REVISTA DE MARINA

Enero y Febrero
Año 49 - No. 1

Contenido

1963
Vol. Nc. 281

Pág.

Las Fuerzas Armadas y el Concepto del Peligro 1
Por el Capitán de Fragata A.P. Luis Felipe Villena Gutiérrez.

Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú 7
Por el Teniente Primero A.P. (Capellán) César A. Perales Mejía
(Continuación)

Revisión del concepto del Dominio del Mar 21
Por el Capitán de Fragata Arnaud D'Antin de Vaillac

Europa en la Construcción Naval mundial 29
Por H. Le Masson.

La Conferencia de Londres para la Salvaguardia de la vida Humana en la Mar 36
Por J. Roulier

La Marina Soviética 41
Por J. Labayle Couhat

Crónica de Ayer 55
"BEAU GESTE"
Por el Capitán de Fragata A.P. José Valdizán Gamio

Revisando Libros 67

Notas Profesionales 73

Informaciones Mundiales 77

Proyectiles Dirigidos 91

Crónica Nacional 98

Historia de la Marina de Guerra del Perú.—Capítulo IV
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas G.
Notas: Por el Capitán de Navío A.P. Julio J. Elías.

REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Miguel Chávez G.
ADMINISTRADOR
Capitán de Corbeta A.P. Alejandro Pérez Ruíz
JEFE DE REDACCION
Teniente Primero A.P. Alberto Santillana G.

DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinues, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

REVISTA DE MARINA

Enero y Febrero 1963
Año 49 - No. 1 Vol. No. 281

Las Fuerzas Armadas y el Concepto del Peligro

Por el Capitán de Fragata A.P.
LUIS FELIPE VILLENA

El artículo 213 de la Constitución Política del Perú expresa que "la finalidad de la Fuerza Armada es asegurar los derechos de la República, el cumplimiento de la Constitución y de las leyes, y la conservación del orden público". Como Carta Fundamental, como expresión de la voluntad de un pueblo libre felizmente regido por el sistema democrático, este dispositivo legal permite deducir la misión para cada Instituto Armado cual es "mantenerse en condiciones de poderío suficiente a fin de asegurar los derechos de la República, el cumplimiento de la Constitución Política del Estado y la defensa de los altos intereses nacionales". En esta forma, los Institutos Armados tienen señalados los dos objetivos fundamentales que determinan cualquier Plan Estratégico Nacional: el bienestar y la seguridad del pueblo.

De aquí, en forma natural y lógica, surgen las dos siguientes preguntas:

¿Están hoy amenazados los altos intereses nacionales?

Si realmente lo están, debemos analizarlos considerando al Perú como una entidad aislada o debemos ubicarlo dentro de ese mosaico de naciones que conforman el mundo en que vivimos?

Vamos a precisar primeramente el término "altos intereses nacionales" y vamos a interpretar que se refieren a ese "bienestar" y a esa "seguridad" a las que anteriormente me referí. Palabras más o palabras menos cualquier definición en este sentido llegaría a expresar lo mismo.

Es indudable que bienestar y seguridad se complementan; no puede haber bienestar si no hay seguridad. Pero el término bienestar implica una serie de aspectos objetivos y subjetivos. La justicia es un factor subjetivo; los bienes materiales son factores objetivos.

Según esto podríamos establecer que el bienestar de un pueblo, si responde a un adecuado nivel de justicia, no tendría por qué estar amenazado. Pero, por otro lado, el hecho

de expresar que nuestro bienestar está o nó amenazado dependerá de si consideramos que el esquema de lo que debe ser bienestar de la Nación responde hoy a la verdadera concepción de la justicia. Si no responde, indudablemente, que existe amenaza. Queda todavía por analizar el punto de vista de aquellas personas que con un sentido errado de la justicia expresan que cierto nivel de bienestar es justo cuando en realidad ese nivel corresponde a una época ya superada, cuando en verdad se trata de un nivel que no ha evolucionado o que, simplemente, jamás fue justo y, entonces, esa amenaza estará presente debido a la presión eterna que indirectamente ejercen aquellos pueblos que sí se han adaptado a una más auténtica concepción de la justicia o, por lo menos, se aproximan bastante a ella.

El ambiente en que se mueve el mundo de hoy acusa inestabilidad social, luchas por mayores conquistas socio-económicas de las clases más necesitadas. Latinoamérica presenta un caso muy particular y, en gran parte, los ambientes dentro de cada país, por ser subdesarrollados, mantienen cierta similitud. Que existe efervescencia social en este continente a nadie se le ocurriría, no solamente negarlo, sino tampoco ocultarlo ¿Quiero esto decir que tenemos que corregir nuestro nivel de bienestar o simplemente este peligro se debe a la eficiente labor de un bien seleccionado grupo de agitadores? Pero, de otro lado, podría un agitador tener éxito en un ambiente que no le es propicio? Indudablemente que nó. Sin embargo ello no quiere decir que por eso exista injusticia en un determinado ambiente puesto que los anhelos del individuo no pueden nunca satisfacerse con la rapidez que desea, máximo cuando, por naturaleza, un anhelo que el individuo logra trae aparejado un nuevo anhelo por lograr. El hombre idea, además, con mucho mayor rapidez aquello que desearía obtener, que la demora que físicamente significa producirlo. Supongamos, por ejemplo, que la riqueza estuviese distribuída en la forma más justa posible, dejarían por eso de existir los deseos de las personas en el sentido de poseer otras cosas de las que en ese momento carecen? Haciendo un símil gráfico podríamos decir que los deseos o las aspiraciones de un pueblo están representadas por una vertical cuya cota es función del tiempo y que las realizaciones para su logro configurarían una curva que tenderá a unirse con aquella pero que jamás logrará perder su carácter de curva asintótica, es decir, nunca alcanzará a encontrar a esa vertical.

Pero, por qué es que un pueblo no puede producir bienes de modo que satisfagan los anhelos de todos sus habitantes? Es indudable que un economista contestaría esta pregunta con una serie de argumentos técnicos que no estoy en condiciones de exponer. Pero me limitaré a aquellos argumentos que dicta el sentido común: hay sectores de la población que no producen, pero sí consumen; diferentes personas desean cosas diferentes para satisfacer a los cuales habría que

organizar equipos humanos de producción que puedan elaborar todas esas clases de bienes, cosa indudablemente imposible; el Gobierno puede concebir un plan de desarrollo dentro del cual, accidentalmente, ciertos sectores obtendrán lo que desean, pero otros nó; la población crece pero la planificación estatal de un país no llega casi nunca, o nunca, a beneficiar a todos los sectores humanos de ese país y esta deficiencia se agrava aún más cuando existen fallas en las organizaciones gubernamentales o fallas en los hombres que la conducen aún suponiendo que éstas sean las que corresponden a hombres normalmente dotados, sin necesidad de tomar en cuenta siquiera la inmoralidad, irresponsabilidad o incapacidad manifiesta de una parte de esos servidores públicos; existen además deficiencias físicas en las comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas, etc. Todos estos aspectos constituyen factores de desfasamiento entre el nivel de bienestar que debe existir y el que realmente hay. Se agravará más aún el problema si no existe una política de continuidad entre aquella aplicada por un gobierno y la del gobierno que lo sucede.

Hasta aquí, podemos entonces establecer las siguientes conclusiones:

a).—Es muy improbable, si no imposible, alcanzar el bienestar ideal.

b).—Bienestar implica idea de dinamismo; un pueblo constantemente se está moviendo hacia un nuevo nivel de bienestar.

c).—No necesariamente un nivel de bienestar inferior al ideal ha de significar una situación de injusticia.

Cualquiera que fuese el caso de la tercera conclusión el peligro que atenta contra nuestro bienestar puede ser de origen interno o externo. La magnitud de estas dos clases de amenazas es indudablemente variable. Si la inestabilidad social responde a movimientos reinvidicacionistas de alcance mundial la amenaza (en este caso externa e interna) será mayor que si se trata de movimientos localizodos en áreas más pequeñas, que puede ser, por ejemplo, uno o varios países vecinos. Si la amenaza consiste, digamos, en que está en peligro nuestro patrimonio nacional ante las intenciones agresivas de un país vecino diríamos entonces que lo que peligra es nuestra seguridad y, consecuentemente, nuestro bienestar. Seguridad implica entonces la idea de algo estático; significa aquellos medios de los cuales nos valemos para defendernos de algo o alguien en el momento en que seamos atacados o, ante la intención manifiesta de agredirnos; es algo que está ahí, listo a ser utilizado cuando se le necesite. Un cañón, en tiempo de paz, da seguridad; en la guerra, ejerce defensa al entrar en acción.

Nuestra seguridad y, consecuentemente, nuestro bienestar puede estar amenazado de las siguientes maneras:

a).—Por una efervescencia social de alcance mundial, o solamente

local. Es la amenaza interna o externa, o ambas a la vez, de tipo ideológico cuyo caso típico lo constituye la amenaza que constituye la dictadura comunista contra los sistemas democráticos y de libertad.

b).—Por una política agresiva, o de conquista, de un país en perjuicio de otro, vecino o nó. Este tipo de amenaza no implica una lucha de tipo ideológico y, generalmente, de hecho no lo es; aparentemente estos conflictos tienen su origen en ambiciones de índole económica. Es el caso de aquellos conflictos entre países regidos por un mismo sistema de gobierno y en cuya lucha no se pone en juego, al menos aparentemente, las creencias sino los intereses materiales.

Establezcamos ahora una correlación entre los dos anteriores criterios. Los conflictos sociales de hoy día, alentados por el marxismo, han creado y siguen creando a los pueblos democráticos tal cantidad de problemas y de tal magnitud que éstos se encuentran hoy más abocados que antes para resolver sus propias dificultades internas. Consecuentemente, la amenaza interna y la externa han aumentado para aquellos conflictos de tipo ideológico democrático marxista disminuyendo la amenaza externa para aquellos entre países democráticos. Y aquí, en mi opinión, la ciencia ha venido a jugar un papel preponderante.

Hace apenas 45 años Rusia era un país atrasado culturalmente en donde cundía la miseria y la explotación bajo el régimen tiránico de los zares. Producida la revolución bolchevique el país entró violentamente de toda una era de libertad sin pan a otra de pan sin libertad; en 45 años ese país ha realizado el asombroso experimento de iniciar y ejecutar un desarrollo industrial cuyo precio ha sido mucha sangre, esclavitud y vidas. Este salto ha desconcertado al hombre democrático y hace aparentemente creer que este impetuoso avance se debe más a las virtudes de ese régimen que a la velocidad con la cual naturalmente puede progresar un pueblo que vivió en el atraso y que, de pronto, es empujado por medios violentos a recorrer un camino ya recorrido por otros pueblos y que lo hicieron con métodos más humanos y más dignos. Muchos hombres pueden haber perdido la capacidad de raciocinio e identifican así el desarrollo científico, incentivado muchas veces por el látigo, con la "bondad" de un régimen nefasto.

El hombre democrático juzga así solamente el aspecto práctico de ese progreso; no se detiene a pensar sobre los sacrificios impuestos en forma terriblemente inhumana a un pueblo para alcanzar sus objetivos ni tampoco medita sobre la proporción que existe entre las conquistas materiales que ha hecho y los destrozos morales y espirituales que ese progreso material ha causado. A muchos de nuestros hombres democráticos no les hubiera gustado ser el "precio" de ese desarrollo pero lo consideran conve-

niente cuando son otros los que lo han abonado.

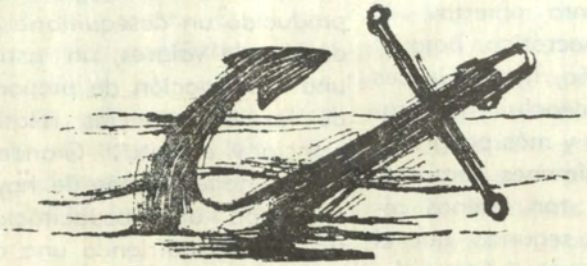
El progreso científico de Rusia, innegablemente positivo, tiene también mucho de relativo. Un individuo maduro analfabeto que se decide de la noche a la mañana a aprender, desde escribir hasta conquistar los más altos niveles científicos, progresará relativamente a mucho más velocidad que el científico que está progresando en altos niveles puesto que mientras este último está realizando una labor primordialmente de investigación sobre asuntos ya conocidos el otro está recorriendo la trocha que se le presenta abierta. Y nuestro hombre democrático, bajo el efecto de este engaño, llega a veces lamentablemente a concluir dos cosas, a cual más falsa y más peligrosa: primero, que los regímenes democráticos pueden no ser tan buenos como los totalitarios y, segundo, que el progreso de la ciencia es el factor determinante de la vida y, a veces, la razón de la vida.

Esta inversión de valores crea una serie de peligros adicionales, de tipo interno. Puede llegar aún a afectar la esencia misma de las instituciones tutelares de la patria, como por ejemplo, a las mismas Fuerzas Armadas. Si ciertos sectores de la Oficialidad juzgasen, por desgracia, que la mayor capacitación técnica ha de significar de hecho la prerrogativa de ejercer, probablemente de hecho, la dirección de las instituciones y aún de la política nacional se habría roto el principio de autoridad. Las generaciones más antiguas, todavía en situación de actividad, y que por cuestiones circunstanciales, no tuvieron la oportunidad de beber los beneficios de la cultura científica serían irremediablemente desplazados y reemplazados por los técnicos de avanzada. Y comenzaría así a realizarse aquel círculo vicioso en el cual los desplazantes resultarían después desplazados, es decir, se habría producido la anarquía y el caos.

Este inusitado progreso de la ciencia bajo el régimen totalitario ha producido pues un gran remolino social. Los indudables progresos que ha alcanzado la tecnología, repito, han producido un desequilibrio en la gradación de valores, un astigmatismo, una deformación de proporcionalidad de las importancias relativas entre ciencia y espíritu. Grandes sectores de las generaciones de hoy que han adquirido una capacitación científica van adquiriendo una concepción materialista de la vida que concluye por convertirse en soberbia. Así, el científico se convierte en un ser que se cree mucho más importante de lo que realmente es y se siente impulsado a convertirse en la nueva clase dominante que ha de imponer un nuevo orden mediante un violento golpe de timón hacia un nuevo rumbo que sea quizás totalmente opuesto al que antes navegamos. Fácil resulta convertir entonces en sed de poder lo que probablemente en su origen fue solamente producto de entusiasmo y de empuje juvenil.

Estos hechos hacen más intenso aún los peligros internos que afrontan hoy los países democráticos y, en mi

opinión, muy especialmente los países latinoamericanos. Diría yo que, hoy por hoy, el enemigo está más dentro de nuestro país que fuera de él. Por eso opino que, día a día, caeremos más en la cuenta que nuestros presupuestos de defensa han de irse, poco a poco, volcando hacia el interior de nuestras fronteras más que hacia los bordes de éstas.



Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú

Por el Teniente Primero A.P. (Capellán)
CESAR A. PERALES MEJIA

(Continuación)

APOSTADERO DEL CALLAO DE LIMA EN EL MAR DEL SUR

"En Reales Ordenes de 23 de Mayo y 22 de Julio de 1797, se designó S. M. resolver la renovación de este fixo establecimiento de su Marina Real; confiando el mando de los asuntos gubernativos y económicos a uno de sus Brigadieres de la Armada; cuyo empleo de Comisión, por Ordenanza General de ella, reasume con los cargos y funciones del título del Comandante General de Esquadra, todas las obligaciones y autoridades presentes, igualmente a los Capitanes Generales de los tres Departamentos de nuestra Península; y así como estos tienen determinada la extensión de sus Costas, para cuanto es correspondiente a la Jurisdicción Militar de Marina; del mismo modo, por Real resolución de 25 de Junio de 1801 lo están a la de esta Capital de Apostadero, todos los Puertos, desde San Carlos de Chiloé, siguiendo las Costas de Chile, Perú y Chocó (sic), hasta el extremo Septentrional de la Provincia de Veraguas.

En esta otra Real Orden de 22 de Enero de 1801, manda S. M. que conviniendo manifestar al Público en el Estado General de la Armada, que anualmente se imprime en Madrid, quantos establecimiento fixos de Marina hay en sus Dominios de Ultramar, con todo el detall posible, a la manera que se hace con respecto dichos tres Departamentos de Europa, se envíen las circunstanciadas noticias de ellos; y con el mismo objeto, ha parecido conveniente copiar la que se remite de ese Apostadero.

ESTADO MAYOR

El Sr. D. Tomás Ugarte y Liaño, Brigadier de la Real Armada, Comandante en Xefe Presidente de la Junta del Apostadero, e Inspector de su Tropa, Escuela Náutica, Matrículas, Arsenal y demás ramos pertenecientes a Marina.

AUDITORIA DE GUERRA

Auditor: El Sr-Dr. D. José de Irigoyen.

Fiscal: Dr. D. José Ostolaza

Escribiente: D. José de Arce.

Escribano: Carlos José del Castillo.

MAYORIA

Oficial de Ordenes: El Teniente de Fragata D. Ildefonso Fonseca.

Su Ayudante: El Alférez de Navío D. Pedro Vásquez de Velasco.

Dos Escribientes: Uno del Real Cuerpo de Artillería de Marina.
Y el otro de Pilotos.

SECRETARIA

Ayudante Secretario: El Alférez de Novío D. Ignacio Roo y Smidts.

Escribiente fixo: Un Primer Piloto.

Segundos Escribientes: Un Primer Sargento de los Batallones, y
Un Primer Condestable de Artillería de Marina.

Portero: Un Artillero, de Preferencia de los Baxeles de Guerra.

Intérprete de lenguas: D.

JUNTA DEL APOSTADERO

Establecida por Ordenanza para atender en todos los asuntos Económicos relativos a la construcción, Carena y Armamento de los Baxeles, al Surtimiento del Arsenal y demás materias de esa naturaleza.

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA establecida en esta Capital con Real aprobación de 1º de Noviembre de 1791.

Ayudante del Sr. Comandante en Xefe de dicho Cuerpo de la Armada, y Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata D. José Moraleda.

Primer Maestro y Oficial encargado interinamente de estas Dependencias. El Alférez de Navío D. Andrés Baleato.

Segundo Maestro: D.

Maestro Instrumentario: D. Pedro Alvarez.

(9...Primeros Pilotos matriculados para el servicio de la Marina mercante.

40 Segundos Id.

5 Pilotines.

9 Alumnos de la Escuela.

Portero: Un Artillero de Mar de los Baxeles de Guerra.

"Hay en esta Escuela un surtido de Obras Hidrográficas y otras relativas a Marina que se venden con equidad, y de que se la provee por la Dirección de trabajos Hidrográficos establecida en Madrid con el objeto de cuidar del grabado y renovación de las Cartas Marítimas, y de preparar y publicar las que convengan para nuestra navegación y comercio, con los Derroteros necesarios para su ilustración y demás obras Marinas que se den a luz.

Los Capitanes, Patrones, y Pilotos de las Embarcaciones mercantes Españolas, deben usar en sus navegaciones de estas cartas con preferencia a las Estrageras; así ellos como los Oficiales y Pilotos de la Armada tienen la obligación de avisar al Director del Depósito de Madrid, el Capitán de Navío D. José de Espinoza, directamente o por medio de sus Xefes respectivos, de los errores que noten en las Cartas, de los baxos y Sondas que descubran, situaciones de Costas y Observaciones Astronómicas, que hagan en sus viajes, con el fin de ir perfeccionando las Cartas y Derroteros, y asegurar mas y mas por este medio la presteza y seguridad de los viajes de mar".

Elogio que hace el Virrey D. Fernando de Abascal, en sus Memorias al Rey de España, sobre la eficiente formación que dan a los Pilotos en la ESCUELA NAUTICA de su tiempo.

"... Con estas virtudes, (constancia y heroismo por haber sacudido el dominio de Napoleón en España) con que ha conseguido (España) afirmar el trono de sus Reyes, el imperio de la Religión y de sus costumbres, lo único a que tienen que aspirar los Españoles para su total engrandecimiento, **es la restauración del poder de su Marina,** ahora se considere para su respeto y seguridad de sus extendidos Dominios, o como un baluarte indispensable de su Comercio.

Bajo estos principios y consultando el mejor servicio en la mayor economía del dispendioso ramo de la Armada, se establecieron en diferentes puntos de la América, Apostaderos para el pronto reparo y habili-

tación de las Embarcaciones de Guerra de fixa dotación en ellos, o para los que de la propia Armada tocasen en comisiones particulares, dotándolos con competente número de Oficiales facultativos y de Hacienda, con almacenes de repuestos navales, Xefes y dependientes encargados de su custodia, y de su escrupulosa inversión en objetos de necesidad de los propios buques; los queles empleados con oportunidad en transportes y conducciones, o haciendo de Guarda Costas, pudiesen rendir los provechos / de proteger con su comboy al Comercio, y ahuyentar el contrabando.

La misma Marina Mercante, aunque menos libre por hallarse sugeta a la inspección y reconocimiento de los Oficiales facultativos de la Armada según Ordenanza no pueden menos que reconocer los beneficios y auxilios que diariamente reciben de tan importantes establecimientos, tomando desde el Piloto, hasta el último Oficial de Mar, pues todos ellos **se forman en las ESCUELAS NAUTICAS** y en los Arsenales dirigidos por principios en sus respectivas profesiones: las Matrículas que aumentan el número de Oficiales de Maestranza y Marinería, en fín quanto género de socorros, de favor y de protección, es capaz el Arte de Navegar, con el de entrada y salída en los Puertos mediante planos y Cartas hidrográficas de las Costas, exactamente observadas y marcadas para evitar los escollos y peligros que ofrece la navegación.

Una parte mui substancial de la defensa consiste también en las fuerzas de / Mar tanto para impedir que el enemigo se acerque a las Costas como para transportar a largas distancias, las que han de obrar en tierra en los puntos donde convenga aproximarlas; de manera que si es útil al Comercio, no lo es menos para la seguridad, y si es costosa, no hay duda que ella proporciona los medios para que los ingresos sean mayores y alcancen a cubrir los gastos que ocasiona, **por medio del respeto que causa la fuerza Armada en los Mares.**

A todas estas consideraciones es sin duda debido el establecimiento del Apostadero del Callao".

BIBLIOGRAFIA: Rodríguez Casadó: Memorias de los Virreyes: Abascal. Odriozola: Virreyes del Perú.

(Elogio de Abascal)

ACADEMIA NAUTICA

Años de **1801 - 1802**

Director: El Sr. D. Agustín Mendoza. Capitán de Navío.

Ayudante del Comandante en Xefe del Cuerpo de Pilotos de la Armada el Teniente de Fragata, D. José Moraleda.

1º. Maestro de la Escuela, el Alférez de Fragata D. Andrés Baleato.

Secretario: Dr. D. José Anselmo de la Canal.

Vicario General de las Tropas de este Virreynato El Excmo. e Ilustrísimo Sr. Arzobispo Dr. D. Juan Domingo González de la Reguera.

Maestro Instrumentario D. Pedro Alvarez.

Portero: Manuel Castro.

Datos biográficos de Dn. Andrés Baleato

Dn. Andrés Baleato, Teniente de Navío de la Armada española, primer delineador del Departamento Hidrográfico de Madrid, en el Ferrol en 1760.

Ingresó en 1779 en el Cuerpo de Pilotos, y efectuó numerosas navegaciones hasta 1790 en que pasó a Lima de Director de la Escuela Náutica allí existente.

Desempeñó numerosas comisiones hidrográficas en aquellas plazas levantando varias cartas de los mares del Perú.— El precario estado de su salud, y las convulsiones políticas de los mencionados reinos, le hicieron regresar a España en 1822.

Quedó en Cádiz destinado en las funciones propias de su especialidad, hasta que en 1824 pasó a Madrid a la Dirección de Hidrografía.

Escribió un interesante folleto sobre la manera de delinear, sombreur planos y cartas.

BIBLIOGRAFIA: Datos biográficos de D. Andrés Baleato: Enciclopedia de Marina.

Elogio que hace el Virrey Dn. Francisco Gil de Taboada y Lemus, de Dn. José de Moraleda.

"La atención a estos preparativos de tierra, se hermanó con la naval, por ser esta en mi concepto tan necesaria, como que por este rumbo bevían temerse qualesquiera tentativas del enemigo.

. . . . . Destiné sobre todo el piloto de la Real Armada Dn. **José de Moraleda,** perito en su facultad y de útil honrosa aplicación, para que anualmente y quando lo permitan aquellos climas, reconozca aquel sinnúmero de caletas y esteros de la costa que corre acia el estrecho de Magallanes, por lo mismo que lo remoto de aquellas islas que siguen acia el Polo, pudieran haver facilitado anteriormente algun oculto establecimiento a naciones extrageras y hallándose en esta comisión desde el año de 1792, segun se ha referído al Estado Político, parece que ha procurado desempeñar por todos modos el Govierno de estos Dominios, que gustosamente entrego a V. E.".

BIBLIOGRAFIA: Rodríguez Casadó: Memorias de los Virreyes: D. Francisco Gil de Taboada y Lemus.

"Fundación del Ospital de Bella Vista, a beneficio de la tropa, tripulación y guarnición de mar y tierra.

Quando existía el Pueblo numeroso del Callao, que inundó el terremoto del año 1746, havía un Ospital a cargo de los Religiosos de San Juan de Dios que servía de auxilio, asi al vecindario, como a la gente de Mar y Tropa.

Despues de tan sensible ruina y desolamiento padecido, se pensó justamente en hacer un Presidio y nueba Población que se ha conseguido que dichos lugares se ayan llenado de muchos avitantes pero han carecido del beneficio de un Ospital para sus comunes dolencias.

Los enfermos tenían que venir a esta Capital, así del Presidio / como los Marineros y Soldados de las Embarcaciones de Guerra, y no menos los Moradores de aquel Pais..... Se reconocía justamente que aquellos que deseaban desertar, se valían de este pretexto para separarse del servicio.

No es de poca consideración que si un Navío venía con gente apestada, no se hallan medios para acudir al reparo, pues si se traían a esta ciudad, era natural el contagio.....

Con motivo de la expatriación de las Reguladores de la Compañía de Jesús (Jesuítas), con arreglo a las Instrucciones y expresa voluntad del Soberano, se puso el Colegio que poseían (que se hallaba a los principios de su reedificación) al cuidado de los Religiosos Bethlemitas, por auto proveído en Junta de aplicaciones de 7 de Julio de 1770, dándose la Hazienda llamada Bocanegra propia que fue de los dichos Jesuítas, a fin de que se hiciese un Ospital general, donde se curasen los vecinos de aquel contorno sin excepción de hombres y Mugeres, calidades y clases, como no menos los Soldados que residen en el Presidio del Real Felipe, y la Tropa y Tripulación de los Navíos del Rey, lo que se debería practicar construyendose Salones con la separación correspondiente, a fin de evitar los inconvenientes de la confusión y mezcla de ambos sexos, mas los referídos Religiosos Bethlemitas se desistieron de semejante intento.....

Fue preciso tomar distinto temperamento en asunto tan interesante que encarga S M; por lo que previniéndose que las Caxas y bienes de los Regulares expatriados, se aplicasen al auxilio de Ospitales; se mandó al Director geberal de Temporalidades pasase a construirlo con todas las formalidades respectivas a expensas de las ocupaciones practicadas con acuerdo del Governador del Callao, y del Comandante de la Esquadra, que hiciesen los reconocimientos e inspecciones que fuesen oportunas, conforme se determinó, el 5 de Julio de 1775.

Al presente se halla ya quasi concluído dicho Ospital con cerca de 200 enfermos que se estaban curando en una de las dichas Casas del Pueblo de Bella vista con notable incomodidad y molestia que se experimentaban.

Para su subsistencia se ha aplicado la Hazienda dicha, Bocanegra con la Chacarilla anexa, llamada Santa Rosa, las que se remataron en 27 de Marzo de 1776, en 192,900 pesos en Dn Josef Antonio del Villar a reconocer a censo redimible al 3 por 100 a ecepción de 3,000 pesos que dió de contado.

Se la podrán juntamente agregar una Casa cita en la espina del Tigre tasada en 11,198 pesos 5 reales, otra pequeña con tres tiendas bajas en otra esquina del Callejón de Petateros baluada en 3,275 pesos 2 reales, como también una Pulpería contigua y de valor de 1,869 pesos.

Estos productos constituyen un fondo considerable, como tambien las cantidades que contribuyen los Soldados y Tripulantes de Mar y tierra; de modo que por estos medios se conseguirá la manutención del dicho Ospital.

También tube a la vista se hiciese una Escuela pública contigua a dicho Ospital para que la Juventud aprendiese a leer y escrivir, cuya enseñanza practicaban los Religiosos expatriados (Jesuítas), manteniendose el Preceptor a espensas de los bienes de dichas Temporalidades.

Me ocurrió que haciendo en esta Ciudad un Ospital titulado del Espíritu Santo fundado para los Marineros del País, (cuya renta efectiva pasa de los 12, mil pesos) se incorporase con el antecedente por la comodidad de tener todos, el auxilio a la mano, y sin la mortificación de que viniesen los enfermos a esta Capital.

Esta incorporación parece tiene algunas dificultades que necesitan allanarse, lo que no he practicado por falta de tiempo.

La erección de dicho Ospital de Bella vista, aun todavía no se halla en aquel auge y ser que Yo quisiera, y que necesita obra tan acepta a los ojos de Dios y por consiguiente de la Religiosidad del Soberano.

Finalmente me parece justo decir a V. E. que curandose en aquel Ospital así la Tropa y Guarnición de Mar como de Tierra podrá haver algunas disociaciones en los animos, si tienen más atención unos que otros, lo que podrá pender de que se encargase esta asistencia de los enfermos a algunos Oficiales de Mar y Tierra que es natural propendan más a favor de los Individuos de su cuerpo.

Estas destemplanzas pueden ocasionar muy graves consecuencias y resultas; por lo que siendo prudencia precaver con tiempo los inconvenien-

tes, será muy conforme al buen govierno cortar de raíz estos recelos poniendose la vista con sugeto de imparcialidad que se haga cargo de la administración de dicho Ospital, y de sus rentas; obligado a dar anualmente las cuentas de su entrada y salida, a fin de que examinadas, se conozca la legalidad de sus procedimientos. Se hace no menos digno de consideración que se nombren operarios, sirvientes y Capellanes que se apliquen a semejante destino, **nibelando las obligaciones de cada uno** para que corra con método y felicidad, empeño que cede en conocída utilidad de la causa pública".

