primer crucero y tratándose de un ataque dirijido sobre las fortalezas del Callao, que careció de éxito, encontramos lo siguiente acerca del hijo de Cochrane que fué el ascendiente del Embajador que el Rey de Inglaterra envió a nuestro Centenario:

"En este hecho de armas, mi hijo casi muere. Como esta ocurrencia ha sido narrada con alguna inexactitud por algunos escritores chilenos, relataré lo que pasó. Al principiar el fuego, había colocado al niño en mi cámara, cerrando la puerta con llave. El se disgustó de la reclusión y se salió por la ventana de los jardines de popa para venirse a colocar a mi lado. Como no podía ocuparme de él, le permití quedarse, y él que se hallaba con un uniforme en miniatura de guardiamarina que le habían hecho los marineros, se puso a dar pólvora a los artilleros. Se encontraba en esta ocupación, cuando una bala rasa se llevó la cabeza de un marinero, que estaba cerca de él, salpicándole la cara los sesos de aquel infeliz. Al punto re-

cobró su serenidad (no con gran alivio para mí, que estaba aturdido creyendo le habían muerto) y corrió a encontrarme gritando: "No me han herido, papá; la bala no me ha tocado; Juanillo dice que la bala para matar al niño de mamá no se ha fundido aún". Mandé que lo bajaran, pero como se resistía con todas sus fuerzas, tuve al fin de permitirle se quedase sobre cubierta durante la acción".

En este punto Cochrane revela un hecho desconocido y que tiene importancia para graduar la contradición de los españoles cuando, en sus documentos oficiales, periodísticos e históricos, se dedican a injuriar al Almirante. El Embajador de España en Londres era el magnate limeño Duque de San Carlos, quién, por encargo de Fernando VII, ofreció a Cochrane el mando de la Armada de la Península.

Una serie de presas viene casi inmediatamente. "Tomado Huacho, se aprehendió todo cuanto había en la Aduana perteneciente al Gobierno". "A poco nos informaron los habitantes de ese lugar de que en una embarcación surta en el río Barranca, había una gruesa cantidad de dinero que se había embarcado para mayor seguridad y que pertenecía a la Compañía de Filipinas. Al momento la embarcación fué registrada y transportado el tesoro a bordo de la Almiranta". "Había sabido que de Lima había partido para Guabucho (Huanchaco) un contingente de dinero destinado a pagar las tropas españolas; así fué que el día 5 hice desembarcar en Pativilca un destacamento de marinos, el cual se apoderó del contingente que ascendía a 70 mil pesos, a la par de una porción de municiones". "El día 8 volví a tener aviso de que a bordo del bergantín francés *Gaselle* se había embarcado por la Compañía de Filipinas otro tesoro, con cuyo motivo me dí a la vela el día 10. Los marineros de

la *O'Higgins*, pasaron a registrarlo y se trajeron 60 mil pesos".

Como se ve los provechos del Almirante y de sus tripulaciones no fueron exiguos en la costa del Perú, lo que hace difícil de admitir, si no todas, muchas de las quejas que había de formular en la época del Protectorado de San Martín.

Ni en Supe, ni en Huacho, ni en Paita, ni en ningún otro puerto, permitió Cochrane el pillage de los bienes y hogares de los habitantes. "Que de tal modo nos abstuvieramos de robar, era casi incomprensible para un pueblo que tenía dura experiencia de la rapacidad española y esto mismo era incomprensible para los *indisciplinados chilenos*". Recomendamos este último párrafo y el epíteto dado a sus compatriotas, a los numerosos y exagerados historiadores de la República del Sur.

Antes de avanzar más en nuestro analísis y reproducción, conviene que llamemos la atención sobre algunos puntos anteriormente señalados por las *Memorias*. En una de las partes transcritas dice Lord Cochrane que "Chile había principiado a construir en los astilleros de Londres un vapor de guerra" y que él se obligó a "cuidar de la construcción y equipo del expresado vapor y a conducirlo a Valparaiso tan pronto como estuviese concluido".

¿Vapor de guerra en 1817, y para Chile? Los datos más auténticos que se tienen sobre naves de combate movidas por el vapor, se remontan, a nuestro juicio, a la guerra de secesión en los Estados Unidos. Una de las primeras naves, ya acorazada, predominante de esa especie, es el *Napoleón*, que entra a formar parte de la Armada francesa durante el Segundo Imperio. El Perú, haciendo esfuerzos económicos que los chilenos jamás pudieron hacer antes de apoderarse de nuestras salitre-

ras de Tarapacá, adquirió el *Rimac* en 1847. La afirmación de las *Memorias* parece, pues, envolver una equivocación acaso imputable al traductor que, no obstante ser un hombre de letras—autor nada menos que de la apreciable *Historia de Salaverry*—no revela en el presente trabajo mucho conocimiento ni del inglés ni del castellano.

De las fortalezas del Real Felipe—asienta el Almirante—con baterías "donde había 350 cañones montados, según constaba de un documento oficial que especificaba el armamento de ellos."

De las fuerzas de los españoles en el Callao suministra datos precisos.

"Fragatas. *Esmeralda*, 44 cañones; *Venganza*, 42; *Sebastiana*, 28.

Bergantines. *Maypu*, 18 cañones; *Pezuela*, 22; *Potrillo*, 18 y otro cuyo nombre ignoro, de 18;

Goleta. Una, cuyo nombre desconozco, armada con una pieza de a 24 y 20 culebrinas;

Buques mercantes armados. *Resolución*, 36 cañones; *Cleopatra*, 28; la *Focha*, 20; *Cuarney*, 18; *Fernando*, 26; *San Antonio*, 18.

Total 14 buques, 10 de los cuales estaban listos para salir a la mar y 27 lanchas cañoneras".

La escuadra patriota que enumera en páginas precedentes tuvo una nueva unidad.

"Dos meses se pasaron con este y otros preparativos, durante cuyo tiempo se le aumentó con una corbeta construida en la América del Norte y que el Supremo Director llamó la *Independencia*".

El 12 de Setiembre de 1819—prosigue el Lord—volví a darme a la vela para la costa del Perú, llevando por mi segundo al almirante Blanco. La escuadra se componía de la *O'Higgins*, el *San Martín*, el *Lautaro*, la *Inde-*

pendencia, el *Puyrredon*, el *Galvarino* y el *Araucano*. Estos dos últimos no estaban preparados aun. Llevábamos también dos embarcaciones para convertirlas en brulotes."

Pasemos a la gloriosa hazaña de la toma de Valdivia.

"El día 18 de enero de 1820 hice un reconocimiento de la plaza entrando en la almiranta con pabellón español. Hice señales para que se nos mandase un piloto; les españoles tomaron la *O.Higgins* por la *Prueba*, tanto tiempo esperada, y mandaron lo que se les pedía con una escolta de honor, compuesta de un oficial y cuatro soldados. Al momento que pusieron pié sobre cubierta, fueron a presados. Al piloto se le mandó nos llevara a los canales que conducían a los fuertes. El oficial y hombres que le acompañaban, conociendo lo difícil que les era poder escaparse, me dieron todos los informes que les pedí, con los cuales mi confianza se acrecentó para atacarles con buen éxito. Entre otras cosas me avisaron que el bergantín *Potrillo* estaba al llegar, trayendo dinero para el pago de la guarnición.

El jefe de la guarnición de la plaza, viéndonos tan ocupados en reconocer el canal, prncipió a sospechar de nuestro objeto, sospecha en que acabó de confirmarse por la detención del oficial. Al instante los fuertes rompieron un vivísimo fuego contra nosotros, al cual no contestamos, poniéndonos fuera del alcance de ellos, por haber completado el reconocimiento que deseábamos.

Después de dos dias de reconocimiento, se descubrió a la vista el *Potrillo*, el cual engañado por la bandera española que teniamos izada, fué capturado sin disparar un tiro. A su bordo encontramos 20.000 pesos y algunos despachos importantes.

Conociendo que nada podía emprender sin tropas, de las cuales los Ministros tuvieron buen cuidado de no

proverme, me determiné a hacer vela para Concepción, en donde el Gobernador Freire tenia una fuerza considerable, destinada a contener las hordas salvajes de indios, que capitaneaba el mónstruo de Benavides y su hermano y las empleaban en asesinar a los indefensos patriotas. El dia 22 llegamos a Talcahuano y allí encontramos al bergantín de Buenos Aires *Intrépido* y la goleta *Montezuma*.

El Gobernador Freire nos recibió con gran agasajo, y tan luego como le expuse mis planes, puso a mi disposición 250 hombres, mandados por un intrépido francés, el mayor Beauchef. Hacía esto Freire hallándose en vísperas de atacar a Benavides y tomando sobre sí la responsabilidad de debilitar sus fuerzas y caer en desgracia para ante su gobierno.

Sin pérdida de tiempo la gente fué embarcada a bordo los tres buques, el *Montezuma* que se admitió al servicio, la almiranta y el *Intrépido* que se prestó a acompañarnos.

"La conducta del General Freire, al poner tropas a mis órdenes, era altamente recomendable, tanto más desde que eran destinadas a prestar un servicio del cual no le redundaría ningún elogio, aún cuando yo saliese bien en la empresa, y se exponía a una gran censura si se malograba. Agregábase a esto, que Frire sabia que el Ministerio se habia abstenido de suministrarme tropas regulares. A pesar de todo ello, no solo las franqueó generosamente, sino que me dió su palabra de no comunicar al Gobierno mis planes. Ocultó también éstos a los oficiales de la tropa que me daba, recomendándoles no se cargasen de equipaje, haciéndoles consentir en que sólo íbamos a Tucapel para acosar al enemigo en Arauco.

Apesar de haber obtenido tropas, no por eso las dificultades habían terminado. La almiranta sola tenía

a su bordo dos oficiales navales: el uno yacia arrestado por insubordinado y el otro era incapaz de desempeñar el cargo de teniente; por esto yo tenía que hacer de almirante, de capitán y de teniente, alternando un puesto tras otro y velando continuamente la guardia.

El dia 25 de enero salimos de Talcahuano y fué solo entonces que comuniqué a los oficiales mis designios, quienes mostraron gran ardor por la causa, a pesar de que dudaban del éxito por razones de prudencia. Yo les hice presente, que cuando proyectos repentinos se ejecutan con decisión, casi siempre salen bien, aun cuando sea notable la desigualdad de fuerzas. Ellos abrazaron gustosos mis planes. Contaba también con el mayor Miller, quien restablecido de sus heridas me ofrecía la garantía de su valor como Comandante.

El 29 por la noche nos hallábamos junto a la isla de la Quiriquina, en calma muerta. Yo estaba sumamente fatigado de los que haceres subalternos que desempeñaba y me retiré a descansar un momento, dejando el buque al cuidado del teniente, con la órden de que en cuanto se levantara una pequeña brisa me llamara. El teniente entregó el buque a un guardiamarina y se fué también a dormir. En esto un viento repentino tomó al buque de improviso, y el guardiamarina en sus esfuerzos por virarle lo escolló contra la punta escarpada de una roca. Allí el buque se quedó golpeando como suspendido sobre la quilla, de tal modo que si la mar de leva se hubiese acrecentado, irevitablemente se habría hecho pedazos.

Nos hallábamos fuera de vista del bergantín y la goleta y a 80 millas del continente. El primer impulso de los marineros y oficiales fué abandonar el buque; pero como teniamos a bordo 600 hombres y los botes solo ofrecían capacidad para 150, el haber adoptado esa medi-

da habría sido entablar una lucha a muerte para salvar la vida. Haciendo comprender a la gente que los que escaparan cuando más podrían arribar a la costa de Arauco, en donde sólo les esperaban torturas y muertes, pude con mucha dificultad hacerles adoptar el partido de tratar de salvar el buque.

La primera sonda nos dió 5 pies de agua en la sentina. Las bombas se hallaban fuera de servicio. Nuestro carpintero, que sólo lo era en el nombre, no acertaba a componerlas; pero como yo entendía algo del oficio, me quité la casaca y a eso de media noche las dejé en estado de funcionar. Entre tanto el agua nos iba ganando, aun cuando la tripulación se ocupaba en achicar con cubos. La entrada del agua no se acrecentó, por lo que, levando el anclote, comence a virar el buque, a pesar de las vociferaciones de los oficiales que demandaban saber el estado de la abertura. Conociendo que esto tendía a abatir la energía de los hombres, me opuse a ello en tanto que ibamos ganando ventaja sobre la entrada del agua. No quedó duda de que el buque flotaría hasta llegar a Valdivia, en donde después de tomar las fortalezas, sería fácil reparar con comodidad las averías que tenía.

Merced a la fuerza física que teníamos a bordo, se consiguió hacer flotar el buque. El agua inundó el almacen de pólvora e inutilizó las municiones, salvándose tan sólo las que los soldados tenían en sus cartucheras. Esto me daba poco cuidado, pues de ello nacía la necesidad de servirse de la bayoneta en el premeditado ataque, a la cual los españoles habían manifestado ántes bastante aversión.

Antes de tomar tierra al Sur de Punta Galera trasladé, con una mar crecida, las tropas y marinos del *O'Higgins*, al *Intrépido* y *Montezuma*, colocando en este último mi pabellón. Al *O'Higgins* lo mandé se man-

tuviese a una distancia que lo pusiera fuera de vista de tierra. Mi intención era desembarcar aquella misma noche y sorprender a los españoles; pero se frustró este plan por haber sobrevenido calma.

Las fortificaciones de Valdivia están situadas a los dos costados de un canal ancho de tres cuartos de milla, dominando la entrada, el surgidero y la ria que conduce a la población. Los fuegos de ellas se cruzan en todas direcciones, de tal modo, que con poca cautela por parte de la guarnición, ningún buque podría entrar sin ser bien maltratado, como tampoco permanecer al ancla. Los fuertes principales de la ribera occidental están colocados en el órden siguiente: el Ingles, San Cárlos, Amargos, Chorocomayo Alto y Castillo del Corral. Los del costado oriental son: el Niebla, frente por frente del Amargosi y el Piojo, en tanto que la isla de Manzanera era un fortificado castillo, montado con piezas de grueso calibre y dominando toda la extensión de la entrada del canal. Estos fuertes con algunos otros, eran quince, los que en manos de una guarnición experta hacían casi inexpugnable la plaza. Las riberas sobre las que están construídos son poco menos que inaccesibles a causa de la resaca, salvo un pequeño desembarcadero que hay en la aguada de los Ingleses.

El día 3 de febrero, nos dirigimos a la aguada, anclando el bergantín y la goleta cerca de los cañones del Fuerte inglés. Había una mar de leva que nos impidió un desembarco inmediato. Las tropas las colocamos bajo cubierta y para que nada sospecharan los españoles, aparentamos que acabábamos de llegar de Cádiz y que teníamos necesidad de un piloto. Se nos contestó que mandásemos un bote por uno. A esto respondimos que no teníamos bote, porque en el Cabo de

Hornos la mar se los había llevado. Esto no les satisfizo y principiaron a reunir tropas en el desembarcadero y a tirar cañonazos de alarma, trayendo al Fuerte inglés las guarniciones de los fuertes del Sur, pero sin molestarnos.

Desgraciadamente, uno de los botes que teníamos oculto a sotavento de los buques, se largó por la popa, descubriendo nuestros designios. En el acto, los cañones del Fuerte inglés, bajo los cuales nos hallábamos, rompieron el fuego sobre nosotros.

La primera bala, atravesando los costados del *Intrépido*, mató dos hombres. No quedó otro partido que desembarcar, a pesar de la mar de leva.

No teníamos mas que dos lanchas y un esquife, en el cual entré yó para dirigir la operación. El mayor Miller partió adelante con la primera lancha tripulada por 40 marinos, arrostrando los fuegos de los que defendían el desembarcadero. El patrón de la lancha cayó herido y Miller ocupó su puesto, recibiendo una bala que le atravezó el sombrero y rozó la coronilla de la cabeza. Mandando hacer fuego a unos pocos de los suyos, saltó en tierra con su partida, poniendo en fuga al enemigo con una carga a la bayoneta. En este momento llegó la segunda lancha del *Intrépido*, y en menos de una hora tomaron tierra 300 hombres.

Faltaba lo más dificultoso de la empresa, capturar los fuertes. El único camino que había para acercarse al Fuerte inglés, era un sendero escarpado por donde solo podía desfilarse de uno en uno. El fuerte no era accesible mas que por una escala de mano que los enemigos habían recogido al ser derrotados por Miller.

Al anochecer, una partida de hombres escogidos, dirigidos por un prisionero español, se adelantó en silencio al ataque. Iba a caer sobre un cuerpo enemigo

que se hallaba fuera del Fuerte, pero como había vuelto a entrar, nuestra gente no encontró oposición.

Esta partida tomó posición y entónces avanzó el grueso de la fuerza, dando vivas y disparando al aire, para intimidar a los españoles que debían esperar cargas a la bayoneta. El enemigo continuó un fuego de artillería y fusilería en dirección de donde venía la gritería de los nuestros, pero sin causar daño alguno, porque la oscuridad de la noche les impedía hacer puntería. Mientras que de este modo iban avanzando los patriótas, un valiente joven oficial, el abanderado Vidal, que ya se había distinguido en Santa, logró penetrar hasta el fuerte por la parte de tierra. Ayudado de algunos hombres, arrancó, sin ser apercibido, unas palizadas, con las que construyó un puente sobre el foso por el cual pasó con su gente. Guardando el mayor silencio se formaron bajo unos arboles. La guarnición tenía toda su atención puesta al ruido que hacían los patriotas en una dirección opuesta a la que Vidal ocupaba.

Vidal hizo una descarga y los españoles al sentirse atacados, creyeron ser cogidos por el flanco, y sin examinar el número de los combatientes echaron a correr comunicando el pánico a una columna de 300 hombres, que estaba formada tras del fuerte. Los patriotas entraron envueltos con los españoles y los persiguieron de fuerte en fuerte hasta el Castillo del Corral, derrotando igualmente a otros 200 mas que habían abandonado unos cañones que tenían apostados sobre una altura en el fuerte de Chorocomayo. El Corral fué asaltado con la misma rápidez. Los enemigos huyeron, unos en botes a Valdivia, otros a los bosques; mas de cien, sin contar los oficiales, cayeron en nuestro poder y otros tantos fueron

pasados a la bayoneta. Nuestra pérdida fué de siete muertos y 19 heridos.

"Los españoles, sin duda, habían considerado inatacable su posición, en lo cual tenían razón, atendiendo a lo difícil de su acceso, pero contando con que la defendiesen del modo que se debía hacer. Conocieron su error tarde, confirmándose de este modo mi observación precedente hecha a los oficiales, de que un ataque sobre el punto que menos se espera, es por lo regular coronado de buen éxito.

Lo que menos esperaban los españoles era un ataque de noche, el más favorable de todos para el que embiste, por requerir unidad de acción, y el mas desfavorable para el que es acometido, porque infunde pánico y duda y concluye casi siempre por irresolución y derrota.

La guarnición se componía de un batallón de línea, el Cantabria de 800 plazas, y de mas de 1000 milicianos.

El día 5 entraron en el puerto el *Intrépido* y el *Montezuma*, que habían quedado en la aguada inglesa, recibiendo los fuegos del Fuerte Niebla. Luego que echaron ancla en El Corral, se reembarcaron 200 hombres para atacar los fuertes Niebla, Carbonero y Piojo. La *O'Higgins* se presentó entonces a la entrada del puerto. Los españoles que habían visto perder los otros fuertes sin la ayuda de la fragata, ahora que esta había llegado, creyeron sin duda no podrían defenderlos con buen éxito y los abandonaron. Los patriotas desembarcaron, entraron en el Niebla y esperaron hasta que la marea permitiese ir a la Villa de Valdivia.

El *Intrépido*, al cruzar el canal, sin tomar la precaución de echar la sonda, varó en un banco y se fué a pique. La O'Higgins no se hallaba en mejor estado y a fin de evitar se fuera a pique en mayor profundidad, fué

preciso dar con ella en un banco de légamo cerca de tierra; de suerte que el solo buque que nos quedaba era el *Montezuma*.

El día 6, las tropas navegaron ría arriba, en persecución de la derrotada guarnición y entonces recibimos un parlamentario que nos informó, que el enemigo había abandonado la Villa, después de haber saqueado las casas y almacenes de particulares; que a la vez se había fugado el Gobernador y el Coronel Montoya con dirección a Chiloe".

La famosa hazaña de la captura de la poderosa y bien equipada fragata española "Esmeralda", la expone Cochrane detalladamente.

"La empresa era arriesgada, puesto que desde mi última visita, la posición de los enemigos se había reforzado teniendo nada menos que 300 piezas de artillería montadas en la costa, y la *Esmeralda* atestada de los mejores marinos y marineros que podían procurarse. Cada noche dormían estos en sus cuadras. Además, estaba esta defendida por una fuerte barra amarrada con cadenas y por pontones armados. El todo se hallaba circundado de 27 lanchas cañoneras, haciendo imposible la aproximación de cualquier buque a ella.

Tres días pasamos ocupados en hacer nuestros preparativos, sin que el enemigo conociese el objeto con que se hacían.

Estaba resuelto que yo mandaría el ataque en persona y que los que me acompañaran debían hacerlo por su voluntad. A este llamamiento se presentaron las tripulaciones de los tres buques para acompañarme. Como esto no podía permitirse, fué necesario escoger ciento sesenta marineros y ochenta marinos. Después de anochecer, estos se embarcaron en catorce botes que tenía prontos al costado de la almiranta. Cada hombre iba ar-

mado de machete y pistola, y para distinguirse iban vestidos de blanco con una franja azul en el brazo izquierdo. Presumía que los españoles se hallarían desprevenidos, porque había hecho salir a los otros buques, como si fuesen en persecusión de algún enemigo, a fin de que confiasen en que por esa noche ningún peligro les amenazaba.

"A las diez de la noche todo estaba listo. Los botes los había formado en dos divisiones, la primera mandada por mi capitán de bandera Crosbie, y la segunda por el capitán Guise. Mi bote rompió la marcha. Se había ordenado guardar el mayor silencio y no hacer uso más que del machete; de manera que como los remos iban embozados y la noche era oscura, el enemigo no tenía la menor sospecha del peligro que le amagaba.

"Era exactamente media noche cuando llegamos a la pequeña abertura dejada en la barra. Poco faltó allí para que todo se frustrase por la vigilancia de un guarda costa, contra el cual tropezó felizmente mi embarcación. Al instante nos echaron el quien vive, al cual respondí a media voz, amenazando matar al punto a cuantos había en el bote si daban la más pequeña señal de alarma. A esta amenaza no hicieron resistencia y en pocos minutos mas, nuestros valientes se hallaban formando una línea al costado de la fragata y abordándola al mismo tiempo por diferentes puntos.

"Los españoles fueron enteramente cogidos por sorpresa, hallándose todos, excepto los centinelas, durmiendo en sus cuadras. Grande fué la mortandad que hicieron los machetes chilenos mientras volvían en sí. Se retiraron al castillo de proa y allí hicieron una sostenida defensa, siendo necesario darles una tercerra carga para ganarles la posición. El ataque se renovó por algún tiempo en el alcázar, en donde los españoles cayeron has-

ta el último. El resto del enemigo saltó a la mar o huyó a la bodega para librarse de la carnicería.

"Al abordar la fragata por las amarras principales, el centinela me dió un culatazo que me tiró de espaldas y dando sobre un tolete del bote, la punta me entró por la espalda junto al espinazo, causándome una grave herida, de la cual sufrí después por muchos años. Poniéndome al instante de pié volví a subir sobre el puente, y allí volví a recibir una herida en un muslo, pero atándomela con un pañuelo, pude, aunque con muchas dificultades, dirigir el ataque hasta el último.

"No omitiré mencionar que el Teniente Grenfell, que bizarramente mandaba uno de los botes, cayó herido.

"Toda esta refriega duró más que un cuarto de hora, siendo nuestra pérdida la de 11 muertos y 30 heridos, en tanto que la de los españoles era de 160, muchos de los cuales cayeron bajo el machete.

"Antes de proceder al abordaje se había señalado a cada uno lo que tenía que hacer, encargando a una partida de apoderarse de las cofas. Apenas hacía un minuto que me hallaba en el puente, cuando dí la voz a la cofa del trinquete, y al instante me respondieron nuestros hombres. Con igual prontitud me respondieron también de la cofa mayor de la fragata.

"El tumulto y ruido alarmó bien pronto a la guarnición de tierra, la cual precipitándose sobre sus cañones, principió a tirar contra su misma fragata. De este modo se nos hacía el cumplimiento de saludar nuestro triunfo; bien que en este caso debían presumir que sus hombres se hallaban a bordo y que al hacer fuego procedían de una manera indigna. Así sucedió que muchos españoles cayeron muertos y heridos por los tiros de la fortaleza, contándose entre ellos el capitán Coig, comandante de la *Esmeralda*, quien

después de estar prisionero recibió una fuerte contusión de una bala de su propio partido.

"Sin embargo, el fuego de la fortaleza conseguimos neutralizarlo recurriendo a un medio ingenioso. Durante la refriega se hallaban presentes dos barcos de guerra extranjeros, la fragata *Macedonia* de los Estados Unidos y la fragata inglesa *Hyperion*. Estos, según habían convenido de antemano con las autoridades españolas, en caso de un ataque de noche, alzarían luces particulares como señales, para que no se les hiciera fuego. Nosotros estábamos preparados para esta contingencia; así fué que en el acto que las fortalezas comenzaron a tirar sobre la *Esmeralda*, levantamos iguales luces, de modo que la guarnición se encontraba perpleja sobre qué buque hacer fuego. Por esta esta causa la *Macedonia* y la *Hyperion* recibieron varios balazos, quedando la *Esmeralda* comparativamente intacta.

"Las órdenes que había dado eran de no cortar los cables de la *Esmeralda*, para despues de capturada ésta, capturar el *Maypu*, bergantiín de guerra que los españoles habían tomado ántes a Chile; capturado éste me proponía atacar y cortar a la ventura todo barco que estuviese inmediato, para lo cual había sobrado tiempo. No cabía duda que los españoles abandonarían los otros buques, una vez apresada la *Esmeralda*, con la precipitación que les permitieran sus botes, de manera que bien pudieran ser todos cogidos o quemados. Era a este fin que se habían dirigido todos mis anteriores planes; pero encontrándome fuera de combate por las heridas que había recibido, el capitán Guise, en quien recayó el mando de la fragata apresada, varió mis disposiciones y se contentó con la *Esmeralda* sola, cortando los cables de ella. La razón que dió pa-

ra este proceder fué, que los ingleses habían forzado el almacen del aguardiente y se estaban embriagando, mientras los chilenos andaban desorganizados con el pillaje. Este fué un grande error, pues si se pudo capturar la *Esmeralda* a pesar de su escogida y bien disciplinada tripulación, poca o ninguna dificultad habría habido en echar a la deriva a los otros buques. Habría sucedido como en Valdivia, que en vez de perseguir al enemigo de fuerte en fuerte, sin pérdida de nuestra parte, le habríamos perseguido de buque en buque.

"Con haber cortado los cables de la *Esmeralda*, ninguno de estos objetos se consiguió.

"La *Esmeralda* se hallaba lista para salir a la mar, teniendo a su bordo provisiones para tres meses y pertrechos para dos años. Sin duda estaba destinada, si la oportunidad se presentaba, a conducir el buque que llevaba el tesoro, que también perdimos por la precipitación del capitán Guise.

"Y en verdad, la circunstancia de hallarse en ese entónces a bordo el almirante español, con su bandera desplegada, era una prueba evidente que la fragata estaba a punto de partir; mas en vez de eso, almirante, oficiales y 200 hombres cayeron prisioneros. El resto de la tripulación, de 370 en número, quedaron muertos, heridos o ahogados.

"Durante la refriega ocurrió un incidente que, aún cuando ha trascurrido tanto tiempo, deseo mencionar. El buque de S. M. británica *Hyperion*, hallándose muy inmediato a la *Esmeralda* presenció todo lo ocurrido. Un guardiamarina, que estaba mirando con otros por un portalón, no pudiendo reprimir sus sentimientos de verdadero inglés, palmoteó en señal de aprobación al ver como nuestros valientes hacían salir al enemigo del castillo de proa. Después supimos que se le había hecho ba-

jar inmediatamente por orden de su comandante el capitán Searle, amenazándole de ponerle arrestado.

"Tal era el modo de sentir de un comandante inglés hacia mí.

"No habría hecho mención de esta ocurrencia, si no fuera porque en otra ocasión anterior, el mismo comandante me hizo amenazar quitando las tapa-bocas a sus cañones y poniéndolos en estado de obrar cuando yó entraba en mi almiranta, dándome a entender con esto, o que me tenía por un pirata o que como a tal me trataría si encontraba la oportunidad.

"Cuando los botes se iban acercando a la *Esmeralda*, de la fragata inglesa se echó a cada uno el quién vive, con la intención manifiesta de alarmar al enemigo, lo cual habría sucedido si no hubiesen estado descuidados a causa de la estratagema mencionada, de haber hecho salir a nuestros buques de la bahía.

"Muy diferente fué la conducta del comandante de la fragata *Macedonia* de los Estados Unidos, cuyos centinelas no nos dieron el quién vive, diciéndonos los oficiales al pasar y a media voz: Les deseamos feliz éxito. Y mas honorable fué el testimonio que después dió un hábil oficial, el capitán Basilio Hall que mandaba el navío *Conway* de Su Majestad británica, entonces estacionado en el Pacífico. Tengo a orgullo reproducir ese testimonio aún cuando no es mas que una recapitulación de los sucesos referidos, teniendo algunas inexactitudes respecto al número de hombres empleados en el asalto.

"Mientras que el ejército libertador-dico- mandado por el general San Martín, se trasladaba a Ancón, vino lord Cochrane con parte de su escuadra a anclar en la rada anterior del Callao. El puerto interior se hallaba defendido por un vasto sistema de baterías, ad-

mirablemente construídas, las que comunmente se denominaban los Castillos del Callao. Los buques mercantes, así como los de guerra, consistiendo en la *Esmeralda*, espaciosa fragata de 40 cañones, y dos corbetas, estaban amarrados bajo la protección de los cañones del castillo dentro de un semicírculo de 14 lanchas cañoneras, y una barra hecha de berlingas encadenadas unas a otras.

"Habiendo lord Cochrane reconocido previamente en persona estas formidables defensas, emprendió el 5 de noviembre de 1820 la arrojada empresa de apoderarse de la fragata española, aunque era notorio estaba preparada para un ataque. Su Señoría se adelantó con 14 botes, conteniendo 240 hombres, todos voluntarios de los diferentes buques de la Escuadra, formados en dos divisiones, la una mandada por el capitán Crosbie, y la otra por el capitán Guise, ambos oficiales comandantes de la escuadra chilena.

"A media noche, después de haber forzado la entrada por medio de la cadena del puerto, lord Cochrane, que iba conduciendo, bogó para el costado de la primera lancha cañonera, y cogiendo al oficial por sorpresa, le propuso, con una pistola a la cabeza, la alternativa de callarse o de morir. No encontrando resistencia, adelantáronse los botes sin ser notados, y lord Cochrane, escalando el lado de la *Esmeralda*, fué el primero en dar la alarma. El centinela del portalón, apuntando su fusíl, disparó un tiro, pero al instante fué derribado por el patrón del bote, y su Señoría, bien que herido en un muslo, entró al mismo tiempo en el puente, acometiendo con nó menos intrepidez por el lado opuesto de la fragata el capitán Guise, quien se encontró a medio camino del alcázar con lord Cochrane, y el capitán Crosbie, ganando bien pronto la parte

posterior del buque, espada en mano. Los españoles se replegaron al castillo de proa, en donde hicieron una resistencia desesperada, hasta que quedaron vencidos por un destacamento fresco de marinos y marineros, comandados por lord Cochrane. Sobre el puente principal volvieron a hacer una valiente resistencia, pero ántes de la una, la fragata estaba capturada, sus cables cortados y se la sacaba a tiempo fuera del puerto.

"Esta pérdida fué un golpe mortal para las fuerzas morales españolas, apostadas en aquella parte del globo; pues aún cuando había otras dos fragatas españolas y algunos buques menores en el Pacífico, nunca se atrevieron después a mostrarse, dejando así a lord Cochrane, dueño absoluto de la costa".

"En la mañana del día 6 tuvo lugar en tierra un espantoso degüello. La fragata de los Estados Unidos había, como de costumbre, mandado un bote a tierra a hacer provisiones al mercado. Al populacho se le había puesto en la cabeza que la *Esmeralda* sin el auxilio de la *Macedonia* no habría podido ser tomada, y por esta idea se arrojaron sobre los del bote y los degollaron.

"Los heridos que tuvo la tripulación de la *Esmeralda* los envié a tierra bajo una bandera parlamentaria, acompañando al virrey un oficio mío en que le pedía el canje de prisioneros. En esta vez el virrey accedió cortezmente a la propuesta y en retorno me mandó los prisioneros chilenos que habían estado largo tiempo sufriendo en los calabozos de la fortaleza, y a quienes se mandó unir al ejército del General San Martín.

"El General San Martín, en contestación al parte que le trasmití de nuestra victoria, me contestó la siguiente carta:

"La importancia del servicio que ha hecho V. S. a la patria en la toma de la fragata de guerra española *Esmeralda* y el modo brillante con que V. S. mismo condujo a los bravos de su mando a tan noble empresa en la noche memorable del 5, ha aumentado los títulos que los servicios anteriores de V. S. le daban a la consideración del gobierno, a la gratitud de todos los que se interesan por la causa, y al aprecio que profeso a V. S.

"Todos los que participaron de los riesgos y de la gloria de V. S. merecen también la estimación de sus conciudadanos; y ya que tengo la satisfacción de ser el órgano de los sentimientos de admiración que un suceso tan importante ha excitado en los jefes y ejércitos de mi mando, se me permitirá expresarlos a V. S. para que sean comunicados a los benémeritos oficiales, tripulación y tropa de la escuadra, a los cuales se les cumplirán religiosamente todas las promesas hechas por V. S.

"Es muy sensible que a la memoria de un acontecimiento tan heróico se mezclen ideas de pesar excitadas por el recuerdo de la sangre preciosa que se ha vertido; pero espero que muy pronto esté V. S. en disposición de dar nuevos días de gloria a la patria y a su nombre.

"Dios guarde a V. S. muchos años. A bordo del navío, *San Martín*, en Huacho a 10 de Noviembre de 1820.

"Firmado.—*José de San Martín.*

"Al muy honorable Lord Cochrane, Vicealmirante comandante en jefe de la escuadra chilena".

"Poco después de mi partida para el Perú, la Condesa Cochrane emprendió un viaje a traves de la Cordillera con dirección a Mendoza. En aquella estación, los senderos estaban cegados por la nieve.

"Yendo encargada de conducir unos despachos, caminó con ligereza llegando el 12 de Octubre al famoso

puente del Inca, que está a 15.000 pies sobre el nivel del mar. En este lugar, la nieve se había aumentado a tal extremo que era imposible caminar mas adelante, viéndose obligada a quedarse en la casucha o casa de refugio, construida sobre la nieve, para seguridad de los viajeros. Allí se experimenta un frío tan intenso, a causa de la raridad de la atmósfera y de la ausencia de toda comodidad, al extremo de no encontrarse por cama mas que una piel seca de buey, que estoy seguro pocas señoras querrian sufrir.

"Iba la Condesa prosiguiendo su camino por un sendero estrecho y precipitoso, cuando un realista que se había incorporado a la cabalgata se adelantó en dirección opuesta, queriendo disputarla el paso. Había elegido el punto mas peligroso, de manera que un solo paso de la mula dado en falso, bastaba para hacerla rodar al abismo. Viendo esto un soldado probado y afectuoso, llamado Pedro Flores, y conociendo las intenciones del realista, echó a galope sobre él y le arrimó un bofetón violento que le impidió consumar sus sangrientos designios.

"El malvado, tan luego como se vió atacado, huyó, y fué quizás por esto que se alejó toda otra tentativa contra la vida de mi esposa".

No escasean los cargos del Almirante contra el Gobierno chileno, que hoy le exige estatuas, habla de él en tono ditirámbico en cuanto documento produce sobre el pasado de su Marina y sostiene que supo coresponder a los servicios, al heroismo y a la gloria del gran marino británico.

Fastidiado al fin con los chilenos, Cochrane se separó de ellos, ingresó al servicio del Brasil, ayudó a Grecia en la noble lucha para romper el yugo turco y falleció, rodeado de la admiración y del cariño universales.

Para el Perú, Cochrane fué un factor importantísimo de su Independencia.



Determinación de Altitudes con el Barómetro

Por el Capitán de Corbeta
Don Federico Díaz Dulanto.

Uno de los problemas más difíciles de resolver convenientemente, en todo trabajo de levantamiento de la carta en nuestra región montañosa o en toda exploración, es la determinación de las altitudes; pues, generalmente no se dispone de los aparatos más convenientes para ello, debido a que se está imposibilitado, por su mucho volúmen y peso, de llevar consigo una buena batería de barómetros de mercurio con sus accesorios, instrumentos los más precisos para esta clase de trabajos.

Además, el poco tiempo que puede uno dedicar a las observaciones metereológicas—pues todo él es absorvido por las observaciones astronómicas y trabajos topográficos—sería empleado en poner en estación los barómetros de mercurio, operación que debe ser hecha con mucho cuidado para que las indicaciones obtenidas merezcan confianza. De la misma manera, el desarmarlos y

acondicionarlos para trasportes, requiere tiempo y cuidado para evitar cualquiera avería en los viajes, que traería como consecuencia su inutilización.

Si se dispusiera de elementos para poder trasportar barómetros de mercurio, recomiendo como el mejor tipo el barómetro del Capitán George, que es el menos pesado, el más sencillo, el más fuerte y el que requiere menos cuidados en el trasporte, dando resultados muy exáctos.

El barómetro Fortín, que es indudablemente el mejor, no es conveniente para esta clase de trabajos; pues, además de que generalmente sufre la rotura de los tubos o la del termómetro unido y que si bien son averías fáciles de subsanar con los repuestos, se inutiliza por las perforaciones de los insectos en el cuero que forma parte del depósito de mercurio.

El barómetro del Profesor Collie y Capitán Deasy, es muy voluminoso, requiere varios accesorios, todos susceptibles de averiarse facilmente; su instalación es muy laboriosa y los resultados que con él se obtienen no compensan el trabajo empleado en su manejo y conservación.

Por lo anteriormente expuesto se vé, que para esta clase de trabajos es lo mas conveniente utilizar barómetros aneroides que son poco pesados, de volúmen reducido y fáciles de trasportar.

Entre estos, el tipo Walkin, es el mejor; pero es muy voluminoso, lo que imposibilita que pueda llevarse consigo varios de ellos; de manera pues que los solo prácticos de llevar, son los aneroides pequeños de tres o cuatro pulgadas, compensados, los cuales debido a su poco volúmen y peso pueden llevarse en gran cantidad, dando cada uno de ellos un valor independiente de la altitud.

Los métodos empleados para determinación de altitudes con el barómetro, son generalmente relativos, es decir, que están subordinados a comparaciones hechas con otros instrumentos o con observaciones simultáneas en otros lugares cuyas altitudes ya son conocidas; casos difíciles de realizar en esta clase de trabajos, en los cuales la movilidad es muy deficiente y la mayoría de las veces las rutas que se siguen son en circuito cerrado; y en consecuencia no se puede comparar sus instrumentos con los que pudieran encontrarse en el tránsito, de ida y vuelta; y porque no se puede dejar material y personal aislado que ejecute estas observaciones, para después compararlas con las que uno hace y poder deducir de ellas los resultados.

De manera que solo se podrá disponer de las observaciones efectuadas por uno en el terreno, y de ellas deducir los resultados, es decir pues, que solo se podrán utilizar métodos absolutos.

De todos los métodos conocidos, el de Babinet era el que daba los resultados mas exactos, hasta que el sabio L. Cruls, Director que fué del Observatorio de Río de Janeiro, dió una fórmula mucho más exacta y sencilla que la de Babinet y de aplicación práctica, que solo requiere conocer las indicaciones de los aneroides en el lugar y además conocer la presión media barométrica al nivel del mar en un lugar de igual latitud al lugar que se vá a determinar.

No explicaré el desarrollo de la fórmula y todos los trabajos realizados por Cruls para llegar a ella, los cuales están en detalle en el Boletín del Observatorio de Río de Janeiro. Sólo me limitaré a explicar su aplicación práctica y hacer ver los resultados que con ella se obtienen (Trabajos de la Comisión de Límites con el Brasil, año 1920).

Son dos fórmulas, la

$$(1) \qquad a = 10\,x + 0.011\,x^2$$

que dá una primera aproximación de la altitud y la

$$(2)\ A = a + 0.001\,a(0.01\,a + 4t) + 12^{m}\ \text{sen}\left(\frac{a}{10}\right)^{o} +$$

$$10^{m}.\ 5\ (H - 760\ {}^{m}/_{m})$$

que dá el resultado definitivo.

En estas dos fórmulas

$x = 760\ {}^{m}/_{m} - b$

b=presión barométrica en el lugar de la observación, a la temperatura del aire libre, en milímetros.

t=temperatura del aire libre, centígrados.

H=presión barométrica media al nivel del mar de igual latitud.

Cuando no se conoce la presión barométrica media al nivel del mar puede utilizarse la fórmula (2), empleando solo los tres primeros términos y entonces la altitud será aproximada.

Ejemplo—El día 10 de Octubre de 1920, en las nacientes del Río Shambuyaco, Cerro de las Victorias, cuya latitud es 9o.-49'-40'' S. se obtuvo la siguiente lectura de un barómetro aneroide 734. 2 ${}^{m}/_{m}$ y termómetro centígrado 20o.9. Determinar la altitud

Presión barométrica observada=b= $734.{}^{m}/_{m}\ 20$
Temperatura del aire libre=t= $20.^{o}\ 9$
Presión barométrica media al nivel del mar=H= $762^{m}/_{m}78$

Aplicando ambas fórmulas, tenemos:

$x = 760 - 734.2 = 25.80$ ..... $10x = 258$ Mtrs. 00

$x^2 = 665.64$ ..... $0.011x^2$ ..... = 7. 32

$a = 10x + 0.011x^2 = 265.32$

$0.01a = 2.65$ ..... $0.001a = 0.26$

$4t = 83.60$

$0.01a + 4t = 86.25$

$(0.01a + 4t)\ 0.001a$ ..... = 22. 42

$\left(\frac{a}{10}\right)^{\circ} = 26^{\circ}\text{-}30'$ ..... $\operatorname{sen}\left(\frac{a}{10}\right)^{\circ} = 0.4462$

$12\left(\frac{a}{10}\right)^{\circ} = 0.4462 \times 12$ ..... = 5. 35

$10.5\,(H - 760^{m}/_{m})$ ..... = 29. 19

Altitud $= A = a + 0.001a(0.01a + 4t) + 12^{m} \operatorname{sen}\left(\frac{a}{10}\right)^{\circ}$

$+ 10^{m}.5\ (H\text{-}760^{m}/_{m})$ ..... = 322. Mtrs 28

Abordo del Crucero "Almirante Grau"

Setiembre de 1921



El Vice Almirante Guise

I

San Martín inició la organización de la escuadra peruana en 1821 sobre la base del pailebot *Sacramento* (1), que luego se aparejó de goleta y se llamó *Castelli*, el yate del protector, según la frase de Cochrane. Fué su capitán J. Wickam, lo tripulaban 36 hombres y estaba armado de un cañón. En el curso de 1821 ingresaron a

(1) Es el primer buque de la Armada Nacional. Tomado a los españoles por el valor de dos tripulantes peruanos, los hermanos Citeamo, se presentó a San Martín todavía en Huacho, enarbolando el pabellón dado al Perú en Pisco. Prestó largos y buenos servicios.—N. de la R.

la incipiente escuadra los buques siguientes: goleta *Macedonia*, apresada por contravenir prescripciones de aduana, con 20 tripulantes y 7 cañones, capitán Juan Robison y teniente Juan Iladoy; bergantín *Balcarce*, rendido con los castillos del Callao y que se llamó *Pezuela* en la real marina española, con 45 tripulantes y 16 cañones mandado por el capitán Carlos García Postigo; corbeta *Limeña* de 95 tripulantes y 20 cañones, capitán Guillermo Cater, el captor del *Aranzazu*.

Estos buques se aumentaron en el curso de esa administración con los que siguen: bergantín *Belgrano*, de 17 cañones y 60 tripulantes, capitán Guillermo Prunier; fragata *Protector* (a) "Prueba" de 42 cañones y 250 tripulantes, capitán J. Esmond: el capitán Esmond salió tres años después de Iquique con la goleta *Castelli*, (a) "Sacramento" y no hubo noticia posterior suya; fragata *Guayas*, antes "Venganza", de 40 cañones y 200 tripulantes, capitán Cater, a quien reemplazó García Postigo después comandante de la *Limeña*, reemplazando a éste en el *Balcarce*, Elcorrobarrutia; bergantín *Nanci* apresado por contrabandista, capitán Juan Iladoy, de 35 tripulantes y 4 cañones; goleta *Cruz*, de 62 tripulantes y 17 cañones, capitán Santiago Guti; la fragata *Monteagudo*, que el Ministro de ese nombre tenía reservada para depósito de los españoles destinados a expulsión.

Estos buques los puso San Martín a órdenes del capitán de Navío D. José Pascual de Vivero, (2) comandante general de Marina.

II

Declinado el poder en el primer congreso peruano,

(2) Español. Se le tomó prisionero en Guayaquil cuando esta plaza proclamó la Independencia. Pasado al servicio marítimo del Perú, desempeñó altos cargos y obtuvo la clase de Contralmirante.—N. de la R.

setiembre 20 de 1822, San Martín sale al otro día por la noche, a caballo, de la Magdalena para el Callao y allí se embarcó en el bergantín *Balcarce*.

La agitación y emociones de los últimos días agravaron su vieja afección pulmonar y a las pocas horas de viaje hubo de arribar el buque a Ancón, en donde permaneció seis días hasta restablecerse para seguir el viaje.

III

Por aquella época fué encomendada a la escuadra, por la Junta gubernativa, la repatriación de la división auxiliar colombiana, cuyas exigencias sistemáticas impusieron esa medida; y el jefe del convoy tuvo órdenes precisas para evitar que desembarcaran en territorio del Perú.

Los buques no eran excepción en el desgraciado desbarajuste que denunciaba por todas partes la falta de acierto administrativo. Eran barcos al garete, tripulados por gentes colecticias en los que hasta capitanes hubo reñidos con el deber. Durante la permanencia de la *Protector* en Guayaquil, al decretar Bolivar su anexión a Colombia, se produjo en esa fragata un motín que fué difícil dominar; y mas tarde, marzo 18 de 1822, la corbeta *Alejandro* se insurreccionó también. La goleta *Montezuma* hizo otro tanto en agosto 8 de 1822 y fué preciso entonces fusilar a tres de los tripulantes para moralizar a los otros. No era tarea fácil la de imponer respeto a los testigos de los descomedimientos de Cochrane y de la mayor parte de los jefes de buques extrangeros, alguno de los cuales fué hasta obligar a un barco militar a ver desembarcar en Arica pertrechos de guerra para La Serna, sin permitirle evitarlo.

En diciembre el escándalo alcanzó mayores propor-

ciones de indisciplina. Un pilotín Machistan, de la corbeta *Limeña*, a las once de la noche del 9 de Diciembre (1822) revolucionó el equipaje, en su mayor parte compuesto de ingleses y auxiliado por los tripulantes de la goleta *Cruz*, sajones también, amarraron a los oficiales, levaron el ancla y dejaron el puerto. Cerca del cabezo de la isla San Lorenzo pusieron a sus presos en un bote y los enviaron a tierra con cartas para el congreso. La excusa o fundamento era la falta de pago.

Al amanecer del día siguiente 10 el *Belgrano* dejó también el puerto como lo había hecho antes la *Limeña* y hubo el temor de que fuera su intento facilitar el desembarque de la división Paz del Castillo en la costa del Norte. La *Limeña* se recuperó días después; el *Belgrano* recaló en Pisco por víveres, de allí fué a Chiloe y de ahí pirateando a Filipinas. Lejos de debérseles nada a los tripulantes, debían ellos parte del sueldo anticipado que se les dió en Valparaiso. Por entonces hubo el temor de que esos buques sirvieran para traer de nuevo al Perú la división Paz del Castillo.

Hasta la fragata *Protector*, en cuya conservación había mayor esmero, tuvo su otro motín el 7 de abril de 1822.

El servicio se resentía de la composición del personal y así puede verse que en la expedición Alvarado a intermedios los desastres marítimos se atropellan. En esa expedición salieron del Callao, octubre 10 de 1822, los trasportes *O'Higgins*, *Independencia*, *Protector*, *Perla*, *Mackenna*, *Olive Branch*, *Dardo*, *Nancy*, *Trujillana*; custodiados por la fragata *O'Higgins*, que lucía la insignia del contralmirante Blanco Encalada.

A las cuarentaiocho horas de viaje resultó la *Independencia*, uno de los trasportes de más tonelaje, con seis pies de agua en la bodega y fué preciso trasbordar de

ese buque cien hombres a la *O'Higgins*, y que la *Independencia* acompañada de dos trasportes más, regresara al Callao. Veinte días después de la salida, el *Mackenna*, de cien toneladas, con brisa fresca y andar de cinco millas, se fué sobre la *O'Higgins* cortándole el palo mayor con su bauprés, que también perdió; causándose en las dos considerables averías, agravadas por la dificultad de maniobrar con las cubiertas llenas de gente. Por fortuna los buques pudieron separarse pronto, pero, al amanecer, la *O'Higgins* era una balsa. Dos días demoraron aparejando con bandolas este buque y habilitando la *Mackenna* para seguir viaje.

La expedición llegó a Iquique en diciembre 6 de 1822 y allí se supo que el auxilio de Chile, a órdenes de Pinto, se había aplazado por insurrección de la tropo a causa del derrocamiento de O'Higgins. Desembarcada una pequeña fuerza ahí, vino el grueso de la flota a Arica, en donde desembarcó, destacándose sobre Quilca otra pequeña fuerza que debía atender por la costa el bergantín *Protector*.

Rápida fué esa reseña militar con término luctuoso en Yacango y Moquegua. Los escasos restos del pequeño pero bien abastecido ejército se embarcaron en Ilo a órdenes del coronel Martínez, con dirección a Pisco. Dos de los trasportes, *Trujillana* y *Dardo*, fueron a embarrancar en la bahía Independencia y los soldados náufragos pasaron grandes penalidades al atravesar sin agua ni víveres las pampas yermas de Villacuri, hasta alcanzar Pisco. Martínez siguió con los otros buques al Callao.

Los dispersos que pudieron escapar al sur fueron hasta Iquique, en donde Olañeta los destrozó. Alvarado, después de haber despachado a Martínez, fué también a ese puerto, por mar. Ahí desembarcó una fuer-

za de reconocimiento, menos de cien hombres que, después de haber desembarcado sin inconveniente, fué rodeada de improviso por fuerzas superiores de Olañeta. Los patriotas se batieron en retirada y corrieron al mar, para ir a nado hasta los buques, fondeados desgraciadamente muy afuera. La mayor parte sucumbieron, entre ellos los inseparables amigos teniente coronel La Rosa y sargento mayor Taramona, cuya entereza y brillante juventud eran honra y orgullo de las filas patriotas.

Un batallón chileno al encontrarse en Arica con buques disponibles, se insurreccionó haciéndose conducir a Valparaiso.

IV

Al reemplazar Riva Agüero a la Junta gubernativa, fué una de sus providencias restablecer el servicio de mar. Despachado el Vicealmirante Blanco Encalada (3) como ministro plenipotenciario al Plata, el mando de la Escuadra y su organización fué encomendado a don Martín Jorge Guise, que había ingresado al servicio en la clase de Contralmirante, setiembre de 1822, y al hacerse cargo de la Armada en marzo de 1823, fué elevado a la clase de Vicealmirante (4). El

(3) Era argentino. Entró al servicio marítimo de Chile, al mando de cuya naciente Escuadra capturó a la fragata española *María Isabel*. Ocupó las mas altas posiciones marítima y militar, falleciendo en avanzada ancianidad.—(4) Guise nacido en Inglaterra, pertenecía a una familia antigua y distinguida que decía ser relacionada con la casa de origen real, francesa, de los Guise o Guisa. Su foja de servicios en la Armada británica era brillante. Con licencia indefinida y traído por su espíritu belicoso y aventurero, vino con la corbeta *Hecate*, que había comprado al Gobierno inglés para venderla a uno de los jóvenes Estados Hispanoamericanos. Fué el "Galvarino" de la Armada chilena. San Martín y Bolivar le encomendaron la formación de la Armada peruana, cometido que llenó del modo mas activo, inteligente y satisfactorio. Su muerte gloriosa ocurrió en Guayaquil. La Escuela Naval conserva con veneración un busto vaciado en bronce y colocado en su salón de actuaciones. Le fué obsequiado por el Ejército Argentino.—N. de la R.

primero de este mes había salido en la *Macedonia* el general Portocarrero como ministro en Colombia en demanda de auxilio y en abril 9 salían dos comisionados en el *Balcarce* a coadyuvar en sus gestiones y llamar a Bolivar. Las activas gestiones privadas de San Martín en Chile alcanzaron la remisión de rifles, y auxilio de hombres de esa República y pérfidos consejos precipitaban la repetición del plan en que había sucumbido meses antes Alvarado.

El derrumbe se generalizaba, sin que pudiera imaginar nadie la manera de contenerlo. Unos con Riva Agüero y los militares que lo impusieron llamaban a San Martín, otros en contacto con Sucre y Mosquera volvían los ojos al Norte, pero mientras el médico llegaba concluía de desvanecerse el paciente. Los elementos que fueron insuficientes en la obra del genio no podían bastar en la de sólo propósitos ingénuos.

Como preliminar de esta segunda campaña, encomendada al general Santa Cruz, parte principal en la formación del nuevo orden político de cosas, Guise subordinado a aquél, debía bloquear con la escuadra los puertos intermedios. El vicealmirante arboló su insignia en la *Protector*, e inició sus operaciones con la toma de Arica, junio 7, que realizó a sangre y fuego.

Arica se hizo el centro de las operaciones por mar, que eran casi exclusivamente de trasporte. De ahí salió Miller en el bergantín *Protector* y fué a fondear en Chala, siendo el que lo conducía el primer buque que fondeó en ese puerto. Habían con la fragata *Protector*, capitán R. Biset Adison, la corbeta *Limeña*, comandante Postigo, bergantín *Progreso*, capitán Guillermo Prunier, goleta *Macedonia* comandante Juan Illadoy, goleta *Castelli*, comandante Andrés Gordon Roberthon, fragata *Santa Rosa* que vino con pertrechos,

comandante Bouchard. Estuvo nombrado Jefe de trasportes el comandante Manuel Loro, que llegó a Arica como comandante de la *Boyacá*. Hubo varios cambios en el mando de estos buques, especialmente en la *Limeña*, que mandaron por ausencia de Postigo, Prunier primero y luego Ricardo Person; Freeman reemplaza a Prunier en el *Progreso* y Bouchard al anterior en la corbeta *Limeña*, que estuvo en Ilo, a disposición de Santa Cruz y luego se fué al Norte.

Casi a la vez llegaron a Arica, Orbegoso con la comisión de Riva Agüero para Santa Cruz de que regresara con su ejército, y un propio con la infausta nueva de la derrota de ese ejército, que se pedía para evitar a Bolivar. Portocarrero, Orbegoso, Guise, García Postigo y otros jefes anonadados por el desastre, no encontraron otro recurso para atenuarlo que llamar a San Martín, a cuyo efecto le escribieron una carta colectiva, en la que, además de hacer suya la petición, los firmantes la reforzaban incluyendo entre los suyos el nombre de Riva Agüero. El portador de la carta fué García Postigo, quien debía buscar a San Martín en donde estuviese y cohonestando esa comisión con la de averiguar lo que hubiera de cierto sobre la venida al Pacífico de dos grandes buques de guerra españoles, se le autorizaba para llevar su averiguación hasta Buenos Aires. García del Postigo fué a Valparaiso en el bergantín *Canton*, que salió en seguida.

Poco después llegó la división auxiliar de Chile, que debía ponerse a órdenes de Pinto. La mandaba el jefe de Estado Mayor coronel Benavente y desde luego Santa Cruz y Guise le solicitaron que siguiera hasta Huanchaco, para ponerse a órdenes de Riva Agüero; Benavente sometió la resolución a una junta de jefes que resolvió seguir como se les pedía hasta Huanchaco. Alcanzando

este acuerdo se embarcó el resto de húsares en el trasporte *Mackenna* y los chilenos y las demás tropas en los trasportes *O'Higgins*, *Boyacá*, *Santa Rosa* y *Montezuma* escoltados por el bergantín *Congreso* y la fragata *Protector*; haciéndose todos a la mar con rumbo a Huanchaco. A poco encontraron en la mar navegando con rumbo opuesto al bergatín *Balcarce*, en el que iban a Arica los generales Alvarado y Pinto a encargarse del mando de todo el ejército el primero y del chileno el otro. Al corriente Pinto de lo que ocurría resolvió que la fuerza chilena siguiera con él viaje al Sur, yendo a desembarcar a Coquimbo, sin otra ocurrencia que el encuentro de un corsario español cuyo mástil derribó la *Montezuma* con un disparo certero de su único cañón. Santa Cruz había acompañado algún tiempo a Pinto, procurando resolverlo a seguir a Huanchaco, hasta que al convencerse de lo estéril de sus esfuerzos volvió al Norte.

Hubo también desgracias que lamentar en las otras naves que volvían a la desbandada, proa al norte, despues de la tremenda derrota: la *Mackenna* con húsares cayó en poder del corsario *General Valdez*, armado en Chiloe por Quintanilla. Una vez apresada y en viaje al Sur sobrevino una tempestad y naufragó aquella fragata, pereciendo todos. Otro grupo de dispersos tomó pasaje en el bergantín *Carmen* y quiénes lo formaban se apercibieron de que el capitán tenía el proyecto de entregarlos a los españoles. Se pusieron de acuerdo y ultimaron al capitán. Pero el buque no tenía piloto y estuvieron navegando sin saber a dónde iban, hasta que la casualidad los hechó a Huacho, puerto al cual llegaron en el estado más lastimoso.

Alvarado ordenó a la *O'Higgins* y demás trasportes que llevaban a la tropa peruana que lo esperasen cerca de la isla San Gallan, pero todos siguieron al Callao,

salvo cuatro naves inclusive la *Boyacá*, en la que iba Orbegoso, la cual se dirigió a Pacasmayo. El mismo Alvarado, con el *Balcarce*, siguió al grueso de la escuadra, que obedecía a Sucre, a quien había embarcado en Quil-ca.

Santa Cruz siguió al norte en la *Protector*, seguido del bergantín *Congreso* y tres trasportes con las reliquias de su ejército con las que desembarcó en Santa; de donde se trasladó sólo a Piura. Guise siguió con los buques dichos a Huanchaco. Habían estado bloqueando esa costa la fragata *Monteagudo*, corbeta *Limeña* y goleta *Guayaquileña*; pero salieron en persecución de un buque pirata. Guise encontró presos a bordo de la goleta *Terrible*, algunos de los hombres notables al servicio de Riva Agüero y los puso en libertad. Se negó a entenderse con La Fuente, quien a su vez impidió que se permitiera al bergantín *Congreso* hacer aguada en Santa. Al arribo de Bolivar en el *Chimborazo* el vicealmirante se le subordinó y sns gestiones en favor de Riva Agüero y Herrera, presos en Guayaquil, fueron atendidas.

V

Los momentos eran de crisis. Poco después dos clases de la guarnición del fuerte Idependencia del Callao se amotinaron (Febrero 5 de 1824) quejosos por falta de pago; hubo lentitud y torpeza en el arreglo del incidente y este se convirtió en rebelión, reponiéndose la bandera ibérica en los torreones. Regularizándose la rebelión los traidores capturaron en el puerto al bergantín *Balcarce*, la fragata *Guayas*, que estaba en desarme y otro bergantín que armaba en guerra contra los españoles un particular para destinarlo al corso. Para recuperarlos, Guise que había entablado bloqueo por orden de Bolivar y se mantenía en el cabezo de la isla de San Lo-

renzo, exigió de la plaza la entrega de los buqus mencionados (febrero 17). Desatendida su intimación, atacó dos días después buques y fuertes, aunque sin resultado manifiesto. El 21 reiteró el ataque, reforzado por la goleta *Macedonia* y el bergantín *Congreso*, estableciéndose con más rigor el bloqueo.

El 25 del mismo (febrero 1824) repitió el ataque, esta vez sirviéndose de tres lanchas con veinte hombres cada una, puestas a ordenes del del comandante de la *Protector*, Robert Biset Addison. Como al capturar la *Esmeralda*, se había fingido abandonar el bloqueo, saliendo del puerto en la tarde, para regresar en la noche destacando delante las lanchas, tras de las cuales avanzaba Guise en la *Protector*, con poca vela.

La flotilla sutil del capitán Biset llegó hasta la *Guayas*, la abordó, la capturó y la puso sobre sus velas; atacando luego a la *Santa Rosa*. Mientras duraban estas operaciones escapó el *Balcarce*, sin que la *Protector* lo estorbara por atender de preferencia a la protección de sus embarcaciones menores, estrechadas por las cañoneras del puerto. La ventolina era floja, poca la gente, activo el asedio de las fuerzas sutiles españolas, y al cabo, no pudiendo sacar del puerto las presas dominadas, el capitán Biset hubo de prenderles fuego. La *Guayas* y la *Santa Rosa*, picados los cables y sueltas al desgaire envueltas en gruesas llamaradas, cayeron ardiendo sobre otros buques en los que a su vez prendió el voraz incendio, cuyo resplandor iluminaba la bahía, con destellos siniestros, y al par que acababa la noche se producía mayor confusión por el afan de los otros buques en cambiar fondeadero, para evitar las llamas y el peligro de que funcionara la artillería de los fuertes.

Biset pudo capturar cuatro de esos buques y salir de la rada antes de que fuera completamente de día.

En las primeras horas de la mañana, mientras las de Guise iban a fondear tranquilamente en la Isla de San Lorenzo, seis naves llenaban la bahía de humo y de llamas.

Fué empresa semejante a la captura de la *Esmeralda*, acometida con menos gente y sin los jefes ya probados que intervinieron en esa captura. Biset no pudo mover la *Guayas* porque faltaba el viento, pero tampoco hubieran hecho gran cosa los patriotas con un buque que tenían apontonado ellos mismos por el mal estado del casco.

Guise no servía a gusto. El olvido casi completo en que se tenía a la escuadra como resultado de la acefalía y miseria general, lo mantenían en constante conflicto con las tripulaciones, préviamente desmoralizadas.

Si alguien incubó en su cerebro la idea macabra de producir una situación extrema para afrontarla, el resultado, la obra, revelaba la habilidad del artista. Llegada la situación esperada el pánico dominó en los espíritus, desapareció toda esperanza y apenas se encontró una áncora salvadora: la dictadura. La había asumido Bolivar, encarnación culminante de la única fuerza que estorbaba el restablecimiento del régimen colonial. Un concierto de empirismo e intemperancia habían puesto al alcance de la vista vulgar lo que dos militares geniales veían desde mucho antes, el uno bregando contra la fatalidad del hecho y el otro contemplando la congoja del primero y esperando su explosión definitiva para tentar fortuna a su vez

A Guise le faltaba todo, a veces hasta el agua para los buques. El general Necochea fué personalmente a Chancay a entregarle una cantidad de productos del valle para que vendidos tuviese con que atender a los haberes y abastecimiento de la armada. Ya antes lo había

facultado Bolívar a cobrar los derechos de importación en Intermedios para atender a esos gastos.

A falta de la *Macedonia*, *Limeña* y otros buques peruanos fuera de las órdenes inmediatas del Vice-almirante, Bolívar puso a sus órdenes la corbeta *Pichincha*, bergantín *Chimborazo* y la goleta *Guayaquileña* para reforzarlo. Los botes huachanos debían proveerlo, pero no cumplían con exactitud ese deber, necesitando muchas veces enviar sus buques a Huacho por agua y víveres, desatendiendo el rigor del bloqueo. En uno de esos viajes obligados fué que el bergantín *Congreso* varó en Huacho. Guise destacó al teniente Guillermo Jones, con una lancha, a hacerse cargo del buque varado. El teniente Jones repuso a flote al *Congreso* y aunque con seis pies de agua en la bodega, pudo llevarlo hasta Samanco, en donde lo carenó.

En julio 1824 hubo algunos ascensos en la Armada. Se dió la clase inmediata superior a los jefes y oficiales siguientes: capitanes de fragata Roberto B. Adison y Andrés Gordon; capitanes de corbeta Roberto Gordon y Roberthon; alféreces Saint Simón, Federico Elmore, Jonas Halstead; guardiamarinas: Jorge Parquer, Jorge French, Ramón Valencia, Juan M. de la Rosa, Rafael Soto, Francisco Laymet, Eugenio Mimbela. Guise, amante de traer al servicio el mayor número posible de peruanos, brindaba facilidades a los padres e invitaba a los jovenes a embarcarse, preocupándose mucho de su enseñanza.

No pudiendo servirse del Callao, hacía las reparaciones de sus buques en Pisco, Samanco y Paita y tenía constantes cruceros a lo largo de la costa.

En esos cruceros capturó algunos buques contrabandistas, como la *Víbora*, que llegó al Callao custodiada por la goleta *Castelli*.

Rodil no había descuidado por su parte de proveerse de buques; habilitó la corbeta mercante *Ester* de 30 cañones, que al ingresar al servicio de guerra, a órdenes de su capitán, el teniente de navío Pedro Anton Gould, tuvo el nombre de *Ica*; los bergantines *Pezuela*, de 18 cañones, al mando del teniente de navío Manuel Quesada; *Constante*, de 14 cañones, al mando del teniente de fragata José Martínez; *Moyano* (a) Real Felipe, *O'Higgins* y la corbeta *Perla*. A estos buques vinieron a unirse dos más fuertes, llegados de España un año antes: el navío *Asia*, de 74 cañones, al mando del capitán de navío Roque Gurusueta y el bergantín *Aquiles*, de 20 cañones, que mandaba el teniente de navío José Fermín Pavia. Contaba además con los corsarios de Quintanilla: *General Valdez* y goleta *Quintanilla*. Total 172 cañones.

El 5 de setiembre se atrevieron los españoles a tomar la ofensiva. La *Protector* y la *Macedonia* estaban fondeadas hacia el cabezo de la Isla. Había calma completa y aprovechándola salieron del puerto ocho lanchas cañoneras y cuatro falúas armadas, que fueron a acometer a los buques de Guise. Este las recibió a cañonazos, hundió una lancha y puso en fuga a las otras después de dos horas de combate.

VI

El ensayo parece que estimuló a los españoles, que dos días después salían del puerto sobre Guise. Tenían aquellos el navío *Asia*, la corbeta *Ica* y los bergantines *Aquiles*, *Peznela* y *Constante*.

Guise estaba en la Isla con la fragata *Protector*, goleta *Macedonia* y el trasporte bergantín *Rápido* peruanos, y los colombianos corbeta *Pichincha*, bergan-

tín *Chimborazo* y goleta *Guayaquileña*. Esta flota al notar que la española salía del puerto su puso sobre sus velas y salió de la bahía con rumbo al W. envuelta con una capa de densa neblina. Al disiparse ésta, se hallaban lejos de San Lorenzo, la *Protector* hacia la amura de estribor del *Asia* y un poco a sotavento los demas buques de Guise, haciendo toda diligencia para aumentar su barlovento.

Es inútil describir este combate. Existen las versiones de ámbos contendores: Gurusueta dijo: "La corbeta y bergantines que acompañaban a la *Prueba* (*Protector*) y que se dispersaron a los primeros tiros, habían podido algunos de ellos ser prisioneros, habiendo arriado uno su bandera que volvió a izar después fuera del tiro de cañón. Son tan despreciables estos buques menores y se manejaron tan mal en este día, que me pareció indecoroso ocuparme de ellos y deber atender solo a atacar a la *Prueba* con el fin de destruirla- que si no lo he conseguido enteramente, puedo asegurar a US. lleva grandes averías".

"La tropa de infantería, aunque no llegó el caso de echar mano de ella, manifestó en su serenidad y disciplina la familiaridad con que el soldado veterano *oye las balas en cualquier elemento que sea*".

VII

Autorizado por el dictador, Guise se dirigió a Guayaquil, tanto para carenar los buques cuanto para reunir con ellos las corbetas *Limeña* y *Bombona*, la fragata *Monteagudo* y el bergantín *Progreso*.

En el intermedio de poder de la escuadra española en el Pacífico, habían resultado para ella, en el norte, algunos pequeños éxitos.

En un encuentro de la *Montezuma* con el bergantín *La Serna*, perdió la goleta su mastelero y estuvo en inminente riesgo de ser apresada y esta misma goleta, que escapó entonces, fué apresada por el *Moyano*, en Pacasmayo. El nombrado bergantín capturó en Samanco a la *Jerezana*. El *Constante* capturó a la fragata *Clarington* y al bergantín *Boyacá*.

Pero esos pequeños triunfos tuvieron un término violento. Los buques salidos para Quilca recibieron al llegar una noticia abrumadora: había alumbrado el sol esplendoroso de Ayacucho!.....

La tropa que llevaban los trasportes *Trinidad* y *Real Felipe* con los más nerviosos siguió a Chiloé, para ponerse al amparo de Quintanilla; la *Ica* y el *Pezuela* se dirigieron a Europa; el *Asia*, *Aquiles* y *Constante* a Filipinas con el trasporte *Clarington*, quedando reducido el virrey La Serna y su comitiva a tomar pasaje en la fragata francesa *Ernestine*. Los buques en viaje a Filipinas hubieron de arribar por víveres en Huam, del grupo Marianas, en marzo 3 de 1825. El *Asia* y el *Constante* se revolucionaron abandonando el puerto después de incendiar la *Clarington*. El *Aquiles* que se mantenía en apariencia fiel, se revolucionó dos días después izando la bandera de Chile y saliendo con rumbo a las costas de esa nación. El *Trinidad* y *Real Felipe* llegaron a Chiloé lugar de su destino: el navío *Asia* y el bergantín *Constante* siguieron hasta las costas de México y ahi se entregaron a las autoridades.

Las noticias conducidas por el *Real Felipe* y la *Trinidad* conmueven los ánimos en Chiloé y producen la reacción, que se manifiesta con la captura de Quintanilla; pero dejado éste en libertad, despacha al *Real Felipe* para Arica demandando auxilio de Olañeta, ya ausente al llegar ese buque, que sigue al norte, sin rumbo preci-

so. En el golfo de Guayaquil encuentra un bergantín colombiano, que venía cargado de tropas, con dirección al Perú; le intima rendición, pero luego apresadores y apresados fraternizan.

Después de hecho algún camino de Quilca al sur, la *Ernestine* fué detenida por el *Galvarino* (enero 6 de 1825) pretendiendo el comandante de este buque que el francés regresara a Quilca: el capitan reclamó con firmeza contra la indebida pretensión, exhibiendo los pasaportes de sus pasajeros y los documentos pertinentes de la capitulación de Ayacucho. Una vez que los hubo examinado, el jefe chileno permitió al buque francés seguir su viaje, excusándose por haberlo interrumpido.

Blanco Encalada vino poco después en la *O'Higgins*, *Independencia* y otros buques chilenos a continuar el bloqueo del Callao.

Guise ocupado de la carena de los buques a su cargo en Guayaquil, dió el pretexto que Bolivar tenía encargado aprovechar para quitarle los buques peruanos y colombianos a sus órdenes, cuyo comando se dió a Illingrot, el ex-capitán de la *Rosa*, que tenía la confianza del dictador, a cuyo servicio se dedicó, desde que varado su buque en los bajos de Izcuandé se internó a Pasto por Buenaventura. Al darle ese mando marítimo, Bolivar lo hizo contralmirante del Perú.

Mientras Illingrot bloqueaba el Callao con los barcos Perú-colombianos, Guise, apresado inopinadamente en Guayaquil (enero 6 de 1825) fué remitido por tierra al Perú para que fuese juzgado en Lima, se dijo; aunque se autorizaba, en el hecho de obligarlo a un viaje tan largo a lomo de mula sin ninguna comodidad y alojándolo en las pocilgas insalubres del tránsito, denominadas cárceles, que a nadie preocupaba que perdiese la vida en el camino. Desde Chiclayo, a donde llegó enfermo, hubo

el intento de hacerlo regresar, siempre a lomo de bestia a Guayaquil, excediendo sin duda las instrucciones del dictador, que en el caso de Berinduagua y otros, había probado que no creía necesario ocultarse para realizar justicias.

La causa aparente de tanto ensañamiento la atribuyeron los sayones a exigencias perentorias y descomedidas de dinero que hizo el vicealmirante para atender a los gastos de carena y haberes del equipaje; pero los que conocían la actuación política del leal y valiente marino, solo podían mirar en su calvario el efecto de la rencorosa inquina de un ensoberbecido por el éxito.

Llamado de Chile Blanco Encalada, quedó Illingrot solo jefe de la flota bloqueadora, la cual se puso en desarme al rendir Rodil los fuertes, en enero de 1826.

Veinte meses se mantuvo a Guise en prisión, de la que sólo se le abrieron las puertas cuando el castillo de naipe de que era liga la vitalicia cayó desbaratado por las brisas de libertad esparcidas justamente en Venezuela y Colombia, base de las operaciones del émulo y arrollador de San Martín.

Ausente Bolívar de Lima, el consejo de Guerra de oficiales generales, que mantenía *en estudio* las acusaciones formuladas contra el vicealmirante, declaró que este había desvanecido satisfactoriamente todos los cargos que se le tenían hechos, lo absolvió de toda culpa y pidió su libertad, la *que pudo entonces* concederse. Santa Cruz incursó con Guise en el delito de haber creído necesaria a la salud pública la presencia de San Martín después de abortada la segunda expedición a Intermedios, formaba parte de la Junta de Gobierno encargada de éste, mientras el presidente vitalicio arreglaba sus asuntos políticos en Colombia.

Mientras allá ocurrían la actitud levantada de Santander, de Córdova, de Páez; mientras Bolivar se ve obligado por el motín a esconderse debajo del puente del Cármen, en Bogotá, Sucre a salir de la Paz, y la vitalicia tela tejida con hilos de vapor, se desvanece en todas partes inclusive en Lima; la junta de gobierno cierra su órbita y emerje la administración de La Mar, poniéndose otra vez en tabla la vieja cuestión de Guayaquil, como indirectamente había asomado la del Alto Perú, desprendido del Perú, para perpetuar un nombre y colocar una avanzada del soñado imperio hacia su límite sur.

Bolivar después de Ayacucho desconoció su importancia a la marina y a poco de esa victoria los buques resultan en desarme, procurándose un menor egreso en el ramo.

VIII

La actividad de la escuadra nacional reaparece cuando, suprimida con la constitución vitalicia de Bolívar su junta de gobierno, y entregado éste a la Mar, se acentúa el conflicto entre los intereses nacionales del Perú y los de Colombia, que aquel general había mezclado, mejorando los últimos con menoscabo de los del Perú; desdeñosamente desatendidos en las fronteras del norte y del sur, como si se tratara del procedimiento de un conquistador irresponsable, en vez de un altruista libertador.

Las divergencias se acentuaban de una y otra parte, moderado pero firme el uno, impetuoso y violento como autócrata el otro; fuerte La Mar por la evidente verdad y justicia que lo informaban, más fuerte Bolívar por el prestigio de sus victorias y la omnipotencia de su voluntad, apoyada en los veteranos de cien batallas; la

desinteligencia hizo explosión y a la vez que en Bolivia despiden a Sucre y en Guayaquil se proclama otra vez la autonomía, el ejército del Perú corre a la frontera del norte, los buques se arman y entre los primeros listos, la corbeta *Libertad*, recibió orden de ir a cruzar en el golfo de Guayaquil

Mandaba ese buque el capitán de corbeta don Cárlos García del Postigo, ausente del Perú mientras estuvo en él Bolívar, a consecuencia de su comisión cerca de San Martín, que el dictador no le hubiera perdonado. Hijo de un distinguido brigadier de la marina española, hizo en ella sus primeras armas hasta alcanzar la clase de teniente de fragata. Se había agregado al ejército de San Martín como oficial de infantería, obteniendo por su porte y buenos antecedentes lugar preferente entre los jefes más caracterizados

El 26 de Noviembre de 1821 le confió San Martín el mando del bergantín *Balcarce*, el que dejó en Junio de 1822 para tomar el mando de la corbeta *Limeña*, con la clase de capitán de corbeta. Fué a Intermedios con Guise como comandante de esa misma corbeta y su comisión para San Martín lo retuvo al servicio de Chile hasta que Bolívar salió del Perú. Reincorporado a nuestra Marina se le había dado el mando de esta corbeta por lo delicado de la comisión que debía cumplir. Se le encargaba prevenir hostilidades sin provocarlas, para lo que eran menester tacto y energía, de las que pronto dió testimonio irrecusable.

La corbeta *Libertad* armada tenía, además del comandante, doce oficiales de guerra y mayores, doce oficiales de mar, diez artilleros de preferencia, veinte ordinarios, veinticinco marineros, treinta grumetes, seis pajes, tres empleados de provisión y treinta y cinco soldados de la infantería de marina.

Cumpliendo su comisión el comandante García Postigo, voltejeaba por el golfo, abordando las naves que divisaba.

En la mañana del 31 de agosto de 1821 había alguna neblina y fondeó en Tumbes, inmediatamente al norte de punta Malpelo.

No había viento ni alcanzaba la vista a mucha distancia. Hacia el medio día empezó a soplar y la brisa dilató el horizonte. Entonces se avistaron por la isla de Santa Clara dos embarcaciones, en las que pronto se pudo reconocer la corbeta *Pichincha* y la goleta *Guayaquileña*, las dos colombianas y, según se supo después, salidas de Guayaquil la víspera a órdenes del comodoro Wright, capitán del *Chimborazo* en el combate de San Lorenzo, y que retenía el mando de la goleta. Los dos buques traían excedente de tripulación, como dispuestos para el abordaje.

La corbeta peruana hacía servicio de guerra, por lo que estuvo prevenida desde que se avistaron los buques colombianos; pero se mantuvo al ancla, observando sus movimientos. Poco después de la 1 p. m. estos buques gobernaban ya decididamente sobre la corbeta *Libertad*, cuyo comandante, después de que se hubo evidenciado lo bastante el intento de Wright, se puso a la vela y presentando el costado a la *Guayaquileña*, que se adelantaba más, le soltó una andanada de diez disparos, que en su mayor parte hirieron o rebasaron el blanco. Con diestra maniobra evitó Postigo la embestida, ciñendo luego para mantenerse a barlovento de la goleta. La *Pichincha* no pudo llegar oportunamente sobre el costado de babor de la *Libertad*, y al querer virar sobre ella se tomó por avante, perdiendo en la desgraciada maniobra un tiempo precioso, que Postigo

supo aprovechar cañoneando a la *Guayaquileña* con toda actividad y precisión.

La *Libertad* fué un buque tan manuable y dócil como un bote. Al virar por avante partía sobre el viento sin perder la velocidad adquirida, que conservaba al conformar el aparejo sobre la otra amura. Todo lo contrario de la *Pichincha* tan zorrera y defectuosa que sólo bolineaba en ángulos muy abiertos con el viento y se abatía como balsa. Eso fué causa de que esta última corbeta hiciera papel desairoso en el combate de Malpelo, sostenido casi exclusivamente entre la *Libertad* y la goleta *Guayaquileña*, que después de una hora de combate salió del radio de tiro, alejándose a todo trapo, con rumbo a Guayaquil. El buque peruano la persiguió hasta penetrar en la ria, mas al NE de Punta Arenas, en donde, convencido Panizo de que no podía darle alcance, regresó al Sur, en busca de la *Pichincha*. Esta corbeta debía cumplir una misión en Taboga y navegó algo al NW., barajando la costa poniente de Puná; pero tal vez en armonía con su conducta en el combate de Malpelo, celebraron jefes y oficiales un acuerdo, volvieron la proa al sur y fueron a entregarse a las autoridades peruanas en Paita.

La *Guayaquileña* llegó a Guayaquil con graves averías, después de hacer los mayores esfuerzos para ahogar el incendio y taponear las vías de agua.

El parte que pasó Wright a su superior sobre el combate acusa 61 bajas en la *Guayaquileña*, 24 muertos y 37 heridos. Wright ignoraba las pérdidas de la *Pichincha*.

La corbeta *Libertad* tuvo 8 muertos, en cuya lista figura el alférez de fragata Pedro Williamson y 32 heridos, cuyo número comprende al comandante del buque Carlos García Postigo, a quien reemplazó su

segundo, teniente 2º Juan José Panizo. Entre los oficiales peruanos que formaban parte de la dotación de la corbeta ese día, están anotados el alférez de fragata Manuel Villar, recien salido de la escuela central de marina y los guardiamarinas José Miguel Pastrana y Juan Manuel Pérez Oblitas. Por esta acción de armas se dió a la dotación un ascenso. La corbeta siguió al sur hasta Paita, para desembarcar los heridos y reparar los desperfectos sufridos en el combate.

El comodoro T. C. Wright, jefe de los buques colombianos, en el parte, que narrándolo, eleva a su superior el contralmirante Illingrot, jefe del apostadero del Guayas, dice que habiendo avistado a la corbeta peruana sobre la boca del Tumbes, el 31 de agosto, se le acercó al efecto de preguntarle, siguiendo las instrucciones que traía, la causa del mal disimulado bloqueo que mantenía en el Golfo, visitando y registrando los buques del comercio de Guayaquil.

"Observando que el buque peruano se preparaba a hacer fuego a medida que reducíamos la distancia que nos separaba, estreché esa distancia para hablar con la bocina, recibiendo una descarga de su banda de estribor....." "Semejante atentado", dice Illingrot al elevar el parte de Wright, obligó a éste "a salir de los límites de sus instrucciones; en las que no se había previsto ese acontecimiento". La corbeta *Pichincha*, que acompañaba a la *Guayaquileña* y debía seguir, después de cumplida la comisión del comandante Wright, al destino que antes tuve el honor de indicar a VS., no cooperó a la defensa del pabellón".

Esto último es evidente, no cooperó, pero también es evidente que las oportunas andanadas y hábiles maniobras de la *Libertad* impidieron que la *Guayaquileña* consiguiera asegurar sus garfios de abordaje a la borda

de la corbeta, y como queda dicho, el combate se mantuvo una hora, cuya primera mitad desaprovechó la *Pichincha* porfiando por tomar la situación en que hubo de comenzar el combate. Cuando pudo hacerlo, la *Guayaquileña* se batía *en retirada*.

IX

Pocos días después de haber fondeado Panizo en Paita con su buque, llegaba del sur a ese puerto el grueso de la escuadra, trayendo el buque almirante, la *ex-Protector*, ahora *Presidente*, al general La Mar, presidente del Perú. Guise que gustaba de atraer los jóvenes a la vida del mar, traía entre los oficiales algunos que más tarde alcanzaron en la escuadra notoria figuración. El teniente 1º. José Boterín, segundo comandante, teniente 2º. Manuel Sauri, alfereces de fragata Francisco Forcelledo, Juan Manuel Pérez Oblitas, José Salas Valdez, Juan Geraldino, Santiago Genkins, Agustín M. Arriola y otros. Provisionalmente se dió el mando de la *Libertad* a Boterín hasta que llegó el bergantín *Congreso*, cuyo comandante, capitán de fragata Juan Elcorrobarrutia pasó a serlo de esta corbeta, volviendo Boterín a la *Presidente* y nombrándose comandante del *Congreso* al capitán de fragata Juan Ylladoy. Además de los tres buques nombrados tenía Guise en Paita las goletas *Arequipa* y *Peruviana* y ocho lanchas cañoneras a órdenes del teniente 1º. San Julian, que en 1825, siendo alférez de fragata al servicio de España, se agregó a las naves patriotas con cuatro lanchas enemigas, a sus órdenes.

Se acordó el bloqueo de la costa colombiana del Pacífico y la escuadra avanzó al norte.

A estos buques se incorporó en Paita la corbeta *Pichincha*, cuyo mando se dió de pronto al capitán de cor-

beta Guillermo Prunier. Después llegó la *Monteagudo*, a cargo del capitán de navío Hipólito Bouchard y siguieron al Golfo.