Y, ya que estamos hablando del Virrey Amat, queremos consignar como nota curiosa e interesante de su gobierno, la creación de un cuerpo de Infantería de Marina, para la defensa del Callao.

"Amat, anota Mendiburu en su Diccionario Histórico Biográfico del Perú, no dejó por mover, y utilizar ninguno de los medios que creyó conducentes a la defensa del territorio.....

Reparó y puso en buen estado, el navío "San José el Peruano" y la fragata "Liebre".

Formó una compañía de INFANTERIA DE MARINA, y tres más de línea para la defensa de la plaza del Callao".

BIBLIOGRAFIA: Mendiburu: Dic. Hist. Biog. del Perú, tom. corresp. Vicente Rodríguez Casadó y Florentino Pérez: Manuel de Amat y Junient Virrey del Perú. 1761-1776. Memorias de su Gobierno.

El Hospital de Bella Vista en tiempo del Virrey Dn. Francisco Gil de Taboada y Lemos.

. . . . . "No satisfecha la Real piedad con las generalidades que generalmente dispensa a estos sus distantes Vasallos, quando se hallan en estado de servirle, ha hecho fundar a expensas de su Real Hacienda varios hospitales, constituídos bajo de su Real protección, encargando a sus Virreyes que los visiten con frecuencia por sí o por los ministros que deputen, para que examinen el estado de ellos y el auxilio que se dispensa a los enfermos, viendo con igual atención la constitución del edificio, y el modo y forma en que se invierten las dotaciones, y la exacta distribución de las limosnas, para que sean remunerados los que más se distingan en este piadoso exercicio.

Entre estas casas de humana y espiritual medicina, tiene su principal lugar la de los Expósitos, que corre como todas bajo de la Real protección, etc. . . . . .

El de Bella vista, que se erigió el año pasado de 1770, por auto de la Real Junta de Aplicaciones de 7 de Julio del mismo, de los bienes de los expatriados Jesuítas, aplicando las rentas necesarias y pertenecientes al Colegio que en la expresada población, tenían los predichos Regulares, se puso al cuidado de la Religión Bethlemítica, y ultimamente por el de 5 de Julio de 1775 al de un Contador y demas dependientes seculares, entregándoseles por imbentario los ornamentos, la plata de la iglesia, trastes y utensilios del Colegio.

Esta función con el piadoso objeto de medicinar aquel pueblo, y principalmente la Tropa de Mar y tierra y tripulaciones de las Embarcaciones de guerra, vino a hacerse de un grabámen insoportable a la Real Hacienda, tratándose por esto desde el año pasado de 1783 por el Superintendente general de la Real Hacienda el Ilmo. Sr. Dn. Jorge Escobedo, de su reforma, o por medio de encargarlo a alguna Religión hospitalaria, o por otro arbitrio que pareciese más adecuado, y habiendose oydo al tribunal mayor de Cuentas, y Ministro fiscal, se sujetó a asiento, formandose por el Comisario de guerra en 22 de Setiembre de 1786, el pliego de las condiciones con que devía verificarse.

Con este intento se pasaron los oficios respectivos a los Prelados de las Religiones hospitalarias, y haviendose excusado con fundamentos, se fixaron carteles que no produjeron efecto alguno, sin embargo de las propuestas del Bachiller Dn. Miguel José de Vabanillas, médico y cirujano de dicho Real hospital, quedando reservado en la Secretaría de este Virreynato el expediente de su materia por decreto expedido por mi antecesor el Cavallero de Croix, de 4 de Abril de 1788.

A los tres meses de mi ingreso en este Govierno, me dediqué al intrínseco examen de este recomendable escrito, y haviendo mandado se me informase por el Real tribunal de Cuentas, en la que este dixo, se llevó el expediente a la Junta Superior de Real Hacienda, en donde con presencia de todas las actuaciones antecedentes y del conocído perjuicio que traía a la Real Hacienda dicho hospital, **se resolvió su extinción,** mandándose se pasasen los enfermos al hospital que señalase esta Superioridad, y que en el presidio del Callao, se havilitase una Sala con doce camas para algunos que se accidentasen repentinamente, cuidando de ellos los cirujanos de la Tropa; todo lo que se mandó cumplir por decreto de 16 de Julio de 1790 haciendolo saver al Comisario de guerra, tomándose las razones correspondientes en el tribunal mayor de Cuentas, en la Contaduría de exército y Comisaria de guerra.

En observancia de esta disposición se trasladaban los enfermos de los hospitales de San Andrés y Santa Ana de esta ciudad, pero haviendose formado expediente por los gefes de la Real Armada sobre la mala asistencia que experimentaban los enfermos de sus buques, y pareciendo indispensable proporcionar algun medio menos oneroso al paso que de oportuno auxilio a dichos individuos, hube de proveer por decreto de 2 de Enero de 1795 el que se franquease una sala de las del referido hospital de Bella vista con los utensilios necesarios para **cien camas,** siendo del cargo del Comandante de Marina de poner un Contralor cirujano, Capellán, enfermero, cocinero y demás sirvientes que necesite de la dotación de los buques de guerra, llevando exacta cuenta y razón de los gastos, con respecto a que la Real Hacienda solo habrá de abonar lo mismo que satisface por cada estancia de los marineros y soldados que se curan en otros hospitales.

Y haviendo providenciado lo combeniente sobre la guardia y el partimiento de agua que necesita el hospital, todo sin dispensio de la Real Hacienda, según parece de un decreto de 14 de Enero del mismo, continúa esta disposición con acierto y con efectivo ahorro del Erario.

Si la reforma a Bella vista de que se ha tratado, demuestra su utilidad segun la instruye el expediente de su razón, los ya referidos de esta ciudad exigían las providencias más acertadas, para que haciendose efectivo el bien de la humanidad, no fuera un vano título que despojándola del beneficio, degradase el celo de sus protectores y la conducta de sus mayordomos...".

BIBLIOGRAFIA: Dn. Francisco Gil de Taboada y Lemus: Memorias de su Gobierno. Mendiburu: Dic. Hist. Biog. del Perú tomo correspon. Rodríguez Casadó: Memorias de los Virreyes.

HOSPITAL REAL DE BELLAVISTA. Años de: 1800 a 1804.

Por los datos que a continuación insertamos, parece que la reforma del Hospital de Bellavista realizado por el Virrey Dn. Francisco Gil de Taboada; dió el fruto esperado.

En los años de 1800 a 1804, la directiva del Hospital estaba constituído en la siguiente forma:

"**Contralor. Ej.** Oficial 2º del Ministerio de Real Hacienda de Marina D. Francisco Miangolarra.

Comisario de entradas: D. Miguel Fernández.

Capellán Mayor: D.

Médico Cirujano: Ignacio Urias Erazo.

Y 21 sirvientes.

Han entrado el año anterior a este Hospital Real 798 enfermos.— Individuos de Marina y Exército.

Se han curado 749, han fallecido 12, quedan enfermos, 40. . . .".

En los años de 1803 a 1804 encontramos la organización del Hospital como en años anteriores, aunque con algunas innovaciones.

"**Contralor:** Oficial 2º del Ministerio de Real Hacienda de Marina D. Francisco Miangolarra.

Comisario de entradas: D. Miguel Fernández.

Cirujano Mayor de la Marina Real y Mercante de este Apostadero. El Ayudante del Director, D. Pedro Belomo. Ausente.

Primer Profesor encargado interinamente de esta Dependencia: D. Rafael Gutiérrez Corona.

Capellán Mayor: D.

Capellán Provisional: D. Juan José Villanueva.

Un Practicante Mayor, y los Sirvientes necesarios según el mayor o menor número de enfermos.

Han entrado en año anterior a este Hospital Real, 660 individuos de Marina y Exército.— Se han curado 608, han fallecido 11, y existen enfermos 52.

BIBLIOGRAFIA: Todos los datos aquí consignados, están sacados y copiados del original: "ALMANAQUE PERUANO Y GUIA DE FORASTEROS: 1799-1821. Por el Doctor Dn. Gabriel Moreno Catedrático de Prima de Matemáticas en la Universidad Mayor de San Marcos. Cosmógrafo del Reyno".

MARINERIA MATRICULADA

Año 1803.

"Se halla repartida en todas las Costas de este Apostadero, que se dividirán en las tres Provincias: Callao, Guayaquil y Valparayso y estas en Subdelegaciones con el objeto de establecer por escala el servicio de dichas Matrículas; siendo Comisionado por Real Orden de 22 de Julio de 1800 para su arreglo e Inspección, y Visita de la de Puertos, que prefixa la Ordenanza General de la Armada cada quatro años, el Teniente de Navío D. José Ignacio Colmenares.

Comandante Militar interino de la Provincia de Marina del Callao, D. José Pasqual de Vivero.

Su Ayudante el Alférez de Navío, Marqués de Tavolosos.

Asesor. Los de la Comandancia General del Apostadero.

Escribano.

Capitanes y Patrones	30	
Contramaestres	35	
Marinería de Servicio	860	
Carpinteros de blanco	28	1,131.
Carpinteros de Rivera	83	
Calafates	95	
Embarcaciones	44".	

BIBLIOGRAFIA: 2 Almanaque Peruano y Guía de Forasteros".

Revisión del Concepto del Dominio del Mar

Por el Capitán de Fragata
ARNAUD D'ANTIN DE VAILLAC

Traducción.—

Era clásico hasta un pasado reciente, enseñar en la Escuela Naval que el poder marítimo tenía por objeto el dominio del mar: aquel que mantuviese el dominio del mar le estaba prometida la victoria. El Almirante Mahan, autor de varias obras reputadas, entre ellas la "Influencia del Poder Marítimo en la Historia", fue considerado en su tiempo, como uno de los más ilustres defensores de esa teoría. No faltaban ejemplos en ese entonces, para probar que, en un conflicto, la potencia dominadora de los mares acababa siempre por tener la última palabra. Dos nombres de batallas estarán a ese respecto, ligadas de una manera significativa, tanto más que amarga para los franceses: Trafalgar y Waterloo.

Veremos pues, que el concepto del dominio del mar está hoy, sujeto a revisión, y no podría constituir el objetivo exclusivo de una marina militar.

El Dominio del Mar en el pasado.—

Durante mucho tiempo, la hegemonía de los mares constituyó para la marina, una misión al mismo tiempo simple y ventajosa. Más esta misión tan fácil y ventajosa, fue comprometida por la evolución de los armamentos y por la nueva influencia del factor "tiempo".

La tarea relativamente fácil que consistía en hundir toda nave enemiga sorprendida en la superficie de los mares, se tornó ardua y difícil. A partir del año 1914, era imprescindible escaparse del ataque submarino; a partir del año 1939, del avión; mañana será necesario escapar de los proyectiles dirigidos. El submarino todavía es una arma naval, si es que éste cuenta con un avión o un proyectil dirigido. Por lo tanto, la marina debe contar con elementos extraños a su propio dominio. De otra manera, el dominio del mar no existe en su estado puro; no tiene más sentido si no se le asocia al dominio del aire y dentro de poco tiempo, al de la estratósfera.

Antes de la guerra de 1939, la aparición del arma aérea ya influyó en decisiones de los "dominadores del mar". En 1935 por ejemplo, la concentración de la Escuadra Inglesa

en el Mediterráneo no produjo su efecto habitual de intimidación, que era la de impedir al Duce de lanzar su expedición a Etiopía. Y cuando la Segunda Guerra Mundial comenzó efectivamente, se puso en evidencia que toda operación naval de envergadura exigía su cobertura aérea. El desembarco de Junio de 1944 hubiera sido inconcebible sin el dominio del aire. Del mismo modo en agosto - setiembre de 1940, la Lutwaffe no consiguiendo eliminar a la RAF, la OKW no tuvo otra alternativa que cancelar el desembarco en las costas de Inglaterra. Y eso fue lo que ella hizo.

En nuestros días, el viejo Neptuno, ayer monarca absoluto de los mares, debe transferir una parte de su poder a una sociedad, por lo que la soberanía de los mares es compartido con el aire, antes de transformarse tal vez, en un triunvirato (mar, aire y espacio exterior).

En lo que concierne al elemento "eficiencia" o "eficacia", notemos que, cuando ella es ejercida en una forma casi absoluta, el dominio del mar no se desarrolla sin fallas.

En el año 1798, fue inútil a Nelson dominar el Mediterráneo; ello no impidió a Napoleón desembarcar en Egipto y luego regresar. En Abril de 1940, las fuerzas marítimas aliadas eran muy superiores a las alemanas; pero eso no impidió a los nazis de apoderarse de Noruega en una operación osada, cuya fase naval fue decisiva.

Además, diferenciándose de una batalla terrestre tal como Jena o Sadowa, una victoria naval, por más arrasadora que sea, nunca obligó al adversario a deponer inmediatamente las armas. Aquí es oportuno volver a tomar como ejemplo a Trafalgar.

La batalla de Trafalgar, se relieva mucho menos decisiva de lo que parecería "a priori" desde el momento que se comparan esas dos fechas: Trafalgar, 1805 - Waterloo, 1815. Dicho de otra manera, entre la victoria de Inglaterra en el mar y su victoria terrestre, sucedieron 10 años (1) durante los cuales Napoleón, mantuvo las manos libres en la Europa, con la posibilidad de hacer allí todo lo que hubiera querido hacer, inclusive una paz, si él verdaderamente la hubiese deseado.

Transportando los hechos a la época presente, diremos que ofrecer a cualquier "hacedor de guerra" un mercado seguro al cual una agresión de su parte acarrearía el aniquilamiento de su escuadra, pero quedándose con el pleno poder de sus fuerzas terrestres durante 10 años, constituiría una maravillosa invitación a la agresión. Volviendo a Napoleón, si fuere necesario atribuir una primera causa en Waterloo, nosotros la vemos, no en Trafalgar, sino, ciñéndonos a nuestros historiadores, en la Guerra de España que le costó al Emperador lo mejor de sus efectivos lo que ocasionó la destrucción de su reputación de militar invencible, lo que no fue de forma alguna, una consecuencia de Trafalgar. De suerte que, a nuestros ojos, el vencedor verdadero de Napoleón fue simplemente Wellington, el cual se apoderó de la ca-

becera de puente de Torres Vedras (Portugal) donde resistió los ataques de Massena, adiestró sus tropas en contacto con nosotros, aniquiló nuestros mariscales en España, entró como vencedor en Touluse, y, el día que se encuentra cara a cara con el maestro, se reveló como mejor general que éste.

Otra victoria naval arrasadora, sin efectos inmediatos: Navarino 1827. La escuadra Turco-egipcia fue íntegramente destruída por una escuadra anglo-francesa. Los turcos, sin embargo, no permanecieron menos intratables por eso y para arrancarle la independencia de Grecia, fue necesario enviar a Morea un cuerpo de 14,000 hombres a órdenes del general Moison.

De igual forma, en 1844, las consecuencias inmediatas de la destrucción de la Escuadra China en Fou - Tcheou por el Almirante - Coubert, fueron nulas.

Por último, el ejemplo más saltante entre todos: en 1945, la USN, luego de actos de heroísmo y valor y de operaciones conducidas magistralmente, logró conquistar el dominio del mar en todo el sentido de la palabra, naval y aéreo; aún la guerra no estaba todavía ganada y un desembarco en el suelo japonés se hacía necesario. Para evitar una expedición cuyo costo era estimado de medio millón de vidas de norteamericanos por el General Marshall, el presidente Truman tomó la decisión de lanzar la bomba atómica sobre Hiroshima, abriendo de esta manera una nueva era en la historia militar.

En resumen, si en el pasado, el dominio del mar le valió la victoria a aquél que lo poseía, este triunfo fue adquirido en definitiva únicamente por la acción victoriosa de las fuerzas terrestres. Los efectos del dominio del mar no se manifestaron sino en favor del tiempo.

En otros términos, el dominio del mar necesita un aliado; el tiempo. Asume este último, la figura de un enemigo y se pone en duda el valor estratégico del dominio del mar.

Para el Occidente, parece que el tiempo se volvio un factor temible de detereorización militar.

El Tiempo, Factor de Degradación.—

Si hasta el año 1945 los señalamientos de la historia apoyan las tesis: dominio del mar = victoria asegurada, esto ya no es cierto en los últimos 15 años.

En lo que nos concierne, nos vemos obligados a reconocer que si el dominio del mar en las costas de Indochina nos proporcionó una libertad total de acción, no conseguimos la victoria; y luego en Argelia, una vigilancia marítima cerrada fue necesaria pero no decisiva.

Sin duda, en ambos casos, el carácter subversivo de la lucha vino a modificar los lados del problema. Pero en una guerra simple y pura como la guerra de Corea, el dominio del mar, absoluto, apenas repelido por algunas áreas minadas que detenían a los americanos, no les permitió terminar las hostilidades sino únicamente por un "statu quo".

Ahora bien, se puede admitir que el desenlace infeliz de la guerra en Indochina fue consecuencia no solamente de faltas militares, sino también de la intromisión de la opinión pública. De esta misma manera fue que las operaciones en Corea excedieron no a las fuerzas del pueblo americano pero si a su paciencia, haciendo que Estados Unidos, por primera vez en su historia, firmara un armisticio poco honroso para ellos. También, al final, no es en razón de sus necesidades operacionales que la guerra de Argelia pese tan duramente en los destinos de Francia, si no porque el hombre de la calle no llega a visualizar su final.

El tiempo, lejos de comportarse como antes, como un fiel aliado del poder marítimo, procede de aquí en adelante, como factor adverso.

La desgracia quiere que este factor se ejerza plenamente en nuestro país (Francia), "la más diversa y tal vez una de las más divididas", (Paul Valery), donde las tendencias destructoras, a base de derrotismo y de complejo de culpabilidad, no carecen de propagandistas. Cuanto más pase el tiempo, más la duda se insinúa en los espíritus, más la moral de las retaguardias se debilita.

La acción del tiempo como factor adverso fue plenamente expuesta a la luz en la expedición a Suez, abortada por falta de celeridad.

Como escribió el Almirante Barjot (2): "En un mundo donde el número de las naciones independiente se multiplicó, donde los nacionalismos hostiles del occidente se desenvolvieron, donde los problemas raciales y religiosos están en juego, donde intereses sórdidos dominan las decisiones de los aliados más seguros, es preciso obrar rápidamente. Es necesario que el sistema de ataque permita ganar lo antes posible toda oposición no solamente militar sino: también política... (En la operación Suez, secreto y sorpresa fueron abatidos). Faltó para tomar todo el canal una acción rápida la cual no pudo liberarse de las obstrucciones políticas de la ONU".

En la hipótesis de una guerra nuclear, será inútil admitir al tiempo como aliado. Así, el atacante procurará arrasar de un solo golpe a su adversario, con el fin de librar a su país de represalias desastrosas. En cuanto a la potencia atacada, ella no podrá esperar a restablecerse luego no podrá descansar sobre el factor tiempo.

En la misma hipótesis, los gobiernos no podrán mantener por mucho tiempo el control de las opiniones públicas airadas, y el prolongamiento de las hostilidades suscitaría movimientos internos capaces de traer abajo las estructuras administrativas y policiales más sólidas y organizadas.

En fin, es necesario tener la certeza de que si el enemigo se apodera de nuestro territorio, la ocupación no se traducirá en una repetición de lo sufrido por Francia del 1940 a 1944, y por los departamentos del norte de 1914 a 1918, y tampoco por un adoctrinamiento ideológico cuyos mé-

todos se han probado irresistibles. En la China, por ejemplo, Mao-Tse-Toung, suprimiendo la vida en familia, sustituyendo por un materialismo absoluto a la creencia ancestral de la inmortalidad del alma, consiguió imponer en pocos años al pueblo más individualista del mundo, modos de vida y pensamientos absolutamente opuestos a los hábitos milenarios; dando una idea de la perfección actual de los medios de conquista, nuestro humanismo occidental no resistirá. Esto porque, admitir a priori que una tercera guerra mundial se produjese y desenvolviese según el proceso conocido en una primera fase, con la ocupación de Europa por el enemigo continental, luego en la segunda fase desembarcos victoriosos de la coalición marítima, sería un raciocinio desastroso. Nada prueba que un desembarco en gran estilo, renovando lo de Junio de 1944 y exigiendo como éste, años de preparación, tendría probabilidades de éxito. De cualquier forma, sería una Europa privada de su alma la que se liberaría y sin ningún provecho.

En resumen, contar apenas con el dominio del mar para dar término al enemigo equivaldría a confiar en el "slogan" de triste recordatoria: "Venceremos porque somos los más fuertes".

Los hechos, sobre las nuevas misiones impuestas a las marinas, vienen a demostrar que el concepto "dominio del mar" ya cambió de significado.

Nuevas Misiones de las Marinas.—

Si la USN, para comenzar por la marina número uno, tuviese la única misión de ejercer el dominio del mar según las normas clásicas, le sería suficiente aventajar a su único posible enemigo, a la escuadra rusa. El problema no ofrecería ninguna dificultad técnica particular, hundido un número considerable de submarinos soviéticos. Procediendo de esta manera, confiando a su marina un papel puramente naval, los Estados Unidos perderían la guerra aún antes de ser declarada.

¿Por qué?

La respuesta viene en dos palabras: cohetes intercontinentales o abreviando: PBIC (3).

Contra el PBIC que puede ser operado en secreto sin ningún preparativo aparente, y que es capaz de alcanzar no importa qué punto del territorio enemigo, no tiene hasta el momento, (4) forma posible de neutralizar. La única manera de pararlo no puede ser otra que la indirecta y ella se llama la disuación.

Llegamos por fin al "deterrent", punto esencial de la época presente, tanto en lo político como en lo estratégico. Sobre este término "deterrent", vale la pena conocer la opinión de Paul Morand. He aquí lo que el autor de "Nada sino la tierra" hubo bien en escribir: "La palabra "deterrent" impresiona a causa de un sonido vecino a "terror", "deterrer" ... etc. Proviene de "to turn" desear

un golpe, una amenaza, apartar preservando. "They will be deterred", quiere decir, ellos serán apartados. La dificultad está en pasar al adjetivo y al sustantivo, inexistentes en este caso. Un terror que desvía sería osado, pero se puede ensayar.

Pero para ser verdaderamente "detournante", el "terror" debe permanecer terror, comprendido dentro de la hipótesis de un ataque de sorpresa del enemigo.

En este último caso, el automatismo de la reacción y su vigor, no estarán garantizados, si el "deterrent" tuviera exclusivamente su base en tierra (ramplas de lanzamientos o aeródromos).

Así como numerosos críticos militares han hecho notar, las bases terrestres pueden, (5) con mucha eficacia, ser previamente localizadas y aniquiladas por un ataque de ICBM imposibles de ser interceptados. Admitiendo que una parte de la fuerza aérea esté en ese momento en el aire y logre escapar a la destrucción, su reacción sería muy débil, considerando que ella afrontaría una DCA en pie de alerta y sin ningún motivo para estar cansada.

De cualquier manera, una reacción aérea, privada de un soporte logístico, permanecería sin un mañana.

En estas condiciones, el atacante podría perfectamente correr un riesgo moderado y decidir en secreto, el momento más propicio para el ataque.

El ataque no se hará efectivo, si el "deterrent" tuviese como base el mar, un protaviones y submarinos. El buque, a fortiori, por el hecho de desplazarse sobre las aguas, escapa a toda localización previa. No tiene nada que temer a los ICBM, los cuales es necesario dirigir sobre objetivos fijos; al contrario, el buque puede aproximarse a las costas de una manera imprevisible y atacar al enemigo donde éste menos piense, evitando que sus propios proyectiles atraviesen todo su océano.

Es así como el arma naval vuelve a adquirir todo su valor. Se podría creer que el advenimiento de los cohetes, multiplicando las potencias de ataque de los aviones, disminuirían en su importancia. Muy por el contrario; las cualidades propias de un buque de guerra, movilidad, autonomía y para el submarino casi invulnerabilidad, le vienen a conferir en la era atómica, un extraordinario interés revivido. Una gran parte de la capacidad repelente de los Estados Unidos se apoya, de hoy en adelante, en los submarinos de propulsión nuclear, armados de cohetes Polaris, los cuales, por ser capaces de herir "from nowhere to anywhere" representan uno de los mejores adaptados a la política americana que trata de mantener la paz (por la disuasión) o la conducta de la guerra (por ataques nucleares, muy improbables en el estado actual de cosas). Subrayemos que en uno u otro caso, la misión principal de la U.S. Navy es íntegramente del dominio de la tierra.

Una evolución análoga se esboza en la U.R.S.S. Según ciertas de-

claraciones oficiales, los cruceros soviéticos estarían a punto de ser dados de baja y pasados a la reserva y el énfasis le sería dado a la flota submarina, tanto nuclear como convencional, y dotar a la mayor parte de cohetes. La segunda marina del mundo va también a orientarse hacia la "deterrent" o mejor dicho una "contra-deterrence" y por consecuencia, a la destrucción de centros vitales terrestres del enemigo.

La marina francesa no está aún en la etapa de "deterrence" por razones ya conocidas.

Sin embargo, dentro del marco de la guerra convencional, su participación en operaciones terrestres no deja de aumentar. Sus divisiones navales de desembarco a la cabeza de combate en los ríos y arroyos de Indochina; luego su agrupamiento anfibio de fuerza de intervención (GAFI) innovada en agosto de 1956 para operar contra Suez, en Argelia la media brigada de infantes de marina, los comandos de marina, las unidades de detección y reconocimiento, las compañías de protección y en Arzew el Gaafi (agrupamiento anfibio de asalto de las fuerzas de intervención) que, relevando al difunto Gafi, aseguró en adelante, la permanencia de una fuerza militar anfibia operacional en el seno de nuestras fuerzas armadas. En fin, como ayer en el extremo oriente, se observó a diario a la aviación naval enfrascada en Africa del Norte en la batalla terrestre. Estamos lejos, como se puede apreciar, del tiempo de la marina a la vela, cuando la acción de los buques contra tierra se limitaba a "insultarla".

La marina británica, que, con el correr de los tiempos quedó relegada a un tercer plano, se mantiene por su lado, en una posición poco clara. La libertad de comunicaciones marítimas sigue siendo de importancia vital para la Gran Bretaña, y por eso la Real Armada, condenó a todos sus acorazados y redujo, en notables proporciones, el número de sus cruceros y emplea sus esfuerzos en poner en servicio, fragatas tipo ASM perfeccionadas. Sin embargo, ella tiene listos al mismo tiempo, importantes medios de disuación, en vehículo del "deterrent", siendo en este caso el avión, y por otra parte, acentúa su cooperación con el ejército. Es necesario notar sobre este último punto, una lección de la expedición de Suez, la cual puso en evidencia, ese principio táctico jamás desmentido de que para tornarse amo de un objetivo es necesario ocuparlo con la infantería.

Dispuestos a facilitar al máximo la tarea de la infantería, el Almirantazgo británico no vaciló en transformar uno de sus portaviones, el HMS Bulwark, en buque porta-helicópteros (6) y porta-comandos, y es muy probable que uno de sus varios hermanos, el Albion, sea promovido a la clase de "Comando Carrier".

Conclusiones.—

Así pues, en la hora de "terror detounante", la marina no se limita únicamente al fin exclusivo del dominio del mar. Dos nuevas misiones

tórnanse imperativas para ella. Soporte del "deterrent" y apoyo de la infantería. Todo, en el cuadro de la preparación para una guerra corta.

Esto puede ser ilustrado con una comparación: todos sabemos que en caso de incendio, un atraso de algunos minutos, inclusive de algunos segundos, en la intervención se paga con perjuicios en proporción geométrica. La rapidez en la respuesta en el dominio militar, se torna cada vez más esencial. Cuando el fuego se declara en casa, o únicamente en las caballerizas, la marina debe intervenir en el local desde el primer instante, asociando el peso de sus armas a los de los ejércitos de tierra y aire, sin contentarse únicamente con garantizar, como antiguamente, el funcionamiento ininterrumpido de una cadena de recursos.

---

(1) O nueve años, si se tiene en cuenta que Napoleón fue vencido en 1814.

(2) "Las operaciones de Suez en 1956 y la marina", por el Almte. Barjot. Revista de Marina, Enero 1959.

(3) Proyectil-Balístico-Inter-Continental.

(4) Esto significa que un proyectil anti - proyectil aún no está en operación.

(5) Principalmente George Fieldin Eliot, escritor americano.

(6) Dieciséis helicópteros Whirlwind.



Europa en la Construcción Naval Mundial

Por H. LE MASSON
Miembro de la Academia de Marina
(De la "Revue Maritime" Nº 195.)

La parte de Europa en la construcción naval mundial es considerable, la de la Europa occidental sobre todo.

La situación de los lanzamientos se puede resumir de la siguiente manera para el año 1961: según las estadísticas del Lloyd (estas cifras no comprenden la URSS ni la Alemania oriental ni la China popular):

Astilleros europeos 5'488.000 tons. o sea el 69,1%.

Japón 1'799.000 tons. o sea el 22,6%.

EE. UU. de A. 343.000 tons. o sea 4,3%.

Otros países 310.000 tons. o sea 4.%.