El 6 de octubre, anclada la flotilla frente al bajo de Punta Arenas, se supo, por medio de una de las lanchas destacadas, que en Naranjal había, de paso para Cuenca, alguna tropa portadora de material de guerra. En el acto se mando una flotilla de botes con 30 hombres a cargo del alférez Forcelledo, quien consiguió capturar parte de los pertrechos y algunos prisioneros, entre ellos dos capitanes; conduciéndolos con el material de que eran portadores por entre los manglares hasta la playa en donde esperaban las lanchas. En la lucha que precedió a la captura, una bala inutilizó la mano derecha de Forcelledo.

Días más tarde, en otra excursión a cargo del teniente Manuel Sauri sobre el río Balao, capturó este oficial al comandante Barrera, del Estado Mayor, que con dos soldados, conducía comunicaciones y fusiles. El 22 de Noviembre avanzaron por el Guayas agua arriba hasta una angostura en la que cerraba el paso una cadena que rompieron, continuando hasta Guayaquil, frente a cuyo puerto se pusieron a las cuatro de la tarde, y a esa hora principiaron a cañonear las baterías, operación que continuaron los días 23 y 24; contrayendose en particular a las baterías de las Cruces. En la mañana del 24, al maniobrar la fragata *Presidente* delante de la ciudad, varó cerca de tierra, en un banco sobre el cual quedó tumbada. El Vicealmirante Guise, que no quiso abandonar el puente, fué herido de gravedad y falleció pocas horas después, así como su oficial ayudante alférez Pérez Oblitas.

El mando del buque almirante y el de la flotilla quedó a cargo de Boterín, quien a la vez que reponía a flote la fragata ordenó a los otros buques precipitar el fue-

go para que no se embarazara esa maniobra, realizada en la próxima pleamar.

Las fortificaciones del puerto quedaron barridas, en particular la de las Cruces, en la que habia montados 24 cañones, los que resultaron fuera de servicio y los montajes quemados. Los artilleros que servían esas piezas huyeron y una compañía del "Caracas", que pretendió reemplazarlos, resultó literalmente aniquilada. El bergantín *Adela*, en astillero carenandose, quedó destrozado, así como otra nave de menor porte resultó sumergida. Para salvar la *Guayaquileña* fue preciso arrastrarla sobre la orilla del río, así como dos de las cuatro lanchas armadas con que principiaron los defensores del puerto la acción.

La ciudad sufrió poco daño de los proyectiles de la escuadra, por el especial cuidado que hubo para evitarlo hasta hacer cesar el fuego cuando se temió dañarla.

Las pérdidas en la escuadra, aparte del Vicealmirante Guise consistieron en dos oficiales muertos, nueve heridos y cuarenta y seis hombres fuera de combate, especialmente contusos, entre la tropa y marinería, siendo pequeñas las averías de los buques.

Con este rudo golpe desaparecieron las fortificaciones y fuerzas navales con que podía contar la resistencia. Teniendo presente la entrega de la *Pichincha* y la captura de la *Guayaquileña*, resultaba el Perú con dominio absoluto del litoral enemigo, que carecía de elementos marítimos que oponerle.

Desde Ibagué comunica el Intendente al jefe político del Cantón el 9 de enero de 1829, que la escuadra peruana quedó destruída durante el bombardeo mencionado, frente a Guayaquil.

Las líneas que siguen hacen parte de un oficio in-

formativo, al pié del cual queda estampada la firma del coronel Iparquet.

"El 22 la escuadra peruana mandada por el pirata Guise, confiado en un partido que suponía había en Guayaquil a favor del Perú y aprovechándose de una fuerte brisa y una violenta marea, tuvo el arrojo de introducirse en la ria de Guayaquil, forzó las baterías de las Cruces y presentándose al frente de la Ciudad tuvo la barbaridad de hacer un fuego horroroso de artillería contra aquella población, a quien llamaba amiga de su gobierno. El señor General Illingrot, intendente y general de las armas de aquel departamento, tomó inmediatamente tan eficaces medidas y fué tan bien ayudado por nuestras fuerzas de mar y tierra y por el pueblo (que estaba justamente indignado) que en el acto se construyeron baterías cuyos tiros fueron tan aprovechados, que milagrosamente escaparon la *Prueba* y los demás buques peruanos, pero fueron despedazados: la primera salió al remolque y si nuestras lanchas *hubieran podido* oportunamente acudir al desenlace de este feliz suceso; no hay duda que la escuadra peruana hubiera quedado en nuestro poder".

Esta información efectista debe estimarse, teniendo en cuenta el fragor de la lucha, en la cual hasta el denuesto, como el embuste, se consideraron elementos de éxito y como tales permitidos.

Bolivar había ordenado "volar a las fronteras del Perú para esperar allí la hora de la venganza". ¡Quería vengarse!..... ¿De qué?..... De la adoración fetichista que se opone hasta al análisis de los hechos públicos?

Llamaba pérfida la política peruana, arrancando esta frase al modesto La Mar: "¿Por qué admirar que también llame pérfida nuestra previsión y nuestros es-

fuerzos para impedir los desastres con que nos amaga la venganza implacable de un ambicioso?"

X

En enero 24 de 1829 el alférez de fragata Francisco Forcelledo se embarcaba en la fragata mercante *Joven Corina* con los restos del inolvidable Vice-almirante Guise, confiados a su custodia. El entonces futuro contralmirante estaba autorizado para curarse las heridas recibidas en Naranjal tan pronto como hiciese, como hizo, la sagrada entrega de esos restos en el Callao.

El mando de la *Presidente* pasó el 19 de enero con el de la escuadra al capitán de navío Hipólito Bouchard, a cuyas órdenes quedó la armada, que continuó hostilizando la plaza. Los pueblos del litoral se declaraban contra la anexión en cuanto podían hacerlo. Sublevado el Canton de Daule, la escuadra facilitó el paso de tropas por allí y en consecuencia Guayaquil fué dominado el 1º de febrero de 1829.—De la "*Historia de la Marina del Perú*".—*Rosendo Melo.*



Informe sobre las pruebas de bombardeo aereo

Traducido del Army and Navy Register

Por el Capitán de Fragata Maquinista Dn. E. Perales.

El General Pershing, presidente del comité mixto del Ejército y de la Armada, presentó el 18 de Agosto, el informe unánime del Comité, sobre las pruebas de aviación y artillería llevadas a cabo últimamente con los buques de guerra ex-alemanes y el Iowa.

Naturaleza de los experimentos y sus resultados

Habiéndose entregado al gobierno de los EE. UU. de acuerdo con la decisión del Consejo Supremo, ciertos buques de guerra ex-alemanes, el Departamento de Marina, resolvió que al cumplir con la cláusula que estipula su destrucción, se llevaría a cabo una serie de experiencias durante las cuales estos barcos serían hundidos por fuego de artillería o bombas lanzadas por

aeroplanos. Con el objeto de que las dos ramas de la defensa nacional pudieran obtener el máximo de beneficio, el Secretario de Marina invitó al Ejército a participar en estos experimentos.

Además de las experiencias con los barcos ex-alemanes como blancos, se hizo una con el ex-Iowa navegando a vapor, controlado por radiotelegrafía y representando un enemigo hipotético. La exploración se hizo por medio de aviones, y los ataques con bombas falsas que se lanzaban de 4,000 pies de altura. Esta experiencia se hizo con el objeto de comprobar la eficacia de los aviones en la exploración, su eficiencia para un ataque concentrado a un buque en alta mar, y el porcentage de impactos que se podría obtener en un lanzamiento de bombas de esa altura en las mas perfectas condiciones, contra un blanco en movimiento lento y que podría cambiar de dirección a voluntad para hacer mas difícil el tiro.

Los experimentos de aviación, fueron llevados a cabo con un gran éxito bajo la dirección del Comandante en Jefe de la Escuadra del Atlántico, por las fuerzas aéreas de esta Escuadra y una brigada provisional aérea del Ejército.

Las experiencias de tiro de cañón fueron hechas por destroyers y acorazados de la Escuadra del Atlántico.

Los experimentos tuvieron lugar entre Junio 21 y Julio 21, el resultado fué el hundimiento de los buques ex-alemanes, como se indica en seguida:

Tipo	Hundido por	Fecha
Submarino *U. 117*	Bombas aéreas	Junio 21
id *U. 140*	Cañón	id 22
id *UB. 48*	„	id 22
Destroyer *G. 112*	Bombas aéreas	Julio 13
id *S. 132*	Cañón	id 15
id *V. 43*	„	id 15
Crucero ligero, *Frankfort*	Bombas aéreas	id 18
Acorazado, *Ostfriesland*	„ „	id 21

El programa de experimentos fué preparado de manera de obtener el máximo de información, para el desarrollo y mejoramiento práctico de la aviación y la artillería, incluyendo cañones, accesorios y proyectiles. Comisiones de observadores habían sido nombradas por los Departamentos de Guerra y de Marina.

Los experimentos demostraron definitivamente que, en todos los casos, los proyectiles usados eran superiores a los dispositivos de protección empleados en la construcción del buque atacado. Se sabe hace tiempo, que los cañones usados por un tipo de buques son superiores a distancias moderadas a la coraza o construcción protectora de un buque del mismo tipo. El principal interés de estos experimentos consistía en el bombardeo de buques de guerra por aviones.

La parte principal de este informe se referirá, pues, a la efectividad del avión en una acción contra distintos tipos de buques de guerra.

El Comité ha estudiado cuidadosamente los informes de las comisiones de observadores y como resultado de ese estudio, de la observación personal de los experimentos por varios miembros del Comité, y del comocimiento de los principios generales de la guerra y de la manera de conducirla, ha llegado a las conclusiones generales siguientes:

Conclusiones generales

Dentro de su radio de acción, que comparado con el de los buques de guerra es extremadamente corto, la efectividad de la máquina más pesada que el aire, llevando abordo bombas de gran capacidad y alto poder explosivo, depende de:

a. Aptitud para localizar el buque enemigo.

b. Aptitud para hacer impactos en el buque enemigo.

c. Capacidad del proyectil para averiar o destruir al buque enemigo.

Consideraciones sobre la aptitud para localizar el buque enemigo

Las máquinas aéreas de cualquiera de las tres clases, dirigibles, hidroaviones y aviones-terrestres, ya sea en combinación o solos, tienen grandes aptitudes para reconocer grandes áreas de mar dentro de su rádio de acción y para localizar buques de guerra que operen en esas aguas; la gran velocidad de los buques aéreos y la visibilidad que se obtiene a gran altura, hacen estas naves, especialmente valiosas en el servicio de información.

Las naves del tipo más pesado que el aire pueden obtener el máximo radio de acción necesario para el servicio de información llevando combustible adicional en lugar de bombas. Cuando están armados de bombas pesadas el radio de acción de estas máquinas es inadecuado para operaciones de exploración en grande escala. Luego para conducir con éxtito un ataque contra buques es necesario tener cierto número de aviones para exploración y otros para bombardeo.

La obscuridad, niebla, lluvia y tiempo borrascoso, reducen grandemente la efecticidad de los aviones en las operaciones de exploración. La mayor parte de estas condiciones adversas, también disminuyen la eficiencia de los buques de superficie pero en menor escala.

La capacidad actual del personal del servicio aéreo del Ejército y Armada, hacen esperar que los servicios de exploración en condiciones apropiadas, pueden realizarse sin pérdidas exageradas. El desarrollo futuro de la aéreo navegación, indudablemente aumentará la eficiencia, el material y el radio de acción.

Probabilidad de dar en el blanco con el proyectil empleado

El número de bombas de ejercicio que dió en el blanco durante los ataques al ex-"Iowa", fué un pequeño porcentaje de las bombas lanzadas. Sin embargo, otros experimentos han demostrado que no es necesario hacer impactos directos para poner fuera de combate un buque de guerra, siempre que las bombas caigan suficientemente cerca del buque y que tengan una carga de explosivo suficientemente grande, como para hacer un efecto de mina de tales proporciones que destruya la estanqueidad de las obras vivas, fuera del control de su personal y bombas. El blanco efectivo en este caso sería mayor que el área de la cubierta del buque atacado y el porcentaje de tiros útiles sería mayor que el de impactos directos.

Como estos experimentos no se han llevado a cabo en condiciones verdaderas de combate, es difícil deducir conclusiones sobre la posibilidad de dar en el blanco con bombas lanzadas de un avión durante un combate.

En las condiciones favorables que existían durante las expe-

riencias, es decir, blanco fijo o casi fijo, inmunidad, visibilidad y condiciones de vuelo excelentes, el porcentaje de impactos, fué muy en exceso de lo que se puede esperar en condiciones de combate.

La posibilidad de hacer blanco, será reducida en el caso de un buque que se mueva a altas velocidades y cambiando de dirección; aún más reducida si está provisto de un armamento anti-aéreo eficiente; y prácticamente insignificante en caso de que el buque esté protejido por aereoplanos de combate. Por otra parte, la probabilidad de dar en el blanco, se aumentará con la aplicación de mejores aparatos de puntería y lanzamiento de bombas y por perfeccionamientos en la táctica y entrenamiento aéreo.

En el actual estado de la artillería anti-aérea es probable que si una fuerza aérea obtiene el dominio del aire, podrá tener un porcentaje apreciable de impactos sobre buques de superficie que naveguen en su radio de acción y esto sin pérdidas exajeradas de aviones. La artillería anti-aérea está todavía en su periodo de desarrollo. La historia de la guerra nos enseña, que los medios de defensa se desarrollan rápidamente para contrarrestar el desarrollo de las armas ofensivas. La eficacia de las bombas,que forman el armamento de los barcos aéreos, indican imperativamente la necesidad de un rápido desarrollo del armamento anti-aéreo, y de proveer las escuadras de aereoplanos de combate.

Capacidad de los aviones para averiar o destruir buques de guerra

Los aviones provistos de bombas de alto poder explosivo y gran capacidad, tienen poder ofensivo suficiente para húndir o averiar seriamente, *cualquier buque de los que se construyen en la actualidad*; siempre que los proyectiles caigan al agua bien cerca del barco. Además será difícil si no imposible, construir buques con suficiente resistencia, que soporten los efectos destructivos de la explosión de las bombas de mayor tamaño que puede llevar un aeroplano, desde una base en tierra o desde una bahia abrigada.

Las bombas de alta capacidad explosiva que caen en las superestructuras de un buque, son de efectos desastrosos para el personal expuesto, serios para las construciones ligeras, relativamente li-

geros para las construcciones pesadas, como cañones, etc., y despreciables para las torres.

El efecto de los impactos directos fué completamente local. El mas serio de las bombas, es, cuando hacen efecto de minas, cayendo cerca del costado y explotando bajo el agua.

En el caso de buques grandes, el efecto de mina producido por una bomba será materialmente reducido, por la posibilidad de achicar el agua por medio de bombas y de reforzar los compartimientos que amenacen ceder bajo la presión del agua, para lo cual se cuenta con personal adiestrado.

Los aviones pueden por medio de ametralladoras y bombas de segmentación y también usando bombas de alta capacidad amenazar seriamente al personal expuesto a bordo de los buques de guerra, salvo que estos buques se encuentren protegidos por aviones de combate. Esto hace resaltar la necesidad urgente de protejer el personal de los buques, y de proveer a las escuadras de buques-bases de aereoplanos.

El efecto de la bomba de gas no ha sido determinado; pero se cree, que esta bomba posee poder ofensivo que, dentro del radio de acción de los aviones, es por hoy, una amenaza para buques no protejidos por fuerzas aéreas.

Sumario de las condiciones generales

En la actualidad, la capacidad de las fuerzas aéreas, para operar con escuadras en áreas fuera del radio de sus bases terrestres, se puede definir en:

a.—Asistencia limitada a la artillería en el control del tiro.

b.— „ „ en el servicio de información y seguridad.

c.—Cualidades importantes estratégicas y tácticas en operaciones de defensas de costas.

En cantidades adecuadas, pueden ser el factor decisivo en estas operaciones. El aprovechamiento de tales cualidades depende grandemente de las condiciones del tiempo. El radio de acción de los aviones de bombardeo, limita su efectividad contra buques de guerra a la defensa de costas o bases, para lo cual este tipo es un poderosísimo adjunto del sistema actual de defensas.

Respecto a la influencia de las fuerzas áereas en las futuras construcciones navales, el comité mixto es de la opinión, que:

a.—La misión de la Marina de Guerra, es controlar líneas vitales de trasporte marítimos. Si no se encuentra opocisión por parte de buques enemigos, esta misión puede ser llevada a término sin entrar en zonas de costa del enemigo, donde las fuerzas aéreas con base en tierra o en bahias abrigadas, son eficaces.

b.—Sin una Marina efectiva en tiempo de guerra, una Nación debe someterse a un bloqueo económico fatal para su comercio y la importación de materias primas necesarias para la producción de material de guerra.

c.—Para que las máquinas mas pesadas que el aire sean eficaces en la guerra naval, deben tener gran movilidad; y cómo su radio de acción es pequeño, se les debe proporcionar movilidad adicional por medio de buques-bases de aereoplanos.

d.—Hasta ahora no se sabe que un aeroplano suficientemente grande para cargar una bomba que sea efectiva contra buques de línea, haya partido o aterrizado en un buque-base de aviones en la mar. Es probable, sin embargo, que el desarrollo futuro de dichos buques, haga posible estas operaciones.

e.—Aun en el presente estado de perfeccionamiento el buque-base de aeroplanos es esencial para la mas alta eficiencia de una escuadra, como se ha podido apreciar con el "Argus" de la Marina Británica.

f.—Los buques-bases están expuestos a ataques de parte de buques, provistos de artillería, torpedos o bombas, y necesitará como necesitan, todos los demás tipos de buque, la protección eventual del *Acorazado*.

g.—El acorazado es todavía la espina dorsal de la flota y el baluarte de la defensa marítima de la Nación, y seguirá siéndolo, mientras que la navegación segura de los mares para el trasporte, sea una cuestión vital para el éxito de la guerra.

h.—El aereoplano como el destroyer, el submarino y la mina, han aumentado los peligros a que está expuesto el buque de línea, pero no lo han hecho inútil. El acorazado sigue siendo el mayor factor del poder naval.

i.—El desarrollo de la navegación aérea en lugar de dar un instrumento económico de guerra para abolir el buque de línea, ha contribuido a hacer mas compleja la guerra naval.

j.—Los experimentos de aviación y artillería que se han hecho con los buques ex-alemanes como blancos, han probado que es

imperativo para la defensa nacional, el desarrollo máximo de la aviación en el Ejército y la Marina. También se ha probado la necesidad de proveer a la escuadra de los buques-bases de aereoplanos de mayor tamaño y velocidad que se puedan construir, para dar a nuestra marina el poder ofensivo y defensivo que la aviación puede producir como un auxiliar eficiente de las escuadras. Es también urgente que se desarrolle una artillería anti-aérea, eficiente.

El Comité mixto recomienda, que las órdenes anteriores relativas al secreto que se debe guardar respecto a los resultados de los experimentos, sean anuladas y que este informe, si es aprobado por los Departamentos de Guerra y Marina, sea publicado.

JOHN PERSHING
Presidente

Aprobado

Departamento de Marina, Agosto 18, 1921.

Theodore Roosevelt
Secretario de Marina, interino

Aprobado

John W. Weeks
Secretario de Guerra



La Escuela Naval del Perú y su misión educativa

El positivo desarrollo de la política naval de un país, reclama la organización de una escuela o instituto, que al mismo tiempo que enseña a los educandos el aprendizaje técnico y práctico de la marina, realize el fin esencialmente educativo, que tiende a desarrollar las facultades morales de los educandos, modelando las voluntades de los jóvenes, formando el carácter, encausando las aspiraciones hacia un fin común, proporcionando los medios de conseguir el mismo ideal, consultando siempre los intereses permanentes de la República, para que de esta manera, creada una mentalidad propia, fortalecido el sentimiento patrio, y robustecido el organismo en todas sus articulaciones, pueda surgir la conciencia nacional que mantenga vivo

en el ciudadano el amor patrio, este amor que impone la doble obligación de sacrificarse por la defensa del país donde uno nace, y de trabajar por su engrandecimiento.

Durante el primer siglo de vida independiente que nuestro país a cumplido, la necesidad de organizar la marina militar para el respeto y defensa de sus dilatadas costas, sentida desde el Coloniaje e intensificada durante la República, ha ido desarrollando un proceso de elaboración y ensayo, que ha proporcionado medios y elementos, tanto más valiosos si se tiene en cuenta el régimen colonial primero, y las desorientaciones y deficiencias de todo orden que surgieren al nacer la nueva nacionalidad, y que superviviendo en nuestro organismo social tuvieron que afectar a nuestra marina, que no podía dejar de sustraerse de su influencia.

Desde la Academia de Pilotaje, que funcionó en los últimos años del Coloniaje, y los primeros 20 años de la República en que la tendencia educacionista cedió el paso a las apremiantes de la época, puede observarse el espíritu aventurero del peruano, exteriorizado por una ferviente devoción a la marina, y una voluntad resuelta a conquistar glorias en los trofeos del mar. Es admirable como durante este período de gestación y nacimiento, sin más bagaje que el empirismo, la marina peruana osterta brillantes hazañas, hijas del más ardiente patriotismo, alimentadas por las nuevas ideas que convulsionaban al mundo, y realizadas todas ellas por esa pléyade de marinos cuyos nombres registra la historia.

Es posteriormente, en 1840, que se implanta la enseñanza marítima, creándose la "Escuela Central de Marina", que funcionando en ambulancia por más de me-

dio siglo, ha llegado a conseguir su estabilidad en estos últimos 10 años, adquiriendo local propio y adecuado para todas las exigencias que demanda su buen funcionamiento.

Los resultados de este período, si por un lado los hechos gloriosos conservaron su honrosa tradición, hasta culminar con la epopeya de Angamos; por otro lado, y desde el punto de vista educativo, si bien se difundieron los conocimientos científicos, esta enseñanza adolecía de los vicios y defectos de la educación general que se daba en el país, males hondamente arraigados en el organismo nacional, y respecto de los cuales, es preciso declarar que han subsistido durante toda esta primera centuria.

La Escuela Naval, en su misión educativa, ha participado del mismo carácter que la instrucción en general ha tenido entre nosotros, y se ha desenvuelto de idéntica manera. Y así en el primer siglo de la República, nuestra instrucción si bien ha desarrollado el fin amplio de la enseñanza, con la difusión de variadas teorías y practicas; en cambio, ha descuidado completamente el fin especial, que tiende a desarrollar las facultades del espíritu, esencialmente nacionalista para que produzca el mejor resultado, y si se quiere hasta egoísta, a fin de que encuadrado dentro de los límites de la patria, llegue a formar una mentalidad peruana, fuerte en su organización, vigorosa en sus sentimientos, con iguales aspiraciones, y con un ideal único y permanente.

La educación naval ha venido desenvolviéndose estrechamente vinculada a la educación en general, como que aquella no es sino una ramificación especial de ésta, y ambas no se han preocupado de desarrollar las faculta-

des del espíritu. Sin descuidar la enseñanza de los conocimientos científicos y prácticos, hay que atender el fin moral que debe desarrollar toda instrucción para que produzca sus óptimos frutos, trabajando por formar el carácter, regularizar las tendencias, disciplinar las voluntades, encausar las aspiraciones, y en una palabra, ejercitar todas las facultades morales que sean necesarias para la creación de una mentalidad capaz de servir de base sólida a la conciencia nacional.

Este fin tan necesario para toda buena educación, lo es mas aún tratándose de nuestro país, de dificiente organización apesar de la centuria vivida, y llega a ser de todo punto imperioso respecto de la instrucción naval, que requiere un concepto claro del cumplimiento del deber, con las abnegaciones y sacrificios que él produce, para formar el carácter; una noción exácta de la obediencia y del respeto, como base de la disciplina; y un sano y puro patriotismo que tenga por exponentes unos mismos ideales.

Por fortuna, la Escuela Naval de nuestro país, ha abordado resueltamente este fin utilísimo de la educación, y al lado de la enseñanza científica, va desarrollando su fin moral, atendiendo a las facultades del espíritu; inculcando con el ejemplo, el cumplimiento del deber, el respeto, la obediencia y la disciplina; haciendo ver y sentir las necesidades propias para satisfacerlas con medios comunes; orientando las aspiraciones hacia un mismo y único ideal; trabajando por formar un carácter vigoroso y una fuerte mentalidad en que se temple el más ardiente patriotismo; y preparando a sus cadetes, en condiciones tales, que los hagan aptos para ingresar a la Armada a su salida.

Con esta norma, y sin apartarse de ella, la Escuela

Naval llenará el fin moderno de la instrucción y su fin propio, haciéndo germinar, en un próximo futuro, una mentalidad propia y apta, que escalando con gloria la noble profesión naval, pueda conservar la honrosa tradición de la marina peruana.

La Punta, Julio de 1921.

Juan V. Espinosa y E.

Miembro del Colegio de Abogados de Lima e Instructor Civil de la Escuela Naval.



Julio 1921

Crónica Nacional

Llegada de buques de guerra extrangeros

Con motivo de la celebración del Centenario de nuestra Independencia, arribaron al Callao en el mes de Julio, conduciendo algunas de las embajadas que la mayor parte de los países del orbe enviaron al Perú, los siguientes buques: "España", con la embajada real de la madre patria. "Nevada" y "Arizona", con la embajada de los E. E. U. U. "San Martín", con la embajada argentina y trasporte "Guardia Nacional" que trajo a su bordo al regimiento "Granaderos de San Martín". "Jules Michelet", con la embajada de Francia. "Libia", con la embajada real de Italia.

Visitas y agasajos

Desde fines de julio y durante el mes de Agosto, visitaron el local de la Escuela, distintos miembros de las embajadas, en el siguiente orden: Almirante Rodman de la embajada de los E. E. U. U., quien revistó a los

cadetes; embajador de Suecia, acompañado de su Secretario y Ayudantes; contralmirante Montes de la embajada argentina, en compañía de los jefes y oficiales del "San Martín"; el comandante del "Libia" y finalmente, el agregado naval británico; siendos todos recibidos por el cuerpo docente, y atendidos debidamente.

Los oficiales y cadetes, fueron oficialmente invitados a visitar el "Arizona".

Durante la estadía en nuestras aguas de los marinos extrangeros, se realizaron diferentes agasajos ofrecidos por los miembros de la Armada nacional, tanto en Lima, como a bordo y en la Escuela Naval, y que aquellos gentilmente retornaron; desarrollándose, como era natural, toda esa serie de fiestas, dentro de la mayor cordialidad y armonía, como prueba evidente de las buenas relaciones que existen entre sus países y el nuestro.

Ascensos

Con fecha 27 de julio del presente año, han sido ascendidos los siguientes oficiales: a Tenientes 1os, los Tenientes 2os, Leonidas Rivadeneira, David L. Montes, José F. Barandiarán, Adan Badham, César Rangel, Alberto Arnillas y Antonio Rodríguez R.

A alfereces de fragata, los guardiamarinas: Cárlos Washburn, José Villanueva y Enrique Van Heurck.

A capitanes de corbeta maquinistas, los Tenientes 1os Adrian Gayoso y Leoncio Martínez.

A alfereces de fragata maquinistas, los guardiamarinas: Ismael Pró, Augusto Hildebrant, Augusto Correa y Federico Leguía, y a guardiamarina maquinista, el Practicante César Subauste y del Río.

Centro Naval

De conformidad con lo dispuesto por los estatutos

del Centro, se reunió en el respectivo local, a principios de Agosto, la asamblea ordinaria, convocada con el objeto de efectuar la renovación de la Junta Directiva.

Proclamado que fué el nuevo comité, el Presidente cesante Capitán de fragata don Julio V. Goicochea, hizo entrega del cargo al nuevo Presidente Contralmirante don Manuel A. Villavisencio, después de dar lectura a la memoria que a continuación insertamos:

Consocios:

"Disposición terminante de nuestros estatutos, me obligan a daros cuenta, de la labor realizada por el primer Comité Directivo encargado de la Fundación e instalación del Centro Naval, en el día de hoy, en que dá fin a sus funciones, después de haber cumplido la labor encomendada en forma que vosotros podeis apreciar.

Como en toda obra que se inicia, no faltaron tropiezos y dificultades que hicieron prolongar demasiado el periodo inicial al extremo de que el Comité en Marzo último creyó oportuno presentar una exposición detallada de su labor, por lo cual hoy solo me ocuparé de esto a grandes rasgos.

El 6 de Mayo de 1919 los Señores Jefes y Oficiales de la Armada en número de 66 suscribieron una acta que corre inserta en el libro respectivo con el No. 1, por la cual designaban a una comisión compuesta por los señores:

Capitán de Navío Dn. José M. Olivera.
„ de Fragata „ Julio V. Goicochea.
„ „ Corbeta „ Aurelio de la Guerra.
„ „ „ „ Carlos V. Rotalde.
„ „ „ „ Federico Díaz Dulanto, y
Teniente 1o. Dn. Enrique Labarthe.

para que se encargara de reorganizar el Centro Naval y gestionar el que, las EE. AA, cumplieran, con hacer construir el local para el Centro a que están obligados, por un contrato celebrado con el Supremo Gobierno,

La Comisión después de haber estudiado y consultado debidamente este asunto, hizo presente, en la Junta convocada el 13 de Junio que, para hacer cumplir las obligaciones de las EE. AA. para con el Centro Naval, era necesario que este existiera y que la comisión representara un grupo dirigente de él mismo, en vista de lo cual, se resolvió por aclamación.

1º. Declarar inaugurado el Centro Naval y

2º. Que mereciendo la comisión nombrada la confianza que en ella se había depositado, se le ratificaba, dandole el carácter de Junta Directiva Provisional, para que se ocupara de los trabajos preparatorios, de los que, se dió cuenta y fueron aprobados en la Asamblea del 20 de Junio, en la que también se eligió al primer Comité Directivo que quedó constituido en esta forma:

Presidente	Capitán de Navío	Dn. José M. Olivera
Vice-Presideate	„ „ Fragata	„ J. V. Goicochea.
Tesorero	„ „ „	„ Julio Carvajal.
Secretario	„ „ Corbeta	„ Federico Díaz D.
Pro-Secretario	Teniente 1º.	„ Enrique Labarthe.
Bibliotecario	„ 2º.	„ José R. Alzamora.
Vocal	Capitán de Fragata	„ José R. Galvez.
„	„ „ „	„ Carlos E. Black.
„	„ „ „	„ Manuel D. Faura.
„	„ „ Corbeta	„ A. de la Guerra.
„	„ „ „	„ Hector Mercado.
„	„ „ „	„ Carlos Rotalde.

En los primeros dias del mes de Julio el señor Comandante José M. Olivera presentó por escrito la renuncia irrevocable del cargo de Presidente, la que fué acep-

tada por la Asamblea convocada el 11 de Octubre, quedando la Presidencia a cargo del Vice-Presidente hasta el término del período, conforme lo dispone el Reglamento General.

De acuerdo con otro de los puntos de la convocatoria se reintegró el Comité eligiendo Secretario al señor Capitán de Corbeta Dn. Víctor Escudero; Bibliotecario al Teniente 2o. Dn. Mariano H. Melgar y Vocal al Capitán de Fragata Dn. Tomás M. Pizarro, cargos que habian vacado de hecho por haberse ausentado del país los que habian sido elegidos.

Se acordó reconocer como Presidentes Honorarios al Señor Presidente de la República y al Señor Ministro de Marina.

En esta Asamblea se acordó considerar socios Fundadores a todos los miembros de la Armada que solicitaran su ingreso antes del 1o. de Octubre, plazo que por diversas causas fué prolongado hasta el 30 de Junio del presente año.

Necesitándose señalar una fecha para la renovación del Comité y que al mismo tiempo pudiera servir para celebrar el día de la Marina, se acordó en la Asamblea del 23 de Noviembre, que, fuera el 6 de Octubre, por ser la fecha del primer decreto de la República que, hasta hoy se ha encontrado, referente a la Marina de Guerra, quedando establecido que, esta fecha, solo tendria carácter provisional y era aceptada por la necesidad de imprimir los Estatutos y el Reglamento General.

El Comité deseoso de cumplir su cometido gestionaba con las EE. AA. el cumplimiento del contrato a que antes hice referencia, pero en esta vez como en las anteriores fueron frustadas sus espectativas, siempre se tropezaba con reclamos y diferencias presentadas por las Empresas al Gobierno de cuya solución

dependía el cumplimiento de la parte del contrato que nos interesaba, fracasadas las gestiones directas se resolvió acudir a los estrados Judiciales, lo que seguramente nos habría sumido en juicio molesto y dispendioso sin tener seguridades en el éxito.

Esta situación produjo algún desaliento y todo hacía preveer un fracaso para la instalación del Centro, desde que, apesar de la suvención y posibles ingresos por cotizaciones sus entradas no eran suficientes para hacer frente a los gastos de alquiler de un local que contara con las comodidades indispensables, y atender a su sostenimiento; felizmente el señor Ministro de Marina Dr. Dn. Lauro A. Curletti con el interés y cariño que le inspira todo lo que se relaciona con la Marina Nacional, impuesto de esta difícil situación nos hizo la formal oferta de hacer construír inmediatamente por cuenta del Ministerio un local para el Centro dotándolo de todo cuanto fuera necesario para la comodidad y buena presentación, el que debería de inaugurarse en los días del Centenario Nacional, desgraciadamente el tiempo demasiado estrecho para terminar la obra proyectada, obligó a cambiar el plan primitivo y se optó por trasformar en poco tiempo, en estos cómodos y elegantes salones, el antiguo e impenetrable local en que funcionaba la Capitanía del Puerto.

Se debe pues solo a la irreductible constancia y desición del señor Ministro, esta obra comparable solo a las leyendas de mil y una noches.

Socios.—Alguna labor ha tenido que realizar el Comité para poder prasentar un número verdaderamente satisfactorio.

Actualmente contamos con 136 socios fundadores, y apesar de haber recibido solicitaciones para socios concurrentes, se acordó dejar esto para que el Nuevo

Comité tramitara estas solicitudes, una vez que se encuentre inaugurado el local.

Es de notar que el número de socios fundadores representa el 96 % de todo el personal en servicio en Lima, Callao y Escuadra.

Tesorería.—La Memoria y cuadros que oportunamente presente el señor Tesorero harán conocer en todos sus detalles el monto de ingreso y egresos.

Comité.—Fué convocado siempre que las necesidades lo requerían habiendo tenido 14 seciones en las cuales se tomaron acuerdos para la mejor orientación y desarrollo de los trabajos encomendados.

Por tener que ausentarse de la localidad dejaron de pertenecer al Comité los señores José R. Galvez, Héctor Mercado y Victor S. Barrios, siendo obligado el Comité a solicitar la cooperación de los señores socios Capitán de Fragata Dn. Juan A. Salaverry y Capitán de Corbeta Dn. José G. Carrillo, que han dado muestras de entusiasmo y mayor voluntad.

Elecciones.—Estando para terminar los trabajos del local y acercándose la época del Centenario Nacional, el Comité acordó dar por terminadas sus funciones antes de la fecha señalada y convocar a elecciones generales, para que el Nuevo Comité fuera elegido de acuerdo con el sentir de todos los socios y al efecto se hicieron las convocatorias por los periódicos y se repartieron las boletas respectivas.

La Asamblea se reunió el 11 de Julio en uno de los salones de la Escuela Naval que galantemente fué cedido por el señor Director Capitán de Fragata Dn.

Charles Gordon Davy, y en la cual fué proclamado el siguiente Comité:

Presidente	Contralmirante	Dn. M. Villavisencio
Vice-Presidente	Capitán de Fragata	„ J. V. Goicochea
Tesorero	„ „ Corbeta	„ F. Escuza
Secretario	„ „ „	„ Víctor Escudero
Pro-Secretario	Teniente 1º	„ Manuel F. Jimenez
Bibliotecario	„ „	„ Roque A. Saldías
Vocal	Capitán de Fragata	„ Edilberto Perales
„	„ „ „	„ Juan A. Salaverry
„	„ „ „	„ Tomás M. Pizarro
„	„ „ „	„ Charles G. Davy
„	„ „ Corbeta	„ Federico Taboada
„	„ „ „	„ Carlos Rotalde

Señor Consocio Presidente:

Al entregaros la Presidencia del Centro Naval junto con el acta de su fundación, me siento satisfecho al considerar que, desde hoy, la vida de la Institución queda confiada a vuestro cuidado, y que sois garantía suficiente para trazar con acierto su rumbo inicial y conducirla continuadamente adelante.

Señores Consocios:

Al terminar hoy las funciones del 1er. Comité Directivo encargado de la Fundación e Instalación del Centro Naval, cuya Presidencia he desempeñado, os agradezco por el honor que por esta circunstancia me habeis dispensado y de manera especial a los miembros del Comité, sin cuya decidida cooperación y entusiasmo, me hubiera sido imposible el traducir en un hecho real un encargo superior a mis fuerzas".

El nuevo Presidente al hacerse cargo de su puesto, pronunció el siguiente discurso:

Señores socios del Centro Naval:

"Antes de dar comienzo a nuestras primeras labores, deseo dejar constancia de la gratitud de los miembros de este Centro para con el actual esclarecido Jefe del Estado, que ha querido que la Marina de su patria y los que simpatizan con ella tengan un local propio de espansión y cultura; no es menor nuestro agradecimiento al señor Dr. Ministro de Marina que, con especial empeño, ha secundado los propósitos del señor Presidente, hasta ponernos en poseción de este hermoso y alegre edificio, en el que encontraremos un ameno reposo despues de nuestras labores diarias. La obra no está aun terminada, pero conociendo el especial interes que los expresados magistrados tienen por el bienestar de sus leales servidores, puedo aseguraros que muy pronto quedarán terminados los pocos remates de sus compartimientos.

En poseción de este local toca a vosotros, jovenes marinos, corresponder dignamente a esta prueba de afecto y distinción, y ya que me habéis honrado con vuestros votos para presidir vuestras labores, a pesar de mis largos años y fatigosa vida, tomaré todo empeño por veros aquí reunidos por los preciosos lazos de la profesión y de la amistad que adornan al cumplido militar. Aquí, en medio de sanas distracciones y llevadas de propósitos altruístas, quiero veros brindar complacidos por la amada patria y por su prestigioso gobierno.

Señores socios: queda instalado el Comité Directivo del Centro Naval elegido por vosotros el 11 del mes pasado, cuyo personal ya conocéis".

Nuevo Ministro de Marina

Con fecha 14 de setiembre, ha sido nombrado Mi-

nistro de Marina, el Capitán de Navío Dn. Ramón Valle Riestra.

Publicamos a continuación la nota de aceptación relacionado con este nombramiento.

Lima, 15 de Setiembre de 1921.

Señor Dr. Germán Leguía y Martinez
Presidente del Consejo y Ministro de
Estado en el Despacho de Gobierno y Policía.

S. M.

Acuso recibo de su atenta comunicación de fecha 14 por la cual se sirve participarme que, a propuesta suya, he sido designado por el Señor Presidente de la República, para el desempeño de la Cartera de Marina.

Convencido de los patrioticos anhelos que inspiran al Señor Presidente de la República, en orden al resurgimiento de nuestra gloriosa Marina, constant aspiración nacional y como miembro de ella, acepto gustoso el encargo, proponiendome coadyuvar con todos mis esfuerzos a la realización de esta obra.

Agradezco sobremanera la prueba de confianza que recibo del Señor Presidente de la República y aprovecho la oportunidad para suscribirme de usted atto. y S. S.

(fiirmado) *Ramón Valle Riestra*

Notas Profesionales

Nueva utilización de algunos elementos de la Marina militar alemana.—El tratado de Versalles sólo permite a Alemania desarrollar aspiraciones marítimas muy modestas. Actualmente utiliza los viejos cruceros y aun los nuevos cuyas quillas se pusieron para reemplazar a los buques hundidos en el combate de Jutlandia, transformándolos, con autorización de los aliados, en barcos mercantes. Así ocurrió, en efecto, con el *Wiesbaden* y el *Rostock*, que debían ser demolidos en grada, y con el *Gefion* y el *Victoria Luisa*. Estos últimos los adquirió en Dantzig la Sociedad de Construcciones navales Adolf Sommerfeld, que compró también un acorazado de la clase *Brandenburg*, renunciando luego a la transformación de este, en vista de la baja observada en los fletes. El *Gefion* ha sido convertido en buque de motor, con el nombre de *Adolf Sommerfeld*: desplaza 3.746 toneladas y es de 2.600 toneladas su capacidad de carga, habiendo dado una velocidad de 11 nudos con dos motores Diesel de seis cilindros de la firma Augsburg-Nuremberg, para una potencia de 1.500 caballos. El *Victoria Luisa*, de 5.500 toneladas de desplazamiento y 3.700 toneladas de carga, se transformó en el buque de comercio *Flora Sommerfeld*. El precio de la transformación ha sido de 3.000 marcos por tonelada de carga.

Kiel, que dejó de ser puerto militar, concentra hoy sus esfuerzos en la Marina comercial. Los astilleros Germania, pertenecientes a Krupp, sostienen actualmente 6.000 de los 10.000 obreros que

ocupaban durante la guerra, construyendo cuatro buques de carga para el transporte de minerales comenzados antes del tratado de Versalles y que serán problamente consignados a los aliados. Los antiguos submarinos se transforman en petroleros.

El Arsenal del Estado—según *Le Yacht*—emplea ahora 6.500 operarios y construye dos buques mercantes de 8.000 toneladas para entregar a los aliadas. Además existen en grada 20 barcos de pesca.—(De la *Revista General de Marina*).

La Marina militar alemana.—En virtud del Tratado de Versalles sólo puede conservar Alemania una Flota de seis acorazados, seis cruceros, doce destroyers y doce torpederos, cuyos desplazamientos, por unidad y en buques de nueva construcción, no deberán exceder, respectivamente, de 10.000, 6.000, 800 y 200 toneladas. El Parlamento acaba de reorganizar la Marina de guerra en virtud qe la ley promulgada en 31 de Marzo de 1921. La Marina como el Ejército alemanes, dependen del Ministerio de la Defensa. El Almirante Behncke, se halla al frente de la Armada. Las secciones o divisiones que constituyen el Departamento de Marina son: la sección central; la sección del personal; la Jefatura del mando naval, regida por el Contralmirante Püllen, con subdiviciones para instrucción, organización, estrategia, táctica, asuntos legales, submarinos, minas, señales, etc.; y la sección general, dirigida por el Vicealmirante Lohlein, a la que están afectos los puertos, arsenales, construcciones navales, cañones, montajes, torpedos, asuntos hidrográficos y otros.

La Revista germana *Marine Rundschau* se lamenta de que Alemania no pueda construir ahora en la medida de sus necesidades, implicando la reducción de la Flota el cambio en su organización estratégica y haciendo constar que la situación del Báltico, especialmente por la separación de la Prusia oriental, aconseja disponer en esas aguas de fuerzas navales adecuadas.

La Flota se distribuye en dos escuadras, destinada una de ellas al mar del Norte y la otra al Báltico. El mando de la primera, radica en la Estación Naval de Wilhelmshaven y lo ejerce el Contralmirante Zenker; el de la escuadra del Báltico, reside en la Estación naval de Swinemunde y lo desempeña el Comodoro Freiherr von Gagern. El mando de Kiel queda reducido al empleo de Capitán de navío.

Aunque las formaciones o agrupaciones de buques son todavía embrionarias, se destinarán a la escuadra del mar del Norte, según parece, los siguientes buques: acorazados *Braunschweig* (barco insignia), *Elsass* y *Schlesien* (que son del año 1903 y desplazan 13.200 toneladas); cruceros *Hamburg*, *Arcona* y *Amazone* (de 2.715 a 3.250 toneladas y botados en 1902 y 1903); y la segunda flotilla, compuesta de seis destroyers y seis torpederos. Actualmente, dicen *Le Temps* y *The Times*, sólo está armado el *Hamburg*. Dentro de poco se le incorporará el *Arcona* y más tarde el buque insignia.

La escuadra del Báltico está formada por el acorazado *Hannover*, que se halla armado y arbola el gallardetón del comodoro; el pequeño crucero *Medusa* y la primera flotilla compuesta, como la primera, de seis destroyers y seis torpederos. Los cruceros *Thetis* y *Berlín* se unirán pronto a esta escuadra, desconociéndose las fechas en que lo harán los otros dos acorazados *Hessen* y *Schleswig-Holstein*.

El objetivo que se persigue evidentemente es la organización progresiva de la Flota, ostentando con frecuencia el pabellón marítimo nacional, renovando el espíritu naval y disciplinnndo e instruyendo al personal. Las dotaciones fueron seleccionadas, constituyéndolas hoy voluntarios bien retribuídos.

Al mejorar las condiciones internas del país, regresaron a sus puertos los regimientos navales, viniendo a formar divisiones para la defensa de costas (llamadas anteriormente marineros artilleros) y dotaciones-núcleos para tripular los buques próximos a ser armados.

La Marina de guerra sólo conserva únicamente el arsenal de Wilhelmshaven, donde se construirá el primer crucero de 6.000 toneladas, cuyos créditos fueron votados recientemente por el Reichstag. Los importantes establecimientos marítimos-militares de Kiel se han cedido a la entidad comercial Deutsche Werke A. G., reteniendo solamente la Marina de guerra una pequeña parte en concepto de Arsenal.

Aunque no exista en la actualidad un verdadero presupuesto naval, concedió el Reichstag para gastos permanentes de la Marina los siguientes créditos: 100 millones de marcos para los buques en servicio, 38 para material y obras de la defensa de costas, y 140 para atenciones de personal.—(De la *Revista General de Marina*)

El "Helio" para la aerostación.—La seguridad del vuelo en dirigible y de las maniobras previas para su empleo, se encuentra principalmente y casi exclusivamente comprometida por la posibilidad de inflamación del hidrógeno; inflamación expontánea en las maniobras de carga, o provocada, en cualquier momento, por agente exterior. Si estos peligros desaparecen puede considerarse la utilidad que el dirigible prestará, sobre la que ya presta, tanto para fines militares como comerciales.

Con el gas *helio* se consigue la absoluta seguridad de que los peligros desaparezcan, ya que es del todo ininflamable. La fuerza ascencional que proporciona su empleo es algo más reducida que con el del hidrógeno, pero esta reducción es bien poco importante, pues es capaz de elevar un 93 por 100 del peso que eleva aquel.

Están tan claras las ventajas que representa el uso de este gas en dirigibles militares, que no hay para qué mencionarlas.

Para los comerciales, proporciona además mayor libertad para la disposición sin riesgo, de las distintas dependencias e instalaciones.

La prima de seguro será mucho menor, evitando el enorme gasto actual por tal concepto que alcanza del 7 al 10 por 100 del valor del aparato; coste a todas luces excesivo, pues la estadística de accidentes es insignificante.

Desgraciadamente es escasísima la cantidad de *helio* con que se cuenta, siendo, hasta ahora, los Estados Unidos el único país en disposición de atender suficientemente a las necesidades de la aerostación, y para eso de muy poco tiempo a esta parte, pues en el año 1917, según leemos en *L'Aerophile* de Abril, de donde tomamos esta información, se obtuvieron solamente 3 m^3 al enorme precio de 600.000 francos por m^3. Ahora parece que la *Standard Oil Company* ha construído fábricas cuya capacidad de producción alcanza un rendimiento de 1.400 m^3 por día, al precio de 36 francos el m^3.—(De la *Revista General de Marina*).

Cañones antiaéreos.—Parece que el tipo de cañón antiaéreo que se considera más eficaz es el rifle de tres pulgadas y 50 calibres colocado en un montaje especial que le permite una elevación máxima, con un regulador automático de retroceso, por el cual este se reduce a un mínimo al disparar por la mayor elevación.

La disposición más favorable de los cañones a bordo de los barcos es sobre las torres de popa y proa.

Por lo general se colocan dos sobre cada torre, apuntándolos de tal manera que mantengan una cortina de fuego sobre el aeroplano enemigo. Prácticamente es imposible el alcanzar con tiro directo los aeroplanos, recurriendo por esta razón al tiro indicado, siendo el principal objetivo encerrar al enemigo dentro de la citada cortina antes de que pueda alcanzar una posición desde la que bata al buque. Estos cañones así dispuestos presentan el inconveniente de estar muy descubiertos al fuego enemigo y de soportar las conmociones de la torre en que están montados. Por ello en algunos barcos se ha colocado un nido de cuatro cañones en posiciones más abrigadas, por ejemplo: a poca distancia del palo de popa. Con esta disposición se comprende que los disparos no podrán efectuarse directamente hacia proa y popa quedando el buque sin defensa al atacarlo en esas direcciones.

En las estaciones de tierra esta disposición es la más práctica, permitiendo establecer sin dificultad la cortina de fuego, y más aún cuando pueden distribuirse los nidos convenientemente y a ciertos intervalos.

Claro es que el método ideal de protección sería un barco especial armado para este objeto y con los nidos de cañones dispuestos de tal modo que no tropezasen con el inconveniente antes citado.

Estos cañones disparan proyectiles de tipo especial y son de tiro rápido y semiautomáticos.—(De la *Revista General de Marina*).

Construcciones navales en el Japón.—Algunos datos interesantes, se han publicado recientemente respecto a la expansión de la industria de construcción naval japonesa. Ahora siete años, el número de arsenales que contaba el Japón donde se podían construir buques de más de 1.000 toneladas se limitaba a cuatro. En 1918, este número aumentó a 45. Desde 1916 para adelante, la producción total de tonelaje, salió con ímpetu y resulta a responder la demanda creada por la guerra. La producción total en 1916, alcanzó a 185.000 toneladas, comparadas con el máximo de 40.000 toneladas antes de la guerra. En 1917 ascendían a 486.000 toneladas de buques puestos a flote, y en el año siguien-

te se votaron al agua no menos de 721.000 toneladas. Después del armisticio comenzó a declinar; pero a pesar de esto, los arsenales japoneses produjeron 675.000 toneladas en 1919. El descenso se hizo mas pronunciado el año pasado, cuyo total fué solamente de 456.000 toneladas. Debido a la depresión universal en la industria naval, varios establecimientos japoneses se encuentran en dificultades para sostenerse y a no ser que mejoren las condiciones, se teme que el número de astilleros sean reducidos a 17 o 18, a fin de año. El gran programa naval introducido el año pasado, ha proporcionado alguna esperanza. Como el Adjunto Naval Japonés declaró no hace mucho a uno de nuestros representantes, con muchos de los astilleros de su país clamando por trabajo, es inverosímil que el gobierno decidiera colocar contratos navales en el extrangero, y las probabilidades de que los constructores de buques extrangeros obtengan alguna participación en el trabajo, son muy remotas. Además, está entendido que durante los debates sobre el nuevo presupuesto de la Armada, el gobierno prometió virtualmente no ir fuera del Japón por ningún material, que pudiese ser fabricado por la industria nacional. Como el Japón posee antes de ahora la distinción de emplear un mayor porcentage de las rentas públicas en armamentos que alguna otra nación, es natural que sus habitantes deseen conservar ese dinero en su propio país. Según Mr. Ozaki, un miembro prominente del Régimen, el presupuesto actual de la Marina y del Ejército absorverá no menos que el 32 % de los ingresos totales del Erario.—(Del *Proceedings*).

Los buques de combate y el monton de fierro viejo. (Junk Heap).—Nuestros primos los ingleses se hallan entre la espada y la pared sobre la cuestión de desmantelar sus grandes buques de combate y de prepararse para guerras futuras en el aire o bajo el mar. Como las líneas de comunicación son de tan vital importancia para el Imperio Británico, la discusión sobre las ventajas y desventajas de los buques de combate ha despertado naturalmente mucho interés en Inglaterra.

El calor de la discusión se ha sentido en América. Nuestro Departamento de Marina se ha interesado tanto que Oficiales de alto rango de la Marina, han sido llamados para declarar ante el Comité Naval del Congreso, y la Oficina General de Marina ha hecho un informe sobre este tema.

El punto del argumento parece ser este: Los partidarios del tipo de buque armado con artillería de un solo calibre, sostienen que este tipo es todavía la espina dorsal de la flota; y que aunque la línea de batalla necesita numerosos auxiliares para protejerla como cruceros de combate, cruceros exploradores, destroyers y aeroplanos; el cañón es todavía el arma principal de la guerra naval. Los enemigos de los buques grandes pretenden que estos están condenados a desaparecer y que con la misma cantidad de dinero empleada en submarinos, torpedos y bombas, el desmedidamente costoso dreadnought será eliminado de los mares.

En la discusión al otro lado del Atlántico todos, incluyendo aún los adversarios de los buques de combate, están de acuerdo en que los buques principales de la gran Flota, no obstante el hecho de encontrarse a muchas millas del Canal de la Mancha, hicieron posible la formación de una línea no interrumpida de hombres y aprovisionamientos que ayudaron a la Francia agobiada por la guerra y que si hubiera sido cortada habría dado el triunfo indudablemente a Alemania.

Generalmente las fuerzas armadas de las potencias progresistas aprovechan las lecciones aprendidas en guerras pasadas; y las principales lecciones de la Gran guerra Mundial parecen señalar claramente al cañón como siendo todavía el factor decisivo en lo que se refiere a buques de combate.

Así los principales buques británicos destruídos, o seriamente averiados durante la guerra, fueron los siguientes:

(1) Por fuego de cañón en acción de guerra.....3
(2) Por torpedos en acción de guerra.....1
(3) Por minas.....5
(4) Por submarinos.....5
(5) Por explosión interna.....2
(6) Por torpedos o bombas lanzadas por aeroplanos...0

Ahora, de los cinco buques que fueron víctimas de minas, dos se perdieron en los Dardanelos, donde fueron enviados contra la opinión del Oficial de mayor graduación naval del Almirantazgo Inglés, quien sabía que era contrario a los principios bien reconocidos de la guerra naval; que no se puede emplear buques contra las fortificaciones de tierra, ni se les puede usar en espacios estrechos, donde submarinos fondeadores de minas encuentran la oportunidad de "poner sus huevos". Los otros tres se per-

dieron al principio de la guerra, antes de que el *paravane* estuviera perfeccionado. Luego, si las lecciones de la última guerra, se han tomado en serio, la mina jugará un papel muy insignificante contra los buques grandes en el futuro.

De los cinco buques principales hundidos por submarinos, dos lo fueron en los Dardanelos: encerrados, se puede decir, en una pequeña área, ofreciendo así a las lentas embarcaciones sumergidas una oportunidad para atacarlos. Los otros tres buques de combate, fueron torpedeados cerca de Malta, en el Canal inglés, y cerca de Gibraltar, respectivamente; no sabemos si fueron protegidos por embarcaciones anti-submarinas cuando los torpedearon; pero si sabemos que *nunca* se perdieron buques de línea que navegasen en escuadra con una cortina apropiada de defensa.

No es necesario ninguna observación respecto a los dos buques que se perdieron por explosión interna; la respuesta a esto es proveer los buques de una pólvora mas estable y cuidadosamente fabricada.

Descontando los cinco buques perdidos por minas, los cinco perdidos por submarinos, y los dos por explosiones internas, en la seguridad de que un mas exacto conocimiento de los principios de la guerra naval, evitarán estas pérdidas en el futuro, se ve claramente que las lecciones de la guerra señalan al cañón como factor principal del poder en el mar.—(Del *Proceedings*).



Resultado del Concurso de Julio de 1921

Reunido, oportunamente, el Jurado nombrado para fallar sobre el mérito de los artículos presentados al concurso que para la fecha del Centenario de la Independencia Nacional organizó la Revista, encontró—después del estudio respectivo—que ninguno de los trabajos remitidos era acreedor a los premios ofrecidos, en razón de no haberse sujetado extrictamente, los concursantes, a lo indicado en el tema materia del concurso.

Pero teniendo en cuenta que no obstante este defecto, habían artículos de mérito, que representaban un esfuerzo en pró de la Institución Armada y de la Revista, dignos de estímulo, el Jurado acordó otorgar un premio especial al mejor de los artículos enviados.

En consecuencia, el Jurado procedió a examinar nuevamente los diferentes trabajos, y expidió su fallo en el sentido de que el artículo de mayor mérito era el que estaba firmado con el seudónimo *Temístocles*.

Abierto el sobre respectivo, se encontró que correspondía al Teniente 1º. Manuel F. Jimenez.

Los demás sobres fueron quemados sin abrir.

Aprovechamos esta oportunidad para comunicar que los artículos cuya publicación no ha sido acordada, están a disposición de los autores, en la Administración de la Revista, en donde pueden reclamar los originales, prévia confrontación.

En vista del resultado obtenido, se abre un nuevo concurso, cuyas bases son las que van en otro lugar.

Nuevo Concurso de la Revista de Marina

Desde la fecha, queda abierto un nuevo concurso, en el cual pueden tomar parte todos los Señores Jefes y Oficiales de la Armada Nacional, y que se realizará el 28 de Julio de 1922.

Al efecto, la Dirección de la Revista, ofrece los siguientes premios:

1er. Premio de Lp. 50.0.00 al mejor artículo que se haya publicado en la Revista hasta la fecha arriba indicada; 2º Premio de Lp. 20.0.00 y 3º de Lp. 10.0.00, respectivamente, a los artículos que también se publiquen en la Revista durante el plazo del concurso, y que ocupen el 2º y 3er. lugar, en órden de mérito, después del que obtenga el 1er. premio.

En caso de que la Dirección de la Revista, considere que el mejor de los artículos publicados, no tiene mérito suficiente para otorgársele el primer premio, podrá otorgarle otra distinción y recompensa, si así lo determina. Este mismo acuerdo se puede aplicar en los casos correspondientes a los artículos que ocupen el 2º lugar y el 3º.

No podrá otorgarse sino un solo premio al mismo concursante, aún cuando él haya enviado los tres mejores trabajos.

Todo concursante puede remitir para su publicación todos los artículos que desée.

No se exije extensión limitada para los artículos; pero si deben ser enviados por duplicado, escritos a máquina y firmados.

Los concursantes que deseen guardar el incógnito, aún cuando sus artículos sean publicados, pueden obtener esta concesión, indicando su deseo de que sus trabajos vayan firmados, al publicarse, únicamente con seudónimo.

Los artículos que merezcan ser publicados, lo serán en el orden en que se reciban en la Dirección de la Revista.

Aún cuando la Dirección de la Revista considere que algún artículo no debe publicarse por razones de orden militar, siempre entrará al concurso con los demás en igualdad de condiciones.

La Dirección de la Revista, desea especialmente que se discutan los artículos que se publiquen, y tendrá el placer de publicar las críticas.

Finalmente, la Revista, sugiere ciertos temas para el concurso, que son los que a continuación se expresan; pero advierte que los concursantes no están obligados a escribir necesariamente sobre dichos temas. Pueden escoger otros cualesquiera, de la profesión, en concepto de que no habrá preferencia alguna al realizarse el concurso.

Temas que sugiere la Revista

1. El oficial de marina y el ciudadano civil.

2. La relación entre la Escuela Naval y la Armada.
3. La política naval del Perú.
4. La organización de nuestras tripulaciones.
5. Una fuerza aerea naval.
6. El marino peruano y la organización social.
7. Moral con relación especial al personal peruano.
8. Carácter militar.
9. Servicio de comunicación para la Marina peruana.
10. Plan de un año de trabajo para la Armada.
11. Plan de trabajo para el Crucero de verano de los cadetes, durante los tres meses del viaje.
12. La importancia del conocimiento de las maquinas de a bordo para los oficiales de cubierta.
13. Un sistema nuevo de señales.
14. Aumento de haberes por tiempo de servicio.
15. Práctica de los guardiamarinas a bordo.
16. La necesidad de un astillero naval.
17. Cual es el mejor tipo de barco de sistema patrullero para los ríos peruanos.
18. Instrucción con armas menores y práctica del tiro.
19. Entrenamiento físico en la Marina.
20. Entrenamiento físico en la Escuela Naval del Perú.
21. La rutina diaria en el mar.
22. La rutina diaria en puerto.
23. ¿Quién debe ser el oficial de derrota?
24. ¿Quién debe ser el oficial artillero?
25. Organización de combate.
26. Cual debe ser la mejor clasificación en nuestro personal subalterno.
27. La importancia de la velocidad y radio de acción.
28. Cómo se formarán nuestros artilleros.

29. Cómo se formaran nuestros torpedistas.
30. El haber y tiempo de servicios de nuestros clases.
31. Un escritor experto en asuntos navales, ha manifestado esto: "Yo expreso como principio mas amplio que (excepción de los médicos y capellanes) todo oficial a bordo de un buque debería ser un verdadero oficial de marina y graduado en la Escuela Naval.
32. La mejor manera de desarrollar la aspiración e iniciativas de nuestras tripulaciones.
33. El departamento de higiene a bordo.
34. Condiciones físicas de los oficiales para el servicio de mar.
35. Comando.
36. Imperio sobre sí mismo.
37. El oficial y el caballero.
38. Cualidades para el comando.
39. Compases modernos.
40. Economía del combustible.
41. Depósito de artículos navales.
42. Nuestro sistema disciplinario.
43. Mejoras en nuestra correspondencia oficial.
44. Una escuadra con quemadores de petroleo.
45. Las relaciones mutuas entre artilleros y tácticos.
46. Entrenamiento moral de nuestros jóvenes oficiales.
47. El oficial de Detall a bordo.
48. El entrenamiento del personal conscripto para produeir hombres de guerra modernos.
49. La producción de petroleo en el Perú.
50. La producción del carbón del Perú.
51. La mejor práctica moderna para el cuidado y conservación de las calderas.

52. Tipo de racionamiento para la Armada.
53. Las reparaciones de las máquinas a bordo.
54. Diversiones y entretenimientos para el personal subalterno.
55. Ideas sobre la "Fojas de Notas".
56. Evaporación del agua.
57. Conocimientos de electricidad para los oficiales de cubierta.
58. Importancia de las señales.
59. La radio-telegrafía.
60. La fuerza de desembarco.
61. Oficial radio-telegrafísta.

Revista de Marina

Año VI Octubre, Noviembre y Diciembre de 1921 Núm. 4

8 DE OCTUBRE

Fecha de recuerdo imborrable, fecha de imperecedera gloria nacional, encierra no sólo para la Marina, sino para el Perú entero, significación especialísima.

Ella se halla grabada con letras de oro, para toda la eternidad, en las páginas de la historia de la patria amada.

Su contínuo recuerdo; su evocación constante, hacen vibrar el espíritu nacional, animado del más grande y puro patriotismo, con fruición indescriptible de legítimo orgullo.

Al repetirse en la sucesión infinita del tiempo; al renovar su aparición la fecha magna, en el pasaje veloz e inevitable de los años en su fatal carrera hacia lo ignoto, reconcentrada el alma toda, en el supremo anhelo de unión, de prosperidad, de grandeza y de reivindicación, presiente la visión deliciosa de la gloria conquistada, en día como el de hoy, con el sacrificio

consciente de la vida de aquellos héroes que fueron paladines de la causa santa y justa del Perú.

Y volviendo el alma sus ojos inmateriales al pasado, pretendiendo comprender la magnitud del sereno sacrificio; deseando apreciar plenamente la inmensidad desconcertante del ejemplo tan hermoso y tan sublime, se agita en convulsiones santas y fuertes de verdadero patriotismo, que luego dejan en los corazones todos, el consuelo bendito de la esperanza y el aliento sagrado de la fé inquebrantable en el porvenir.

Fecha inmortal: tu recuerdo se guarda y se guardará siempre, con veneración, en todas las almas y en todos los corazones de los hijos del Perú!.....

Fué el 8 de Octubre de 1879, en que el barco débil materialmente, pero inmensamente fuerte por la grandeza de alma de su Jefe, oficiales y tripulación; el barco tan temido en todos los puertos del país agresor; el barco que durante cinco meses consecutivos *paralizó por completo* las operaciones de la guerra injusta, hendiendo majestuoso las ondas, se enfrentó a la escuadra enemiga, y sucumbió con gloria inmarcesible.—Testigos: el cielo, los enemigos y el mar.

Caso único en la historia universal.—¡Un solo buque en combate resuelto contra todo el poder naval del enemigo de la patria!

Hora y cuarto duró el feroz combate, en que puestos a prueba una vez más, el valor y patriotismo de los marinos peruanos, el Infortunio y la Gloria, en íntimo consorcio, elevaron a la Inmortalidad, entre nimbos purísimos, las almas de los que sucumbieron en la épica jornada sin igual.

Hora y cuarto de ansiedad infinita para el país, en que la encarnación del espíritu de la patria, se jugó valerosamente la vida, quedando al fin truncas las mas

caras esperanzas de un pueblo generoso, noble y justiciero.

El resultado no podía ser dudoso.—Sucumbió deshecho, el "Huascar"; y las trompetas de la Fama y de la Gloria, anunciaban por todos los ámbitos del mundo que en ese instante traspasaban *legalmente* los umbrales del Templo de la Inmortalidad, los titanes del barco legendario que dieron el ejemplo más sublime del cumplimiento del deber; los titanes del barco, en cuyas cubiertas los enemigos salvados el 21 de Mayo de 1879, lanzaban agradecidos el grito de ¡Viva el Perú generoso!, casi al mismo tiempo que se asesinaba a mansalva a los indefensos náufragos de la "Independencia", contra todas las leyes de la guerra.

Al par que muchos jefes, oficiales y tripulantes, desapareció el heroico, el grande, el generoso Almirante. Y desde entónces, el espíritu del marino sin tacha, del Caballero del Mar, flota en el ambiente patrio, de uno a otro confín, y esparce destellos de luz reconfortante y bella, para decirnos siempre: ¡ALERTA!

Y junto con su espíritu, las almas de todos sus compañeros de heroísmo son como estrellas que centellean en nuestro firmamento, señalándonos constantemente el peligro y el camino del cumplimiento del deber, en cuyas aras entregaron sin vacilación alguna sus preciosas vidas.

Y todas ellas, desde lo alto, desde lo infinito, velan por los destinos de la patria.

Al recordar en este día la inmortal hazaña del "Huascar", todos los peruanos recogen con amor las enseñanzas de entónces, y guardan avaramente el tesoro inapreciable del heroísmo que encierran, en espera del triunfo de la justicia por el mismo medio conseguido.

¡8 de Octubre de 1879, en que el heroísmo inconmensurable de un puñado de valientes, legó para la his-

toria de la patria nuestra, su más preciado galardón, su más hermosa página escrita con la sangre generosa y fuerte; fecha que añadiste para la posteridad una tradición inmensamente bella, bendita seas!

Bendita seas, porque el valor y el sacrificio de los marinos del Perú, consumados entónces, representan ante el mundo, como el símbolo sagrado de las virtudes raciales de un pueblo que siempre las conserva, y que nunca pierde la fé porque ni ante los más grandes dolores se doblega.

8 de octubre de 1921.

M. F. J.

Reseña de la campaña del "Huáscar" contra Chile en 1879

Con motivo del aniversario del combate de Angamos, en que sucumbiera heróicamente el ilustre contralmirante Dn. Miguel Grau, junto con una pléyade de valientes marinos peruanos en combate desigual y único en la historia del mundo, creemos interesante reproducir el artículo que vá a continuación, escrito el día 8 del pte. año, por el hoy prestigioso Jefe de nuestra Armada, contralmirante Dn. M. Meliton Carvajal, uno de los pocos sobrevivientes que asistió al citado combate, y cuya relación por haber sido testigo y actor de aquella acción, tiene el aliciente de la amenidad y el interés de la expresión fiel de la verdad.

La escasez de publicaciones con respecto a la campaña marítima durante la guerra de 1879 y algunas deficiencias en las que existen, me han determinado, a indicación de personas interesadas en nuestra historia militar, a publicar la presente reseña; actor como fuí en dicha campaña de la que conservo reminiscencias y apuntes que pueden ser útiles.

Por el momento se trata de simple reseña que pueda dar idea general de la campaña aludida; pero me re-

servo publicar posteriormente en detalle cada uno de los combates que durante ella sostuvo el "Huáscar".

Comenzó esta campaña con la salida del "Huáscar" del Callao, el 16 de mayo de 1879, al mando del capitán de navío don Miguel Grau, en dirección al sur y en convoy con el resto de la escuadra en la que iba el general don Mariano I. Prado como supremo director de la guerra.

21 de mayo de 1879.—En la tarde del 20 de mayo salieron de Arica, en convoy, el "Huáscar" y la "Independencia" al mando del capitán de navío don Miguel Grau, como comandante general. En la madrugada del 21 se presentó el "Huascar" a la vista de Iquique, en donde se encontraban los buques de guerra chilenos "Esmeralda", "Covadonga" y "Abtao", y al avistarlo, este último zarpó inmediatamente y los dos primeros se pegaron completamente a tierra, tratando de abrigarse tras de los pontones y lanchas allí fondeadas. El "Huáscar", luego que estuvo a tiro, rompió sus fuegos y mantuvo el combate solo hasta la llegada de la "Independencia", que se había atrasado un poco; en este momento, la "Covadonga", intenta sustraerse al combate, deslizándose muy cerca de la isla de Iquique, por lo que el comandante general ordenó a la "Independencia", que tenía el mayor andar, perseguirla y combatirla. Quedó, pues, el "Huáscar" solo frente a la "Esmeralda," y combatió con ésta hasta echarla a pique y aprisionar a los sobrevivientes de su tripulación.

Este combate duró 3h. 40m. y el "Huáscar" tuvo un oficial muerto, un jefe y varios de la tripulación

heridos, a la par que recibió averías en su casco, cubierta, chimenea y arboladura.

Al lado de este éxito satisfactorio, hubo que lamentar la pérdida de la "Independencia" en uno de los arrecifes de Punta Gruesa, al sur de Iquique, pero se logró además cesar el bloqueo de este puerto y restablecer la comunicación con nuestro ejército allí estacionado, socorrerlo, hostilizar la costa del sur hasta Antofagasta, apresar varios buques al enemigo y destruírle las lanchas que le servían para los embarques y desembarques de sus tropas.

25 de mayo de 1879.—El "Huáscar" apresó e incendió al bergantín "Recuperado" en la mar y, en Mejillones, a la goleta "Clorinda", la que envió al Callao; aquí también destruyó varias lanchas.

26 de mayo de 1879.—Entró el "Huáscar" a Antofagasta, persiguió al trasporte "Rimac", sin haberlo podido apresar y, como se le hicieran algunos disparos de los fuertes de tierra, regresó y aceptó el combate a que se le provocara; duró éste más de dos horas en que apagó los fuegos de éstos y de la "Covadonga" que le contrabatía apostada detrás de los arrecifes y buques mercantes. En este combate, recibió el "Huáscar" dos proyectiles en el casco y algunos en la arboladura.

27 de mayo de 1879.—Volvió el "Huáscar" al fondeadero de Antofagasta y allí rastreó y cortó el cable submarino, sin oposición ni resistencia alguna del enemigo que le tuvo a tiro de fusil todo el tiempo, y a pesar de que para realizar tal operación arrió aquél todas sus embarcaciones menores con la mayor parte de su tripulación en ellas.

28 de mayo de 1879.—Entró el "Huáscar" a Mejillones, destruyó las lanchas que allí habían y, a su salida apresó a la goleta "Coqueta", que remitió a Arica, y a la barca "Emilia", cargada de metales, la que envió al Callao a cargo del teniente Melitón Rodríguez. La "Emilia" y su cargamento fueron declarados buena presa por los tribunales respectivos.

3 de junio de 1879.—Llegó el "Huáscar" a Pisagua, tomó aquí carbón y, en la madrugada de este día, navegando al sur, se encontró con el acorazado chileno "Blanco Encalada" y la cañonera "Magallanes", los que inmediatamente iniciaron la caza y, después de seis horas, lograron estrechar la distancia hasta ponerse a tiro, debido a que el mal carbón tomado en Pisagua no permitía al "Huáscar" obtener todo su andar. Se rompieron pues los fuegos de una y otra parte y, después de media hora de combate, el "Huáscar", que había logrado arrojar al agua el mal carbón y empezar a consumir el resto que le quedaba del bueno, pudo recobrar su andar y, con esto y una hábil maniobra del comandante Grau, comenzó a alargar la distancia y a desprenderse de sus enemigos, que sin embargo le persiguieron, aunque inútilmente, hasta las 12 de la noche. En este encuentro tuvimos que lamentar la pérdida del señor Cucalón, que como voluntario formaba parte de la guarnición del buque.

Conforme a sus instrucciones, el "Huáscar" siguió rumbo al Callao a reparar las averias que había sufrido en esta primera quincena de activa y ruda campaña, a las que era urgente atender y a reponer su carbón, municiones y otros artículos indispensables.

10 de julio de 1879.—Practicadas en el Callao, si no todas, las principales reparaciones que el "Huáscar" reclamaba después de los tres combates que había soste-

nido en el primer período de su campaña y del excesivo trabajo de sus máquinas, salió de ese puerto el 6 de julio, llegó a Arica el 8 y zarpó al sur el 9 con dirección a Iquique, que se encontraba bloqueado por el acorazado "Cochrane", la cañonera "Magallanes" y los trasportes "Abtao" y "Matías Cousiño". El comandante Grau, con su notable habilidad marinera y su reconocida valentía, penetra a este puerto, rompiendo el bloqueo, se comunica con el ejército allí acantonado y después sale al oeste, atrevido, en busca de las naves bloqueadoras, a las 2 y 1|2 de la madrugada del 10.

Encuéntrase primero con el "Matías Cousiño", cuyo capitán viéndose perdido, imploró compasión, pero luego que se vió libre del espolón del "Huáscar", se puso a la fuga, lo que obligó al comandante Grau, contra su propósito, a usar de sus cañones, para contenerlo y apresarlo. El estruendo de éstos da el alerta a los demás buques bloqueadores, los que pronto rodean al "Huáscar" y se traba tenaz combate, a corta distancia, del que pudo desprenderse, después de una hora de lucha, sólo rompiendo el cerco que le aprisionaba, embistiendo con su espolón resueltamente a la "Magallanes"; logrado su intento, continuó con el "Cochrane" su combate de retirada y quedó a salvo al rayar el alba, aunque perseguipor por éste hasta las once de la mañana.

En este combate el "Huáscar" recibió algunos tiros que le peforaron el blindaje, de 4 y 1|2 pulgadas de hierro que le servía de defensa.

19 a 23 de julio de 1879.—El "Huáscar" y la "Unión", constituyendo división, al mando del comandante Grau, como comandante general, zarparon de Arica el 17 con el propósito de hostilizar la costa chilena.

El 19, apresaron a la fragata "Adelaida Rojas", con su cargamento de carbón, y la enviaron al Callao.

El 20, apresaron al bergantín "E. Sancy Jack", cargado de cobre, y lo enviaron también al Callao. En este mismo día destruyeron algunas lanchas en Chañaral y Pan de Azúcar.

El 22 de julio, apresaron a la barca "Adriana Lucía", cargada de metales, la que al mando del alférez Ricardo Herrera, fué enviada al Callao.

Continuaron ambos buques su expedición al sur y reconocieron el puerto de Caldera, al que penetró el "Huáscar", pasando delante de sus baterías y visitando algunos de los buques mercantes allí fondeados, sin experimentar resistencia alguna de aquellas.

Regresaron ambos buques al norte y el 23 apresaron al trasporte chileno "Rimac", frente a Antofagasta, junto con el escuadrón de caballería, sus caballos, carbón y un cargamento de artículos militares que llevaba. Este buque con todo su cargamento, fué conducido a Arica al mando del capitán de fragata M. Melitón Carvajal.

1o. de agosto de 1879.—Salió de Arica el "Huáscar" acompañado del "Rimac", pero a las pocas millas del puerto sufrió éste descomposturas en su máquina, que obligaron a hacerlo regresar, y continuó aquél su viaje al sur con el propósito de ejercer nuevas hostilidades.

Así, en la noche del 4 entró a Caldera, reconoció este puerto pasando como antes, delante de sus baterías, tomó algunas noticias y continuó al sur con el fin de sorprender en Coquimbo al "Cochrane" y espolonearle resueltamente; pero en el trayecto se encontró con un fuerte temporal, el que le fué forzoso capear por más de

doce horas, lo que no sólo le impedía avanzar al sur sino aún le imponía fuerte consumo de carbón, por lo que fué preciso regresar al norte a las 6 p. m. del 5.

De regreso, entró el "Huáscar" a Taltal y, cuando se ocupaba de destruir algunas lanchas, se avistó por el norte al "Blanco Encalada" y tuvo que abandonar esta tarea y ponerse a salvo, prevenido, como lo estaba por la superioridad, de rehuir el combate con los acorazados enemigos a cuyas corazas no podía herir con sus cañones.

Salvado este contratiempo, el "Huáscar" siguió al norte, reconoció los puertos de Cobija y Tocopilla y fondeó en Iquique a las 2 horas p. m. del 9; de aquí, en convoy con el "Oroya", continuó al norte y llegó a Arica el 10.

28 de Agosto de 1879.—El 22 salió el "Huáscar" de Arica en convoy con el "Oroya"; embarcaron en Iquique a dos ingenieros y dos torpedos sistema Lay y siguieron, el 23 con rumbo a Antofagasta. En este punto, quedóse el segundo en la boca del puerto y entró a éste el primero con aquellos y los dos torpedos preparados para su lanzamiento.

Se encontraban en el fondeadero muy pegados a tierra y defendidos por las rocas y buques mercantes, los buques enemigos "Magallanes", "Abtao", "Limarí" y un vapor pequeño; el "Huáscar" se acercó a éstos con suma dificultad, tanto por la oscuridad de la noche como por la poca visibilidad de ellos, cuyas siluetas se proyectaban sobre la costa, y el comandante ordenó a los ingenieros el lanzamiento de uno de los torpedos; realizóse esto, pero con tan mal éxito que lejos de producirse el efecto deseado, fué necesario arriar un bote para recoger el torpedo, junto con el largo cable que le comunicaba

eléctricamente al "Huascar" y ejecutar esta operación delante de los buques enemigos que la observaban atónitos a tiro de pistola. Obtenido el resultado a las 6 de la mañana se retiró el "Huáscar" en demanda del "Oroya" y juntos se dirigieron a Taltal.

El torpedo Lay, automático y dirigible, de reciente creación en aquella época, no era todavia suficientemente conocido por nuestra oficialidad; por esto, el lanzamiento fué dirigido por los ingenieros que le habían traído a bordo con tal cargo.

En Taltal se apresaron algunas lanchas que el "Oroya" remolcó hasta Arica, quedando el "Huáscar" sólo de crucero en esa costa.

El 28 a las 11 h. a. m. entraba el "Huáscar" a Antofagasta y recibido con disparos del enemigo, los contestó y se trabó sostenido combate durante tres horas y media, haciendo éste frente con sus dos cañones, de difícil puntería, a 1 de 300, 7 de a 150, 1 de 115 y 1 de a 64, uniformemente repartidos, de que disponían los enemigos. Con todo, el "Huáscar", que durante la jornada pudo hacer sólo 28 disparos, apagó los fuegos de éstos que lograron hacer 110, aunque tuvo que lamentar la muerte del teniente Heros, que fué volado por una bomda, y heridas en algunos tripulantes.

Hasta las 10 de la noche permaneció el "Huáscar" en Antofagasta, sin ser molestado por los cañones de tierra, y salió recorriendo la costa hacia el norte; apresó en Mejillones una lancha a vapor y, en Cobija y Tocopilla, 4 lanchas más, y llegó a Arica el 31 de Agosto.

3 de setiembre de 1879.—En esta fecha el comandante Grau recibió la noticia de su ascenso a la clase de contralmirante de la armada y el 4 pidió al señor direc-

tor general de la guerra un ascenso para los jefes y oficiales que tenía bajo sus órdenes.

8 de octubre de 1879.—Durante el mes de setiembre el "Huáscar" se concretó a escoltar a los trasportes que conducían tropas de Arica a Pisagua e Iquique. El 1o. de octubre se completó la división del mando del contralmirante Grau con la "Unión" y el "Rimac", y los tres buques salieron de Arica a las 4 h. a. m., navegaron al oeste por una hora y después el "Rimac" se separó del convoy con rumbo al norte y los dos primeros continuaron al sur.

En Sarco apresaron éstos al bergantín-goleta "Coquimbo" y, en la madrugada del 5, entraron y reconocieron el puerto de este nombre y siguieron a Tongoy. Aquí se informaron, en el vapor "Cotopaxi", de la compañía inglesa de vapores, del desembarco de fuerzas enemigas en Pisagua y se apresuraron en regresar al norte. Durante este regreso, descomposturas en la máquina del "Huáscar" y falta de carbón, le obligaron por dos veces, a suspender su marcha para reparar las primeras y satisfacer la necesidad del segundo.

Así continuó la derrota al norte hasta las 12 h. de la noche del 7 que se avistaron las luces de Antofagasta, y se dirigió el "Huáscar" sólo a reconocer este puerto; practicado ésto, se reunía nuevamente a la "Unión", que vigilaba en la boca de éste, a las 3 h. 15 m. a. m. del 8 y ambos se dirigieron al norte; mas pronto notaron por sus proas tres humos y destellos sospechosos y, a precaución, se desviaron al oeste.

Con el alba reconocieron fácilmente que los humos y destellos provenían de los buques enemigos "Blanco Encalada", "Covadonga" y "Matías Cousiño" que les perseguían en caza y, siguiendo la maniobra en este caso

acostumbrada, las dos naves se dirigieron primero al oeste y después al norte, seguidas siempre por las enemigas que al parecer no activaban la caza.

El "Huáscar" y la "Unión" continuaban así, con cierta tranquilidad, cuando a las 7 h. 15 m. a. m., avistaron por el noroeste otros tres humos, en los que pronto reconocieron a los buques enemigos "Cochrane", "O' Higgins" y "Loa" que se dirigían a cortarles la retirada, y pudieron estimar que esta segunda división les superaba en andar, pues estrechaba rápidamente la distancia de los dos rumbos convergentes que los contendientes seguían, y el encuentro era inevitable.

El "Huáscar" se aprestó entonces al combate y la "Unión', que para este caso tenía instrucciones del almirante de salvar el buque, forzó su andar y fácilmente pudo sustraerse, perseguida, sin embargo, aunque inútilmente por la "O'Higgins" y el "Loa". Así la "Union" quedaba a salvo y el "Huáscar" apercibido al combate, o mejor dicho, al sacrificio de servir de blanco a los cuatro buques enemigos restantes, toda vez que su artillería anticuada—tipo de 1865, de avancarga—era impotente para perforar la coraza, de 9 pulgadas que defendía a los acorazados enemigos y que su propia coraza, de $4^1/_2$ pulgadas, no podía resistir a la penetración, ni aún de los menores calibres, de la artillería moderna entonces —tipo de 1875, de retrocarga—de los buques enemigos.

Pero, el ínclito contralmirante Grau que, al verse perdido, pudo destruir su buque varándolo o sumergiéndolo, prefirió en su denuedo sucumbir heróicamente entregando esta tarea a los que siempre supo afrontar y, a las 9 h. 40 m. rompió el "Huáscar" sus fuegos contra el "Cochrane" iniciándose así el glorioso combate de Punta Angamos, inmortalizado por la historia, en que después de una hora y cuarto de desesperada resistencia,

aniquilado e impotente para continuarla, muerto el almirante y Aguirre y otros más, con sus cubiertas empachadas de muertos, heridos y escombros, incendiado en varias partes, sin timón y hasta sin máquina por la cantidad de agua que llenaba sus bodegas con el intento de sumergirlo de los pocos tripulantes que quedaban aptos: en tales condiciones cayó en poder del enemigo, no rendido sino apresado.

Y así debía terminar esta campaña de cinco meses, de constantes fatigas, combates y sacrificios, en que se dañó al enemigo de todas maneras y se retardó su invasión, mermándole el dominio marítimo que poseía, poderoso y decisivo medio que, conforme a los inmutables principios del arte militar, confirmados una vez más en esta guerra y aún en la reciente europea, debía al fin abrir el camino de la invasión y obligar a nuestro ejército a luchar con desventaja y al Perú a sufrir el desastre que hasta hoy le aflije.

En resúmen, en la campaña del "Huáscar", que comenzó el 16 de Mayo de 1879 y terminó el 8 de Octubre del mismo, tuvo este buque en jaque permanente a dos poderosos acorazados y libertad de acción en el Pacífico, a pesar de su impotente artillería y de su débil coraza, sólo con la energía y hábil dirección de su ilustre jefe, el contralmirante Miguel Grau, y el concurso eficaz de sus subordinados.