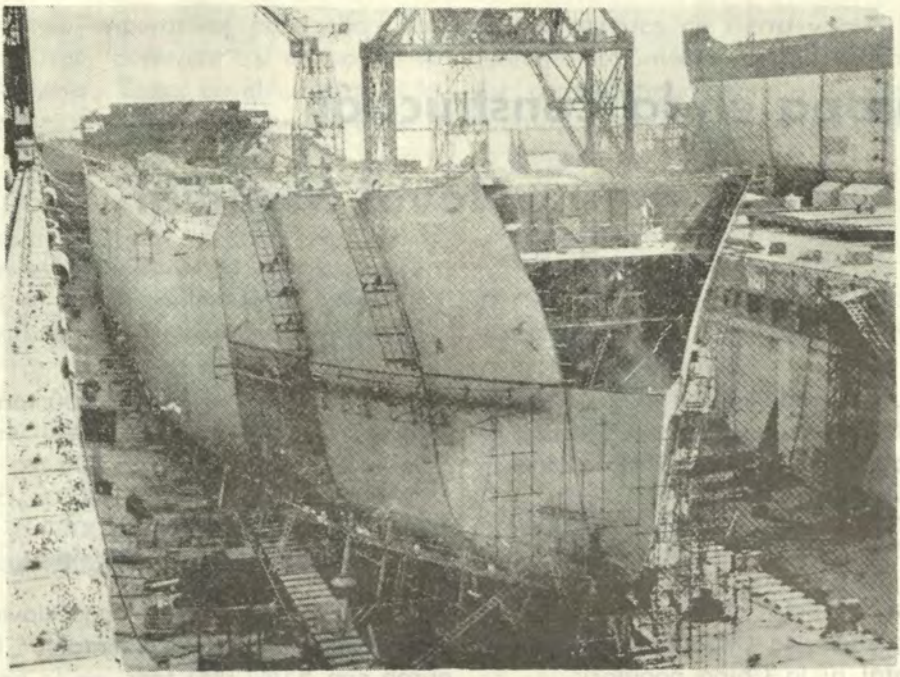
Los 5'488.000 de toneladas que fueron lanzadas en Europa se reparten de la siguiente manera entre los países constructores:

Gran Bretaña	1'192.000	tons.
Alemania Federal	912.000	,,
Suecia	742.000	,,
Holanda	571.000	,,
Francia	446.000	,,
Noruega	363.000	,,
Italia	334.000	tons.
Yugoeslavia	222.000	,,
Polonia	215.000	,,
Dinamarca	211.000	,,
España	151.000	,,
Bélgica	79.000	,,

Sin contar Polonia ni Yugoeslavia, los países europeos "occidentales" figuran con 5'041.000 tons. en la producción europea, o sea un 91,8% de ella.

El tonelaje lanzado en un país dado no representa necesariamente un aumento en el tonelaje de la marina mercante de ese país; porque al contrario, algunas naciones son eminentemente exportadoras. Tales como Bélgica en un 80% de su tonelaje construído, Suecia en un 75%, Alemania federal en un 65%, Yugoeslavia en un 64%, Francia en un 60% y Holanda en un 54%.

Inglaterra en cambio, por tres años consecutivos ha "cedido" el primer puesto al Japón; no ha lanzado por cuenta extranjera sino el 18% de sus construcciones, mientras que Italia le ha hecho la competencia con un 11% y Noruega con un 4%.



FRANCIA.—Petrolero en construcción en una grada de piso horizontal en los "Astilleros del Atlántico"

A este respecto, como en muchos otros, la clasificación por naciones que hemos indicado más arriba está sujeta a variaciones tan rápidas como apreciables. Aunque la producción de la Gran Bretaña continúa representando el 15% de los lanzamientos en el mundo, la construcción naval británica no ha conocido en estos últimos años una expansión que se pueda comparar, por poco que sea, a la de ningún otro país europeo.

Cuando se considera el porcentaje de expansión que resulta, en un período de ocho años; de la comparación entre los lanzamientos efectuados durante el trenio 1959-60-61, con los del trenio de 1951-52-53, se llega de ese modo a la siguiente clasificación de las naciones de la Europa occidental:

Construcción naval	española	292%
„	noruega	198%
„	italiana	154%
„	francesa	116%
„	alemania (federal)	97%
„	holandesa	104%
„	belga	95%
„	danesa	82%
„	sueca	72%

En lo que concierne a la Gran Bretaña, el porcentaje es negativo, —2%. El porcentaje mundial llega al 91%.

Si bien el porcentaje del incremento de las construcciones en España sobrepasa al del Japón (292% contra 229%), este último país sigue siendo en mucho, el mayor productor de buques. Su progresión ha sido verdaderamente extraordinaria, porque el Japón no es como España un país recién iniciado (relativamente se entiende...) en la construcción de buques mercantes: hace tiempo que el archipiélago japonés contiene algunos de los más importantes astilleros mundiales.

Recordemos finalmente que **en 1938,** último año completo antes de la Segunda Guerra Mundial, el tonelaje lanzado se repartía del siguiente modo:

Astilleros europeos (menos la URSS) 2'301.000 tons. o sea el 75,85%.

Japón 442.000 tons. o sea el 14,50%.

EE. UU. de A. 163.000 tons. o sea el 5,37%.

Otros países 127.000 tons. o sea el 4,27%.

Total 1'033.000 tons.

El mismo año **de 1938** la clasificación por países era la siguiente para Europa:

Gran Bretaña	1'030,000	tons.
Alemania	481.000	,,
Holanda	240.000	,,
Suecia	166.000	,,
Dinamarca	158.000	,,
Italia	94.000	,,
Noruega	55.000	tons.
Francia	47.000	,,
Bélgica	30.000	,,

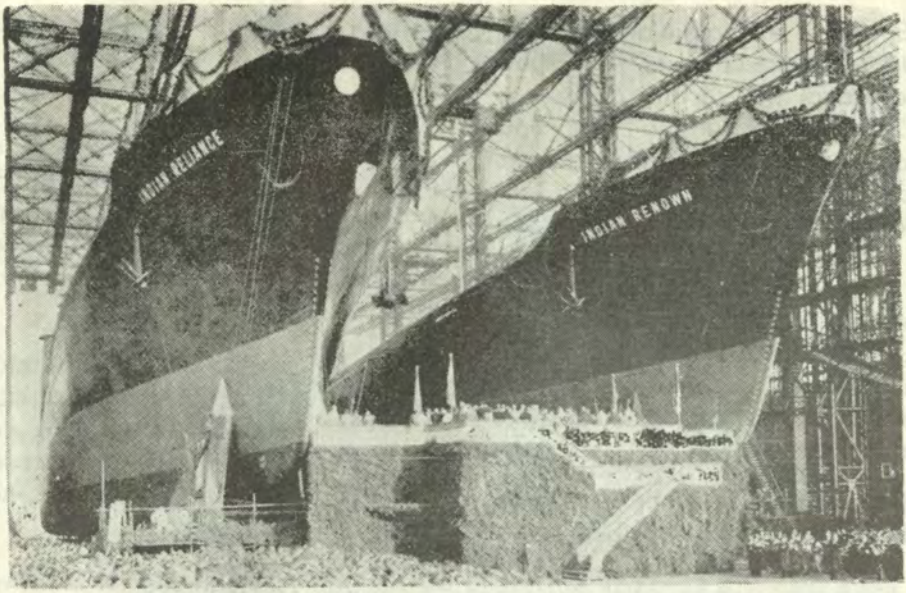
La actividad de los astilleros italianos y franceses, sobre todo la de estos últimos, estuvo absorbida casi por completo por importantes trabajos para sus respectivas marinas de guerra.

Con el 33,8% de la producción mundial, la Gran Bretaña ocupaba pues ampliamente el primer lugar; dejaba lejos al Japón y a los Estados Unidos con 442.000 y 163.000 toneladas respectivamente.

La primacía europea en el dominio de la construcción naval se puede expresar además por otros datos. Se observará por ejemplo, —según la estadística establecida anualmente por la "Glasgow Herald Trade Review" y en lo que concierne a ciertos países del Este según la "Morski Roeznik Statyst",— que cuarenta astilleros han lanzado cada uno más de 50.000 tons. de buques mercantes **en 1961** o sea en conjunto más de la mitad del tonelaje lanzado en el mundo entero. Veintiocho de estos cuarenta astilleros son europeos, veinticinco de los cuales están en la Europa occidental, diez son japoneses y dos solamente están instalados en los Estados Unidos.

Los veintiocho principales astilleros europeos se reparten en la siguiente forma:

—5 suecos, cuatro de los cuales han lanzado más de 100.000 tons. c|u.



ALEMANIA.—La construcción naval en los astilleros de Howaldtswerke A. G. Hamburgo. Un doble lanzamiento.

—5 alemanes, de los cuales dos han lanzado más de 100.000 tons. c|u.

—4 británicos.

—4 franceses, de los cuales Penhoét-Loire y Saint-Nazaire han lanzado más de 100.000 tons. cada uno.

—3 holandeses.

—2 noruegos.

—1 danés.

—1 yugoeslavo

—1 italiano que ha lanzado desde luego más de 100.000 tons.

—1 polaco que ha lanzado desde luego más de 100.000 toneladas, y

—1 finlandés.

Se puede considerar también el número de gradas de construcción de más de 300 pies de largo (91,50) metros y su capacidad de producción anual.

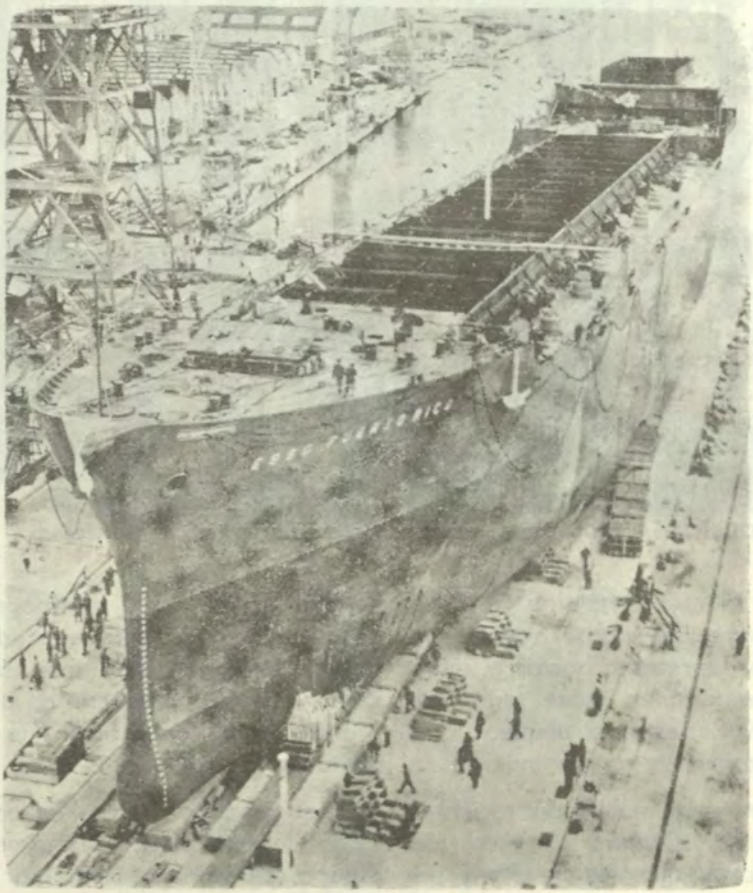
	Nº de gradas	Capacidad total de producción
Astilleros europeos	631	8'574.000 tons.
Otros países	246	4'060.000 tons.

La noción del número de gradas de construcción tiende, sin embargo, a perder su importancia. En nuestra época de gran competencia, los astilleros que quieren permanecer en línea, —sobre todo para la construcción de estos grandes petroleros y de estos grandes portadores de minerales y de-

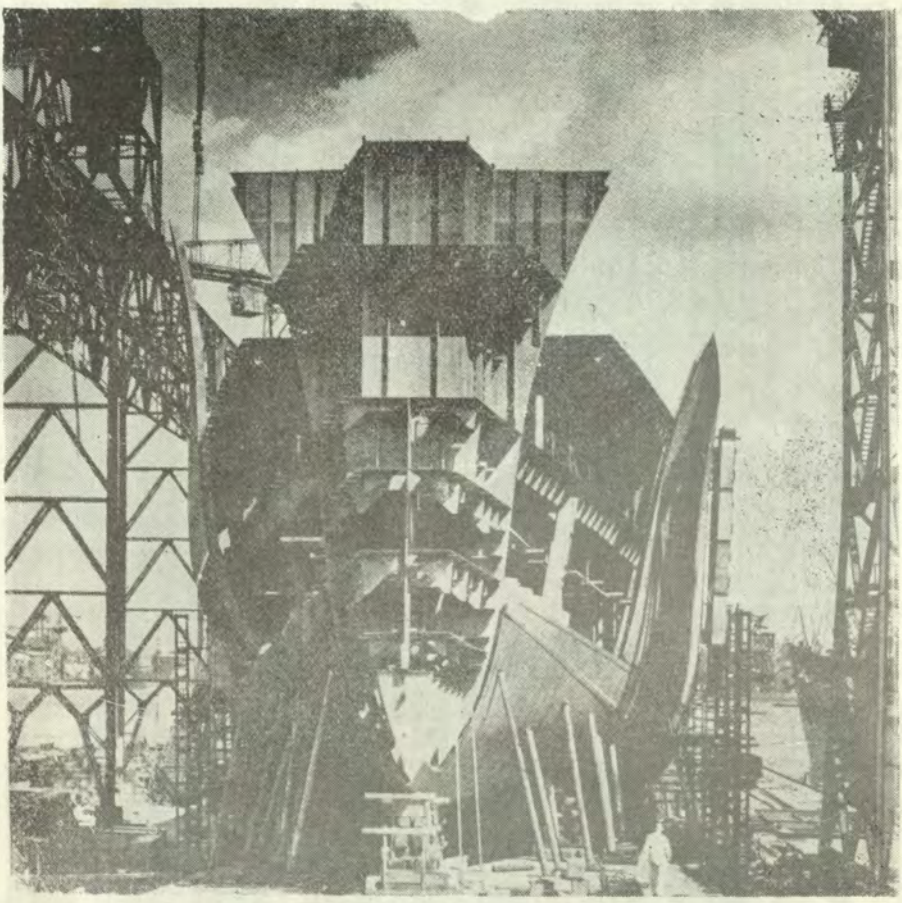
más carga a granel, cuya demanda no cesa de aumentar en el mercado internacional,— deben equiparse para suministrar petroleros de 70.000 a 150.000 tons. a sus clientes, es decir para poder construir buques de 260 a 350 metros de eslora, cuya manga pasa de 35 metros y cuyo calado en plena carga llega a 12,50 metros.

En lugar de construirlos en una grada inclinada de tipo clásico, lo cual requiere muchas veces transformaciones costosas y a menudo difíciles en las gradas existentes, hoy se prefiere casi siempre emplear la construcción sobre un plano horizontal, con lo cual es más práctico y más fácil ensamblar y soldar los elementos prefabricados cuyo peso varía algunas veces entre 70 y 300 toneladas.

La instalación necesaria para semejantes obras cuya técnica, —espe-



ITALIA.—Un petrolero en grada en los astilleros "Cantieri Reuniti dell" Adriatico".



HOLANDA.— Un buque en construcción en un astillero de Rotterdam.

cialmente la que concierne al achique,— que es semejante a la de un dique seco, representa gastos e inversiones considerables, sobre todo desde el punto de vista del empleo de la mano de obra y de su rendimiento.

Un informe publicado recientemente por la Cámara Sindical de Construcciones Navales de París indica la existencia, a principios de 1962, de catorce instalaciones de esta clase en Europa, destinadas a la construcción de petroleros de más de 70.000 toneladas, más seis en construcción, contra cuatro del mismo tipo en el Japón (más dos en proyecto de construcción).

Los grandes "diques de construcción" de esta clase actualmente en Europa, pertenecen, como por casualidad, a estos astilleros alemanes, suecos, franceses, e italianos que acaba-

mos de mencionar más arriba que han lanzado en 1961 más de 100.000 tons. de buques.