Sus combates con los buques y fuertes enemigos, todos de real importancia, se resúmen así:

1o.—El 21 de mayo, en Iquique contra la "Esmeralda" y la "Covadonga", durante 3 horas y 40 minutos.

2o.—El 26 de mayo, en Antofagasta, contra baterías de tierra y la "Covadonga", duración 2 horas, en que apagó los fuegos de éstas y sucesivamente, a su vista y a tiro corto de sus cañones, cortó el cable telegráfico que les daba comunicación.

3o.—El 1o de junio, frente a Huanillos, contra el "Blanco Encalada" y la "Magallanes", 18 horas de caza y una de combate.

4o.—El 10 de julio,en Iquique, rotura del bloqueo y sucesivo combate contra el "Cochrane" y la "Magallanes", el "Abtao" y el "Matías Cousiño", una hora de combate y tres de caza.

5o.—El 28 de agosto, en Antofagasta, contra las baterías, la "Magallanes", el "Abtao" y el "Limarí", duración 4 horas, en que apagó los fuegos de la plaza.

6o.—El 8 de octubre, en Punta Angamos, contra el "Blanco Encalada", "Cochrane", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño", 6 horas de caza, 1 y ¼ de combate.

Resúmen de las presas que hizo el "Huáscar"

Bergantín "Recuperado", fué incendiado.

Goleta "Clorinda", fué remitida al Callao.

Goleta "Coqueta", fué remitida al Callao.

Barca "Emilia", con metales, fué remitida al Callao.

Fragata "Adelaida Rojas", con carbón, fué remitida al Callao.

Bergantín "E. Sancy Jack", con metales, fue remitido al Callao

Barca "Adriana Lucía", con metales, fué conducida al Callao.

Trasporte "Rímac", con un escuadrón de caballería, sus caballos, artículos militares y 400 toneladas de carbón, lo tomó el Gobierno para su servicio.

Bergantín-goleta "Coquimbo", fué remitida al Callao.

Una lancha a vapor, la tomó el gobierno para su servicio.

Ocho lanchas de carga, se remitieron a Arica a disposición del gobierno.

Numerosas lanchas destruídas en los puertos de Chile.



Un compañero de Guise

El 26 de marzo de 1871 falleció en Lima, rodeado de su larga y respetable familia y de la estimación general, un viejo marino de los que con el Almirante Guise, habían militado en los días azarosos y brillantes de las campañas navales de la Independencia del Perú.

D. Federico Augusto M. Elmore, nació el 6 de diciembre de 1805 en Londres, perdiendo entonces a su madre. Su padre, el comandante de la compañía británica de las Indias Orientales, D. Enrique Matías Elmore, falleció poco después dejando a su hijo de cinco años, sin hermanos ni otros parientes próximos, por lo que aquel quedó a cargo de un tutor.

Recibió parte de su educación en Francia, y al regresar a su país a la edad de 14 años, encontró que había perdido su considerable fortuna a consecuencia de la quiebra de su tutor, a quien él eximió de toda responsabilidad.

Necesitando desde entonces dedicarse al trabajo,

prefirió embarcarse con la expedición que traía a las costas del Pacífico el que fué Almirante Guise, en vez de tomar parte en la Legión Irlandesa, lo que también se le ofreció.

El año de 1819 partió de Inglaterra con destino a Chile, de donde vino con la expedición libertadora de San Martín.

Sirvió en la época más difícil en los diferentes grados de guardiamarina, alférez de fragata y teniente segundo, desde 1820 hasta 1830. Posteriormente en 1834, fué llamado de nuevo al servicio, confiriéndosele el mando del bergantín "Congreso". Concluída la campaña de ese año, fué ascendido a teniente primero.

Podemos resumir los importantes servicios del señor Elmore, manifestando que las campañas que hizo fueron las siguientes:

1a.—La Libertadora del General San Martín en 1820 y 1821.

2a.—La del General Santa Cruz al Sur, en 1823.

3a.—La de 1824, en el sitio del Callao.

4a.—La de 1831 sobre Cobija, para recuperar los buques sublevados "Libertad" y "Congreso".

5a.—La de 1834 motivada por la revolución del General Bermúdez.

Y asistió a las siguientes batallas:

1a.—A la toma de la fragata de guerra española "Esmeralda", bajo las fortalezas del Callao, 5 de noviembre de 1820.

2a.—A todas las que hubieron en el Callao, a las órdenes de Lord Cochrane durante el sitio de ese año.

3a.—Al ataque a los "castillos", el 19 de febrero de 1824.

4a.—Al incendio de la fragata de guerra española

"Venganza" y corbeta de guerra "Santa Rosa", 24 a 25 de febrero de 1824.

5a.—Al ataque de las fortalezas, 19 de marzo de 1824.

6a.—Al combate con la flota de fuerzas sutiles, setiembre 5 de 1824.

7a.—Al combate con el navío "Asia" y escuadra española, 7 de octubre de 1824.

8a.—Al ataque por el bergantín "Congreso" bajo bandera boliviana, a la goleta "Galga", en 1831.

Sensible es decir, que a pesar de tantos servicios, el señor Elmore no obtuvo los premios, medallas, gratificaciones ni goces señalados por leyes del Congreso y decretos supremos.

Habiendo solicitado y obtenido en 1837, su licencia final, el señor Elmore (casado desde 1835 con una hija del Dr. D. Diego Fernández de Córdova y de doña Isidora Arméstar) se dedicó a la dirección de buques mercantes, hasta que en 1850 fundó en Lima con los señores Gildemeister y Consbruch una casa de comercio que ha gozado siempre de merecida reputación.

"El Nacional" de la época, dijo:

"Durante su existencia, e independientemente de sus labores ordinarias, desempeñó el señor Elmore, en muchas ocasiones, comisiones tan importantes como delicadas y que sólo hubieran sido encomendadas a personas de severa y estricta rectitud, como la que le distinguía. Diferentes veces fué elegido Síndico de cuestiones mercantiles diversas, habiendo sido, en 1868, nombrado Comisionado del Cuerpo Diplomático en la Comisión Mixta que, para la resolución de las reclamaciones suscitadas por las naciones europeas, se organizó entonces. No menos merecido y honroso fué el elevado cargo que le confirió, en 1870, el Gobierno de los Estados Unidos de Norte América, en que, como Dirimen-

te, decidió, con notable justicia, las cuestiones pendientes entre esa nación y el Perú."

He aquí referencias a la muerte del señor Elmore, publicadas, en el mismo diario, del 27 de marzo de 1871, y en "El Comercio", también del 27, y del 29, de iguales mes y año:

"Con mucho pesar damos la triste noticia del fallecimiento del Sr. Elmore. La muerte de este caballero, a quien nuestra sociedad estimó en alto grado por su honradez y por haber formado una digna familia, no puede menos que causar una profunda sensación.

"Aunque oriundo de Inglaterra, residía en el Perú desde 1820.

"Si la circunstancia del nacimiento no lo hacía peruano, en cambio lo hizo, y mucho, el hecho de haber adoptado al Perú por patria y permanecido en él en tan largo período, sin despreciar ocasión de contribuir a su adelanto como hijo del país.

"Así lo hizo cuando sirvió con Lord Cochrane y el Almirante Guise en las guerras de la Independencia de Chile y el Perú, haciendo en ésta cinco campañas y asistiendo a ocho combates, algunos de ellos notabilísimos en la historia naval del mundo.

"Después se dedicó al comercio, distinguiéndose en esta nueva carrera por su integridad.

"Casado, por último en Lima, formó una numerosa familia, cuya educación ha sido principalmente en sus últimos días su único anhelo.

"Damos un sentido pésame a su familia.

"En el convento de la Merced, tuvieron lugar los funerales del Sr. Elmore.

"Si la sencilléz de los adornos, con que estaba arreglado el templo, manifestaban buen gusto, la elegancia se veía en todas partes.

"Muchísimas personas respetables se encontraban presentes y entre ellas casi todos los miembros del Cuerpo Diplomático, los de la Sociedad de Fundadores de la Independencia y los de la Sociedad Colaboradores de la Instrucción. Al conducir la caja mortuoria a la carroza, tomaron las cintas las siguientes personas:

Sr. Loaiza—Ministro de Relaciones Exteriores.

Sr. Von Bursen—Ministro de Alemania.

Sr. Allende—General de Brigada del Ejército.

Sr. D. Francisco J. Mariátegui—Vocal de la Iltma. Corte Superior."

La documentación sobre Elmore es abundante, auténtica y muy honrosa.

El Almirante Guise se dirije así a Bolivar, del fondeadero de la Isla de San Lorenzo,el 26 de febrero de 1824:

"Tengo la honra y la satisfacción de acompañar a V. E. el parte del capitán Addisson, comandante de esta fragata, de la brillante empresa que desempeñó en la madrugada de ayer. También os adjunta la relación de los oficiales e individuos que le acompañaron voluntariamente. La conducta de todos en esta ocación ha sido tan digna de aplaudirse como fué la que manifestaron en el ataque que di el 19 al castillo de la independencia y buques.

"No puedo menos, pues, que recomendarlos a la consideración de V. E. especialmente al capitán Addisson, porque verdaderamente es un oficial bravo y lleno de modestia. También cumplo con la justicia haciéndo presente a V. E. el mérito que ha contraido el capitán de navío D. Hipólito Bouchard quien después de haberse ofrecido voluntariamente a este servicio, se portó con un valor muy distinguido.

"Considerando lo peligroso de esta acción que con-

fié al capitán Addisson, di orden de que la fragata "Protector" se hiciese a la vela hacia el fondeadero del Callao al mismo tiempo que salieron en los botes. Mi intención era distraer los fuegos de las fortalezas de tierra y dar lugar a aquéllos, para que maniobrasen con menos riesgos La protección de este buque solo sirvió para precaver un adverso resultado: el buen suceso fué hijo de la intrepidez y actividad con que se condujeron los individuos de los botes.

"Sensible me ha sido la pérdida de la "Venganza" y de la "Santa Rosa", que también el Perú la llorará. Es cierto que la falta de auxilio de los otros buques de la Escuadra destinados por V. E. fué causa de que no pudiesen sacarse estas dos fragatas. Así pues, mandé quemarlas porque en tales circunstancias valía mas perderlas para siempre que dejar en manos del enemigo estos instrumentos de opresión."

El parte del Comandante de la fragata "Protector", fechado el día anterior, está concebido en estos términos:

"En cumplimiento de las órdenes que recibí de V. S. H. salí a la madrugada de este día con la falúa y tres botes tripulados con 56 hombres armados con el fin de sacar o destruir los buques enemigos que se hallaban bajo las fortalezas del Callao. Como a las dos y media de la mañana llegué a las inmediaciones de éstos y sabiendo que la fragata de guerra "Guayas" (antes "Venganza") estaba mas al Norte de las otras embarcaciones, me dirijí a élla, la abordé y corté los cables que la tenían amarrada. Mi objeto fué sacarla; pero viendo que mis esfuerzos eran inútiles porque el viento había escaseado y la corriente era contraria, me decidí a quemarla, lo que verifiqué inmediatamente con las preparaciones que llevé. La misma operación emprendí con la fragata "San-

ta Rosa", todo en conformidad con lo que V. S. me había mandado.

"El bergantín "Balcarce" habría sido extraído o tenido la misma suerte que los anteriores si la viveza de sus fuegos, los de las fuerzas sutiles enemigas y baterías de tierra, no me lo hubiesen impedido. Conocí pues que en aquellos momentos no me era posible atentar mas sin una pérdida considerable de gente, e hice una retirada falsa fuera de los tiros de la plaza y de los buques. En esta posición me mantuve hasta las 4 a. m. en que ví a la "Venganza" favorecida de las corrientes echarse sobre los demás buques toda convertida en una gran columna de fuego. De esta y de la "Santa Rosa" se trasmitió el fuego a los buques inmediatos y a un mismo tiempo se vieron arder seis, con grande confusión y espanto de los enemigos. Yo me aproveché de estos instantes para dar un nuevo ataque, lo emprendí efectivamente, y su resultado fué tomar cuatro buques de diversos Estados de América, sacándolos casi del mismo centro del fuego. A diez de los neutrales se les obligó también a picar sus cables, y salir fuera del fondeadero.

"Tengo la satisfacción de anunciar que esta empresa dispuesta por V. S. H. no ha costado una sola gota de sangre, y que los oficiales y gente que me han acompañado, se han conducido con una serenidad e intrepidez admirables.

"Entre los primeros permítame V. S. H. que le recomiende el valiente comportamiento de los alfereces de fragata Don Federico Elmore y Don Jorge French y del guardiamarina Don Ramón Valencia. La del Contramaestre Tomás Elder no ha sido menos laudable. Muy especialmente merece también el mayor elogio el Señor Capitán de Navío Don Hipólito Bouchard quien, además de haberse prestado voluntariamente a este servicio, me

ayudó mucho con su inteligencia y valor a salir felizmente de esta empresa.—Dios guarde a V. S. H.-*Roberto Bisset Addisson.*"

Cerramos las presentes líneas con un magnífico certificado de servicios y dos resoluciones gubernativas, en la segunda de las cuales, por lo menos, se le declara *digno de la consideración nacional:*

"Certifico como D. Federico Elmore ha servido a mis órdenes en la Fragata de Guerra del Estado de Chile "Lautaro" en la clase de Guardiamarina, desde el 11 de agosto de 1820 hasta el 20 de marzo de 1821, manifestando siempre la honradez y puntualidad que le caracterizan, haciéndose acreedor a sus sueldos y presas que durante este tiempo han sido hechas por aquel Estado. Y para que conste y pueda hacerlo presente en los fines que le convengan: doy la presente a petición suya a 20 de diciembre de 1823.—*Martin Jorge Guise*". (Una rúbrica)".

"Lima, 12 de setiembre de 1850.

"No comprendiendo los efectos de la ley de 9 de diciembre del año próximo pasado a los sitiadores del primer asedio del Callao, ni estando en las facultades del Ejecutivo declarar a D. Federico Elmore premio alguno por los servicios que prestó en aquella época: declárase sin lugar esta solicitud.—Comuníquese y archívese el expediente.—Rúbrica de S. E.—*Cisneros*".

"Lima, 23 de julio de 1863.

"No habiendo asistido al 2º Sitio del Callao, el recurrente D. Federico A. Elmore, el tiempo que designa la

declaratoria de 14 de enero de 1830, cuyo requisito es indispensable para que le comprendan los efectos de la ley de 9 de diciembre de 1849, según lo dispone ésta por su art. 4º; no ha lugar al goce que solicita. Y por cuanto los distinguidos servicios que ha prestado el enunciado Elmore, como Oficial de Marina, en la grandiosa época de la Independencia, lo hacen digno de la consideración Nacional: recomiéndesele a la próxima Legislatura a fin de que en uso de sus facultades constitucionales, le conceda el premio a que lo considere acreedor; para lo cual se le pasará este expediente. Resérvese mientras tanto en la Mesa de Partes.—Rúbrica de S. E. —*Guarda.*"

El señor Elmore fué, indudablemente un oficial de Marina de la escuela de Guise, es decir probo y valiente, apto y abnegado, laborioso y disciplinario. Y fué también un excelente amigo del Perú.

La Punta, noviembre de 1921.

El Teniente X

Rol de las Armas Navales en Combate

Por el Captain L. M.
Overstreet, U. S. N.

Traducido de Army Navy Journal 1 Octubre 1921.

Los croquis de bombardeos aéreos publicados en los últimos números del Army and Navy Journal están extraviando el criterio de las personas poco familiarizadas con la historia y estrategia navales. Las últimas pruebas de bombardeo, si bien han sido perjudiciales por haber convencido a mucha gente de que en una guerra futura los combates navales se reducirían a una lucha, lejos de las costas, entre acorazados y aviones de bombardeo, han tenido, en cambio, la virtud de demostrar todo lo que estos últimos elementos son capaces de hacer en las más favorables condiciones.

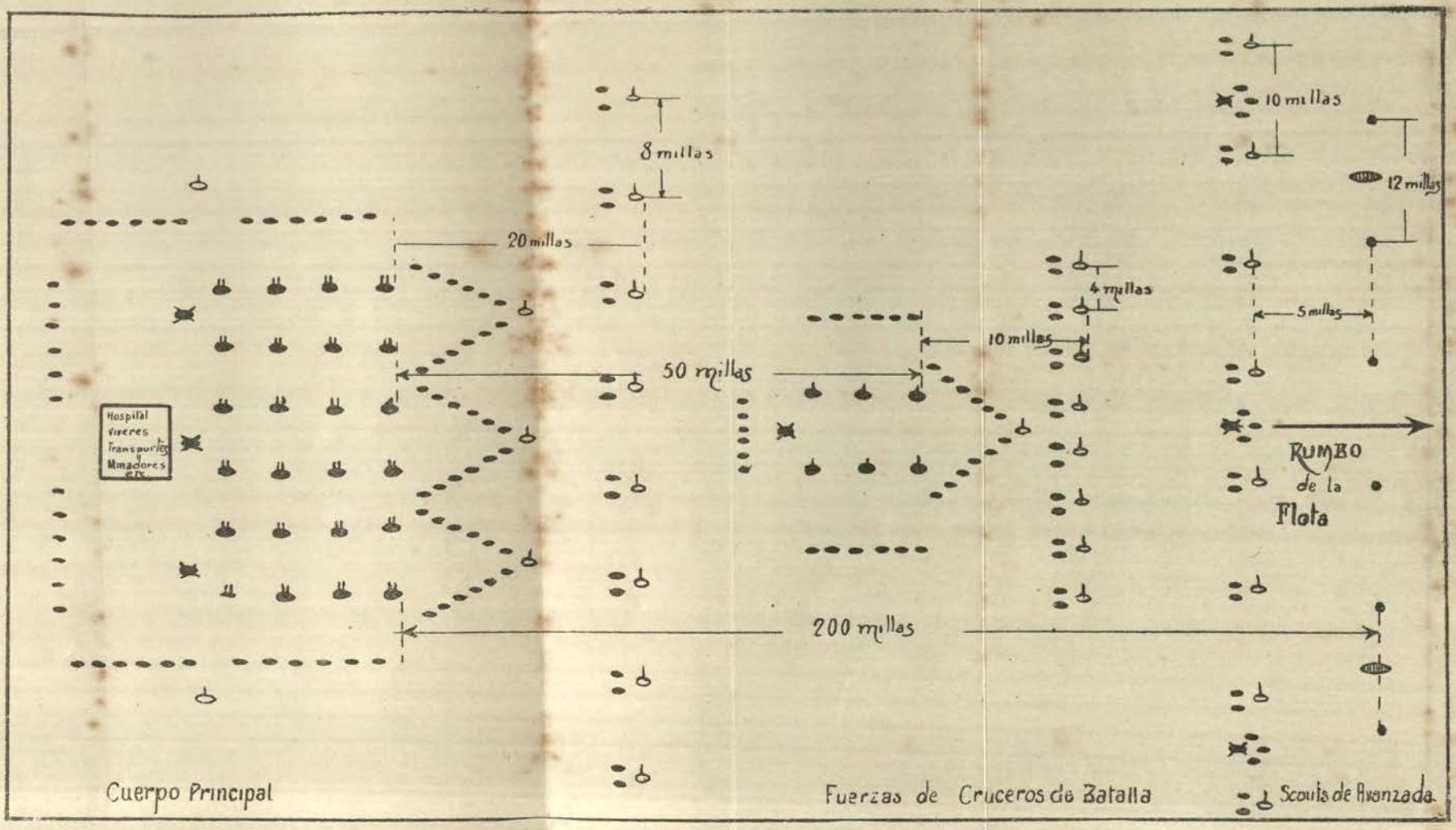
Desde luego, el acorazado no bombardea las costas ni se aproxima a ellas; su misión es destruir los acorazados enemigos y mantener el control del mar.

En la reciente gran guerra la flota británica de acorazados nunca se aproximó a las costas germanas, pero, por simple razón de su superioridad sobre la flota similar alemana, asumió el control del mar. Con las ligeras excepciones de unos cuantos rápidos *raiders* y de sus submarinos, los alemanes se vieron obligados a retirar de los mares tanto sus buques de combate como sus buques mercantes. Los cruceros de combate británicos se encargaron de hundir aquellos *raiders*, mientras los *destroyers* anularon prácticamente la amenaza submarina con la adopción de los sistemas de convoys.

Formación de una Flota de Combate

El gráfico que acompaña estas páginas muestra la formación de una flota de combate completa más conveniente para los cruceros en busca del enemigo. En este diagrama, que contiene todas las armas navales actuales, la flota navega con rumbo al Este. Si se encuentra con una flota enemiga que en formación adecuada se dirija al Oeste, es fácil ver que cuando tomen contacto los exploradores avanzados, los núcleos principales de acorazados se encontrarán separados por una distancia poco menor de 400 millas.

Realizado el contacto, salta a la vista que el papel de los *destroyers* será hundir los submarinos enemigos mediante el empleo de las cargas de profundidad, mientras que el de los submarinos y tambien de los *destroyers* será torpedear los barcos porta-aviones del enemigo. Un submarino enemigo que logre atravesar la línea avanzada de exploradores se encontrará con los *destroyers* de la vanguardia de los cruceros de combate y por último los de la vanguardia de los acorazados. Cuando Weddigen, el más hábil comandante



Acorazados Cruceros de Batalla Porta Aviones Destroyers Submarinos Zeppelines Cruceros Ligeros

alemán de submarinos, intentó en Marzo 18 de 1917, pasar bajo una cortina de *destroyers* y ganar un acorazado británico, su submarino, el U. 29, fué espoloneado por el acorazado Dreadnought y hundido con toda su dotación. Los buques porta-aviones son tan vulnerables que en cuanto dejan su cortina de protección están condenados a perecer a manos de cualquier submarino o barco de superficie. En caso de que cualquier porta-aviones enemigo logre tener en su distancia de vuelo a los acorazados, tanto estos como los porta-aviones largarán rápidos aviones de caza que brevemente derribarán cualquier aparato de bombardeo que pueda aparecer.

En un campo de aviación es fácil lanzar, en grupos hasta de cien, pesados aviones de bombardeo que cargan bombas de 2.000 libras, pero en un combate naval en alta mar los aparatos de bombasdeo no pueden ser soltados sino uno por uno desde los barcos que los trasportan. No podrán tampoco emplearse los grandes aparatos con bombas de 2.000 libras,pues no podrían emprender el vuelo desde sus trasportes; deben emplearse aparatos más pequeños y que cargan bombas más reducidas.

Rol de las Armas Navales

En resúmen, el rol de las diversas armas navales es el siguiente:

a) El *Acorazado* es el nervio de la flota; combate al acorazado en alta mar; mantiene el control del mar; y, por último, está protegido contra las armas secundarias del enemigo por armas semejantes.

b) El *Destroyer* proteje al acorazado y al crucero de combate contra los submarinos; ataca con cargas de

profundidad a los submarinos enemigos; ataca con torpedos a los buques mayores y a los porta-aviones; combate con su artillería a los *destroyers* enemigos; convoya los buques mercantes.

c) El *Submarino* ataca los buques principales, los porta-aviones, los mercantes y los submarinos; bloquea los puertos enemigos; proteje los propios y siembra minas en las afueras de los puertos enemigos.

d) El *Crucero de combate* con su gran velocidad y gruesos cañones rompe las líneas de exploración enemigas y localiza definitivamente a los acorazados enemigos; a la vanguardia de sus acorazados les aclara el paso contra los cruceros de combate, cruceros ligeros y barcos porta-aviones enemigos; hunde a los cruceros *raiders* enemigos.

e) Los *Barcos Porta-aviones* trasportan aviones de bombardeo para emplearlos en ataques a los grandes buques enemigos y aparatos de caza destinados a derribar los de bombardeo enemigos. Además Zeppelines de gran radio hacen el servicio de exploración en buen tiempo.

f) El *Crucero Ligero* explora al enemigo; sostiene y dirige destroyers y submarinos; ataca a los porta-aviones; hostiga la navegación mercante; convoya buques mercantes; algunas veces, y a gran distancia, bombardea la costa enemiga con el propósito estratégico de hacer salir los barcos de combate.

g) Los *Barcos Minadores* limpian los canales y mares que va a surcar su flota; siembran minas en los puertos amigos y enemigos; en combate siembran minas en el rumbo del enemigo.

Estas armas, citadas casi en orden de importancia, son absolutamente necesarias para tener una flota bien

equilibrada y apta para operar en cualquier parte del globo y cada una de ellas tiene un rol muy importante que llenar en las batallas navales. Para equilibrar nuestra flota debemos activar la construcción de nuestros cruceros de combate y comenzar inmediatamente la de barcos porta-aviones.

Los Aviones no modifican la Estrategia

Mucha gente piensa que la adopción de una nueva arma, tal como el avión de bombardeo modifica la estrategia naval. No hay tal. El gran escritor naval americano, Almirante Mahan, ha demostrado en su "Naval Strategy" que los principios de la estrategia naval permanecen inmutables desde 2.000 años ha. El nos refiere que en el año 415 A. C., cuando la gran flota de galeras ataniense navegaba con el propósito de tomar la ciudad de Siracusa en Sicilia, un brillante jefe imploraba del Gobierno de ésta que enviase una flota a combatirla en alta mar en lugar de esperar su arribo a las costas. Prevaleció sin embargo la "política de la defensa de costas" con el resultado del bloqueo y sitio de Siracusa. Centenares de personas sufrieron y murieron de inanición. El rechazo de la verdadera estrategia naval tuvo como consecuencia llevar a tierras de Sicilia los horrores de la guerra.

Aviadores visionarios tienen la propensión de desdeñar las lecciones de la historia. Foch en sus "Principios de Guerra" dice: "La historia es la fuente donde se aprende el arte de la guerra".

Del estudio de la Batalla de Jutlandia vemos que la formación de nuestro grabado es prácticamente la misma, empleada por ingleses y alemanes para sus núcleos principales a órdenes de Jellicoe y von Scheer y para sus escuadras de cruceros de combate a órdenes de

Beatty y von Hipper. En ese encuentro no hubo "Exploradores Avanzados" sin duda por que las dos flotas tenían sus bases en el Mar del Norte y a distancia no mayor de 500 millas. Los primeros buques que se avistaron fueron por consiguiente los cruceros ligeros de las fuerzas de Beatty y von Hipper. Estas abrieron el fuego a 2 h. 38 m. p. m. dando comienzo a la batalla de Jutlandia. A 3 h. 45 la lucha entre los cruceros de combate fué tan recia que dos de los británicos fueron hundidos en menos de una hora. A 4 h. 30 intervinieron los destroyers de ambos bandos y los alemanes perdieron dos en una corta e intensa lucha. Después de unas cuatro horas de lucha entre estas fuerzas secundarias, concurrieron los acorazados a 6 h. 10 y decidieron el combate. Los ingleses tenían la flota de acorazados más fuerte y en consecuencia conservaron el control del mar en tanto que los alemanes se vieron compelidos a retirarse.

En este combate perecieron once buques alemanes por las causas siguientes: Acorazado "Pommern" por torpedo de un *destroyer*; crucero de combate "Lutzow" por tiros de cañón de los buques grandes; cuatro cruceros ligeros, el "Wiesbaden" por artillería de los cruceros, el "Elbing" por colisión con un acorazado alemán, el "Rostock" por torpedo de un destroyer y el "Frauenlob" por torpedo de un crucero; cinco *destroyers*, el V-4 por choque con una mina enemiga; los V-27 y V-29 por artillería de los destroyers y los V-48 y S-35 por la artillería de los acorazados. Las pérdidas inglesas fueron más grandes, pero debidas principalmente a la artillería. Ninguno de estos tipos de buques está obseleto, aunque realmente hundidos en combate por artillería, torpedos, minas y colisión. Ningún tipo de buque será obseleto por ser hundido por una bomba arrojada de un avión de bombardeo.

Empleo de los Submarinos y Aparatos Aéreos

En esta batalla hubo tres fases distintas antes de la final entre los acorazados; las luchas entre los cruceros ligeros, entre los cruceros de combate y entre los destroyers. Si se agrega a las flotas submarinos y porta-aviones, habrá una lucha preliminar para hundir a los submarinos y otra para hundir los porta-aviones y derribar los aviones de bombardeo. En otros términos la introducción de dos armas más en la flota solamente aumenta de tres a cinco el número de encuentros preliminares al final entre los acorazados.

Como los submarinos son necesariamente menos veloces que los barcos de superficie no pueden maniobrar con la flota, están constreñidos a quedar en acecho del enemigo. Así, en Jutlandia, von Scheer estacionó sus submarinos en las afueras de los puertos británicos para atacar los buques de superficie que se hiciesen a la mar. Cosa de siete se estacionaron al largo del Firth of Forth, pero Beatty ganó la mar con más de cincuenta buques, todos ilesos. Navegando a alta velocidad durante la oscuridad de la noche, los submarinos quedaron imposibilitados para atacarlo, sin embargo de que uno dió cuenta de haberlo visto pasar a la luz del día. Cuando, en una futura guerra, tengamos flotas submarinas, serán aptas para cruzar con la flota, pero serán menos veloces que los buques de superficie y será difícil y aún imposible maniobrar la flota de modo de arrastrar o forzar al enemigo sobre los que han quedado en acecho.

Los aeroplanos dependen tanto de la bondad del tiempo que estamos obligados a formular planes de combate susceptibles de realización a pesar de la intervención del mal tiempo. Conocemos el proyecto de

von Scheer de bombardear la costa inglesa con el fin de hacer salir unos pocos barcos que esperaba hundir. Conocemos su abstención de cruzar el Mar del Norte con sus acorazados por temor de verse cortado por la superior flota de acorazados británica. El rol de los diez Zeppelines adscritos a esta flota era explorar y comunicar la aproximación británica. Sabemos que en Mayo 23 de 1916 estaba todo listo, pero que los aviadores declaraban diariamente durante ocho días (del 23 al 30 de mayo) que el tiempo no era conveniente para volar. Sabemos que esta falla del servicio aéreo lo obligó a cambiar enteramente su plan. Renunció al bombardeo de la costa inglesa y en Mayo 31 cruzaba el lado alemán del Mar del Norte. En este día, cuando más de 250 buques estaban empeñados en la batalla de Jutlandia, iniciada a 2-38 p. m., y prolongada durante toda la tarde y toda la noche, cinco Zeppelines fueron incapaces de localizar ninguna de las opuestas flotas. Uno de ellos, el L-14, estaba justamente sobre la escena cuando la lucha alcanzaba su punto más álgido, pero no se enteró un instante. Aunque la visibilidad era escasa debido a la niebla del Mar del Norte, los buques se encontraron y combatieron a cortas distancias, a despecho de la niebla y humo del combate.

Un estudio, por ligero que sea, de la formación de la flota, indicada en el grabado, convencerá al lector de que cada unidad, desde el Zeppelin hasta el submarino, debe estar bajo el comando directo del Almirante en Jefe de la Flota. Cuando esta flota comienza a cruzar el Océano para desarrollar el gran problema naval de exploración para localizar y atacar al enemigo, se palpa la necesidad de que los comandantes de unidades, tanto aéreas como de superficie o sumergidas, sean oficiales de marina prácticos en la navegación y aptos

para encontrar su posición en la mar, conocedores de la estrategia naval para que puedan cooperar en la exploración del enemigo, y endoctrinados en la táctica naval para que puedan desempeñar correctamente su rol en la gran batalla naval.

Buscar y destruir al enemigo

¿Cuál es entonces la misión del aviador? Los entusiastas por la aviación no parecen conformarse con que el aviador desempeñe su ya grande y correcto rol como una de las unidades en una gran flota o en un gran ejército y quieren que operen independientemente con menosprecio de todos los principios de sana estrategia. Está claro que toda lucha en el mar constituye un problema naval, cualquiera que sea el arma empleada.

En caso de guerra con una potencia europea puede suceder que enviemos nuestra flota a Europa, a capturar una base y operar en aguas europeas y puede suceder tambien que la flota enemiga cruce el Atlántico y ocupe una base, bien al norte de nuestra costa atlántica o bien en las Antillas. Es evidente por consiguiente, que si adoptamos la ofensiva nuestros combates navales se verificarán en aguas europeas, muy lejos de las costas de New England o en las Antillas. Para sacar ventaja de las grandes posibilidades de los aviones de bombardeo, debemos asegurar su participación en las futuras batallas navales. Para conseguirlo, precisan buques portaaviones de construcción especial.

Muchos creen que el país no necesita de acorazados o cruceros de combate para su seguridad y que pueden permanecer tranquilos en sus hogares tras de una barrera de aviones de bombardeo. En tiempo de guerra el enemigo, sin necesidad de aproximarse a nues-

tras costas, puede capturar todas nuestras posiciones isleñas, desde las Vírgenes hasta las Filipinas, tomar el Canal de Panamá y Alaska y barrer de los mares nuestra costosa marina mercante. ¿Podrá América satisfacerse alguna vez con una política meramente defensiva? Nunca ganará una guerra la nación que se mantiene a la defensiva.

En la reciente guerra mandamos nuestros destroyers, submarinos, aviones y acorazados a Europa para "buscar y destruír al enemigo". En la guerra con España, Dewey en el acto marchó a Filipinas a "buscar y destruír al enemigo", mientras la flota del Atlántico se dirigía a las Antillas con misión semejante. La buena estrategia exige que agreguemos cruceros de combate y buques porta-aviones a nuestra flota para poder mantener nuestra política de "buscar y destruír al enemigo" en contraposición a la nueva de "Quedar en casa tras de los aviones de bombardeo".

SOBRE ARTILLERIA

Hace algún tiempo—3 años—que sometí a la consideración de muchos compañeros, la idea de establecer a bordo de uno de los buques, o en la Escuela Naval, conversaciones profesionales que, más tarde, se condesasen en un sistema de conferencias, encauzando, así, las energías del oficial hacia la investigación científica constante, hacia la solución de problemas que cada día surgen nuevos en las marinas de guerra. Esa idea la aprobaron los más, los optimistas, pero no pudo hacerse realidad por razones que no son del caso explicar, dando aparente razón a los menos, los indiferentes y los escépticos.

Uno de los que con más entusiasmo la apoyaron, fué el señor Comandante Pizarro, como que preparó la primera conferencia; por eso hoy ha creído conveniente invitar a que todos los oficiales de este buque—crucero "Bolognesi"—sustenten, a bordo, conferencias quincenales.

En virtud de la antedicha invitación, debo hablar sobre DIRECCION DEL TIRO.

Los señores Oficiales que me escuchan, nada nuevo encontrarán, tal vez, en esta mi disertación. Yo no hago más que iniciar, servir de explorador para el avance de los más capacitados, o, más propiamente, para que se produzcan los que tengan buena voluntad, los que quieran dar a conocer lo que de interesante hallaren en los libros, con las observaciones que su lectura les sugieran.

Los estudios efectuados en las Escuelas Navales, sobre artillería, las especializaciones en dicho ramo, en las Academias o Escuelas de Aplicación, tienen como finalidad, para el Oficial de Marina, la preparación del personal y material para el tiro y la dirección de éste.

Entre dos buques semejantes en poder ofensivo y defensivo, digamos entre dos unidades de igual valor táctico, con comandos igualmente capacitados, iniciado un combate, inmediatamente se producirá un desequilibrio, con superioridad de parte de aquel que aproveche mejor su artillería; y este provecho no se obtendrá únicamente con apuntadores diestros: saber únicamente apuntar, no es ser artillero. El entrenamiento del personal subalterno, es función de la contracción del superior al estudio y el trabajo aúnados. No basta estudiar sin trabajar o trabajar sin estudiar. No.

Tal es la atención que en la Marina de E. E. U. U. se presta a estos asuntos, que en las pruebas de la artillería del "Texas" se embarcaron 55 oficiales destinados únicamente a practicar la observación del tiro.

Dice el Teniente de Navío Janer, de la Armada Española, que los ejercicios no deben hacerse únicamente "con el fin de justificar consumos reglamentarios de munición". Este distinguido Jefe, para explicarse así, ha debido observar que en las Marinas bien organizadas se efectúa con frecuencia el Battle-practice, o sean los ejercicios en condiciones probables de un combate.

Nosotros no podemos hablar ni siquiera de consumos reglamentarios y en lo referente a artillería estamos,—triste es, pero debo decirlo,—cuando más a la altura de los mediocres artilleros del siglo pasado. Detengámonos a pensar en cuál sería nuestra condición ante el mundo y nuestra responsabilidad ante el país, si hoy nos dieran dos, tres o más buques modernos y tuviéramos que actuar en una guerra, no inmediatamente sino dentro de seis meses. ¿Podríamos disponer para esa época de personal superior y subalterno técnica y prácticamente eficientes? Yo me atrevo a dar un *no* rotundo. La preparación para la guerra ha de ser sistemática y larga; las improvisaciones no conducen sino al fracaso.

Antes de examinar el problema de la dirección de tiro, digamos algo sobre la preparación del personal y material.

Los conocimientos que un Oficial adquiera teóricamente, no servirán en mucho sin una práctica intensa y larga. Si continuamos como hasta hoy, llegado el momento mereceremos, en justicia, el título de marinos siecle-passé. Se necesitan programas de instrucción adaptables a nuestro medio y en armonía con nuestra idiosincracia. Es inaplazable una organización nueva que destruya nuestra inercia y nos impulse a la actividad, que nos sacuda del marasmo en que yacemos, con estímulos para todos, desde el Jefe hasta el úl-

timo grumete. Que no suceda lo que hasta hoy: el choque de algunos esfuerzos individuales con la indiferencia de los unos, la incapacidad de los otros y el desórden de todos.

En cuanto a preparación del material, dejaré lo concerniente a las unidades en sí, para no ocuparme más que de la artillería, aun cuando la capacidad artillera de nuestros buques no se puede medir únicamente por el número y calibre de cañones que montan.

En la artillería de un buque, antes de ir al combate o, simplemente, a un ejercicio, se verificará el buen funcionamiento de cada pieza, examinando cuidadosamente su circuito eléctrico, telescopios, trasmisiones, graduación, etc. y, finalmente, se hará la calibración de alzas, sin la cual todo esfuerzo que tienda a uniformar los alcances y derivas, será nulo: cada cañón funcionará según el estado de su conservación, obteniéndose por tanto, un tiro bien disperso.

Para la calibración, se usan hoy día telescopios fotogramétricos que, al fotografiar los piques en el agua o flashes, permiten determinar las distancias exactas.

También habrá necesidad de examinar cuidadosamente las pólvoras, puesto que el estado balístico de ellas influye en la velocidad inicial y, además, si las cargas no son iguales en peso y temperatura, se producirá forzosamente una gran dispersión.

Se determinará, pues, de antemano, el alcance exacto de las piezas con cada lote de pólvoras, prefiriendo aumentar o disminuir las cargas, a fin de obtener una velocidad inicial uniforme: aquella por la cual se han calculado las diferentes tablillas de corrección.

Entramos ya en materia. Dirigir el tiro, es saber

obtener en todo momento las correcciones en alcance y deriva y sacar, así, el máximo rendimiento de la artillería.

La dirección de tiro, en principio, es una, cualquiera que sea el sistema. Solo varía en los aparatos empleados y la manera de combinarlos unos con otros.

Como dato interesante, consignaremos que en el combate de Santiago de Cuba, entre españoles y americanos, estos obtuvieron en el tiro un porcentaje de impactos de 1 y ½ %. Este porcentaje era bueno para aquella época, no muy lejana, en que aún no se conocían los métodos de dirección de tiro con que cuenta hoy cualquier marina, por pobre que ella sea en cuanto a material y personal. Las correcciones se efectuaban, antes, por piezas *y a ojo*, como hemos hecho nosotros hasta la fecha. Hace nueve años que estoy embarcado y todavía no he oído aquí el ruido producido por salvas de tres o cuatro piezas, mientras en todas las marinas ha quedado prácticamente en desuso el tiro individual.

Según sean las necesidades de un buque, así, podrá tener una o más estaciones centrales de tiro. Por ejemplo, en los grandes acorazados existen de tres a cinco: una o dos principales y dos o tres secundarias, como las estaciones de las torres llamadas por los ingleses Local-control. Todas las estaciones, tanto principales como secundarias, son independientes.

Sin tener en cuenta aún las simplificaciones que se obtienen con los aparatos modernos, veamos los puestos que concurren a la dirección de tiro: uno de telémetro, uno de taxímetro, uno de plotting, uno de corrección y uno o dos de spotting. Debo hacer notar que *estos son los puestos elementales*; veremos después cómo, debido a los aparatos modernos, estos seis o siete puestos han quedado reducidos a cuatro.

En cuanto se avista un blanco, y durante el período de aproximación, el telemetrista y el taximetrista comunican al oficial plotter las distancias y demoras simultáneas, procurando hacerlo el mayor número de veces posible, a fin de poder establecer pronto la ley de variaciones. Con dos o mas distancias y demoras simultáneas, y velocidad y rumbo propios comunicados por el corrector, el plotter determina el rumbo y velocidad del blanco y los trasmite a su vez al oficial corrector.

El corrector, con estos datos y rumbo y velocidad propios y del viento comunicados por el director de tiro, determina las correcciones iniciales de deriva y las trasmite al oficial reductor.

El reductor comunica a las baterías, o las torres, distancia y deriva iniciales, con las que se efectuará la primera salva. Este mismo oficial, ayudado por el plotter, arregla el reloj de distancias, en forma que este acuse no la variación de distancia en una unidad de tiempo (20 o 30 segundos), sino como es lógico, cada variación de 50 o de 100 metros, que es la que interesa al oficial de batería. Es decir, que si la distancia al blanco aumenta, por ejemplo, en 6 metros por segundo, si tomásemos la variación por una de tiempo igual a 30 segundos, en este tiempo la distancia habrá variado en 180 metros. Durante estos 30 segundos se dispararía, pues, con alzas que no corresponden a la distancia exacta; en tanto que, si se arregla el reloj de la otra manera, ésta acusará la variación de 100 metros cada $16^s,5$, o de 50 metros cada 8^s y, por tanto los errores en alcance quedarán enormente disminuidos.

Efectuada la primera salva, entra en funciones el spotter, alma del tiro, de cuya pericia o práctica en la observación de la rosa de impactos en el mar o piques, dependerá el éxito del tiro.

Suponiendo dos spotters—en lugar de uno solo como en ciertas marinas—, el spotter horizontal observa el desplazamiento del centro de la rosa de impactos, en fracciones de blanco, *a la derecha* o *a la izquierda* y busca en su tablilla la corrección correspondiente *a la izquierda o a la derecha*, es decir, en sentido contrario. Esta corrección la comunica al corrector, con la que éste modificará la corrección inicial o primitiva. A fin de evitar retenciones mentales que conducen a equívocos lamentables, tendrá el corrector una regla graduada, de madera o latón, con un índice fijable en la graduación correspondiente.

El spotter vertical deberá tener su puesto de observación lo más alto posible y estará provisto de un buen anteojo telemétrico—siquiera de 16 diámetros. En las marinas Americana, Inglesa y Japonesa, se usan los estereotelescopios, con los que un solo spotter puede efectuar, como lo hace, los dos spottings: vertical y horizontal.

Si el spotter observa que la rosa de impactos cae detrás del blanco, la corrección que dé al reductor, con quien comunica directamente, será tal que la siguiente salva resulte corta para poder, así centrar el tiro desde la tercera salva; debiendo centrarse a la segunda si la primera resultó corta. Hay que tener muy presente que si antaño la ventaja—en igualdad de poder combativo—estaba del lado de aquel que supiese aprovechar el primer cuarto de hora, hoy ese tiempo ha quedado reducido a los primeros cinco minutos, a contar desde que dos buques contrarios se han puesto a la distancia de combate. Ejemplo reciente: el combate Naval de Coronel.

Comunicado el resultado del spotting al reductor, éste modifica las distancias trasmitidas a las torres o ba-

terías, teniendo presente la variación de distancias por movimiento relativo del barco.

Para tener presente la distancia anterior al hacer cada nueva corrección, es conveniente el uso de una regla de madera, que contenga, de 50 en 50 metros, las distancias probables de combate: por ejemplo 1,500 metros a 12,000 metros. Un índice fija la distancia trasmitida. *Ejemplo*: Supongamos que las salvas se efectúan cada 25 segundos a una distancia de 4,000 metros y que la variación de 50 metros en aumento es de 12,5, segundos, es decir que entre la primera y segunda salva la distancia aumentará 100 metros; luego, para la segunda salva, se pondrá el índice a 4,100 metros; efectuada esta segunda salva, el spotter comunica 50 metros corto lo que significa que la variación no ha sido de 100 metros sino de 150 y, por consiguiente, para la tercera salva se pondrá el índice en 4,100 + 50 + 150 = 4,300 y si en esta salva el centro de impactos queda en el blanco, la cuarta salva será a 4,450.

Después de las primeras salvas, ya se podrá prescindir del telemetrista. Basta con el spotter.

Tal es el procedimiento general. Veamos el emplazamiento de los aparatos empleados, y la forma en que algunos de estos se pueden suplir o improvisar, en nuestros buques mientras se provean, de un sistema moderno completo que tan indispensable es a todo buque que se titula de guerra.

Como hemos visto en la repartición de puestos que concurren a la dirección de tiro, ésta podemos dividirla en dos partes, según el orden en que las operaciones se efectúan:

Primera: Plotting
Segunda: Corrección total.

En la Marina de los E. E. U. U. el orden en que se hacen las correcciones es el siguiente: desvío por movimiento propio, el debido al del blanco y, finalmente, el ocasionado por el viento.

La determinación de distancia y demora del blanco en el sistema Sperry de fire-control, se efectúa de dos maneras: 1a. por un telémetro de gran base, en el que el movimiento de los dispositivos oculares—tornillo superior en los Barr and Stroud—y el giro horizontal, o sea el movimiento azimutal, se trasmite por medio de motores paso a paso a unos receptores que se colocan en la estación central. El receptor tiene un disco graduado con un índice, que repite en dicho disco los movimientos del telémetro y cuando el observador tiene la distancia exacta (la demora también lo será) acciona sobre un pulsador eléctrico, encendiendo una lámpara que hay junto al receptor. En este momento el plotter anota la distancia y demora que marcan los discos.

Segunda.—Para grandes distancias, se montan en cubierta, dos anteojos potentes, uno en proa y otro en popa, distantes entre sí la máxima distancia posible; estos anteojos son dobles, uno de poco alcance para explorar o buscar y otro potente para visar el blanco. El movimiento azimutal de cada anteojo se trasmite a la estación central, tambien por medio de motores paso a paso, pero entre los dos receptores correspondientes hay un dispositivo especial que no permite el paso de la corriente sino cuando lo dos observadores tienen demoras simultáneas y accionan, por consiguiente, tambien simultáneamente los pulsadores. Bastará, pues, leer en los receptores las demoras y su diferencia será el ángulo en el blanco. Con esta diferencia se

encuentra la distancia en una escala, en cuya confección ha entrado la base, o sea la distancia entre los anteojos. Además existe en la central un receptor diferencial que dá la diferencia gruesa en grados de las dos demoras.

Este sistema telemétrico de dos estaciones, presenta la ventaja de una gran base—3/4 a 4/5 de la eslora—, lo que permite una mayor exactitud; pero, también, tiene el inconveniente de no poderse observar los blancos cuyas demoras están entre la proa y las amuras o la popa y las aletas, aparte de que, si las probabilidades de avería de una estación única son como uno, las de una estación doble serán como dos.

Para los buques que no poseen instalaciones modernas de dirección de tiro, como las Pollen y las Sperry, el Teniente Janer indica un medio de supresión del taxímetro, lo que se ha hecho en todos los sistemas y por diversos medios, simplificando así el trabajo: Con telémetros ordinarios montados en el centro de una torre, pintar una faja oscura en el interior de la torre y graduarla con rayas blancas—línea de fé según el plano de crujía—Tomada, pues, la distancia, bastará darle al telémetro un pequeño movimiento de depresión, pudiéndo leer, así, la demora correspondiente.

Yo creo que un medio aplicable a cualesquiera instalación de telémetros, como la que tenemos en nuestros cruceros, sería el siguiente: adaptarle un disco graduado fijo al montaje, con una aguja fija al eje vertical, cuyo movimiento, o sea el azimutal del telémetro, siga a aquella. Tomada la distancia, se leerá inmediatamen te la demora en la graduación marcada por la aguja.

Con distancia y demora del blanco, se determina, en la central, el rumbo y velocidad de aquel.

El principio en que se basa el plotting, cualquiera que sea el aparato empleado, es el siguiente: (Fig. 1)

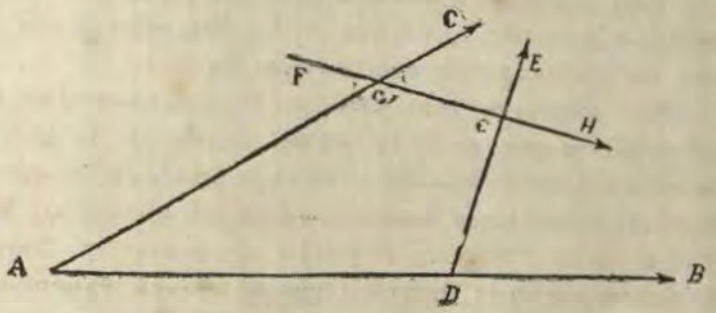


Fig. 1

Representemos en una carta cualquiera, al buque propio moviéndose según *AB*; estando en *A* se marcó el blanco según *AC* y a una distancia tal como *Ac*; *N* minutos después, el buque propio está en *D* y se ha marcado el blanco según *DE* y a una distancia tal como *De*. Luego, pues, mientras el buque propio se ha movido según *AB* con una velocidad como *AD*, el blanco se habrá movido según *FH* y con una velocidad *ce*. Bastará comparar ambas direcciones y magnitudes para determinar el rumbo y velocidad del Blanco.

Esto es lo que, más o menos rápidamente, resuelven los aparatos de plotting. Lo más fácil, cuando no se tienen aparatos es confeccionar una tablilla de plotting como indica la figura 2. Sobre un papel o cartulina se trazan líneas paralelas que designen distintas velocidades del buque propio (a un lado y otro del espacio neutro central, para las demoras del blanco por estri-

bor y babor) y, sobre estas líneas de distintas velocidades, se marcan, en escala, los espacios correspondientes a una unidad de tiempo,—20 ó 30 segundos.

Una reglita delgada se divide por un lado, en partes que representen gráficamente las distancias y, por el otro, en partes iguales, arbitrariamente.

Su manejo es muy sencillo. Supongamos que la velocidad propia es de 16' en el sentido de la flecha. Se coloca la tablilla sobre una plotting chart, o, sobre una carta cualquiera, orientándola según el rumbo. En el caso de la figura, en el primer momento, se marcó el blanco según la flecha *a* (que se trazará valiéndose de un trasportador) y a una distancia de 5700 metros, que la marcamos con la reglita; después de 40 segundos, se volvió a marcar el blanco según la flecha *b* y a una distancia de 6300 metros. Es decir, que midiendo la distancia *ab*—que será lo que se ha movido el blanco,—con la otra escala de la reglita, nos da hasta la división *e*, la que trasladada sobre la tablilla, es igual al espacio de 40 segundos correspondientes a la línea de 20'. Luego, pues, el blanco se está moviendo según la dirección *AB* y con una velocidad de 20 millas.

No obstante, tengo que hacer un llamamiento al entusiasmo de los oficiales maquinistas de este buque, para la confección de aparatos—factibles con nuestros medios—de plotting a base de los Sperry o Pollen.

Obtenidos el rumbo y velocidad del enemigo, se determina fácilmente el tiempo correspondiente a la variación de 50 metros; esta variación se fija en el Range-clock o reloj de distancias, el que indicará por medio de un dispositivo especial, cada vez que la distancia varíe en 50 metros.

Los modernos Range-clocks sirven no solo para fi-

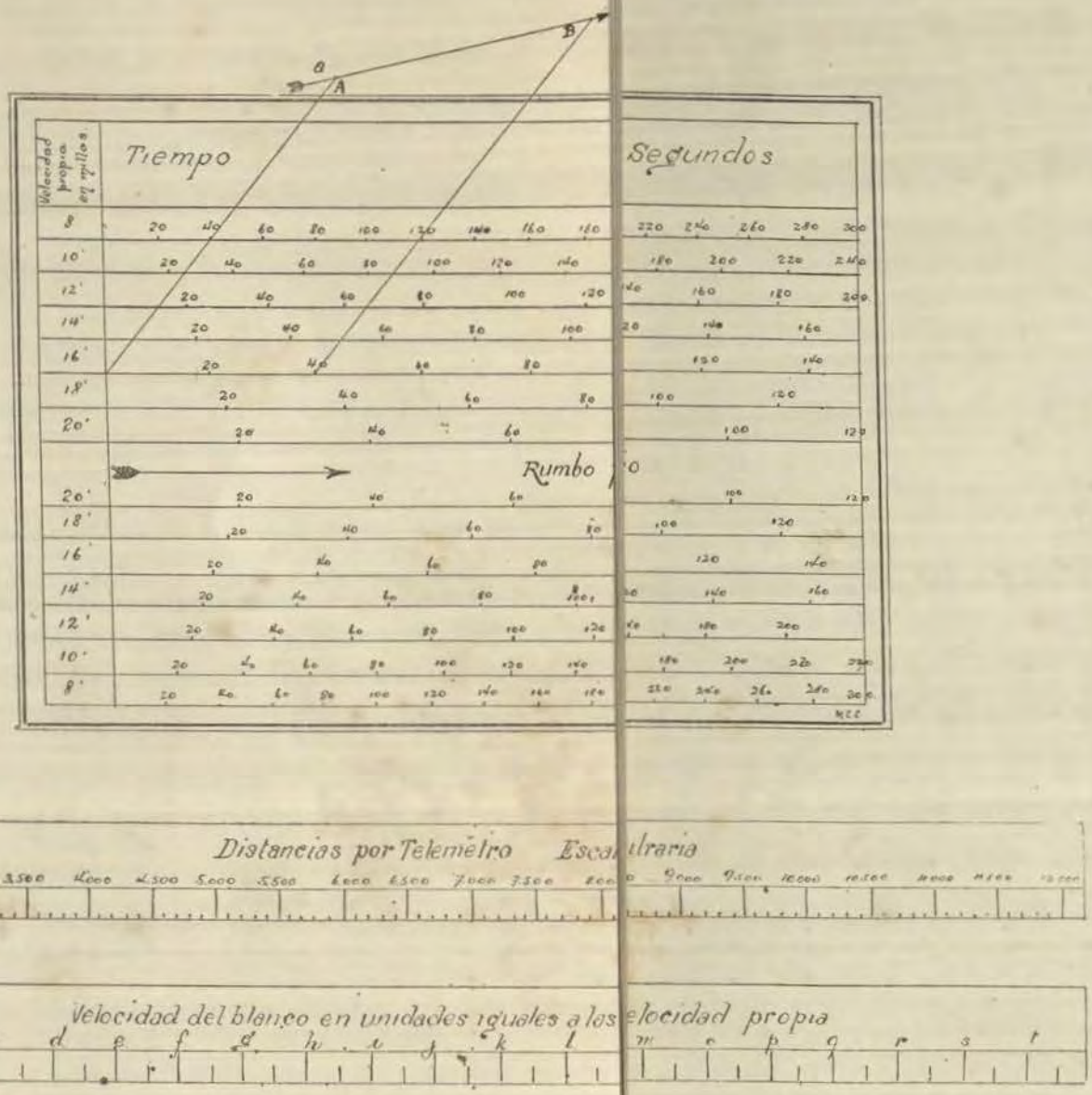

B
A
Velocidad propia en millas
Tiempo
Segundos
Rumbo
Distancias por Telemetro
Escala
Velocidad del blanco en unidades iguales a las
Velocidad propia
a b c d e f g h i j k l m n o p q r s t

Fig. 2

jar en ellos, la variación de distancia, sino, también, la de deriva.

En seguida, con rumbo y velocidad propios y del viento, comunicados por el director de tiro; y el rumbo y velocidad del blanco, recibidos del plotter, el oficial corrector halla la corrección total de deriva. Los aparatos modernos determinan automáticamente esta corrección, pero de ellos no me ocuparé por ahora; me limitaré a presentarles el aparato construido a base del abaco cuyo autor es el inteligente jefe de la marina argentina Comandante Storni.

....

.....

Comunicadas las distancia y deriva a las torres o baterías, y efectuada la primera salva, procurando que ésta sea más bien corta que larga, entra en funciones el spotter, quien indica las correcciones necesarias, valiéndose de sus tablillas de spotting. El Spotter comunica sus observaciones a la estación central.

En los sistemas modernos de dirección de tiro, se ha simplificado el trabajo, reduciendo los puestos a los siguientes:

Telémetro
Plotting
Corrección y
Spotting.

Como todo ha de comenzarse por la base, en ésta mi dicertación he tenido que ocuparme de la dirección de tiro en su forma elemental, dejando para la próxima lo referente a los aparatos modernos. Debo, sí, expresar que urge la adopción de cualquier sistema a bordo de nuestros buques, porque es inconcebible que en esta

materia estemos como hace un siglo en que se creó la Marina Peruana.

Al ancla Callao, Octubre de 1921.

D. L. MONTES
Teniente 1º.

Exposición de reformas en nuestra Escuela Naval

En marcha yá la reorganización de la Armada Nacional, que ha abarcado, o en la que está incluída, como todos sabemos, la reorganización de la Escuela Naval del Perú; y con motivo de aproximarse la fecha para la realización del Concurso de Admisión de los nuevos cadetes que ingresen el año 1922, ofrecen especial interés, entre las reformas efectuadas, dos, que son de carácter esencial y cuyos detalles se indican a continuación.

Ellas se refieren a las modificaciones propuestas y aprobadas y decretadas yá, respecto a las nuevas reglas para el ingreso; y a la adopción de los cursos oficiales.

Nuevas reglas para el ingreso a la Escuela Naval

Hasta antes de ahora, las reglas declaradas oficiales para el ingreso a este Instituto, de los jóvenes que deseaban dedicarse a la Marina, estaban sujetas, por

decirlo así, a un marco que, desde luego, adolecía de ciertos defectos; defectos que en la actualidad se han procurado corregir de la mejor manera, actuando—después de una observación meditada—más en armonía con la realidad, para servir así de base mucho más segura, que responda al fín a que obedece la existencia de la Escuela Naval.

Constantemente se tomaba muy en cuenta el valor de los certificados de los colegios, presentados por los candidatos; y dichos certificados tenían cierto peso que, por lo general, decidía la admisión de los nuevos cadetes.

Hoy, ante el convencimiento de que no puede ejercerse un control rigurosamente exacto, o sea verificarse una comprobación en todo real, de la competencia de los postulantes; y con el objeto de efectuar una mejor selección del personal, se han modificado los requisitos en cierta forma; quedando, por supuesto, subsistentes con toda su fuerza primitiva, los que se relacionan con la nacionalidad, buena conducta y principales condiciones físicas.

Las modificaciones aludidas, se pueden expresar así:

El inciso (e) del artículo 103 del Reglamento respectivo, ha sido reformado en el sentido de que ya no tendrá valor la presentación de certificados que acrediten haber sido aprobado en todos los cursos correspondientes a los dos primeros años de instrucción secundaria; y en consecuencia los candidatos serán sometidos a un *exámen de admisión por concurso*, que comprende las materias siguientes: Aritmética, Algebra, Geometría Elemental, Geografía General, Geografía del Perú, Historia General, Historia del Peru y Gra-

mática, conforme a los programas formulados por la Escuela.

El resultado de este exámen, promediado con los resultados obtenidos en las demás pruebas, que más abajo se enumeran, determinará, en conclusión, si el candidato es o nó apto para ingresar como cadete.

El concurso, como es natural, se realizará en el local de la Escuela Naval. Y tendrá lugar, a partir del segundo Lunes del mes de Marzo. Las pruebas comenzarán a 9h a. m.; y después de esta fecha, no podrá ser examinado ningún candidato.

Se declarará el número de vacantes (teniendo en cuenta los departamentos del Perú) que sea necesario, a fin de que el número de cadetes sea el de 80.

El nombramiento de Cadete, será expedido por el Ministerio de Marina en la forma siguiente: Cuando existan varios candidatos de un mismo Departamento, de la Provincia Constitucional o de un litoral, se preferirá al que tenga la mayor nota de mérito; y en el caso que hubiese solamente un representante por una región o departamento, se le otorgará el nombramiento, siempre que haya sido aprobado en los exámenes.

Para poder presentarse como candidato por un departamento o provincia, se necesita haber tenido una residencia no menor de dos años, computados hasta antes de la fecha del concurso. Una vez llenadas las vacantes de representación, las que resultasen demás, se otorgarán a los otros candidatos teniendo en cuenta el orden de mérito.

Respecto a las pruebas físicas, los cantidatos deben satisfacer a las condiciones siguientes:

(a) Tener talla no menor de 1m.50, para aquellos cuya edad esté comprendida entre 14 ½ y 16 años; y de

1m.56, para los que tengan la edad comprendida entre 16 y 17 ½ años.

(b) La correlación entre la talla y la circunferencia toráxica, será: de 75 c/m. para los del primer grupo; y de 78 c/m, para los del segundo.

(c) Tener ojo y visión normal, de conformidad con las pruebas optométricas y daltónicas para cada ojo.

Esta prueba física, y las demás que sean necesarias para determinar la aptitud física general, tendrá lugar antes que las otras pruebas que se señalan en estas reglas; teniendo en consideración que el candidato que resulte deficiente en el exámen físico, no podrá continuar tomando parte en el *concurso de admisión*.

En cuanto a la calificación, la escala de notas adoptada es la del *cero* al *veinte*, siendo *doce* la nota mínima de suficiencia. Cuando un candidato obtenga como promedio de todas las pruebas, una nota inferior a *doce*, quedará de hecho eliminado del concurso.

Los cursos o materias, tendrán un coeficiente, en armonía con su importancia; coeficiente que estará comprendido entre *dos* y *cinco*. Teniendo en cuenta el valor de los coeficientes, se formará el rol de mérito de los candidatos, una vez terminado el concurso.

Fuera de las pruebas físicas, de las orales y de las pruebas escritas, existe la prueba denominana de *presencia*, en virtud de la cual, el jurado deberá formarse un concepto claro de la educación, cultura general y otras condiciones que debe reunir un candidato para ser un buen oficial de Marina. El coeficiente para esta prueba, será *cinco*.

Los candidatos que hubiesen resultado *aptos* de conformidad con las reglas citadas anteriormente, una vez que hayan obtenido su nombramiento de cadetes,

se presentarán en la Escuela Naval, el primer día del mes de Abril, a fin de dar comienzo a sus labores.

Finalmente, hay que tener en cuenta que no será válido o efectivo, ningún nombramiento de cadete, mientras el candidato no haya cumplido con los requisitos siguientes:

1o. Tener todo el equipo de la clase Y que indica el artículo 107 del Reglamento de la Escuela Naval del Perú.

2o. Jurar que prestará sus servicios en la Armada durante cinco años, segun lo determina el artículo 110 del citado Reglamento.

Adopción de los cursos oficiales y la labor de traducción

Este asunto, interesante de por sí, lo es más aun entre nosotros, puesto que siempre – puede decirse—desde su creación hasta la época actual, la Escuela Naval ha carecido de las obras profesionales suficientes que estando reglamentadas, y en armonía con los adelantos navales contemporáneos, llenáran ampliamente la necesidad imprescindible de que, absolutamente todos los cadetes, adquiriendo el texto respectivo, se encontrasen en la mejor condición para poder corresponder, por su parte, al fin que la instrucción persigue.

Se ha visto que contínuamente era necesario formular programas para la enseñanza, variables siempre; y debido a la falta de libros apropiados, y en la cantidad suficiente, se adoptaban yá copias, yá obras de autores de distintas nacionalidades, que variando muchas veces dentro de plazo relativamente pequeño, contri-

buían, como es natural, a disminuir el provecho de la enseñanza.

Era necesario, pues, que los cadetes dedicasen siempre una parte del tiempo (demasiado apreciable), para efectuar las copias del curso correspondiente; o en otros casos, que todos los cadetes de un mismo año, estudiasen en dos o hasta en un solo libro profesional, apropiado al programa respectivo.

Esta situación especial producía, desde luego, serias dificultades en el aprovechamiento de los cadetes.

El actual plan de estudios con las reformas llevadas a cabo, tiende a suprimir eficazmente los inconvenientes señalados, y por lo tanto, a obtener el mayor rendimiento útil, facilitando a los cadetes la obtención de los conocimientos profesionales; puesto que poseyendo todos los cursos correspondientes, podrán aprovechar íntegramente en el estudio, el tiempo destinado a cada materia.

Consecuentemente con este fin, en esencia fructífero, después de un estudio minucioso y concienzudo, se ha acordado adoptar como cursos oficiales profesionales, los que en la actualidad sirven para el mismo objeto, en la Academia Naval de Annápolis (E. E. U. U. de Norte América), o sean las ediciones correspondientes al año 1921.

A fin de que los cursos citados presten con toda su eficacia los benéficos servicios a que están destinados, serán traducidos al idioma español.

Conviene advertir que la labor de traducción yá ha comenzado, con el objeto de que al iniciarse el próximo año académico puedan utilizarse los libros traducidos, que se usarán conjuntamente con los originales, al tratarse de las ilustraciones o figuras, que por razón de dificultades conocidas, no puedan ser reproducidas.

Teniendo en cuenta la relación y volúmen origi-

nal de los cursos profesionales adoptados, hecho el balance de la labor de traducción, podemos decir que arroja un total de 3500 páginas impresas.

Traducidas conforme al plan previsto, se convertirán en 180000 hojas impresas o sean 360000 páginas.

El objeto de aumentar hasta este número de páginas la traducción, es no solo el de que los cadetes adquieran en la misma Escuela la propiedad de los cursos, sino también que en la proporción correspondiente, adquiera el Ministerio de Marina un número de obras profesionales para que puedan proveerse de ellas los Oficiales del Cuerpo General de la Armada, que encontrarán así más facilidades para el desempeño de su cometido, en armonía con los principios más avanzados de los asuntos referentes a la profesión naval.

Las dos reformas implantadas—demasiado importantes—a que hacemos referencia en el presente y breve artículo, tienen, desde luego, ventajas de trascendencia innegable.

Por la primera, estableciendo con más rigor y exactitud la capacidad mental y física de los candidatos, se consigue una mejor selección de ellos, obteniendo en conjunto, las cualidades principales que debe reunir el personal destinado a servir en la Marina de Guerra Nacional.

Por la segunda, facilitando e intensificando la instrucción, en concordancia con los modernos adelantos de la profesión, se obtiene, en principio, la mejor preparación técnica de los futuros oficales; preparación que luego ha de robustecerse con el estudio y práctica con-

tínua de los métodos aprendidos, al desempeñar su rol en los buques.

El provecho obtenido así, con el aprendizaje en obras reglamentarias y la posesión de libros apropiados, será siempre duradero, puesto que si bien es cierto que todo está sujeto a innovaciones, éstas, siendo rara vez absolutamente radicales, son siempre dependientes del trascurso del tiempo, desde que las evoluciones en todo órden de cosas, tienen, por ley natural, que ir produciéndose en forma lenta y progresiva.

Para terminar, solo es necesario repetir que las reformas indicadas son de beneficio directo; y que ellas, constituyen un esfuerzo loable en pró de la Institución Armada.

Noviembre 23 de 1921.



Aos cadetes da Escola Naval de La Punta

(*Para a "Revista de Marina del Perú".*)

Honrado com o convite que me faz o Sr. Director desta Revista, para nella collaborar, eu sinto-me profundamente penhorado por este gesto fidalgo que attinge a Marinha do meu Paiz, na pessoa do seu representante aqui e mais ainda, feliz em poder dizer-vos, com a franqueza e a singeleza com que se entendem aquelles que a vida do mar irmana, a impressão altamente sympathica do meu primeiro contacto com os representantes de uma Marinha, que teve a opportunidade de mostrar ao mundo, um expoente da estatura do Almirante Grau.

Quando a minha boa estrella proporcionou-me a grata missão de vir aqui estreitar as relações que já existiam entre as Marinhas de nossas Patrias, eu já trazia, com o echo dos vossos feitos, a minha profunda admiração, através as bellas lições de heroismo, de que a vossa historia naval me imbuira; e ao acercar-me de vossas

plagas, evocando os nomes dos vossos heroes, eu tinha os olhos fitos no marco glorioso que em La Punta, dominando o horizonte deste Oceano Pacifico, tão cheio de emoções, ergue-se altaneiro, em frente á Escola, onde o Perú congrega em torno de sua bandeira essa juventude herdeira da audacia dos navegadores castelhanos e do ardor guerreiro dos Incas, para que, apparelhada com as lições e, sobretudo, com o exemplo dos seus venerandos maiores, venha ella, no dia do sacrificio, dar outras paginas de gloria a historia de sua Patria.

Depois, ao saltar aqui, ao sentir os primeiros bafejos da vossa tradicional fidalguia, eu curvei-me com profunda emoção diante de vossas sagradas reliquias, desde o monumento dos heroes de Punta Angamos, que o bronze eterniza, como uma das etapas de heroismo da guerra naval, até esse singelo monumento de madeira—o mastro da corveta "Unión"—onde, com a bandeira do Perú, que as brisas do Pacifico desfraldavam como um symbolo de gloria, um punhado de bravos conquistava outros louros para a vossa immortalidade.

Eu sinto-me feliz, pois, neste momento em que contemplo a analogia que vim encontrar aqui, neste canto do Pacífico, no modo pelo qual, como lá no Atlantico, somos educados no culto pelos nossos heroes cujas reliquias sagradas, tão acertadamente, são entregues á guarda dos jovens, que, á porfia, disputam um logar na primeira linha de defeza do territorio nacional.

Alli tambem, ao pisar aquellas plagas do Atlantico, impressiona o monumento em bronze daquelles que honrando as tradições da sua bandeira, deíxaram o maior exemplo aos vindouros que aspiram um logar na defeza da fronteira maritima da sua Patria; e depois, o monumento de madeira, singelo como o vosso e como o vosso egualmente glorioso, plantado em frente a Escola Naval,

—o mastro da fragata "Amazonas"—em cujo tope as brisas de uma manhã de gloria sagraram a bandeira do Brazil e em cujo laes, essas mesmas brizas desfraldaram as cores do signal em que o chefe supremo transmittia aos seus companheiros de jornada, através do seu pensamento, a confiança que nelles depositava a Nação: "O Brazil espera que cada um cumpra o seu dever".

Inspirada no exemplo daquelles chefes, que transpondo os limites da historia patria vão illustrar as paginas da historia naval, a juventude da Marinha dá á Nação a segurança de que, soada a hora da grande prova, a gloria virá buscar nella o predestinado a passar a immortalidade.

Lima, Outubro de 1921.

Benjamín Goulard
Capitão de Fragata
Addido Naval a Legação do Brazil

TRADUCCION

A los cadetes de la Escuela Naval de La Punta

Para la "Revista de Marina del Perú"

Honrado con la invitación que me hizo el señor Director de esta Revista, para colaborar en élla, me siento profundamente reconocido por este generoso gesto que alcanza a la Marina de mi País en la persona de su representante aquí, y más aún, feliz por pode-

ros decir, con la franqueza y sinceridad con que se entienden aquellos a quienes la vida del mar hermana, la impresión altamente simpática de mi primer contacto con los representantes de una Marina que tuvo oportunidad de mostrar al mundo un exponente de la talla del Almirante Grau.

Cuando mi buena estrella me proporcionó la grata misión de venir a estrechar las relaciones que ya existían entre las Marinas de nuestras patrias, ya traía yo, con el eco de vuestras hazañas, la profunda admiración que vuestra historia naval me imbuyera en bellas lecciones de heroismo; y al acercarme a vuestras playas, evocando los nombres de vuestros héroes, yo tenía fijos los ojos en el marco glorioso que en La Punta, dominando el horizonte de este Océano Pacífico tan lleno de emociones, yérguese altanero frente a la Escuela donde el Perú congrega en torno de su bandera esa juventud heredera de la audacia de los navegantes castellanos y del ardor guerrero de los incas, para que, preparada con las lecciones y sobre todo, con el ejemplo de sus venerandos mayores, brinde, en el día del sacrificio, nuevas páginas de gloria a la historia de su Patria.

Después, al desembarcar, al sentir los primeros hálitos de vuestra tradicional hidalguía, prosterneme con profunda emoción delante de vuestras sagradas reliquias; desde el monumento de los héroes de Punta Angamos que eterniza el bronce como una de las etapas de heroismo de la guerra naval, hasta ese sencillo monumento de madera—el mástil de la corbeta "Unión"—donde, con la bandera del Perú, que las brisas del Pacífico desplegaban como un símbolo de gloria, un puñado de valientes conquistaba otros lauros para vuestra inmortalidad.

Siéntome pues feliz en este momento en que contemplo la analogía que vine a encontrar aquí, en este rincón del Pacífico, en la forma en que, como allá en el Atlántico, somos educados en el culto de nuestros héroes cuyas sagradas reliquias se entregan, con tanto acierto, a la custodia de los jóvenes que a porfía se disputan un lugar en la primera línea de defensa del territorio nacional.

Allá también, al pisar aquellas playas del Atlántico, impresiona el monumento en bronce de aquellos que, honrando las tradiciones de su bandera, legaron el más grande ejemplo a los venideros que aspiran a un puesto en la defensa de la frontera marítima de su patria; y después, el monumento de madera, sencillo como el vuestro y como el vuestro igualmente glorioso, plantado frente a la Escuela Naval,—el mástil de la fragata "Amazonas",—en cuyo tope las brisas de una mañana de gloria consagraron la bandera del Brasil y en cuyas drizas, esas mismas brisas hicieron flamear los colores de la señal con que el jefe supremo trasmitía a sus compañeros de jornada, a través de su pensamiento, la confianza que en ellos depositaba la nación: "*O Brazil espera que cada um cumpra o seu dever*".

Inspirado en el ejemplo de aquellos jefes que, trasponiendo los límites de la historia patria, va a ilustrar las páginas de la historia naval, la juventud de la Marina da a la Nación la seguridad de que al sonar la hora de la gran prueba, la gloria vendrá a buscar entre élla al predestinado a pasar a la inmortalidad.

Lima, Octubre de 1921.

BENJAMIN GOULARD
Capitán de Fragata
Agregado Naval a la Legación del Brasil.

Determinación de la naciente de un río

"Um dos problemas de mais difficil solução que se apresenta ao explorador na execução de trabalhos de campo, é sem duvida o da determinação rigorosa da nascente principal de um rio".—Contralmirante *Ferreira Da Silva.*

La determinación de la naciente principal de un río es un problema que parece muy simple en apariencia, pero que en realidad es muy complejo y difícil, por la falta de reglas científicas precisas que permitan resolverlo con plena seguridad y en la forma mas conveniente.

Las muy diversas condiciones en que se presentan los formadores de un río, no permiten siempre la solución inmediatada del problema; necesitándose hacer estudios minuciosos en cada uno de los formadores, com pararlos, discutirlos y solo despues de efectuado ésto se podrá deducir cuál es el principal.

Vamos a ver cuáles son los puntos mas importantes a los que el explorador debe dar preferencia en su estudio.

La mayoría de los técnicos abordan el problema bajo el punto de vista geológico; y en consecuencia, habría que hacer estudios detenidos de este órden en cada uno de los formadores, para de ellos deducir cuál es el principal.

Estos trabajos, además de necesitar un personal técnico especial, requieren mucho tiempo: condiciones ambas difíciles de realizar en nuestro medio, donde solo se dedican a esta clase de trabajos las Comisiones Demarcadoras de Límites de nuestras fronteras, o las instituciones científicas como la Sociedad Geográfica de Lima.

Generalmente, el geólogo no toma parte en estas comisiones; y además, los trabajos solo se realizan en la época de seca de los ríos; no disponiéndose, en consecuencia, sino de algunos meses del año en los cuales hay que realizar el máximo de trabajo.

En vista de estas razones, se comprenderá la necesidad que hay de establecer un criterio en la realización de estos trabajos, para que él, si nó en forma definitiva, pueda cuando menos guiar a los que a ellos se dedican, dándoles una norma a seguir y poder resolver el problema en la forma mas conveniente.

El elemento mas generalmente empleado para determinar el formador principal de un río es el volumen de agua, calculado con elementos determinados en los dos formadores, en lugares escogidos y algo arriba de la confluencia.

Este modo de proceder no es siempre riguroso, por que si es verdad que ésto debe regir cuando los dos formadores tienen sus nacientes proximas, no pasa lo mismo cuando ellas estan alejadas.

Ahora, el mayor volumen de agua puede ser causa de lluvias locales realizadas en las nacientes de uno de

los formadores; y, por consiguiente este mayor volumen de agua, depende solo de una *causa enteramente local.*

Muchas veces en un río, en su tramo principal, se ve que los afluentes de una márgen tienen mucha agua, mientras que los de la otra permanecen casi secos; otras veces el río principal está represado por un afluente, todo lo cual confirma lo anteriormente expuesto.

A ésto debemos agregar, que el explorador solo dispone de datos tomados en el momento que realiza sus observaciones, los que solo tendrán un valor relativo, en la solución del problema que nos ocupa.

Otro de los puntos que el explorador debe investigar para determinar el formador principal de un río, es la extensión líneal de los formadores, siendo esta caracteristica la que muchas veces se adopta; pero debe tenerse presente que no es siempre la que decide la cuestión, pues del conocimiento de algunos ríos de nuestra montaña se deduce que en muchos existen afluentes de mayor extensión que el principol: caso este muy frecuente en la región del río Acre donde hay afluentes de mayor extensión que el principal, que en la época de seca no tiene agua.

Se ve pues que está característica tiene un valor relativo, que se tendrá siempre en cuenta en los estudios definitivos para la determinación del formador principal del río; motivo por el cual habrá que efectuar el levantamiento topográfico de los formadores minuciosamente y a una escala conveniente que permita apreciar debidamente su longitud.

Otra de las características que habrá que tener en cuenta, es la dirección de los formaderos con relación a la dirección general del río. Sobre este punto la mayoría de los autores estan de acuerdo en darle gran peso

en la determinación del formador principal de un río; y en consecuencia, de dos formadores si uno de ellos incide sobre el otro formando un ángulo casi recto con la dirección general que trae el río en su rama principal, se tomará al que hace el ángulo casi recto como afluente, si a esta condición se agrega desde luego mayor volumen de agua y extensión líneal.

Cuando el caso se presenta en la forma anterior, habrá que constatarlo haciendo el levantamiento de una extensión del formador que incide normalmente para ver su dirección general, pues muchas veces en la confluencia uno es normal al otro pero en su curso general nó.

En caso que los dos formadores conicidan formando angulo muy agudo, y en consecuencia tengan su dirección casi igual con relación a la dirección general, el problema se complicará, y habrá que hacer el levantamiento general de los dos formadores, para después deducir cuál es el principal, teniendo en cuenta las otras características que ya hemos estudiado anteriormente.

Otro de los puntos que se debe tener en cuenta es la altitud de la naciente; característica que solo se tomará en consideración, cuando el terreno sea muy quebrado y en igualdad de condiciones de las otras características, tomandose como principal, el que tenga mayor altitud en su naciente.

Por último, en caso de coincidir todas las características que hemos estudiado anteriormente, se tomará la opinión de los moradores del lugar, si existen; y como formador principal, el que ellos indiquen, siendo esta condición antropogeográfica la que decida.

Por lo anteriormente expuesto se se ve que la determinación de la naciente principal de un río es algo que siempre habrá que determinarse a posteriori de los

estudios que se hagan de los ultimos formadores, en que a cada una de las características que hemos estudiado, se le dará un valor relativo, pudiendo resumir todo lo expuesto en las siguientes reglas:

1a. La dirección general de los formadores con relación a la dirección general del río; tomandose como formador principal, el que hace menos angulo con la dirección general del río tomada como eje.

2a. Cuando dos formadores hacen el mismo ángulo con el eje del río se tomará el mas extenso.

3a. Si hacen el mismo ángulo con el eje y tienen la misma extensión lineal se tomará el que tenga mayor volúmen de agua.

4a. Si reunen las tres condiciones anteriores, se tomará el que tiene su naciente a mayor altitud; y finalmente

5a. Si reunen las cuatro condiciones anteriores iguales, serán las condiciones antropogeográficas las que decidan el problema; tomándose como principal, el formador que conserve el nombre del río principal dado por los naturales.

A bordo del "Almirante Grau", Noviembre de 1921.

Federico Diaz Dulanto.
Capitán de Corbeta



Las erogaciones públicas y la Marina

Resuelto por el Gobierno en forma definitiva el conflicto suscitado al rededor de la patriótica institución llamada Pró-Marina, nos aventuramos a emitir nuestra opinión sobre los motivos que lo causaron, ya que ésta ahora no podrá ser acusada de parcial, pues estamos muy alejados del Comité nombrado para dirigirla en lo que falta de año.

Como se recordará, los obreros de Mollendo en un arranque de patriotismo iniciaron una suscrición con el propósito de obsequiar al país un buque escuela. Secundando la iniciativa de los mollendinos, se formó aquí la Liga Patriótica Naval destinada a la propaganda, recolección y custodia de todos los fondos, que en la mayoría de los casos representaban una privación más o por lo menos un lujo menos para una familia. Esta junta andando el tiempo y sufriendo diversas trasformaciones, llegó a ser el Comité Directivo de Pró-Mari-

na que funcionó tranquilamente hasta hace poco. Los miembros de este comité de propaganda, como era lógico, debían dar el ejemplo de abnegación dando una parte de sus rentas para formar la bolsa de propaganda; con dicho fin se impusieron la contribución mensual de un sol.

Recordados estos ligeros antecedentes entraremos de lleno en la cuestión.

I

En primer lugar, no encontramos ninguna razón que pueda explicarnos siquiera, ya que es imposible justificar, el cambio del objetivo a que se dedicaron las primeras erogaciones. No somos abogados para citar los artículos del Código que seguramente existen aplicables a este caso, como deben existir los que impidan, por ejemplo, que personas extrañas o de la familia dediquen a un fin distinto las donaciones que haga al morir algún filántropo.

A falta de razones se acude a la conveniencia, al interés de la Patria. Sin entrar en esta ocasión a discutir si son más convenientes para el país las múltiples adquisiciones que en distintas épocas se han propuesto en el seno de Pró-Marina, que la original debida a la inspiración patriótica de unos obreros marítimos, nos vemos precisados a decir que creemos que ningún interés, por grande que sea, ha podido dar lugar a ese cambio. Si se creía mas conveniente y más patriótico que el buque escuela la adquisición de sumergibles, por ejemplo, nada era más facil y justo que promover una suscrición con dicho fin. El público habría acudido en mayor número a la de sus simpatías y la menos favorecida habría tenido que plegarse a la

otra por el clamor público, con el beneplácito unánime de los concurrentes y no concurrentes.

No ha sucedido así en este caso; los miembros del Comité de propaganda por si y ante si *resolvieron la conveniencia de adquirir una unidad de combate (un sumergible) que encajase dentro del plan naval del Gobierno.*

¿Con qué derecho unas cuantas personas, por bien intencionadas que sean, pueden dedicar un dinero ajeno, al fin que a éllos se les antoje? ¿Es acaso por que han contribuído con un sol mensual durante uno o más años? ¿Es posible que 24 o 36 soles den derecho a disponer de millón y medio? Lo que se propusieron los dichos señores, y lo repito, seguramente convencidos de que hacían bien, era un atentado a la propiedad ajena, que no disculpa el hecho de no ser en beneficio propio. Si a una persona se le entrega a guardar mil soles mientras se reune más para adquirir una biblioteca para obreros, y esa persona se entusiasma y contribuye con su peculio y con su propaganda a reunir la suma necesaria ¿Tendrá derecho a invertirla en la compra de un terreno para deportes? Seguramente termina en los tribunales.

Con lo dicho parece innecesario insistir sobre el error cometido por el Comité de Pró-Marina. Está en la conciencia pública que no tenían poder para invertir los fondos acumulados en la adquisición de algo que no fuese un barco escuela.

II

Otro error del mismo o de posterior Comité es el cometido al tratar de la adquisición de los sumergibles de Ansaldo.