Notamos qué ningún astillero inglés figura entre los que han construído más de 100.000 toneladas ni entre los que tienen un "dique de construcción" horizontal. Esto no significa que la Gran Bretaña se haya descuidado en modernizar sus astilleros. Ella también ha efectuado, en este orden de ideas, trabajos considerables y un esfuerzo de concentración que empiezan a dar sus frutos, pero hay que tener en cuenta, en lo que respecta a Inglaterra, la ubicación de las instalaciones, a menudo antiguas, en centros urbanos de población densa, dentro de los cuales están literalmente enclavadas al borde del mar o del río y donde no es siempre fácil cambiar la estructura.

Al comienzo de nuestra era moderna, Venecia era uno de los principales centros de la actividad marítima mundial que estaba entonces en plena expansión (Siglo XV). Era la época de los grandes descubrimientos, y allí se proclamaba con orgullo que "Europa era la cabeza del Universo". En el plano marítimo y especialmente en el de la construcción naval esa es una afirmación que hoy se puede mantener legítimamente.



La Conferencia de Londres para la Salvaguardia de la Vida Humana en la Mar

(Del 17 de Mayo al 17 de Junio de 1960)

Por J. ROULIER.
(De la "Revue Maritime" 171).

La Cuarta Conferencia que tuvo lugar en Londres para la redacción de una Convención sobre la salvaguardia de la vida humana en la mar, terminó sus trabajos el 17 de Junio, es decir, que respetó el horario fijado, cumpliendo exactamente la tarea que se le había señalado. Revisó en su totalidad la Convención de 1848, a la cual agregó un Capítulo nuevo sobre buques nucleares, así como reglas para prevenir abordajes en la mar

De una manera general se puede decir que las cosas han sucedido bien, es decir, que no ha habido impases ni rupturas. La nueva Convención ha tomado a la vez en cuenta los progresos técnicos y las cargas que cada día pesan más sobre los armadores marítimos, por el hecho de la competencia aérea en particular.

Sin duda la nueva Conferencia tuvo que ser algo más larga que la antigua. Estuvo sin duda acompañada sobre todo, por "recomendaciones" más numerosas, 57 en lugar de 29, y más variadas. Esto es debido en parte, al hecho de que los participantes eran también más numerosos que en 1848, y a que fue preciso conciliar los puntos de vista de 48 estados y de 500 delegados.

La Conferencia se dividió en once Comisiones y Subcomisiones que han trabajado durante casi toda su duración. La Presidencia de la Comisión de las Disposiciones Generales y de la Subcomisión de Incendios fueron confiadas a Francia.

La Convención en tiempo de guerra y los territorios de aplicación.

Los artículos de carácter diplomático que preceden a la Convención sufrieron pocas modificaciones. La Conferencia ha introducida solamente dos ideas nuevas: se ha extendido la noción de "tiempo de guerra", durante el cual está suspendida la validez de la Convención, y se ha incorporado la noción de "otras hostilidades".

Ha sido mantenida la idea según la cual la Convención no es aplicable

a los "territorios" que dependen de estados signatarios, sino a la discreción de estos últimos, pero con la indicación suplementaria de que los Estados están en la obligación, después de su ratificación, de consultar a los territorios sobre el principio y las modalidades de la extensión.

En los dos casos la delegación soviética indicó su oposición. Hubiera deseado aún, que la misma noción de "guerra" y de "territorio" hubiesen desaparecido de la Convención.

Los nuevos tipos de buque sometidos a la Convención.

El Capítulo primero determina el campo de aplicación de la Convención de una manera general define los términos empleados por ésta, la naturaleza de las exenciones y de las equivalencias, la de las visitas a las que están sujetos los buques, y los certificados que se les debe entregar, la del control al que deben estar sujetos los buques en los puertos extranjeros, y finalmente la obligación impuesta a los gobiernos contratantes de dar cuenta todos los meses a la O.M.C.I. de los accidentes ocurridos a sus buques.

Después de largas discusiones la Conferencia se negó a incluir a los buques de pesca en el cuadro de la Convención, estando entendido que, como en el pasado, les son aplicables las reglas para evitar abordajes, así como las disposiciones del Capítulo V sobre "la seguridad de la navegación" propiamente dicha.

A las otras definiciones se les agregó una definición sumaria de buques con propulsión nuclear. Se ha mantenido y definido de una manera sumamente amplia el poder dado a cada uno de los gobiernos contratantes para admitir a equivalencia un material de concepción nueva.

Los buques de carga, así como los buques de pasajeros, recibirán en adelante un certificado de seguridad para el casco y las máquinas; pero cada gobierno será libre de determinar el detalle de la visita previa y su periodicidad.

Finalmente la Regla 18, que impone el principio de un control en los puertos extranjeros, ha sido suavizado. Se ha determinado que el inspector ertranjero deberá exigir tan sólo la presentación de un certificado válido.

Solamente en el caso en que existiera "motivos claros para creer que el estado del buque o su armamento no corresponden a las indicaciones del certificado", el inspector podrá ir más allá y proceder a un examen del buque mismo.

Las nuevas Reglas concernientes a la construcción de buques.

Las tres Subcomisiones que han trabajado en los problemas más difíciles, los de la construcción, han introducido cambios muy numerosos: se ha decidido que los buques de pasajeros deberán, por una parte, emplear tanques para la estabilidad, y separadamente por otra parte, tanques para el transporte del combustible líquido.

Se ha recomendado que la O.M.C.I. ponga en estudio las normas de la subdivisión con mamparos de los buques de pasajeros, las de la estabilidad del buque intacto, las de compartimentaje y estabilidad después de averías en los buques de carga, y la cuestión de las aberturas en los mamparos y en el exterior del casco.

Se descartó la proposición que trataba de fijar la potencia mínima en marcha atrás. Se mantuvo los tres métodos de construcción para prevenir incendios. Se rechazó las prescripciones aplicables a los buques de pasajeros que transportan menos de 36 pasajeros. Se introdujo Reglas concernientes a las características de construcción para la protección contra incendio en los buques de carga cuyo tonelaje bruto sea igual o superior a 4,000 tons.

En una nueva Regla se definió las características de los acoplamientos de unión de las mangueras de incendio, de manera que progresivamente, en todos los casos sea posible acoplar las instalaciones de un buque con las de cualquier otro.

Los aparatos de salvamento.

La novedad esencial del Capítulo III "Aparatos de salvamento" comprende desde luego, la introducción de las balsas neumáticas inflables que estuvieron prohibidas en 1848. Estas balsas están ahora autorizadas. En todo caso pueden ser sustituídas por aparatos flotantes. En algunos casos pueden ser aún embarcaciones clásicas (25% del número de pasajeros en los paquebotes que hacen largos viajes internacionales).

Para los buques de carga subsiste la obligación de tener en cada banda embarcaciones de tipo clásico suficiente para recibir la totalidad de la tripulación, pero ahora no se exige un complemento de un 50% de balsas neumáticas.

Instalación de radio.

Ha sido rebajada de 500 a 300 el tonelaje de los buques de carga que tienen obligación de llevar una instalación de radiotelefonía, —a falta de instalación radiotelegráfica—.

Se ha instituído la obligación de hacer guardia en la radiotelefonía, pero sin operador especializado, es decir, que se instale en el puente un aparato automático de alarma. Correlativamente ha sido homologada por la Convención, una señal de alarma en radiotelefonía.

Los rutas de navegación en el Atlántico Norte.

La Conferencia ha discutido ampliamente las rutas del Atlántico Norte. No se ha instituído la determinación obligatoria de estas rutas. Pero se ha aceptado un término medio, según el cual estará determinadas geográficamente las "zonas de convergencia": y de acuerdo común por las compañías de navegación interesadas, los gobiernos contratantes se comprometen a imponer a las compañías la obligación de publicar las rutas que se proponen hacer seguir a sus barcos en el interior de estas zonas.

Las modificaciones de las Reglas para evitar abordajes y las "recomendaciones" anexas sobre la utilización del radar en tiempo de niebla.

En materia de Reglas para evitar abordajes se ha decidido que en el futuro, todos los buques de pesca deberán llevar una señal de identificación general consistente en una luz de color encima de una luz blanca al tope del mástil: la luz de color será roja en el caso de un buque de pesca con red a la deriva, y verde en el caso de que sea una trainera.

No se ha introducido la palabra "radar" en las Reglas propiamente dichas: se ha precisado solamente que las prescripciones de maniobra se imponen tan sólo para los buques que están "a la vista" el uno del otro, sin la intervención de ningún aparato de radionavegación,— y que un barco que descubra por medio cualquiera que no sea sonoro la presencia de otro buque por la proa de su través, deberá primeramente apartarse de él, y luego, si a pesar de esto se encuentra en una situación más cercana, deberá detener su marcha por precaución.

Un anexo a las Reglas contiene los "consejos" dirigidos a los Capitanes respecto a la conducta que deben observar y la ruta que deben seguir en tiempo de niebla cuando el buque esté provisto de radar.

Las Reglas concernientes a los transporte de carga a granel.

Las Reglas que trataban del transporte de granos han constituído un Capítulo aparte, con la intención de llegar lo más pronto posible, a la codificación internacional de esta clase de transporte.

Por ahora las Reglas conservan un carácter bastante general. A este respecto se ha prescrito solamente que cada administración proveerá a los buques que llevan su pabellón de un "plano de carga", el cual se pondrá en conocimiento de las autoridades de los puertos en que toquen.

Reglas relativas al transporte de cargas peligrosas.

En la nueva Convención, las reglas relativas al transporte de cargas peligrosas son objeto de un Capítulo aparte, que también está poco desarrollado por el momento, pero que constituye la iniciación para un código que se tendrá que redactar dentro del marco de las disposiciones comunes a todas las clases de transportes de esta naturaleza (tierra, mar, aire), que están en vías de preparación en Ginebra.

El nuevo Capítulo acepta desde ahora la "clasificación" de Ginebra. Para todo lo demás (embalaje, marcas, etiquetas, estiva, etc...) prepara solamente la vía para disposiciones detalladas cuya preparación y redacción solamente la O.M.C.I. podrá emprender.

Un nuevo Capítulo concerniente a los buques de propulsión nuclear.

Finalmente se ha dedicado un Capítulo completamente nuevo a los buques de propulsión nuclear. Este

Capítulo fija las reglas generales; y en las recomendaciones están incluídas las especificaciones técnicas.

Se ha instituído un control particular de doble naturaleza: el país a que pertenece el pabellón del buque establece un "archivo de seguridad" que es comunicado a los estados cuyos puertos va a frecuentar el buque: por otra parte, cada vez que deba entrar el buque a un puerto, este buque estará sometido a un control previo.

Los signatarios de la Convención y la fecha de entrada en vigor.

Hasta hoy cuarenta estados han firmado la Convención. Es posible que los otros accedan a ella enviando los instrumentos diplomáticos concernientes.

La Convención entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se haya recogido, por lo menos, ratificaciones de quince países, siete de los cuales tengan una flota de un tonelaje bruto de un millón de toneladas por lo menos.



La Marina Soviética

(De la Revue Maritime Nº 186).

"Estad en guardia, acordaos que estamos rodeados de gentes, de clases y de gobiernos que expresan abiertamente su odio hacia nosotros. Recordaos que estamos a dos dedos de ser atacados. Haremos todo para prevenir esto.

ALMIRANTE GOLOKVO

Primer suplente del Comandante en Jefe de la Marina Soviética.

Por J. Labayle Couhat.

Composición de la Flota.—

En nuestro último estudio sobre la Marina soviética publicado en Junio de 1959, habíamos dicho que nos parecía entonces haber alcanzado un descansillo y tener que hacer una pausa en su evolución, por una parte para "digerir";— si se nos permite esa expresión,— la enorme cantidad de material clásico construído durante el decenio precedente, y por otra parte, para preparar la flota futura.

La gran parada naval del 30 de Julio último en Leningrado en la que se presentó al público un material completamente nuevo, muestra que se ha aprovechado la pausa prevista. Todo prueba que la Marina soviética ha tomado resueltamente su decisión.

Por otra parte se tiene razón para creer que ha hecho grandes progresos en el campo de la propulsión nuclear. En efecto, no solamente ha descontado el avance tomado por la Marina norteamericana, sino también que tiene varios submarinos atómicos en construcción y en servicio y que además, algunos de ellos están dotados de proyectiles dirigidos.

La Marina soviética, así como las otras, se ha deshecho ciertamente de la mayor parte de sus buques antiguos u obsoletos que le estorbaban y que, según los anuarios, eran muy numerosos. La flota de hoy no se compone sino de unidades recientes, teniendo las más antiguas diez o doce años a lo sumo.

Se compondría pues de:

—20 cruceros;

—algunas fragatas lanza proyectiles dirigidos;

—130 destroyers, un pequeño número de los cuales armados con proyectiles dirigidos;

—100 ó 140 escoltas rápidos;

—300 escoltas costaneros;

—500 ó 600 lanchas rápidas;

—300 ó 350 dragaminas de diversos tipos;

—10 submarinos atómicos, algunos de los cuales con proyectiles dirigidos;

—350 submarinos clásicos, veinte de los cuales dotados de proyectiles dirigidos;

—50 submarinos más antiguos empleados para adiestramiento;

El conjunto se apoya en una flota logística (buques-base, buques-talleres, buques-proveedores diversos), numerosa, moderna y bien equipada. En total 1'500.000 toneladas aproximadamente.

Los soviéticos no han declarado nunca lo que han gastado en su Marina durante los últimos diez años que terminan. Sin embargo, es posible calcularlo, partiendo de lo que les puede haber costado la enorme flota que acabamos de enumerar y que ha sido construída durante este período.

Si adoptamos como base de criterio la cifra de 25.000 N.F. como precio promedio de la tonelada de buque de guerra clásico, (N. del T.— El Nuevo Franco vale hoy S/. 5,60.) —lo que es muy razonable y que probablemente está muy por debajo de la realidad,— llegaremos, tan sólo para las construcciones nuevas, a un total de 37.000'000.000 de N. F. (S/. 207.200'000.000).

(Precio promedio de la ton., de crucero clásico 20.000 N.F.

Precio promedio de la ton., de escolta clásico 25.000 N.F.

Precio promedio de la ton., de submarino clásico 40.000 N.F.).

Si por otra parte se considera que las otras marinas les dedican a las construcciones nuevas habitualmente el 20% de su presupuesto naval, estando el resto repartido entre los gastos del personal, infraestructuras, aviación naval, funcionamiento, etc, —un cálculo rápido nos mostrará que la URSS ha gastado como mínimo para su Marina durante el período considerado, algo así como 187.000'000.000 de N.F.

En esta apreciación no hemos tenido en cuenta desde luego, las sumas que Rusia ha podido dedicar a la investigación científica, al estudio, al desarrollo y finalmente a la construcción de submarinos nucleares y de proyectiles dirigidos y balísticos. Estas sumas se cuentan seguramente por decenas de miles de millones de N.F. adicionales.

Y cuando uno se acuerda que los rusos le dan a la Marina un interés secundario con respecto al Ejército a los cohetes y a la Aviación, se dará uno cuenta de las enormes sumas que le dedican a la preparación para la guerra.

¿Cómo está repartida esta flota entre los grandes teatros de operaciones de la Marina soviética: Mar Báltico, Mar de Barents, Mar Negro y Océano Pacífico? —Eso es evidentemente muy difícil de determinar y las cifras citadas por el Autor de les "Flottes de Combat" M. H. Le Masson están sacadas de las informaciones de la prensa y por consiguiente no inspiran mucha confianza.

Buques	Báltico	Mar Negro	Océano Artico Mar de Barents	Océano Pacífico
Cruceros	3	5	6	6
Destroyers	35	20	40	40
Escoltas rápidos	25	20	35	35
Submarinos	95	75	140	140

"La Rusia no será jamás una gran potencia marítima. La Geografía se opone a ello". Del libro "La Lucha por el Imperio de la Mar" por el Capitaine de Frégate RENE DAVELUY.

Representan sin embargo, una magnitud verosímil.

LOS BUQUES SOVIETICOS

Cruceros. —

Parece que todos los cruceros anteriores a la Guerra, a excepción del "Kirov", que ha participado en la revista naval de Leningrado, y tal vez del "Kalenine" y del "Petropavlosk" (ex-Kaganovitch") de la flota del Pacífico, han sido desguazados.

M. Blackman en su última edición del "Jane's Fighting Ships" indica que el "Frunce" uno de los cinco cruceros de la clase Tchapaev, entrados en servicio en 1950-1951 había sido también desguazado. Por lo demás, hoy se tiene la certidumbre de que los seis cruceros tipo Sverdlov, cuya construcción había sido suspendida cuando los estaban terminando, han sido definitivamente desmantelados según las recomendaciones de M. Kruchtchev.

En total la flota de cruceros sovieticos comprende:

—1 ó tal vez 3 cruceros antiguos;

—4 ó 5 de la clase **Tchapaev;**

—15 de la clase **Sverlov**.

Estos últimos buques, aunque de construcción reciente, puesto que han entrado en servicio entre 1952 y 1955, no son por lo menos cruceros de un tipo completamente anticuado. No se sabe hasta hoy que hayan sido modernizados.

Las características de estos cruceros son las siguientes:

Clases	KIROV	TCHAPAEV	SVERDLOV
Desplazamiento en plena carga	12.000 tons.	14.000 tons.	19.300 tons.
Eslora	191 m.	208 m.	210 m.
Manga	17,70 m.	19,5 m.	21,60 m.
Calado	6,10 m.	6,5 m.	7,30 m.
Potencia en C.V.	110.000 CV	115.000 CV	150.000 CV
Velocidad máxima	35 nudos	33 nudos	32 nudos
Radio de acción	3.000 M a 18 n.	7.000 M. a 20 n.	8.000 M. a 20 n.
Armamento	9 / 170 (III x 3)	12 / 152 (III x 4)	12 / 152 (III x 4)
	18 / 37 AA	8 / 100 AA. (II x 4)	12 / 100 AA. (II x 6)
		28 / 37 AA. (II x 14)	32 / 37 AA. (II x 16)

Fragatas con proyectiles dirigidos.—

Algunas fragatas lanzadoras de proyectiles dirigidos que los soviéticos llaman pequeños cruceros, están en servicio. El nombre de **Krupnyi,** según dicen los anuarios navales, ha sido escogido para designar a esta clase de buques. Las excelentes fotografías que reproducimos muestran que se trata de una clase de buques de 4.000 a 5.000 tons., de desplazamiento.

El casco diseñado para la velocidad es del tipo "flush deck y de un corte elegante: además se parece mucho a un destroyer tipo **Kotlin**. Tiene la proa muy levantada y lleva en popa una plataforma para un pequeño helicóptero.

Aunque no es conocida la potencia de las máquinas de este barco, es sin duda muy elevada y el "Krupnyi" debe sobrepasar seguramente los 33 nudos de velocidad máxima. Su armamento comprende dos rampas para proyectiles dirigidos, una a proa y otra a popa, cuatro montajes cuádruples de 57 m/m., para la D.C.A. inmediata, dos plataformas triples de tubos lanza-torpedos, y a proa a cada lado del hangar de los proyectiles dirigidos dos armas ASM a chorro de la clase lanza-cohetes.

El equipo de detección radar es importante: comprende especialmente al tope del mástil cuadrípedo hacia proa un gran radar de vigilancia aérea al cual se agregan dos radares de navegación y de artillería, pero ni un solo de esos radares de guía habitualmente instalados en los buques armados con proyectiles dirigidos suelo aire.

También se nota en el block del puente un teleapuntador dotado, —lo

que es sorprendente en nuestra época,— de un telémetro óptico. ¿aparato de reserva o de concesión a las costumbres?

Las rampas de los proyectiles dirigidos son enormes comparadas con las de los buques norteamericanos; llevan a popa una especie de abrigo blindado que toma la forma de un semicilindro al que parecen estar fijas. El conjunto es orientable en dirección y en elevación. Cada rampa corresponde a un hangar que contiene algunos proyectiles dirigidos. Dada la forma de la rampa, estos proyectiles son seguramente de grandes dimensiones y portadores de una carga nuclear. Se trata de proyectiles de tipo superficie-superficie, ya bien del género avión de bombardeo sin piloto como el "Regulus" norteamericano, o bien de una versión "navalizada" de un proyectil del ejército.

En un combate entre buques de superficie el alcance de estos proyectiles está limitado por el horizonte-radar, pero podrá ser aumentado si un avión pudiese tomar a su cargo el proyectil en su trayectoria y guiarlo hasta el blanco, pero aún con esta ayuda sus posibilidades seguirían siendo limitadas. En cambio podrá ser empleado como el "Regulus" norteamericano para bombardear a gran distancia objetivos estratégicos terrestres.

Algunos especialistas en cuestiones navales estiman que los **Krupnyi** son la respuesta de los soviéticos a la amenaza representada por las "Strining fleets" de los grandes portaviones norteamericanos.

Destroyers.—

El grueso de las flotillas está constituído por las unidades (60 aproximadamente) de 3.300 tons., de la clase **Skoryi**. Estos son buenos destroyers según la fórmula de la última guerra. Han sido pues sobrepasados respecto a su armamento y a su equipo, pero podrían ser revalorados con modernizaciones análogas a las que los norteamericanos han hecho en su programa FRAM.

Parece que los **Skoryi** debían estar seguidos por una nueva serie de destroyers de gran tonelaje, pero en realidad, sólo el prototipo de esta serie ha sido terminado; es el que los anuarios denominan "Tallin" ó "Novik". Su armamento comprende dos torres dobles de 100 m/m., AA; cuatro montajes cuádruples de 57 m/m., AA; diez tubos lanza-torpedos y puede fondear minas.

Según una fotografía publicada en una revista alemana "Soldat und Technik" parece que este buque ha sido arbolado como piquet-radar y dotado en su playa de popa de un lanza-cohetes ASM.

A partir de 1954 a este tipo de buques ha sucedido una nueva clase de destroyers, de los cuales hay más de treinta en servicio. Desplazan 3.700 ton., en plena carga, los buques de este tipo, los **Kotlin** tienen un armamento parecido a los **Tallin**. Desde el punto de vista del radar, los equipos que se observa en estos buques muestran claramente que la Marina soviética se ha mantenido al nivel de las Marina de la OTAN. En

efecto, los **Kotlin** no les desmerecen en nada a las unidades similares extranjeras y contemporáneas.

Un reducido número de destroyers del tipo **Kotlin** ó derivados de él, han sido equipados para lanzar proyectiles dirigidos superficie-superficie. Están designados en las obras especiales bajo el nombre de "Kidlin".

Las características de estos diferentes tipos de destroyers, según las "Flottes de Combat" son las siguientes:

CLASES	SKORYI	TALLIN	KOTLIN
Desplazamiento en plena carga	3,300 tons.	4,500 tons.	3,700 tons.
Eslora	123.7 m.	130 m.	129 m.
Manga	12.4 m.	13.4 m.	12.8 m.
Calado	4.5 m.	5.5 m.	4.5 m.
Potencia C.V.	60,000 C.V.	100,000 C.V.	70,000 C.V.
Velocidad	35 nudos	38 nudos	35 nudos
Radio de acción	3,300 M. a 15 nudos		
Armamento	4 de 130 mm. (II x 2) 2 de 85 AA. (II x 1) 8 de 37 AA. (II x 4) 10 TLT 533 (V x 2) 60 minas	4 de 100 AA. (II x 2) 16 de 57 AA. (IV x 4) 10 TLT 533 (V x 2) 2 lanza-cohetes	4 de 100 AA. (II x 2) 16 de 57 AA. (IV x 4) 10 TLT 533 (V x 2) armas ASM.

Escoltas rápidos.—

Los destroyers descritos anteriormente no están destinados especialmente para la lucha ASM, aunque algunos de ellos hayan estado dotados de armas antisubmarinas. También los soviéticos han construído unidades especialmente diseñadas para este uso.

Estas son las **Kola** y las **Riga** cuyas características reproducimos aquí tomándolas de las "Flottes de Combat" de M. H. Le Masson:

CLASES	KOLA	RIGA
Desplazamiento en plena carga	2,000 tons.	1,600 tons.
Eslora	103.6 m.	90 m.
Manga	11 m.	9 m.
Calado	3.3 m.	3 m.
Potencia en C.V.	30.000 C.V.	25.000 C.V.
Velocidad	28 nudos	28 nudos
Armamento	4 de 100 AA. (I x 4)	3 de 100 AA. (I x 3)
	4 de 37 AA. (II x 2)	4 de 37 AA. (II x 2)
	3 TLT 533 (III x 1)	3 TLT 533 (III x 1)
	Armas ASM	4 morteros Armas ASM

La artillería de estos buques es de un tipo ya anticuado. Algunos de ellos tienen a proa un arma género mortero, para lanzar cohetes, análogas a las armas ASM, que fueron instaladas hace algunos años en los escoltas occidentales.

Es igualmente posible que los **Kola** y los **Riga** estén equipados para lanzar torpedos antisubmarinos. Algunas unidades de la clase **Riga** han sido cedidas a la Alemania del Este, a China, a Bulgaria y a Rumanía, segúnlo indica el "Jane's Fighting Ships".

Escoltas costaneros.—

El grueso de las flotillas de escoltas costaneros está constituído por unidades de la clase **Kronstadt** de 300 tons., y 25 nudos, cuyo armamento comprende una pieza de 76 o de 85 m/m., algunos cañones ligeros, granadas y minas.

En la parada naval del 30 de Julio de 1961, los soviéticos presentaron un nuevo tipo de escolta de 250 tons., propulsados como los **Kronstadt** por diesels y cuyo armamento comprende 4 lanza-cohetes ASM. Parece que este nuevo tipo reemplazará a los Kronstadt que ya datan de algún tiempo.

Dragaminas.—

En la categoría de dragaminas la flota soviética dispone, como las Marinas occidentales, de dragaminas oceánicos, costaneros y de pequeños fondos.

El tipo más difundido es el T 43 de 550 tons., que es utilizado también como buque escolta. Algunas unidades de este tipo han sido cedi-

das a las Marinas amigas, a Polonia y especialmente al Egipto.

Es curioso observar que estos buques tienen casco de acero, mientras que los dragaminas en servicio en todas las otras Marinas tienen casco de madera por razones de magnetismo. Esto indica que la Marina soviética no ha adquirido todavía en este campo un dominio técnico suficiente o ¿será que considera a los dragaminas como un artículo de consumo?

Sea de ello lo que fuere los T-43 empiezan a tener sus años y no sería sorprendente que hiciese su aparición en las flotillas de tipo más perfeccionado.

En la categoría de dragaminas, el tipo T-301, —que había sido construído en serie inmediatamente después de las hostilidades para dragar las innumerables minas que habían sido fondeadas por los alemanes y los rusos mismos,— parece que hoy ya ha quedado anticuado.

Lanchas rápidas.—

El tipo de lancha rápida más generalizado es el que los anuarios designan ya como "PA" o como "PG" y que desplaza 60 tons., aproximadamente. Su velocidad llega a 40 nudos, y su armamento se compone de dos tubos lanza torpedos de 533 m/m. y de dos montajes dobles AA de 25 m/m.

En Julio último en Leningrado los rusos han mostrado lanchas de este tipo armadas con dos proyectiles dirigidos superficie-superficie en lugar de los tubos lanza torpedos (clase **Komar**). También fueron presentadas al público lancha dos veces más grandes que podían poner en acción cuatro proyectiles dirigidos.

¿Por qué han instalado los soviéticos proyectiles dirigidos en sus lanchas? —Es probablemente a causa de las lecciones de la Guerra.

No solamente han analizado con cuidado las operaciones en las cuales tomaron parte sus lanchas y que han sido relatadas por M. Cajus Baker en su libro sobre la guerra aeronaval en el Báltico, sino también las que se han desarrollado en el Mar del Norte y en la Mancha. Probablemente les ha parecido que a pesar de su velocidad tan grande que pasa de 50 nudos en las últimas MTB británicas y que a pesar de los perfeccionamientos aportados a los torpedos (gran velocidad, mayor alcance, autodirectores acústicos), las lanchas rápidas eran muy vulnerables desde que el radar permitía descubrirlas rápidamente y por consiguiente combatirlas antes de que llegasen a distancia de lanzamiento.

Con las nuevas lanchas que acaban de poner en servicio los soviéticos han tratado seguramente de hacer una pequeña embarcación que gracias al alcance de sus proyectiles dirigidos, pudiera atacar al enemigo a gran distancia, es decir, desde que éste haya sido avistado. Una cabeza buscadora en el proyectil dirigido permitiría en los finales de su trayectoria seguir los movimientos del blanco.

No hay duda que en caso de operaciones, estas nuevas lanchas se presentarían como adversarios temibles para las fuerzas enemigas que navegasen en las proximidades de las costas soviéticas o de los territorios amigos o controlados por los rusos.

Submarinos.—

Examinemos ahora la punta de lanza de la Marina soviética: su flota submarina. Esta es la más numerosa que haya sido construído en tiempo de paz. Se compone por lo menos de 350 submarinos de construcción posterior a 1950, a los cuales hay que que agregar 50 unidades antiguas que son empleadas para adiestramiento. Cerca de un 10% de estos buques estaría armado con proyectiles balísticos provistos de cabeza nuclear. En total pues, la flota submarina soviética representa una terrible amenaza en caso de una guerra atómica, y también en caso de un conflicto mundial no nuclear, lo cual en esta época es siempre una eventualidad posible en caso por ejemplo de que un tratado prohibiese el empleo de armas atómicas.

Los submarinos clásicos pueden estar clasificados en cuatro grandes categorías:

—los submarinos lanzadores de proyectiles dirigidos;

—los submarinos de gran crucero (océanicos);

—los submarinos de cruceros mediano (alta mar);

—los submarinos costaneros.

Los submarinos lanzadores de proyectiles dirigidos en número de una veintena por lo menos, pertenecen a dos tipos:

—el tipo "Z" que provendría de la transformación de una media docena de submarinos clásicos de esta clase;

—el tipo "G" (quince en servicio, según la última edición de las "Flottes de Combat") que se derivarían del precedente y que habrían sido construídos desde un principio como lanzadores de proyectiles dirigidos .