La comisión de Marina, a pedido del Comité, emitió un informe comparativo sobre tres propuestas de sumergibles; de dicho informe *resultaba ser más barata la segunda propuesta de Ansaldo.*

Basados en este informe y contra la opinión contraria del Ministerio del Ramo trataron de realizar a toda costa la dicha compra. En estas circunstancias, aprovechando de la próxima renovación del Comité, intervinieron los miembros de la Armada en pleno para impedir la reelección del Comité que tenía el firme propósito de adquirir un elemento de guerra que rechazaba el Ministerio, basado en los informes de su sección técnica. La lucha dió por resultado la división en dos del Comité; el triunfo de los marinos impidiendo la indebida aplicación de los fondos de Pró-Marina y el desprestigio y término de la dicha institución.

La parte del Comité que persistía en la compra de los sumergibles y que llamaremos la *parte civil*, alegaba dos razones: el informe favorable de la comisión de Marina de su seno y el temor de que el Gobierno se apropiase de los fondos. En cuanto a la primera, ya dijimos que la dicha comisión en su primer informe, emitido con toda honradez y sin ninguna idea preconcebida, expresaba claramente que los sumergibles de Ansaldo sin ser malos, eran inferiores a los propuestos por Schneider, pero si mucho más baratos (los 133 y 134). Trascribimos al pie los párrafos pertinentes del informe, contenidos en el folleto azul "Pró-Marina a sus erogantes", publicado en Agosto de 1920. (pág. 21).

"De los cuatro proyectos, el tipo *F.* de la Schneider-Laubeuf es el que por sus características y armamento está sobre todos los propuestos; pero no recomendamos su adquisición por resultar su precio casi prohibitivo para la institución. Lo mismo podemos decir del tipo *D.*

Le sigue en importancia el *Nº. 228* que presenta la casa Ansaldo San Giorgio; la comisión se inclina a *recomendar la adquisición de este tipo de sumergible* siempre que se mejorara la capacidad de las baterías de acumuladores, sin perjuicio de las otras características, para aumentar el radio de acción, a la velocidad señalada en el proyecto de inmersión" (a la velocidad en inmersión señalada en el proyecto—supongo).

"Se funda (La comisión) en hacer esta recomendación, porque es de suponer que su precio guarde relación con los de 430 toneladas que ofrece la misma casa, lo cual nos permitiría adquirir dos de estas unidades" (En uno de los cables que reproduce el mismo folleto se fija el precio de estas unidades en *cerca de* 10 millones de liras; el del tipo *D.* es 10 millones de francos y el del *F.* once millones de francos).

En cuanto a los sumergibles 133 y 134 que son los que tenía resueltos adquirir la *parte civil*, dice la comisión de marina que su precio es ventajosísimo (4 millones de liras) pero: "Eso si, es nuestro deber hacer presente que comparadas las especificaciones de estas dos unidades con las del tipo 112A que hemos mencionado, que les es igual, se ve que hay una diferencia en las velocidades tanto en superficie como en inmersión, e igual cosa sucede con los radios de acción respectivos, lo que nos hace suponer que sean buques que la marina italiana ha desechado por haber contemplado adquisiciones de mayor importancia".

De estos informes dice el Comité en la misma página del folleto citado: ".....y el informe de la comisión de marina en la propuesta del mencionado astillero, cuyas *favorables conclusiones* han determinado al Comité a aceptar la propuesta y pactar el contrato para la compra de los sumergibles ofrecidos....."

No hay, con lo expuesto, necesidad de decir que el informe recomienda la compra de sumergibles del tipo 228 de la casa Ansaldo y da una voz de alerta sobre las diferencias de los tipos 133 y 134 con el 112 cuyos planos se han remitido como siéndoles aplicable. Tan lo comprendió asi el Comité de Pró-Marina que en fecha 15 de Abril, un día después de emitido el informe, cablegrafió a Ansaldo pidiendo el precio del sumergible 228 de 640 toneladas en superficie (pág. 10 del folleto citado). Ansaldo contestó en Mayo 2 avisando que el precio era 10 millones de liras. El siguiente cable es a Ansaldo avisando que el Comandante Althaus está comisionado para inspeccionar sumergibles (fecha Mayo 15).

El folleto no dice qué ocurrió en el lapso comprendido entre estas fechas, ni por qué arte resultó favoreciendo a los tipos 133 y 134 el informe que recomendó el 228.

No pretendemos lanzar la menor sombra sobre los que dirigieron Pró-Marina en esa época, ni en ninguna otra, pero si aseguramos que del informe a que me refiero no se puede deducir recomendación técnica ni de técnico que justifique la adquisición de los 133 y 134, ni menos el calor y empeño que se puso en su favor. Cuándo mas, su suposición de que los tres que decidieron comprar representaban más poder que el recomendado por la Comisión de Marina. Y, tal vez, la idea de que el público siempre juzgaría mejor la compra de tres unidades que la de una sóla.

Sea cual fuere la causa, lo cierto es que la decisión del Comité no se debió a las razones y estudios que deben presidir la elaboración de un plan de adquisiciones navales, tanto más necesario cuanto más reducidas sean nuestras fuerzas actuales y escasos los recursos de que disponemos para incrementarlas.

Esto lo sabía el Comité, pues el informe a que nos referimos lo expresa bien claramente en las siguientes frases:

"Eso si, hay que hacer las adquisiciones de modo que sean útiles a la defensa nacional, adaptándose en todo lo posible al pensamiento del gobierno a quien debe forzosamente y tiene que participarse la resolución que se adopte" (pág. 16).

"Ignoramos que exista un plan que norme las futuras adquisiciones navales, que de existir, nuestro informe tendría que referirse de todos modos a la comparación que hiciéramos de las propuestas presentadas con dicho plan discutido por los poderes públicos" (pág. 16).

"3o. Debe procurarse de todos modos, no caer en el error de hacer adquisiciones aisladas o más bien dicho unitales" (pág. 19).

Es muy cierto que Pró-Marina no era la entidad llamada a preparar el plan naval—también lo dice el informe—y por la misma razón, no debía insistir en proveer al país de tres sumergibles que el Sr. Ministro de Marina declaraba que no encajaban en ese plan.

No puede excusar a Pró-Marina el alegato de ignorar cuál era el plan naval, pues podría convenir al país que se mantuviese en secreto hasta su realización.

Lo que correspondía a Pró-Marina y a cualquiera otra sociedad de su clase era preguntar al Gobierno de qué tipo, en qué parte y en qué fecha podría adqurirse una unidad con los fondos de que disponía la institución, lo cual no impedía que los fondos fuesen cautelados contra los temidos ataques del Gobierno, pues los pagos podrían hacerlos directamente a la casa constructora.

III

Ahora deseamos preguntar a los lectores con toda buena fé, si no temen que la campaña de Pró-Marina haya sido contraprudecente para la defensa naval del País.

En catorce años de erogaciones ha llegado a reunirse la suma de millón y medio de soles, gran parte de la cual proviene de intereses pagados por los bancos.

Cien mil soles anuales colectados entre una población de seis millones de habitantes.

Uno y cuarto por mil del presupuesto actual del país.

¿Sería muy difícil conseguir que el Estado dedique esa suma a adquisiciones?

Sin embargo, los años han sucedido a los años sin que se emplee en adquisiciones una suma igual o menor.

Los superavits obtenidos en los últimos años podrían haber sido la base de una verdadera escuadra.

¿Las energías gastadas en la difícil labor de extraerle monedas al público no habrían conseguido con más facilidad la dación de una ley de escuadra?

Si la labor de propaganda no hubiese estado acompañada de la solicitud de una erogación ¿no es verdad que habría conseguido más prosélitos para la Marina?

¿No es posible que en lugar de 100.000 erogantes se consiguieran 500.000 convencidos de la necesidad de Marina?

¿No se favorecería más a la Marina con la opinión de esos 500,000 peruanos? ¿Y si negasen su voto a los candidatos que no estuvieren convencidos de la urgencia de un Perú Marítimo?

¿No sería más provechosa la fundación de una Liga Marítima?

IV

En resúmen, las instituciones que como Pró-Marina se dedican a colectar fondos para la defensa armada del país deben limitarse a la propaganda y a la custodia de los fondos. Cuando quieran dar por terminada su labor o creen llegada la hora de la aplicación de los fondos, no deben convertirse en Estados Mayores que decidan sobre las unidades más convenientes al país, sino ofrecer al Gobierno determinada suma para adquisiciones, con la única restricción, mientras exista la desconfianza que se le tiene, de que las armadas sólo serán puestas a disposición del Gobierno a medida que progrese la construcción.

Por accidente hemos hablado de plan naval y de liga marítima.

La elaboración del primero es urgente, pero debe estar basada en la Política Naval. De esta ciencia no se ha tratado aún entre nosotros y adelantándome a la objeción que todos quisieran hacerme alegando que es muy conocido, afirmo que su estudio es necesario por cuanto ahora no es indiferente al Mundo el rumbo que tome una Nación en sus relaciones con otra, ni puede abstenerse a su vez del influjo sobre élla de las más grandes.

De Liga Marítima se ha tratado en diversas ocasiones y por distintas personas. Tengo entendido que hay actualmente quienes estudian su realización. Les ruego examinen mi indicación de intervenir en la política elec-

cionaria, sin mezclarse en las luchas partidaristas y ojalá el éxito corone sus esfuerzos.

Noviembre de 1921.

Víctor F. Escudero
Capitán de Corbeta



Por la verdad en la Historia

"*.....habiendo y debiendo ser los historiadores puntuales, verdaderos y no nada apasionados, y que el interés ni el miedo, el rancor ni la afición no les haga torcer del camino de la verdad, cuya madre es la historia, émula del tiempo, depósito de las acciones, testigo de lo pasado, ejemplo y aviso de lo presente, advertencia de lo porvenir*".

"*.....de donde podrán tomar ejemplo los historiadores graves que nos cuentan las acciones tan corta y sucintamente, que apenas nos llegan a los labios, dejándose en el tintero yá por descuido, por malicia o ignorancia lo más sustancial de la obra*".

"*La historia es como cosa sagrada porque ha de ser verdadera, y donde está la verdad está Dios en cuanto a verdad; pero no obstante ésto, hay algunos que así componen y arrojan libros de sí como si fueran buñuelos*".—**Miguel de Cervantes Saavedra.**

Por la circunstancia de haber encontrado en el número 384 de la Revista de Marina de Chile, correspondiente a los meses de Julio y Agosto del pte. año, aseveraciones de tal naturaleza que, constituyendo en

el fondo ofensas deliberadas al Perú, tienden a alterar maliciosamente la faz de la Historia; así como con ocasión de haber llegado a nuestras manos un ejemplar de la edición de 1920, de la "Historia de Chile para la enseñanza primaria" por Francisco Valdes Vergara, en dónde tambien se hallan consignados muchos errores, nos vemos inducidos a hacer las rectificaciones siguientes, aunque de manera breve.

Si bien es cierto que la verdad resplandece sobre todo, pese a quien pesare; y que la Historia no puede ser sino una, no es menos cierta la obligación que nosotros tenemos de enmendar—en lo que toca a nuestro país—los errores en que, de manera sistemática y procediendo con fines que a nadie se ocultan, incurren, con constancia digna de mejor causa, los historiadores y escritores de la república a que venimos refiriéndonos.

Con todo, es justo advertir que en la mencionada "Historia de Chile", hay apreciaciones verídicas respecto al Perú; y otras que solo en pequeña parte difieren de la realidad efectiva de los hechos, pero relativas a épocas demasiado remotas.

Asimismo, debemos decir una vez más, que al tratarse sintéticamente de las causas que originaron la contienda por cuyos resultados se mantienen hasta hoy inseguras la paz y la armonía en esta parte del continente americano, los historiadores chilenos se han empeñado en afirmar contínuamente que el orígen de la guerra de 1879, obedeció a causas diferentes en todo de las reales.

Y han achacado, casi siempre, la verificación del conflicto guerrero, a la cualidad psicológica belicosa y agresiva de los peruanos; asi como a la existencia *secreta* de *ciertos tratados* que *atentaban contra* su seguridad y soberanía; cuando en realidad las verdaderas

causas residieron en la secular envidia que sentía un país demasiado pobre, hacia sus vecinos demasiado ricos, y que contando cándidamente con la buena fé de los demás, recorrían con tranquilidad la ruta de su desenvolvimiento lógico hacia el progreso, en la evolución natural de las naciones.

Ese país, ante el fantasma aterrador del desastre inminente y definitivo que lo habría hundido para siempre, preparó arteramente, en la sombra y en silencio, el plan de apoderarse de parte de las riquezas de sus vecinos—aprovechando de su mayor fuerza material—indispensables para su salvación no solo de entónces, sino tambien para el futuro.

Y cayó sobre esas riquezas que ambicionaba tanto, y que los países víctimas, mantuvieron descuidadas, en su noble pero pueril creencia, del respeto justo a la propiedad y derechos agenos, aunque estuvieran sustentados por la fuerza material más débil.

Al amparo de ese descuido que le sirvió de acicate, Chile, preparado militarmente con toda premeditación, y alegando falsos pretextos, declaró la guerra al Perú y Bolivia en 1879.

Para poner de manifiesto la injusticia saltante de los calificativos de "belicosos", "agresivos" y de "atentadores contra la propiedad agena", dados a los peruanos por los escritores del vecino país del Sur, nos basta con citar los siguientes párrafos de la "Historia de Chile" a que hemos aludido, en los que se vé demostrado con suficiente amplitud, el verdadero carácter de los habitantes del Perú, aún desde época tan lejana como es la anterior a la conquista.

Textualmente dice la obra citada:

"Los indios (chilenos) tenían tanta dificultad pa-

ra procurarse alimentos que siempre andaban con hambre. Muchas veces, obligados por la necesidad, comían sapos, lagartos y otras sabandijas".

"Los indios (chilenos) andaban casi siempre desnudos. No sabían fabricar paños ni géneros de ninguna especie; tampoco tenían lana ni algodón para fabricarlos".

"En el Perú había entónces unos indios mucho más civilizados que los de Chile. Ellos obedecían con todo respeto a un rey que llamaban Inca y éste los gobernaba con bondad".

"El Inca usaba pendientes de oro muy pesados que servían para alargar sus orejas hasta los hombros. Los trajes del Inca eran de pieles o de tejidos finos adornados con oro. En su palacio había más de ocho mil personas para servirle".

"Los súbditos del Inca vivían en completa paz, ocupados en trabajar en los campos y minas, en cuidar los rebaños de llamas o vicuñas que les daban lana y alimento, en fabricar tejidos para sus trajes, en construír buenas casas, en hacer caminos y otras obras útiles".

"El Inca tenía un ejército numeroso para conservar el órden en su reino".

"Los peruanos trajeron a Chile el maíz y los frejoles. Enseñaron a los indios chilenos a hacer tejidos con lana y a fabricar ollas, cántaros y vasos; hicieron acequias para sacar agua de algunos ríos y regar los campos que destinaban al cultivo agrícola".

"Gracias a la venida de los soldados del Inca, los indios del norte de Chile vivieron desde entónces con más comodidades. Sembrando maíz, etc., ya no tenían que sufrir hambre en el invierno. Haciendo tejidos con lanas pudieron abrigarse contra el frío. Teniendo

que prestar obediencia a los soldados del Inca, dejaron de hacerse la guerra para ocuparse en los trabajos de los campos y minas".

Tratando luego de la época de la conquista, dice la obra mencionada:

"El rescate de Atahualpa ascendió a mas de 300000000 de pesos, actual moneda chilena".

"Los indios peruanos viendo la insaciable codicia de los conquistadores, les contaron que más al Sur estaba Chile, país riquísimo en oro, del cual provenía en su mayor parte, el tesoro entregado por el Inca".

Aqui, el historiador incurre en un error lamentable, pues los indios peruanos jamás dijeron tal cosa; siendo lo cierto que Atahualpa, al tratar de su rescate, para calmar la impaciencia de los conquistadores por la demora en la llegada del oro, díjoles: "que esa demora era natural, pues la mayor parte de la riqueza había que traerla del Cuzco, ciudad situada a mucha distancia de Cajamarca".

Como comprobación de ésto, continuemos citando al mismo historiador.

Más o menos cronológicamente dice:

"Los españoles habían venido a Chile buscando oro. En todas partes preguntaban a los indios por las minas y registraban las habitaciones para ver si encontraban las riquezas tan deseadas. Pero sus esperanzas no fueron satisfechas porque los habitantes del país vivían en la mayor miseria."

"Al fin comprendió Almagro que había sido engañado. También vió que sus soldados estaban descontentos por que nada podían sacar de un país tan pobre. Por estos motivos dió la orden de prepararse para regresar al Perú".

"En Noviembre de 1816 el Gobernador Marcó del Pont, ordenó que en el plazo de un mes le entregasen 200000 pesos los habitantes de Santiago, y otros 200000 los habitantes de las demás provincias de Chile. Nunca pudo reunirse tanto dinero porque no había en el país quienes lo ganasen para pagarlo en contribuciones. Marcó del Pont amenazó con fuertes castigos a los que no entregasen la cantidad que se les pedía. Pero todo fué inútil, pues la miseria del país era extremada".

Todo lo anteriormente citado pone de manifiesto, con entera claridad, al par que el verdadero carácter de los peruanos, la pobreza tradicional de Chile; pobreza que acentuándose--puede decirse—años después, contribuyó en esencia únicamente a fomentar la ambición desmedida de un pueblo que, al declararnos la guerra después, daba ante el mundo civilizado el más curioso ejemplo—por decir lo menos—de una guerra a todas luces premeditada y de conquista, y *la mejor prueba de gratitud* para con el país que (como se vé según las propias declaraciones del historiador en cuestión, que hemos señalado) había llevado a su suelo los beneficios de una civilización grandiosa y propia; y había conseguido aplacar el frío y la hambre en que se debatía Chile, en la época en que acaso aún no habían recibido soplo de vida sus instintos.

Terminada la guerra del 79, perdida por el Perú y Bolivia, únicamente por su manifiesta inferioridad militar (es decir por la falta de elementos apropiados para una lucha siquiera igual) mejoró enormemente la situación económica de Chile. Mejor dicho quedó salvada.

Y las riquezas arrebatadas mediante la imposición por la fuerza de tratados ignominiosos, constituyen hasta ahora la fuente principal de su actividad y de su vida.

Cabe preguntar ahora: ¿Qué porvenir le hubiera esperado a Chile; cuál sería su situación actual si hubiese perdido la guerra; si no hubiera venido viviendo a expensas de las grandes riquezas que le proporcionaron y continúan proporcionando los territorios así usurpados?

La respuesta es obvia.

Sigamos con las rectificaciones.

Refiriéndose a la guerra de la Independencia, la obra ya citada dice:

"En Lima no había hombre alguno que se hubiese señalado por servicios especiales a la independencia americana."

Y el número de la "Revista de Marina", a que hemos aludido al comienzo de este artículo, vá más lejos todavía, cuando afirma en sus páginas editoriales—que llevan al pié, con mal disimulada intención, la misma fecha del Centenario de nuestra Independencia—lo consignado en los siguientes párrafos:

"La idea de libertad, el deseo de emancipación y la necesidad de constituirse en soberanías independientes, nació en la zona austral del continente americano. Eran razas superiores, razas luchadoras acostumbradas a arrebatar su sustento a la tierra, a vivir en constante peregrinación en busca de los enemigos de sus ideales, para vencerlos y anularlos, y sentían la necesidad imperiosa de llevar la enseñanza de sus doctrinas hacia más allá de sus fronteras."

"En el Perú nadie osaba protestar contra el yugo que les imponían los reyes católicos".....

Nosotros, en respuesta a todo ésto, diremos que, por nuestra parte, jamás nadie ha pretendido desconocer la benéfica influencia de la acción conjunta de los diversos pueblos de Sud-América para conseguir la independen-

cia común, la que, como es universalmente conocido, solo fué conseguida definitivamente el 2 de Mayo de 1866.

El hecho de que el Perú hubiera constituido siempre el centro principal del poderío español, el emporio de las riquezas, etc., de la metrópoli—circunstancia que según confirmación de los hechos fué naturalmente causa que retardó su emancipación—no autoriza en modo alguno, para cometer tan graves errores históricos, y que ahora, como yá otros muchos lo han hecho, nos apresuramos a corregir.

A nuestro país le cabe, con legítimo orgullo, la satisfacción inmensa de haber sido en su suelo no solamente en dónde, con antelación a los demás países de Sud-América, se lanzaron los primeros gritos de Libertad, sino también donde primeramente se empuñaron las armas para conquistarla y defenderla.

Así lo demuestran los documentos y narraciones realmente históricas.

Y al efecto, creémos suficiente citar a continuación algunos párrafos de un interesantísimo trabajo, de saltante erudición, que reviviendo las acciones de esos tiempos, fué publicado en Lima, con ocasión del Centenario de la Independencia del Perú; y que bastan por sí, para destruir por completo las equivocadas aseveraciones últimas.

Esos párrafos dicen:

"*Los sacros nombres de Calatayud (1730); Lorenzo Farfán, Julian Apaca, Tupac Catari (1783); José Gabriel Aguilar y Ugaldo (1805); Pardo (1809); Anchoris, Saravia y Bogui (1810); Zela (1811); Rodriguez, Araoz y Castilla, Mateo y Remigio Silva y Morales (1812); Tupac Amaru (1814), demuestran como el alma de los hi-*

jos del Perú palpitaba, y aún precedió, en el esfuerzo desgraciado a sus hermanos de América, dignos hijos de la Libertad: en la oscuridad del dominio colonial brillan sus sacrificios con fulgente fuerza como claras estrellas que tachonan la negrura de la noche".

"Si fué nuestro país el último en que se libraron cruentas y definitivas batallas por la libertad de América, tócale a él la primacía en el esfuerzo. Largos siglos de coloniaje no habían apagado la llama incaica en las venas de sus descendientes."

"Fué aquella llama la que prendió en el alma de los primeros caudillos peruanos y les hizo luchar y morir por el deseo utópico de reconstruir el muerto Tahuantisuyo."

"Todos aquellos espíritus nobilísimos que lucharon sin otro estímulo ni esperanza que el de su propio convencimiento, antes del año 1820, se nos presentan con el doble nimbo de la gloria y del sacrificio. Fueron ellos los sembradores de la simiente sagrada que, en nuestra amada tierra peruana, había de germinar en el silencio y la sombra, para florecer a la llegada de San Martín. Tenemos la plena seguridad que todos aquellos que fueron sacrificados por el poderío español, vieron con los ojos del espíritu, en su banquillo de ajusticiados, el espectáculo magnífico y glorioso de Junín y Ayacucho y murieron satisfechos con la confianza de que sus esfuerzos y su vida, sería rica savia para la Libertad."

"En el corazón mismo del virreinato, en la opulenta Lima, había un grupo de patriotas, incansables en su propaganda, y que apremiaban a San Martín para su venida al Perú. Servía de secretario a este grupo, Dn. Remigio Silva, cuyos bienes habían sido confiscados por los españoles y cuya actitud francamente insurgente,

cuando la llegada de Cochrane, le obligó a emigrar a Chile, en compañía de D. Andrés Reyes, rico hacendado de la Barranca y uno de los jefes del ejército libertador, después. Distinguíase, asimismo, D. José de la Riva Agüero, pospuesto en todo ascenso por sus reconocidos sentimientos libertarios.....; D. José de Boqui, actor de una conspiración, tesorero del grupo a cuya caja aportó crecidas sumas de su peculio; D. Mansueto Mansanilla, tan generoso como el anterior; los hermanos Lopez Aldana, en especial D. Fernando, a quien más tarde encomendó San Martín varias misiones de responsabilidad; D. Francisco Javier Mariátegui, de reconocidas luces y liberalismo, y tantos otros que sería tarea larga enumerar".

"A los muchos motivos que tenemos para recordar con íntimo y profundo reconocimiento la brillante y desinteresada actuación de San Martín en el Perú, se destaca de especial manera, la confianza que tuvo siempre en nuestro patriotismo y amor a la libertad. Abandonado por los países que le dieron el primer ejército libertador—impotente Buenos Aires por la anarquía, y Chile por difícil situación económica a enviarle auxilios —no desmayó; y con notable arrojo, se acuarteló en Huaura, teniendo al frente las poderosas fuerzas de la capital muy superiores a las suyas, y amenazada y descubierta su retaguardia, por las no escasas realistas que guardaban la Intendencia de Trujillo, confiado en que los peruanos sabraín cooperar y sostener virilmente su causa. No se engañó....."

Y después de todo ésto, realmente verdadero, y que resiste a través de los tiempos al influjo mal sano de las mixtificaciones, y que es suficiente para destruir por su base las aseveraciones contrarias últimas, ¿puede sincera y honradamente decirse que en el Perú nadie osaba

sacudir el yugo español; que en Lima no existía persona alguna que se hubiera destacado por sus servicios en pró de la causa de la Libertad?

Veamos ahora lo relativo al conflicto surgido con España en 1863, y de cuyos resultados salió victoriosa para siempre la libertad de la América española.

Alega el historiador Valdes Vergara, que el bombardeo de Valparaiso por la escuadra española, se efectuó contra una plaza no fortificada; siendo así que él mismo declara que desde época mu y anterior, dicho puerto era plaza fuerte, cuando dice: "que después de la batalla de Chacabuco (12 de Febrero de 1817) los españoles en retirada llegaron a Valparaíso. Unos se embarcaron en los buques españoles y los que no pudieron, en su furor contra los compañeros de armas y de derrota que habían logrado embarcarse, dispararon contra los buques en marcha los cañones de los castillos que defendían el puerto".

Desde luego la plaza quedó indefensa cuando el bombardeo; pero fué por voluntad propia de los encargados de la defensa, que ordenaron retirar anticipadamente los cañones, como lo atestigua D. Pedro de Novo y Colson en su obra "Historia de la Guerra de España en el Pacífico," que en la página 419, dice: "*El Gobierno había mandado retirar los cañones del fuerte de San Antonio, para que constase de un modo indudable qae la plaza estaba indefensa*".

Por esa y otras razones fué que Valparaíso sufrió resignadamente el bombardeo, en lugar de haber afrontado resueltamente la situación, tal como lo hicieron poco después, los hijos del país a quien con tanta saña

se ataca, el 2 de Mayo de 1866 en que, repetimos, con su valor, su heroísmo y con su sangre generosamente derramada, consumaron virilmente la obra definitiva de la libertad e independencia de la América del Sur.

Llegamos, por último, a la relación de la guerra de 1879; y de esta parte, sólo citaremos como muestra lo siguiente, que se halla consignado en la ya tantas veces citada obra:

"En la ocupación de Lima (los chilenos) pasaron a ser los guardianes de la vida y propiedades de los habitantes."

A ésto respondemos nosotros: *¿ y el incendio de Chorrillos, con su séquito de crímenes de todo órden; la destrucción de la "Biblioteca Nacional", etc., qué significan ?*

¿ Es así como se salvaguardan los intereses y las vidas de una ciudad ocupada militarmente ?

En conclusión, solo diremos que, como la realización de todos aquellos desenfrenos y atentados contra la civilización y la vida, existe con caracteres de profunda e inconmovible convicción en la conciencia del mundo honrado y culto, ello nos releva de extendernos más sobre este punto.

Terminamos aquí nuestras rectificaciones.

Creémos sinceramente haber cumplido un deber, al verificar la rectificación, más o menos oportuna, de los falsos conceptos que, vertidos tendenciosa y audazmente, van encaminados a intentar—felizmente sin conseguirlo—el desprestigio de nuestro país, sin considerar que la verdad, como dijimos ántes, no es sino una;

y por consiguiente la Historia, la verdadera Historia, no puede ser tambien nunca sino una.

¡Cuán lamentablemente se procura apartar la verdad de su sendero recto y único!

Pero, apesar de todos los esfuerzos que se desplieguen en su contra, ella se abrirá paso siempre por en medio de todo; y perdurará siempre a través de las edades.

Cuando por descuido o voluntariamente se incurre en errores perjudiciales a la verdad de la historia; cuando no hay la suficiente grandeza e hidalguía para dar a cada uno lo suyo, vale más no emitir públicamente conceptos por demás equivocados, que sólo redundan, a la postre, en daño directo del autor.

Por lo demás, diremos que, sino justificable, es desde luego, por lo menos explicable, que sólo las malas pasiones; que sólo los odios y rencores seculares de un país hacia otro cuya historia, cuya vida internacional pueden muy bien envidiar muchas naciones; que ostenta con orgullo tradiciones tan bellas y tan gloriosas; y que por sus riquezas aún ingentes ahora, y por su progreso contínuo, despertó siempre la ambición injusta de un pueblo esencialmente codicioso que sabe mantenerla latente hasta después de apoderarse de parte de sus tesoros—sin la posesión de los cuales hubiera perecido irremisiblemente—son en el fondo la la causa real del empeño constante en tratar de desprestigiar a quien aún envidia y teme, porque no hay mejor acusador y juez que la conciencia propia.

Diciembre 6 de 1921.

Manuel F. Jimenez
Teniente 1º.

Crónica Nacional

Visita del Sr. Embajador de EE. UU. de Norteamérica, a la Escuela Naval

El día 1o. de Octubre del presente año, tuvo lugar la visita efectuada a la Escuela Naval, por el Sr. Embajador de la República de E. E. U. U. de Norteamérica, Excmo. Sr. Williams Gonzales, acompañado del Agregado Militar a la Embajada Sr. Coronel Case y del Agregado Comercial Dr. Dunn.

A 11 a. m. poco más o menos, se constituyeron los Sres. antes nombrados, en el local que ocupa la Escuela Naval, siendo recibidos por el Director y demás Jefes y Oficiales pertenecientes a la dotación del Instituto.

El Sr. Embajador acompañado de su comitiva recorrió e inspeccionó detenidamente todas las secciones y compartimientos de la Escuela, manifestando al Director su complacencia por haberlos encontrado en tan buen pié, de conformidad con los adelantos modernos.

Recibido el Sr. Embajador con los honores de ord.

nanza, luego de la inspección detenida a que hacemos referencia, fué atendido por el personal docente de la Escuela, cambiándose expresivos brindis entre el Embajador y el Sr. Director del Instituto.

A poco más de la 1½ p. m. se retiraron el Sr. Embajador y el personal que lo acompañó, poniendo de manifiesto, al despedirse una vez más, la gratísima impresión que la visita a tan importante Plantel les había causado.

Homenaje a los héroes de Angamos

Siguiendo la tradicional costumbre, establecida hace algunos años, el día 8 de Octubre, se congregaron al pié del monumento erigido al inmortal Almirante Grau, en la plaza de su nombre, representaciones de los Institutos armados, comisiones de los centros escolares de Lima y Callao, representantes de las diversas asociaciones obreras etc., y gran cantidad de personas pertenecientes a todas las clases sociales, que llevando ofrendas florales adecuadas, fueron a rendir una vez más, su respetuoso homenaje de admiración al ínclito almirante que junto con un puñado de valientes tripulando el legendario monitor "Huascar", escribieron con su sangre generosa, derramada a torrentes, la página mas hermosa de la historia patria.

Un grupo de Oficiales y Cadetes de la Escuela Naval, así como diversas comisiones de Oficiales de Marina de los buques de la Escuadra, acompañados de secciones de las tripulaciones respectivas, concurrieron a esta ceremonia altamente patriótica, de enaltecer y mantener invívito en el alma nacional el culto a nuestros héroes, que rindieron sin vacilación su vida en aras de un ideal tan sagrado como noble.

El hecho de haber sido detallada en todos los diarios la realización de tan solemne ceremonia que sin duda, habla muy alto del espíritu de la nación que sabe rendir como es debido el homenaje que se merece la memoria de tan egregios mártires del deber y del amor a la patria, nos releva de hacer una descripción más amplia del suceso que encarna en sí y por sí la manifestación grandiosa de los sentimientos de un pueblo que a través de todas las viscisitudes de su historia y de su vida, conserva intactas las virtudes que sin objeción alguna, lo colocan entre los primeros, en lugar preferente como patriota, conservador amoroso de sus tradiciones más bellas, y constante batallador por el triunfo de la Ley y de la Justicia, dentro de las normas más rigurosas del Derecho, triunfo, que no puede tardar en llegar definitivamente, para beneficio común de todas las naciones.

Fiesta íntima

El día 29 de Octubre, con motivo de verificarse la entrega a la Escuela Naval, del obsequio hecho por el Sr. Embajador del Perú en E. E. U. U. Sr. Pezet, y por el Adjunto Naval respectivo, de un juego de "Base Ball", tuvo lugar una fiesta íntima, en la que tomaron parte, el Sr. Director de la Escuela, el Adjunto Naval a la Embajada del Perú, Capitán de Fragata Sr. Aubry, los Srs. Jefes y Oficiales del Instituto y los Cadetes de la Escuela.

Formados todos en el patio de honor, el Comandante Valdivia, de la dotación de la Escuela, expresó en adecuados términos, el significado de semejante obsequio destinado al desarrollo de la educación física de los cadetes; tan importante, dentro del concepto moderno, para conseguir en los futuros oficiales de Ma-

rina, la reunión de las condiciones que les permita con más amplitud y seguridad rendir sus servicios benéficos a la patria.

En seguida, el Comandante Aubry, agradeció lo expuesto por el Comandante Valdivia, y a nombre del Embajador del Perú y en el suyo propio, hizo una explicación sintética de la idea que los había guiado para realizar este obsequio a la Escuela Naval; y de la influencia que para el porvenir de los futuros oficiales, en el cumplimiento eficaz de sus funciones, tiene la atención a la cultura física.

El Adjunto Naval fué atendido debidamente.

Almuerzo

El 19 de Noviembre tuvo lugar el almuerzo ofrecido por la Plana Mayor de la Escuela Naval, en honor del señor M. E. Bonnaimeson, sobreviviente del legendario monitor "Huáscar", en donde peleó bizarramente en la clase de Guardiamarina, a órdenes del nunca bien ponderado Contralmirante Grau.

Esta fiesta sencilla, íntima y patriótica, se desarrolló, como era natural, dentro de un ambiente de la más cordial camaradería; y durante la cual se hicieron reminiscencias de las gloriosas acciones llevadas a cabo por la Marina del Perú en las condiciones de tan señalada inferioridad en que se encontraba frente a la escuadra de su enemigo secular.

Y ella tuvo la virtud de hacer elevar como siempre, de modo interior y particular—al oír el relato de un testigo de las hazañas que la historia nos ha enseñado—los votos solemnes de imitar en lo posible, el ejemplo de los héroes inmortales.

Visita de un grupo de miembros del Parlamento Nacional

El 26 de Noviembre en la mañana, se verificó una visita al local de la Escuela Naval, de un grupo de representantes, compuesto por los Sres. Cabrera, Cobián, Vega, Urbina, Delgado Vivanco y Lizares Quiñones, entre los que figuran algunos miembros de las Comisiones de Marina y de Guerra.

Fueron recibidos con las prácticas de estilo, por el Director y personal de Jefes y Oficiales de la Escuela.

Dicho grupo tuvo la oportunidad de conocer e inspeccionar detalladamente todos los servicios de la Escuela, quedando complacidos altamente de sus condiciones actuales; elogiando las modificaciones realizadas y haciéndose eco de la necesidad imprescindible que existe para el país, del desarrollo y engrandecimiento de su Marina, dada la importancia primordial que ella tiene.

Los miembros de ese grupo de una de las ramas del Cuerpo Legislativo de la Nación, fueron atendidos galantemente por el Director, Sub-Director y demás Jefes y Oficiales; retirándose del local poco después de la 1ʰp. m., satisfechos ampliamente de la visita que habían efectuado.

Asistencia

De conformidad con la órden recibida oportunamente, la Compañía de Cadetes de la Escuela Naval, al mando de sus respectivos oficiales, asistió el 27 de Noviembre, a la ceremonia patriótica realizada en Chorrillos, en honor del soldado peruano desconocido, y llevada a cabo en tal fecha con ocasión de conmemorarse el aniversario de la batalla de Tarapacá; bata-

lla que significó un triunfo para el ejército del Perú, no obstante las condiciones de inferioridad numérica, de sorpresa y falta de recursos para los nuestros que, soportando penalidades tan crueles desde hacía tiempo, supieron defender con abnegación y honra, dignas de ejemplo, el buen nombre de la Patria.

Esa asistencia - puede muy bien decirse —constituyó una lección objetiva de importancia trascendental para la juventud que se dedica a la noble profesión de las armas.

Construcción de bebederos higienicos en la Escuela Naval

Se han construído en la Escuela Naval del Perú, bebederos higiénicos para los cadetes y tripulantes del Instituto.

Estos bebederos cuyo modelo ha sido también ideado en la Escuela Naval, constituyen un aparato cuyo objeto principal es evitar el contagio de enfermedades entre los que beben de un mismo caño de agua y cuya importancia no se puede discutir.

Esta necesidad, haee mucho tiempo sentida, podría ser aplicada en los centros o lugares, como son: cuarteles, buques, escuelas etc. y en general todo sitio a donde concurren muchas personas.

El aparato que se coloca en conexión con las tuberías de agua y desagüé, está compuesto de una llave de resorte (A), figura 1, cuya abertura se realiza presionando el botón (B) con la palma de la mano.

En el momento de hacer uso del bebedero, se abre la válvula (C), dejando pasar el agua al pitón (D) por donde sale en forma de chorro para introducirse en la

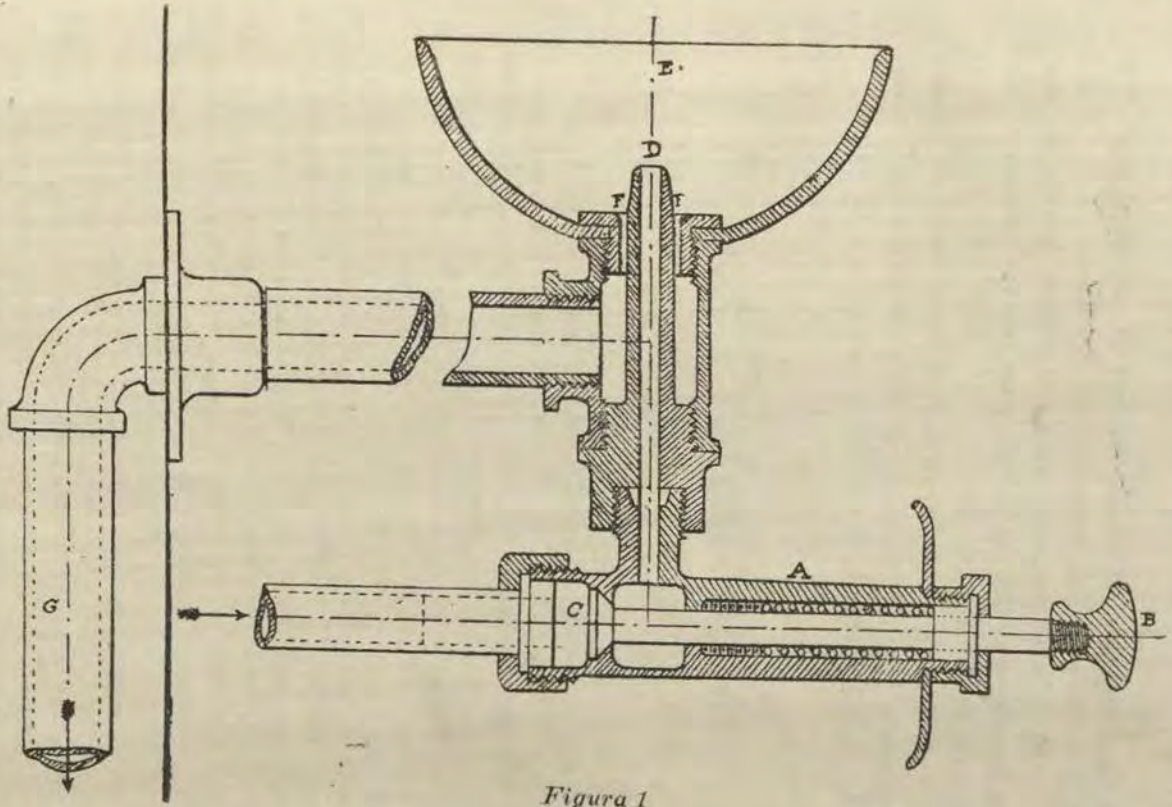


Figura 1

boca; cerrándose automáticamente la válvula, una vez que se ha dejado de presionar el botón.

El rebalse del agua, una vez cerrada la válvula, cae en la campana (E) por donde pasa por los canales (F) a la tubería de desagüe (G).

El bebedero así descrito, está hecho todo de bronce torneado y pulido, con las tuberías de hierro galvanizado, para impedir toda oxidación peligrosa a la salud.

Notas Profesionales

Fuerza Submarina actual de los Estados Unidos.—La Marina cuenta actualmente con 142 sumergibles de todo tipo y edad, incluyendo los autorizados que están en construcción. 101 de dichos sumergibles están en servicio y los 41 restantes están en construcción.

Las diversas clases de submarinos están designadas alfabéticamente comenzando por el *B-1* que es el submarino más viejo en servicio, habiendo sido construido en 1900-1903. Puede decirse que sin excepción, cada clase sucesiva representa una mejora sobre las precedentes en tamaño, habitabiiidad y radio de acción. Los submarinos de las clases *B*, *D*, *E* y *F* y los cuatro Lake del tipo *N* son considerados anticuados y próximamente serán retirados del servicio. Las clases *H*, *K*, *L*, *M* y *N* que no tienen gran radio de acción se consideran convenientes para la defensa de costas.

Los de las clases *O*, *R* y *S* representan mejora en tamaño, habitabilidad y radio de acción; su máximo radio de crucero varía entre 6000 y 10000 millas. La clase *S* está dividida en tres tipos: Holland, Lake y del Gobierno. Este último tipo es el primer intento de proyecto y construcción de submarinos del Gobierno. Al principio se autorizó una unidad de cada uno de estos tipos para la determinaaión de un patrón para este tamaño de sumergibles, pero, debido a la entrada de Estados Unidos en la guerra mundial; se autorizaron varias unidades más del tipo Holland, aunque la

primera aún no había sido probada en servicio. Las máquinas de este tipo de sumergible han resultado hasta ahora insuficientes e inseguras por lo cual se ha postergado la terminación de los 31 sumergibles *S* hasta que se realicen en sus máquinas principales los cambios necesarios para que satisfagan los requisitos del servicio. (*De "Army Navy Register".*)

Guerras Actuales

Marruecos—Las fuerzas españolas comenzaron un nuevo avance el 23 de Setiembre. Las columnas desembocaron de Zoco el Arbaa y Nador. Aunque los españoles pretenden haber ganado considerable terreno, parece que la situación no ha sido grandemente alterada. Noticias recientes indican que el caudillo morroquí, Abde-Krim, tiene sus fuerzas estrechamente sujetas. Toda la nación rifeña está aparentemente en armas; en las líneas de la defensa exterior de Melilla se han identificado contingentes de atacantes de las Kábilas hasta entonces amigas. El número de los moros se estima en 75000 a 80000 fusiles con cosa de 1500 a 2000 caballos. Los moros han capturado y usan con éxito ametralladoras y cañones españoles y en sus últimos ataques han hecho uso de granadas de mano. Tienen la ofensiva en el oeste de Marruecos, en los distritos de Tetuán y Larache. En esta región han sido atacados varios convoys españoles. En los primeros días de Setiembre se realizó un ataque contra la posición de Tefer en el frente de Larache en el cual los españoles tuvieron considerables bajas y perdieron dos cañones.

Las fuerzas españolas se estiman en: Melilla, 50000; Larache, 20000; Tetuan, 30000. En España está organizándose un ejército de reserva. El número total de fuerzas que se está organizando para la campaña de Marruecos asciende a 140000. El material de guerra se está adquiriendo en Francia e Inglaterra. Tenemos ahora informaciones completas sobre las pérdidas españolas en el desastre de Agosto en Melilla y éllas suben a 16000 hombres entre muertos y desaparecidos; 14000 fusiles, 115 cañones, 100 ametralladoras, 500 caballos y mulos, todo el material de guerra y abastecimientos en los depósitos de Nador y Zeluan, todo el material ferroviario y un gran depósito de artículos de ingeniería en Tistutin. El monto del material perdido se estima en 300 000 000 de pesetas.

El Soviet en Rusia.—Trotzky, ministro de guerra del Soviet anuncia el recibo de un ultimatum de Polonia pidiendo el cumplimiento, para el 1°. de Octubre de las estipulaciones del tratado de Riga. El pago de Rusia a Polonia de 30 000 000 de rublos oro es una de las principales estipulaciones del tratado que según Polonia ha violado el Gobierno del Soviet. Trotzky, en el discurso en que hizo públicos los términos del *ultimatum*, acusa a Polonia de haber violado el tratado apoyando las actividades de los reaccionarios y fomentando la insurrección en Ukrania. El hecho de que el gobierno francés haya estimado necesario rechazar oficialmente los cargos que le hace el gobierno bolshevique de urgir a Polonia y Rumania a presentarle ultimatums, indica lo tirante de la situación en la frontera occidental de Rusia.

Europa Central.—La reocupación por los húngaros del Burgenland (Hungría Occidental) ha creado una situación complicada en la Europa Central. El Consejo de los Embajadores aliados ha lanzado un ultimatum a Hungría ordenándole evacuar Burgenland en el plazo de diez días. Parece que esta resolución se ha tomado adelantándose a los probables movimientos de los Czecho Eslavos o Yugo Eslavos, a quienes se atribuye la ambición de poseer Burgenland con la mira de establecer entre ellos un corredor que, circundando enteramente la frontera oeste de Hungría, haga más efectiva su alianza contra este país. Italia firme en su oposición a la formación de un gran Estado Eslavo en las costas orientales del Adriático, está particularmente interesada en que no se realice dicha eventualidad. Otro factor de complicación ha sido producido por el desarrollo en Burgenland de un movimiento de los partidarios del ex-Emperador Carlos en favor de la autonomía de esta región. Se teme que este movimiento pueda ser aprovechado como base de una restauración de la monarquía de los Hapsburgo.

Asia Menor.—Es difícil deducir de la gran cantidad de falsas noticias que corren sobre la campaña en Asia Menor, el estado real de la situación. Sin embargo, parece claramente establecido que Gran Bretaña ha retirado en gran parte su apoyo a la causa griega. El tenor de los despachos británicos parece mucho menos favorable a los griegos, y en particular a Constantino, que antes del comienzo del avance de estos en Angora. Este cambio de actitud puede atribuirse a varias causas: Primero el éxito griego estaba

produciendo una reacción Pan-Islámica entre los pueblos musulmanes sujetos a la Gran Bretaña; segundo el debilitamiento de los turcos los hacía más dependientes de Moscow; y, por último, un éxito decisivo de los griegos elevaría a Grecia a una posición de predominio en el Nor Este reñida con el control de los británicos y aún podía darles la posesión de Constantinopla, llave del sistema de supremacía naval británico. La completa eliminación de los nacionalistas turcos podría destruir el equilibrio necesario para un control efectivo de la situación en el Noreste por las grandes Potencias.—(*Del Army Navy Journal-Octubre 1921*).

Expansión de la Flota inglesa.—Se nos informa que los cuatro cruceros de batalla que serán la última adición a la Flota inglesa estarán armados con baterías de 10 ó 12 cañones de 15", y tendrán un andar de 28 á 30 nudos. Es decir, que tendrán una ventaja por lo menos de dos cañones sobre los 6 *Lexingtons* que se construyen en este país, pero los buques ingleses serán menos rápidos por lo menos en tres nudos. Estarán protejidos extraordinariamente en los costados y en cubierta y tendrán "bulges" contra torpedos. También serán extraordinariamente compartimentados para sostenerse a flote después de sufrir averías por torpedos y cañón. Los buques ingleses serán los más poderosos de su tipo cuando entren en línea en 1924, para cuya época debería estar flameando nuestro pabellón en los 6 *Lexingtons*.

No es probable que los citados cruceros lleven 12 cañones de 16", porque el peso extra agregado a la enorme coraza que llevarán obligaría a reducir la velocidad a menos de 30 nudos. Suponiendo que sean 10 los cañones, estos buques serán inferiores a los acorazados de la clase *Indiana* que tendrán 43.200 toneladas, y montarán 12 cañones de 16" como armamento principal. Esta clase de buques será inferior en 7 nudos de andar a los cruceros de batalla ingleses pero como son superiormente protegidos soportarán sin peligro terribles ataques de cañón y torpedos. Debe notarse sin embargo que la bomba inglesa de los últimos cañones de 16" tiene una penetración superior a la de la bomba semejante americana, según informes relacionados con pruebas hechas en el casco del acorazado ex-alemán *Baden*.

La decisión del Gobierno Inglés de aumentar su Flota, más fuerte en estos momentos que la Americana, indica que hay reso-

lución de mantenerse en igualdad de poder naval con los EE. UU., en caso que no se llegue a un acuerdo sobre limitación de armamentos en la conferencia de Washington. En el debate de la Cámara de los Comunes en mayo último sobre el presupuesto de Marina, los oradores que aconsejaban al Gobierno que no dejara que Inglaterra pasara al segundo lugar eran calurosamente aplaudidos.

El más popular de los marinos ingleses es el Conde Beatty, no solo porque peleó al estilo de Nelson en Jutlandia sino porque es partidario de una flota tan fuerte como cualquiera otra. Se ha dicho que "El pueblo Inglés no consentirá nunca en ser desterrado del elemento que el instinto y la historia le han enseñado a mirar como el orígen de su prosperidad y de su fuerza".

Japón.—El misterio del maravilloso palo trinquete del *Nagato* ha sido resuelto. Es un "heptapode"; el tubo central está reforzado por 6 poderosos puntales sosteniendo una serie de proyectores, plataformas de telémetros y torres directoras de tiro.

El tubo central es tan ámplio que contiene un ascensor eléctrico que conduce desde la cubierta principal hasta el tope, donde se encuentra el director de tiro de la batería principal.

El palo fué proyectado después de cuidadosas pruebas para determinar la mejor forma de estructura que combinara rigidez y ausencia de vibraciones. Se dice, y en realidad parece serlo, que es indestructible por tiro de cañón, pero su peso debe ser enorme.

Detalles extra-oficiales del buque porta-aviones *Hosho*, en construcción según el programa de 1919, hacen ver que será de más o menos 9.000 toneladas con una velocidad de 21 nudos. Su maquinaria será turbina con engranajes y calderas para quemar petróleo; el humo será expulsado por conductos laterales como en el caso del H. M. S. *Argus*, dejando la cubierta de vuelos clara de obstrucciones. El buque tendrá las más grandes comodidades para aéreoplanos, accesorios etc. y los últimos adelantos para facilitar el aterrizaje y salvamento de aereoplanos. Su armamento será 4 cañones de 4"7 y dos anti-aéreos

Texto oficial de la propuesta de Estados Unidos.—"Los Estados Unidos proponen el siguiente plan para la limitación de armamentos navales de las potencias reunidas. Los Estados Unidos creen que este plan contempla y resguarda los intereses de todos los concernidos;

"En la preparación de esta propuesta, los Estados Unidos han sido guiados por cuatro principios generales:

1.—Eliminación de todos los programas de construcción de buques capitales actuales o proyectados.

2.—Reducción adicional, mediante la destrucción de algunos de los buques antiguos;

3.—Que, en general, debe tenerse en consideración el actual poder naval de las potencias concernidas; y

4.—Que el tonelaje de los buques capitales debe ser adoptado como medida del poder de las Armadas, concediéndose una fuerza proporcionada de buques auxiliares de combate.

El plan es el siguiente:

Estados Unidos

1.—Los Estados Unidos destruirán todos los buques capitales actualmente en construcción o en vísperas de terminación. Esto comprende seis cruceros de combate y siete acorazados en gradas y dos acorazados lanzados.

(Los quince buques reducidos por este primer artículo representarían, al estar terminados, 618.000 toneladas y se ha invertido ya en ellos la suma de 332.000.000 de dollars).

2.—Los Estados Unidos destruirán todos sus acorazados anteriores al "Delaware" y "North Dakota", exclusives.

(El número de estos acorazados antiguos es quince y su tonelaje total 227.740. De esta manera, el número total de buques capitales destruídos por Estados Unidos sería de treinta, con un desplazamiento de 845.740 toneladas).

(Entiéndase por "buque capital" todo aquel que tiene artillería de un calibre de 12 pulgadas o más).

Gran Bretaña

3.—Gran Bretaña suspenderá la construcción de los cuatro nuevos cruceros tipo "Hood".

(La quilla de estos no ha sido aún colocada, pero se ha invertido ya dinero en ellos. Estos buques hubieran tenido a su terminación un desplazamiento total de 172.000 toneladas).

4.—Además de los cuatro "Hoods", Gran Bretaña destruirá sus predreadnoughts, sus acorazados de segunda línea y sus acorazados de primera línea hasta los de la clase del "King George V", exclusive.

(Estas unidades, comprendiendo algunas que han sido ya desmanteladas, representan un total de 19 buques capitales con un desplazamiento total de 411.375 toneladas. El tonelaje de esta manera destruído por Gran Bretaña sería de 583.375 toneladas).

Japón

5.—El Japón abandonará su programa de buques todavía no principiado, a saber, los acorazados "Kii", "Owari", Nº. 7 y Nº. 8, y los cruceros de batalla números 5, 6, 7 y 8.

(Debe observarse que esto no comprende suspensión de construcción, porque no se ha iniciado todavía la de ninguno de estos buques).

6.—El Japón destruirá tres acorazados, el "Mutsu", ya lanzado, el "Tosa" y el "Kaga", en construcción, y cuatro cruceros de batalla: el "Amagi" y el "Akagi", en curso de construcción, y el "Atago" y el "Tacao", todavía no comenzados, pero para los cuales se ha reunido ya ciertos materiales.

(Estos siete buques por destruír, tendrían a su terminación un desplazamiento de 288.100 toneladas).

7.—El Japón destruirá todos sus predreadnoughts y acorazados de segunda línea, lo que comprendería la destrucción de todos los buques hasta el "Settsu", exclusive.

(Este artículo obliga a la destrucción de diez buques con un tonelaje de 159.828. La reducción total de tonelaje, en buques existentes, en construcción o para los cuales se ha reunido materiales, que correspondería al Japón, sería de 448.928).

Francia e Italia

En vista de ciertas condiciones extraordinarias causadas por la guerra mundial, que han afectado la presente fuerza de las Armadas de Francia y de Italia, los Estados Unidos no consideran necesaria la discusión en este período de las negociaciones, del tone-

laje permitido a estas naciones, pero propone que se reserve el punto para posterior estudio.

Nuevas construcciones

9.—Durante el término de duración de este convenio, no se construirá buques capitales sino en reemplazo del tonelaje existente y conforme a las disposiciones fijadas más adelante.

10.—En caso de que se aprueben los términos del presente convenio, los Estados Unidos, Gran Bretaña y el Japón convienen en que, tres meses despues de la conclusión del convenio, sus armadas consistirán de los siguientes buques de línea:

Estados Unidos

"Maryland"	"Arizona"	"Arkansas"
"California"	"Pennsylvania"	"Wyoming"
"Tennessee"	"Oklahoma"	"Utah"
"Idaho"	"Nevada"	"Florida"
"Mississippi"	"Texas"	"North Dakota"
"New Mexico"	"New York"	"Delaware"

Total 18, con 500.650 toneladas.

Gran Bretaña

"Royal Sovereign"	"Valiant"	"King George V"
"Royal Oak"	"Barhan"	"Centurion"
"Resolution"	"Malaya"	"Ajax"
"Ramillies"	"Benbow"	"Hood"
"Revenge"	"Emperor of India"	"Renown"
"Queen Elizabeth"	"Iron Duke"	"Repulse"
"Warspite"	"Marlborough"	"Tiger"
	"Erin"	

Total 22, con 604.450 toneladas.

Japón

"Nagato"	"Fu-So"	"Hi-Yei"
"Hiuga"	"Settsu"	"Kongo"
"Ise"	"Kirishima"	
"Yamashiro"	"Haruna"	

Total 10, con 299.700 toneladas.

Enajenación de buques capitales

11.—Sólo se dispondrá de los buques capitales, de acuerdo con métodos en los cuales se convendrá.

Reemplazos

12.—(a). El reemplazo de los buques de línea se hará sobre la base del tonelaje, en la proporción siguiente:

Estados Unidos,	500.000 toneladas.
Gran Bretaña,	500.000 toneladas.
Japón	300.000 toneladas.

(b). Los buques de línea que tengan 20 años de terminados, podrán ser reemplazados por nuevos buques de línea, pero la quilla de estas nuevas construcciones no será colocada hasta que el tonelaje que van a reemplazar tenga diecisiete años de terminado. Sin embargo, la primera reposición de tonelaje no será iniciada hasta diez años después de la firma del presente convenio.

(c) La destrucción de buques de línea reemplazados por nuevas construcciones, será iniciada antes de la terminación de la nueva construcción, y será completada dentro de los tres meses de la fecha de terminación de dicha nueva construcción, o si la fecha de terminación de la nueva construcción es postergada, dentro de los cuatro años de la colocación de la quilla de la referida construcción.

(d) Durante el término de este convenio no se pondrá la quilla de ningún buque de línea cuyo desplazamiento exceda de 35000 toneladas.

(e) Para la determinación del tonelaje de los buques de línea se aplicarán las mismas reglas a los buques de cada una de las potencias que sean parte en este convenio.

(f) Cada una de las potencias que sean parte del presente convenio informarán prontamente a las demás potencias contratantes respecto:

1). De los nombres de los buques de línea que van a ser reemplazados por nuevas construcciones.

2). De la fecha de autorización del reemplazo de tonelaje.

3). De la fecha de colocación de las quillas del reemplazo de tonelaje.

4). Del desplazamiento en toneladas de cada nuevo buque por construír.

5). De la fecha exacta de terminación de cada nuevo buque.

6). De la verificación y fecha de la destrucción de buques reemplazados.

(g) No se construirá partes de buques de línea tales como partes del casco, máquinas y artillería, antes de la fecha de autorización del reemplazo de tonelaje. Una lista de estas partes será proporcionada a las potencias que son parte de este convenio.

(h) En caso de pérdida o destrucción accidental de buques de línea podrán ser reemplazados por nuevos buques de línea de conformidad con las anteriores estipulaciones.

Naves auxiliares de combate

13.—Para tratar este tema de las naves auxiliares de combate se ha dividido éstas en tres clases: a) Naves auxiliares de combate, de superficie; b) submarinos; y c) porta aviones y aviones.

14.—El término "naves auxiliares de combate, de superficie", comprende: cruceros (con excepción de cruceros de combate) leaders de flotillas, destroyers y todos los otros tipos flotantes, excepto aquellos específicamente exceptuados en el artículo siguiente.

15.—Los monitores existentes, naves de superficie no blindadas, como las especificadas en el artículo décimo sexto, de menos de 3,000 toneladas, buques carboneros, aprovisionadores, tenders, buques taller, remolcadores, limpia-minas y buques mercantes fácilmente convertibles en de guerra, están exceptuados del presente convenio.

16.—No podrá construirse nuevas naves auxiliares de combate que tengan más de 3,000 toneladas de desplazamiento y 15 nudos de velocidad y que lleven cañones de más de 4,5 pulgadas, fuera de los términos de este convenio sobre limitación de armamentos.

17—Por el presente se propone que el tonelaje total de cruceros, leaders de flotilla y destroyers, permitidos a cada potencia sea el siguiente:

Estados Unidos, 450,000 toneladas.
Gran Bretaña, 450,000 toneladas.
Japón, 270,000 toneladas.

Queda sin embargo establecido que ninguna potencia, parte

del presente convenio, cuyo tonelaje total en naves auxiliares de combate, de superficie al 11 de noviembre de 1921, exceda del tonelaje prescrito, estará obligada a destruir tal exceso de tonelaje hasta que no principien los reemplazos, a cuya época el tonelaje total de las naves auxiliares de combate, será reducido para cada nación a los límites más arriba prescritos.

Limitación de Nuevas Construcciones

18.—(A) Todos los buques auxiliares de combate, de superficie, cuyas quillas hayan sido colocadas al 11 de noviembre de 1921, podrán ser terminadas.

(B) Ninguna nueva construcción de naves auxiliares de combate de superficie excepto los reemplazos de tonelaje, podrá ser iniciada durante el término de duración de este convenio; quedando sin embargo establecido, que las naciones que no posean el tonelaje de naves auxiliares de combate, de superficie, fijadas en el presente convenio, pueden llevar a cabo construcciones hasta el límite prefijado.

Destrucción del Material Anticuado

19.—(A) Las naves auxiliares de combate, de superficie, serán destruídas de acuerdo con métodos por convenir.

Submarinos

20.—(B) Por el presente se propone que el tonelaje total de submarinos permitidos a cada potencia sea el siguiente:

Estados Unidos, 90,000 toneladas.
Gran Bretaña, 90,000 toneladas
Japón, 54,000 toneladas.

Queda sin embargo establecido que ninguna potencia, parte del presente convenio, cuyo tonelaje total en submarinos al 11 de noviembre de 1921, exceda del tonelaje prescrito, estará obligada a destruír tal exceso de tonelaje, hasta que no principien los reemplazos, a cuya época el tonelaje total de las naves auxiliares de combate será reducido para cada nación a los límites más arriba prescritos.

Limitación de nuevas construcciones

21.—(a). Todos los submarinos puestos en gradas antes del 11 de Noviembre de 1921, pueden completarse.

(b). Salvo el tonelaje submarino de reemplazo, cuya forma se estipulará más adelante, no se pondrá en gradas ningún nuevo submarino, excepción hecha para aquellas naciones que no poseen actualmente el que este convenio determina.

22.—Los submarinos serán destruídos en la forma fijada más adelante.

Aviones y Porta-Aviones

23.—(C) Por el presente se propone que el tonelaje total de trasportes de aeroplanos, sea el siguiente:

Estados Unidos,	80.000
Gran Bretaña,	80.000
Japón,	48.000

Queda, sin embargo, establecido que ninguna potencia, parte del presente convenio, cuyo tonelaje total en transportes de aereoplanos el 11 de Noviembre de 1921, exceda del tonelaje prescrito, estará obligada a destruír tal exceso de tonelaje hasta que no principien los reemplazos, a cuya época el tonelaje total de los transportes de aereoplanos será reducido para cada nación a los límites antes prescritos.

24.—(a). Todos los barcos porta-aviones puestos en gradas antes del 11 de Noviembre pueden completarse.

(b). Durante el período de este convenio no podrá construírse más tonelaje de estos barcos que el de reemplazo. Si, sin embargo alguna nación no ha completado la cifra que le corresponde, puede construír el necesario.

25.—Los barcos porta-aviones se destruirán según se especifica en otro lugar.

Reemplazo de las naves auxiliares de combate

26.—(a) Los cruceros que tengan 17 años de terminados podrán ser reemplazados por nuevos. Las quillas de estas nuevas construcciones no serán colocadas hasta que el tonelaje que va a reemplazarse tenga quince años de terminado.

(b). Destroyers y conductores de flotillas que tengan doce años de terminados podrán ser reemplazados por nuevas construcciones. Las quillas de estas nuevas construcciones no serán colocadas hasta que el tonelaje que va a reemplazarse tenga once años de terminado.

(c). Los submarinos que tengan doce años de terminados podrán ser reemplazados por nuevas construcciones. Las quillas de estas nuevas construcciones no serán colocadas hasta que el tonelaje que va a reemplazarse tenga once años de terminado.

(d). Los transportes de aereoplanos que tengan veinte años de terminados podrán ser reemplazados por nuevas construcciones Las quillas de estas nuevas construcciones no serán colocadas hasta que el tonelaje que va a reemplazarse tenga 17 años de terminado.

(e). Ningún buque de superficie que lleve cañones de calibre mayor de 8 pulgadas podrá construírse en reemplazo de naves auxiliares de combate, de superficie.

(f). Para determinar el tonelaje de las naves auxiliares de combate, se aplicará a todas las potencias que son parte de este convenio, las mismas reglas.

(g). La destrucción de los buques remplazados deberá iniciarse antes de terminarse el remplazo y se completará en plazo que no exceda de tres meses a la dicha terminación. Si se posterga la terminación del remplazo, la destrucción se hará antes de cuatro años de la fecha en que se le puso la quilla.

(h). Cada una de las potencias signatarias de este convenio informará a las otras de:

(1) Nombres o números de los buques que van a ser reemplazados.

(2) Fecha de autorización del tonelaje reemplazado.

(3) Fechas en que se pone la quilla del tonelaje de reemplazo.

(4) Tonelaje de desplazamiento de cada unidad puesta en gradas.

(5) Fecha exacta de la terminación de la nueva unidad.

(6) Realización y fecha de la destrucción de la unidad reemplazada.

(i) No se construirán partes de buques auxiliares de combate, bien sean partes del casco, máquinas o de material de artillería, antes de la fecha de autorización del reemplazo.

Se suministrará una lista de tales partes a todas las potencias signatarias.

(j) En caso de pérdida o destrucción accidental de un buque de esta clase, podrá ser reemplazado por una nueva contrucción.

Buques Aéreos

27.—No se propone limitación de las fuerzas navales aéreas' (Considerando que los aereoplanos comerciales pueden ser más fácilmente adaptados a fines bélicos, no se considera práctico limitar las fuerzas aéreas de las armadas.

Restriccion general en la transferencia de buques de combate de todas clases

28.—Las potencias signatarias del presente convenio se comprometen a no disponer de buques de combate, en forma que pueda más tarde dar lugar a que pasen a ser naves de combate de otras armadas. Se obligan además a no adquirir buques de combate de ningún mercado extranjero.

29.—No se podrá construír buques capitales o naves auxiliares de combate para países extranjeros, dentro de la jurisdicción de ninguna de las potencias que son parte del presente convenio, durante el término de duración de éste.

Marina Mercante

30.—Como la importancia de la marina mercante está en razón inversa de la dimensión de las armadas, se establecerán provisiones para regular sus características de conversión a fines bélicos. (*Del New York Times, 13 Noviembre*).

El desarme y el Comercio exterior.—(*Por el Contralmirante B. A. Fiske U. S. N.*)—P. C. Barnun decía "El público gusta de ser embaucado". Esto parece verdad; porque por una simple sustitución de la palabra DESARME por la de PACIFISMO Williams J. Bryan, Jane Adams y otros han podido predicar el auténtico pacifismo con éxito y embaucar a hordas de gente.

Ellos han empleado los mismos argumentos ahora para predicar el Desarme, que emplearon en otros tiempos para predicar el

Pacifismo. Sus argumentos descansan efectiva pero no aparentemente en una premisa mayor que puede ser enunciada así: "El mundo es diferente de lo que es y de lo que ha sido". Si el mundo fuera verdaderamente diferente, si las naciones que lo componen no estuvieran empeñadas en una competencia encarnizada, si las naciones fueran menos egoístas que los individuos que las componen, si estos individuos quisieran moderar sus deseos o si se les pudiera inducir a moderarlos por otros medios que por la fuerza, entonces los pacifistas, desarmistas, etc., tendrían razón.

Pero; ¿Qué clase de mundo es este? Qué nos enseña la historia de las actividades humanas por más de 5000 años? El hecho más saliente es que el hombre ha producido una civilización maravillosa.

Pero; ¿Cuál es el aguijón que ha impulsado al hombre a proporcionar cada vez más esa civilización? Evidentemente que ha sido la necesidad impuesta al hombre individual de "ganarae la vida", porque, con excepción de los países tropicales, donde la civilización no avanza mucho, en todas partes, el hombre se vió obligado a trabajar para obtener alimento, habitación y vestidos. Desgraciadamente unos fueron más capaces de adquirir estas comodidades que otros. De aquí vinieron las luchas que se han sucedido durante toda la vida de la raza humana. Los hombres han luchado por lo que les hacía falta durante cientos de miles de años, de la misma manera que hoy pelean dos perros por un hueso.

Uno de los hechos más significativos de la historia, (y de la experiencia diaria) es que los hombres y las naciones nunca han luchado simplemente por luchar, aunque a veces parezca así.

Luchar es una forma de actividad muy fatigante y excesivamente peligrosa; y nadie recurre a ella si no es por una razón poderosísima.

La causa más frecuente es el deseo de obtener algo o de conservar algo que alguien desee arrebatarnos, a veces la causa es la cólera, pero esta cólera ha sido causada por un ataque para apropiarse de nuestros dineros, tierras u otras posesiones. A veces la posesión es inmaterial, por ejemplo: la reputación.

La expresión "propia conservación" se supone que indica conservación de la vida; pero el instinto de conservación de la vida trae consigo el instinto de rodearnos de todas las salvaguardias posibles y hacer nuestras vidas lo más cómodas y felices que sea po-

sible. Estos objetivos se alcanzan (a los ojos de la mayoría de las gentes) "haciendo dinero"; porque el dinero es el mejor medio de cambio, y está más exactamente cotizado que todos los otros objetos materiales o inmateriales por la posesión de los cuales se afana el hombre.

Como no hay suficientes bienes materiales o inmateriales para satisfacer a todos, hay una tremenda competencia para apoderarse de ellos; donde hay competencia hay disputas y donde hay disputas es seguro que habrá lucha. Detrás de toda lucha hay siempre competencia por alguna cosa.

Es un dicho común que las naciones se comportan como los individuos. Es verdad; pero lo olvidamos continuamente. Si no fuera así, no se oiría a los mismos individuos abogando por desarme y comercio exterior porque, "sólo armada puede una nación tener comercio exterior". La engañosa expresión, Ley Internacional, hace olvidar a muchas gentes que no existe ley entre las naciones; y este olvido es causa de las malas concepciones sobre relaciones internacionales que propagan los desarmistas. No olvidemos que no hay ley que controle o pretenda controlar las relaciones entre las naciones. Cada nación es una organización independiente absolutamente, sin tener obligación de obedecer a nadie sino a sí misma.

Para formarnos una idea clara imaginemos a las naciones como individuos.

Entregados en cuerpo y alma a una competencia continua sin ninguna ley que regule su conducta, tan celosos entre ellos, como los más exaltados rivales entre los comerciantes, tan llenos de buena voluntad como ellos para entrar en convenios que los beneficien, y con la misma perspicacia y la misma disposición para violar esos convenios en cuanto se presenta una oportunidad ventajosa para hacerlo. Imagínese una ciudad sin una ley que obligue a los comerciantes a cumplir sus compromisos y sin los medios de hacerla respetar.

Nunca ha existido una organización para hacer cumplir las leyes, si no ha sido una tribu o una nación, y una tribu o una nación solo puede hacer cumplir las leyes dentro de su territorio. Por esta razón no ha existido nunca una organización que asegure la paz universal, excepto que haya una nación que domine al mundo. Los imperios Egipcio, Asirio, Babilonio, Persa, Macedonio y Ro-

mano, fueron tales naciones, y mantuvieron la paz por largos intervalos de tiempo en el mundo conocido entonces. A esa clase de paz se la llamó "Paz Romana". Esta paz era mantenida por las armas; y hasta donde la experiencia de los 5000 años de historia que existen puede enseñar a la humanidad. "Los armamentos son la única manera de mantener aunque sea el estado de casi-paz de que el mundo ha disfrutado en los tiempos modernos.

Alabemos el comercio francamente por los beneficios que trae, pero no olvidemos que los esfuerzos de los comerciantes no son del todo desinteresados. Las bellas velas blancas de los fenicios deben haber sido un espectáculo emocionante cuando los buques por ellas impulsados volaban sobre las azuladas aguas del Mediterráneo con sus proas cubiertas por penachos de espuma. Pero los hombres que largaban esas velas al viento lo hacían para "ganar dinero" con que vivir y hacer vivir a sus familias. Además, los pueblos que compraban las mercancías de los fenicios no lo hacían por ayudarlos a ganar dinero, las compraban para satisfacer sus deseos.

Esto nos lleva a la clave del asunto, porque mientras las luchas de los hombres y las naciones por el dinero (o sus equivalentes) constituyen la causa inmediata de la guerra, es el deseo por parte de los hombres de adquirir las cosas que solo con dinero se pueden tener el que ha causado esas luchas. Luego, en el fondo de las causas de la guerra está el deseo por parte de los pueblos por ciertas cosas que solo se consiguen con dinero.

Es muy claro que (por lo menos en los tiempos modernos) no es el simple deseo de alimentos, habitación o vestidos, lo que produce las guerras, porque estas cosas no serían difíciles de obtener, o por lo menos no lo sería si los hombres se limitaran a esos deseos, y concentraran sus esfuerzos para conseguirlos. En ese caso no habría para qué las gentes hicieran otra vida que la de agricultores extendiéndose sobre toda la faz de la tierra; pocas serían las causas de disputa y en realidad no existirían las guerras en el sentido moderno de la palabra. Son los deseos del hombre por vestiduras finas, suntuosas casas y los frutos de países lejanos, por el lujo en una palabra, que hacen navegar los buques sobre los mares, que obliga a los hombres a trabajar en minas y factorías, y que hacen construír las grandes ciudades, que induce a los hombres a

vivir en un medio artificial, crea apetitos artificiales, y hace de muchos hombres simples máquinas de hacer dinero,

Esto ha producido finalmente una máquina de civilización tan compleja que no hay hombre capaz de comprenderla en su totalidad. Esta máquina marcha a una velocidad que aumenta y que aumentará aún. Sin ningún objetivo visible y con tan numerosas causas de descomposturas aparentes, la posibilidad de un accidente no es remota; la caída de Roma es un ejemplo del completo derrumbe de una de estas Máquinas de Civilización y la presente condición de Rusia es otro ejemplo en menor escala. Ambas demuestran que "un estado de civilización no es necesariamente una condición estable o permanente".

En el estado caótico en que se encuentra el mundo en estos momentos, la propaganda de desarme, aunque sea desarme parcial, parece por lo menos inoportuna. El desarme no puede por ningún motivo disminuir las probabilidades de guerra y por el contrario se nota la necesidad de mayor poder en todas las naciones.

Las naciones luchan para conseguir lo que sus hombres y mujeres necesitan: ya sean salvajes que usan garrotes, o Cristianos super-civilizados que usan aereoplanos. La causa de las luchas entre las naciones no está en las armas que usan sino en los deseos por cuya satisfacción se lucha.

Muchos de aquellos que predican a gritos el desarme, también abogan calurosamente por un aumento del comercio exterior.

Es claro que las dos proporciones son incompatibles.

Traducido del Proceedings por E. P.

Necrología

Capitán de Navío D. J. Félix García Seminario

El día 4 de Noviembre del presente año, falleció en Payta, víctima de un ataque cerebral, el señor Capitán de Navío Dn. José Félix García Seminario, que últimamente había sido nombrado por Resolución Suprema, Capitán del puerto indicado anteriormente.

Desaparece el citado jefe, después de haber prestado numerosos y contínuos servicios al país, dentro de su profesión; habiendo desempeñado entre otros cargos, el de Intendente General de Marina, poco después de haberse creado esta repartición.

Los diarios de la Capital, publicaron en su oportunidad la biografía del extinto; y la Redacción de esta Revista cumple con hacer público su sentimiento por la desaparición repentina de uno de los más antíguos jefes de la Armada; sintiendo no poder publicar en estas páginas su retrato, por no haber sido posible conseguirlo.

Paz en su tumba!



Alférez de Fragata Ingeniero Carlos A. Hildebrandt

No hace mucho tiempo, apenas en Febrero del presente año, experimentó la Marina de Guerra Nacional, la irreparable pérdida de uno de sus miembros que joven aún, lleno el espíritu de entusiasmo patriótico y ansias nobles por la conquista de un ideal sagrado, perteneció a la falange de jóvenes oficiales de la Armada que, en arranque encomioso, decidieron desarrollar sus actividades en el campo de la aviación, en servicio de la patria.

Efectivamente, el 2 de Febrero, caía para siempre, víctima de fatal accidente el Guardiamarina Aviador Huguet, pereciendo en la bahía del Callao.

Y ahora, el 23 de Noviembre, en Ancón, desaparece a consecuencia tambien de un accidente imprevisto, victima igualmente de su arrojo—el Aviador Alférez de Fragata Ingeniero Carlos A. Hildebrandt;—que constituía como Huguet, esperanza lejítima para el pais, dados sus conocimientos, habilidad y demás condiciones que lo colocaban entre los primeros y más esforzados paladines de esta rama de la defensa nacional.

Conocida por todos los profesionales, la personalidad del jóven é intrépido aviador, solo resta a la Redacción de la Revista—haciéndose intérprete de los sentimientos del personal de la Armada Nacional —manifestar públicamente el profundo pesar que ha causado la inesperada y prematura muerte de Hildebrandt, que aumentando las víctimas de la aviación peruana, ha venido a poner a prueba una vez más, la resolución inquebrantable de quienes se esfuerzan en conseguir no solo provecho, sino tambien gloria para la patria en su noble afán de multiplicar sus energías en pró de la defensa del Perú.

El cadáver del aviador fué velado en el local del "Círculo Militar"; y el entierro se verificó con los honores de ordenanza, y en la forma solemne que describieron los diarios oportunamente.

La Redacción cree cumplir con la obligación de rendir una especie de homenaje póstumo a la memoria del aviador tan injusta como valientemente caído, publicando su retrato; y repitiendo que sin duda constituía fundada esperanza para el futuro, quien desde sus primeros pasos en la Escuela Naval, había revelado poseer las mejores cualidades, que mañana habrían de enaltecer más al país y a la Institución a que perteneció.

CONCURSO DE LA REVISTA DE MARINA

Desde la fecha, queda abierto un nuevo concurso, en el cual pueden tomar parte todos los Señores Jefes y Oficiales de la Armada Nacional, y que se realizará el 28 de Julio de 1922.

Al efecto, la Dirección de la Revista, ofrece los siguientes premios:

1er. Premio de Lp. 50.0.00 al mejor artículo que se haya publicado en la Revista hasta la fecha arriba indicada; 2º Premio de Lp. 20.0.00 y 3º de Lp. 10.0.00, respectivamente, a los artículos que también se publiquen en la Revista durante el plazo del concurso, y que ocupen el 2º y 3er. lugar, en órden de mérito, después del que obtenga el 1er. premio.

En caso de que la Dirección de la Revista, considere que el mejor de los artículos publicados, no tiene mérito suficiente para otorgársele el primer premio, podrá otorgarle otra distinción y recompensa, si así lo determina. Este mismo acuerdo se puede aplicar en los casos correspondientes a los artículos que ocupen el 2º lugar y el 3º.

No podrá otorgarse sino un solo premio al mismo concursante, aún cuando él haya enviado los tres mejores trabajos.

Todo concursante puede remitir para su publicación todos los artículos que desée.

Se aceptan artículos escritos por dos o más autores en colaboración y, en este caso, el premio que les tocare sería repartido por igual.

No se exije extensión limitada para los artículos; pero si deben ser enviados por duplicado, escritos a máquina y firmados.

Los concursantes que deseen guardar el incógnito, aún cuando sus artículos sean publicados, pueden obtener esta concesión, indicando su deseo de que sus trabajos

vayan firmados, al publicarse, únicamente con seudónimo.

Los artículos que merezcan ser publicados, lo serán en el orden en que se reciban en la Dirección de la Revista.

Aún cuando la Dirección de la Revista considere que algún artículo no debe publicarse por razones de orden militar, siempre entrará al concurso con los demás en igualdad de condiciones.

La Dirección de la Revista, desea especialmente que se discutan los artículos que se publiquen, y tendrá el placer de publicar las críticas.

Finalmente, la Revista, sugiere ciertos temas para el concurso, que son los que a continuación se expresan; pero advierte que los concursantes no están obligados a escribir necesariamente sobre dichos temas. Pueden escoger otros cualesquiera, de la profesión, en concepto de que no habrá preferencia alguna al realizarse el concurso.

Temas que sugiere la Revista

1. El oficial de marina y el ciudadano civil.
2. La relación entre la Escuela Naval y la Armada.
3. La política naval del Perú.
4. La organización de nuestras tripulaciones.
5. Una fuerza aerea naval.
6. El marino peruano y la organización social.
7. Moral con relación especial al personal peruano.
8. Carácter militar.
9. Servicio de comunicación para la Marina peruana.
10. Plan de un año de trabajo para la Armada.
11. Plan de trabajo para el Crucero de verano de los cadetes, durante los tres meses del viaje.

12. La importancia del conocimiento de las maquinas de a bordo para los oficiales de cubierta.
13. Un sistema nuevo de señales.
14. Aumento de haberes por tiempo de servicio.
15. Práctica de los guardiamarinas a bordo.
16. La necesidad de un astillero naval.
17. Cual es el mejor tipo de barco de sistema patrullero para los ríos peruanos.
18. Instrucción con armas menores y práctica del tiro.
19. Entrenamiento físico en la Marina.
20. Entrenamiento físico en la Escuela Naval del Perú.
21. La rutina diaria en el mar.
22. La rutina diaria en puerto.
23. ¿Quién debe ser el oficial de derrota?
24. ¿Quién debe ser el oficial artillero?
25. Organización de combate.
26. Cual debe ser la mejor clasificación en nuestro personal subalterno.
27. La importancia de la velocidad y radio de acción.
28. Cómo se formarán nuestros artilleros.
29. Cómo se formaran nuestros torpedistas.
30. El haber y tiempo de servicios de nuestros clases.
31. Un escritor experto en asuntos navales, ha manifestado esto: "Yo expreso como principio mas amplio que (excepción de los médicos y capellanes) todo oficial a bordo de un buque debería ser un verdadero oficial de marina y graduado en la Escuela Naval.
32. La mejor manera de desarrollar la aspiración e iniciativas de nuestras tripulaciones.
33. El departamento de higiene a bordo.

34. Condiciones físicas de los oficiales para el servicio de mar.
35. Comando.
36. Imperio sobre sí mismo.
37. El oficial y el caballero.
38. Cualidades para el comando.
39. Compases modernos.
40. Economía del combustible.
41. Depósito de artículos navales.
42. Nuestro sistema disciplinario.
43. Mejoras en nuestra correspondencia oficial.
44. Una escuadra con quemadores de petroleo.
45. Las relaciones mutuas entre artilleros y tácticos.
46. Entrenamiento moral de nuestros jóvenes oficiales.
47. El oficial de Detall a bordo.
48. El entrenamiento del personal conscripto para producir hombres de guerra modernos.
49. La producción de petroleo en el Perú.
50. La producción del carbón del Perú.
51. La mejor práctica moderna para el cuidado y conservación de las calderas.
52. Tipo de racionamiento para la Armada.
53. Las reparaciones de las máquinas a bordo.
54. Diversiones y entretenimientos para el personal subalterno.
55. Ideas sobre la "Fojas de Notas".
56. Evaporación del agua.
57. Conocimientos de electricidad para los oficiales de cubierta.
58. Importancia de las señales.
59. La radio-telegrafía.
60. La fuerza de desembarco.
61. Oficial radio-telegrafísta.

INDICE

Tomo V **Año VI** **1921**

No. 1

	Páginas
Del Carácter de la Doctrina	1
El Libro Azul del Almirantazgo Británico	23
La Política y sus Relaciones con la Guerra	57
Notas Profesionales	83
Crónica Nacional	115
Necrología	131
Concurso de la Revista de Marina	133

No. 2

La Educación Nacional y la Instrucción en la Escuela Naval Militar	135
La Táctica, sus Principios y su Práctica	159
El Destroyer "Pruitt"	215
Sobre Artillería y Torpedos	227
Del Carácter de la Doctrina	233
La Política y sus Relaciones con la Guerra	247
Crónica Nacional	257
Notas Profesionales	261
Concurso de la Revista de Marina	267

No. 3

Editorial 1
El Centenario de nuestra Independencia 269
José de San Martín 273
Preparación del Personal para Dotar Fuerzas Sutiles 279
Lord Cochrane 319
Determinación de Altitudes con el Barómetro 347
El Vice Almirante Guise 353
Informe sobre las Pruebas del Bombardeo Aéreo 381
La Escuela Naval del Perú y su Misión Educativa 389
Crónica Nacional 395
Notas Profesionales 405
Concurso de la Revista de Marina 1
Anales Históricos de Nuestra Armada (Suplemento) 1

No. 4

8 de Octubre 413
Reseña de la Campaña del Huáscar contra Chile en 1879.. 417
Un compañero de Guise 431
Rol de las Armas Navales en Combate 441
Sobre Artillería 451
Exposición de Reformas en nuestra Escuela Naval 465
Aos Cadetes da Escola Naval de la Punta 473
Determinación de la Naciente de un Río 479
Las Erogaciones Públicas y la Marina 485
Por la Verdad en la Historia 495
Crónica Nacional 509
Notas Profesionales 517
Conferencia del Desarme 521
El Desarme y el Comercio Exterior 530
Necrología 535
Concurso de la Revista de Marina 1
Anales Históricos de Nuestra Armada (Suplemento) 15