(Después de haberse escrito este artículo, la prensa ha publicado la fotografía de un submarino atómico con dos proyectiles dirigidos que no pueden ser lanzados sino en superficie. El análisis de esta fotografía muestra que dichos proyectiles están situados a popa del quiosco y que el submarino es del tipo "W", lo cual probaría que además de los "Z" y de los "G" existen submarinos lanza proyectiles dirigidos, que provienen de la conversión de las unidades tipo "W").

Esos buques habrían sido construídos como submarinos nucleares en el Mar Blanco en los grandes astilleros navales de Severodvinsk, pero sin embargo, a cubierto de miradas indiscretas.

Los "Z" y los "G" se caracterizan esencialmente por su quiosco largo y voluminoso, a popa del cual están almacenados los proyectiles balísticos en pozos verticales. ¿Cuál es el alcance de estos proyectiles? Los so-

viéticos evidentemente no se divierten en pregonarlo. Basándose en las declaraciones del mismo Khrutchev creen que alcanza a 650 millas marinas, otros pretenden que es del orden de 300 millas.

Sin ser sin duda tan numerosos ni perfeccionados como los "Polaris", embarcados en los SSBN de la USN que están actualmente en servicio, los cohetes balísticos instalados en los submarinos clásicos tipo "Z" y "G" representan una potencia terrorífica. Estos submarinos están lejos de tener las cualidades de velocidad y de discreción de los submarinos atómicos, pero a los ojos de los soviéticos, esto no puede tener sino una importancia secundaria.

Los submarinos oceánicos (de gran cruceros) pertenecen a la clase "Z" y a la clase "F".

Según las "Flottes de Combat" hay unos cuarenta "Z" en servicio; estos son submarinos de 2.100 tons., en superficie, 2.900 en inmersión, capaces de desarrollar una velocidad superior a 15 nudos en inmersión y de un radio de acción de 25.000 millas marinas a la velocidad de crucero. Llevan 24 torpedos.

El tipo "F" del cual existen 18 unidades lanzadas en Abril de 1961, según el "Jane's Fighting Ships", parece ser una mejora de la clase "Z", con un hidrodinamismo mucho mejor y con nuevos equipos de detección submarina. (sonar de bilbo en la roda).

Estos submarinos clásicos de ataque, que se calcula que podrían permanecer más de tres meses en operaciones, se asemejan a las mejores realizaciones extranjeras y ciertamente pueden compararse a los tipos **Tang** de los Estados Unidos y a los "Porpoise" de la Real Marina Británica.

En la categoría de los submarinos de cruceros mediano, el tipo "W" de 1,100 tons., en superficie, 1,600 en inmersión, es el más numeroso: hay 200 de ellos por lo menos.

Los "W" tendrían un radio de acción de 16,000 millas y 60 días de autonomía. Llevan 18 torpedos. Algunos "W" han sido cedidos a la Marina china (17 según el Jane's); 8 a la flota egipcia y 6 a la Marina indonesa.

Según la última edición del Jane's, un submarino de mediano crucero, más perfeccionado que los "W", que lo designa con la letra "R", está apareciendo en las brigadas soviéticas. Se parece al tipo "W", pero se diferencia en su quiosco más perfilado y en forma de cúpula.

Para la defensa de las costas, los rusos han escogido un submarino de 650 tons., aproximadamente designado en los anuarios con la letra "Q", unos treinta de los cuales ya habrían sido construídos (40 según les "Flottes de Combat"). Estas unidades cuya velocidad en inmersión llega a 16 nudos llevan 10 torpedos o su peso equivalente en minas. A propósito de esto recordemos que todos los submarinos soviéticos están equipados para poder llevar minas en lugar de torpedos. Estas minas son tiradas al

agua por medio de los tubos lanzatorpedos.

La Flota Logística.—

En este campo se está haciendo un gran esfuerzo. Es porque la Marina rusa sabe que en un conflicto atómico la primera parada es la dispersión.

La constitución de un gran séquito móvil y moderno para la escuadra es pues el primer plan de sus preocupaciones.

En la primera etapa la Marina rusa ha puesto en buen estado los buques ex-enemigos que había recibido, tales como el "Paysherd" y el "Koubar", antiguos buques-base de submarinos de la "Krieges-marine" en la cual se llamaban respectivamente "Otto Wunsche" y "Waldemar Kophamel" (5,600 tons., y 20 nudos).

En una segunda etapa y para ganar tiempo han utilizado los buques mercantes transformándolos como los buques auxiliares proveedores de los submarinos de la clase **Atrek,** que han sido construidos en R.D.A.

Pero desde hace algún tiempo parece que están construyendo verdaderos buques logísticos concebidos para una misión especial: petroleros de pequeño, de mediano y de gran tonelaje, buques de salvamento, remolcadores de alta mar, buques talleres, buques-base, etc.

El proveedor grande de submarinos que lleva el Nº 614 y que zarpó hacia el Mediterráneo en Junio de 1961 escoltando a ocho submarinos tipo "W" con base en Albania, es sintomático de esta nueva tendencia. Según el "Soldat und Technik" (de Octubre de 1961), se trata de un gran barco que desplaza de 8,000 a 10,000 tons; de 125 m., de eslora, de 18 m., de manga y cuyo armamento comprendería 4 piezas AA, de 100 m/m., y cuatro montajes dobles de DCA. Su equipo de radar es muy perfeccionado y lleva en la proa una fuerte grúa capaz de levantar grandes cargas.

Finalmente, para terminar este párrafo dedicado a la flota logística, recordemos que la Marina soviética ha desplegado en estos últimos meses en la región de Hawai: 4 buques de carga "Sakhalin", "Sibir", "Soutchan" y "Tschoukotka" especialmente equipado para observar, dirigir y recoger los proyectiles balísticos lanzados desde Rusia al Océano Pacífico.

Flota Anfibia.—

Hasta estos últimos años parecía que los rusos se desinteresaban de las operaciones anfibias; pero desde hace algún tiempo se ha señalado la existencia de flotas de barcos especializados en esta clase de operaciones L.S.T. de 300 a 800 tons., pero sin embargo nada se puede comparar a los nuevos L.S.T. a los L.S.D. y a los L.P.D., de la Marina norteamericana.

Tendrá que pasar mucho tiempo antes que la flota anfibia soviética pueda emprender operaciones anfibias de gran envergadura. Pero parece que desde ahora sea capaz de efectuar operaciones limitadas de desem-

barco, emplando como refuerzo algunos buques mercantes, (operaciones de diversión (milit), desembarcos a retaguardia del enemigo, conquistas de pequeñas cabezas de puente, operaciones de comandos, etc.).

La Aviación Naval.—

Las principales misiones de la Aviación Naval soviética son el reconocimiento en la mar el fondeo de minas, el ataque a las bases y a los puertos del enemigo, la lucha contra los submarinos y sobre todo, el ataque a las "Task Forces" de portaviones.

Para el reconocimiento en la mar y la lucha ASM, los soviéticos emplean principalmente los hidroaviones. El tipo más generalizado es el bimotor "Beriev BE 6". Es un aparato de 29,500 Kgs., cuya velocidad puede llegar a 215 nudos (400 Km/h) y que lleva 4,000 Kgs., de bombas, granadas, torpedos ASM, etc.

Ha aparecido un hidroavión de reacción, más grande, más rápido y mejor armado, se trata del "Beriev BE 8" que fue develado en la gran parada de Leningrado y que es un birreactor de 55 tons., que puede alcanzar una velocidad de 400 nudos a 4,500 m., de altitud. Podrá transportar 15 toneladas de armas y equipos diversos; su radio de acción táctico de 800 millas marinas en misión de bombardeo y 1200 en misión de reconocimiento: su altitud máxima sería algo mayor de 12,000 metros.

Para la vigilancia y el ataque a las fuerzas enemigas que naveguen en las proximidades de los atracaderos o puertos soviéticos el "Iliouchine IL 28" está siempre en servicio. Es un birreactor de 17,200 Kgs., que puede transportar 4,500 Kgs., de bombas, torpedos, minas, cohetes o proyectiles dirigidos subsónicos aire-suelo. Su velocidad máxima es de 700 millas. Sin embargo, este aparato está en vías de extinguirse.

La resistencia al ataque de las "Strikin Fleets" (flotas de choque) de los portaviones de la OTAN, estaría confiada a formaciones de bombarderos medianos "Tupolev 16" en estrecha cooperación con los submarinos y eventualmente con buques de superficie provistos de proyectiles dirigidos. Estos birreactores "Tupolev 16", cuyo peso alcanzaría a 68 tons., en la partida, tendrá un radio de acción de 1,350 millas marinas en misión de bombardeo y de 1,600 en misión de reconocimiento; su velocidad máxima está calculada en 540 nudos. Podrán transportar de 1,500 a 5,000 Kgs., de armamentos según la distancia recorrida y pueden arrojar ya sea bombas atómicas o bien proyectiles dirigidos subsónicos aire-suelo de cabeza nuclear cuyo alcance llegaría a 50 Kms. En la parada del 30 de Julio de 1961 se ha visto en los "Tupolev" un proyectil dirigido muy superior.

Estos bombarderos son pues máquinas temibles y con los submarinos de ataque y los submarinos lanzadores de proyectiles constituyen el poder ofensivo de la Marina soviética. Esta tiene, según parece, un gran interés en los helicópteros: hay tres tipos en servicio:

—el "Mil 4" que parece reservado para la lucha ASM. Es un aparato de 700 Kgs., de 140 nudos de velocidad.

—el "Kamov KA 15" embarcado generalmente en los rompe-hielos. Es un helicóptero ligero de enlace que pesa 1,000 Kgs., y que desarrolla 50 nudos.

—el "Kamov KA 18". Es un aparato de 1,500 Kgs., que alcanza una velocidad de 80 nudos. Puede transportar una carga de 300 Kgs.

Personal.—

En Enero de 1960 en momentos en que el Gobierno soviético anunciaba una importante reducción de los efectivos militares, se estimaba que los de la Marina se elevaban a 600,000 hombres, 200,000 de los cuales embarcados 100,000 en la Aviación Naval, 50,000 en la Infantería de Marina y el resto destinado a la defensa de las costas. Es difícil apreciar por qué razón ha sido decidida esta reducción del personal: si ha sido para aminorar la penuria momentánea de la mano de obra o por otras razones, y es difícil también calcular si esta reducción ha tenido repercuciones en los efectivos de la Marina.

De todos modos, aún si estos efectivos hubieran sido disminuídos, han de haber sido reforzados después de 1961 a raíz de las medidas de rearme tomadas a causa de la crisis de Berlín.

El personal comprende reclutas y contratados o reenganchados. La duración del servicio legal en la Marina es siempre de cuatro años. En los planes de la formación, del entrenamiento y del valor militar, el personal de la Marina soviética, Oficiales y tripulantes no han dejado de ser mejorados en estos últimos años.





CRONICAS DE AYER

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Beau Geste

Por el Capitán de Fragata A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

Reflejo azul de una bondad divina,
por tí la roja guerra tuvo;
hundías barcos y salvabas vidas,
aún al enemigo diste amor,
y, entre la sangre y la metralla, puro
pasaste, el alma erguida
por la mano de Dios...

("PINDARICA A GRAU".—José Gálvez B.)

El mar y el romanticismo siempre se han dado la mano en la historia. Pueda que Bolívar, por ejemplo, dijera en alguna ocasión aquella su poca piadosa frase: "La guerra no se hace por amor a Dios", pero; si pasamos las páginas y echamos una miradita a lo que sucedió el 21 de mayo de 1879, todos estaremos de acuerdo en que Grau, a pesar de no comulgar en todo con el vencedor de Boyacá, dejó aquel día en Iquique un recuerdo muy difícil de borrar, con su comportamiento humano; tuvo un "beau geste", para expresarlo en gabacho que según dicen es un idioma de buen gusto y que da categoría a los atrevidos como yo, que sin méritos ni posibilidades pretenden escribir cosas de fuste.

De sobra sabes lector lo que sucedió aquella mañana entre los buques peruanos y chilenos, frente a Iquique. No estará demás sin embargo que echemos una parrafada para puntualizar la imagen que quiero traer a tu memoria. En aquel combate, y no obstante que las pérdidas numéricas fueron iguales en materia de buques, la suerte nos jugó —a los pe-

El B. A. P. "Contralmirante Villar" visitó el Puerto de San Juan

El B.A.P. "Contralmirante Villar" llegó a fines del mes de Enero al Puerto de San Juan de Marcona, cumpliendo una de sus etapas programadas en el Rol de Ejercicios de este año.

Los Jefes, Oficiales y Cadetes de esta Unidad de la Escuadra Nacional, fueron recibidos por los Ejecutivos de la Marcona Mining Company, quienes agradecieron la visita, de nuestros marinos a este importante Puerto Industrial, que como se sabe, sirve de embarcadero para el mineral de hierro que se extrae de las minas de la mencionada compañía minera.

La dotación del "Villar" recorrió las distintas instalaciones de este moderno Puerto y pudo apreciar el mecanismo y el traslado del mineral hacia los cargueros que transportan esta materia prima, tanto para el consumo interno como para la Exportación.

Finalmente fueron agasajados por los funcionarios de esta Empresa, quienes destacaron el rol importante que cumple la Marina de Guerra del Perú, como celosa guardiana del vasto y rico litoral que baña nuestras costas y como depositaria de la gloriosa tradición, que hombres como Grau y otros, legaron en las páginas heroicas de la Armada Nacional.

El Comandante del "Villar" agradeció las atenciones recibidas por el personal de la Marcona Mining Company, "cuya cordialidad nunca olvidará".



"El B.A.P. "Contralmirante Villar" atracando en el Puerto de San Juan de Marcona, que sirve de embarcadero del mineral de Hierro que explota la Marcona Mining Company".

Después de esto, el "destroyer" levó anclas y puso proa al Sur, dejando atrás el puerto de San Juan y dejando también "buenos amigos", de los cuales nos llevamos la mejor impresión.

ruanos— una buena trastada. Mientras que Chile perdió a la "Esmeralda" (acabada de construir en 1856), nuestro país tuvo que lamentar la varadura y pérdida total del más moderno y mejor de sus barcos, la fragata "Independencia", que encallara sobre una roca oculta en Punta Gruesa, frente a la caleta de Molle.

Fue el combate de Iquique una acción naval en que resaltaron muchas virtudes y defectos de la raza humana. Junto con rasgos de audacia, valor y heroísmo, hubo crueldad y ensañamiento. Al lado de la magnanimidad, anidó el tremendo practicismo que aún no se sabe si puede disculpar la guerra. La osadía y el tesón llegaron a olvidar a la prudencia. No faltó tampoco el aderezo maestro de una gran generosidad, una inaudita nobleza y una galantería de palestra medioval sin antecedentes, que son sin lugar a dudas las que han motivado mis reflexiones, impulsándome a escribir sobre el título de esta Tradición que hoy te traigo, querido lector.

Como el reparto es difícil de hacer, lo dejo a tu criterio caro amigo mío. Mi labor consiste en relatar; tu trabajo, en juzgar. En el interín te prometo ceñirme a la historia, para que no tengas temor de fallar en primera instancia. Allá voy con mi narración:

La desatinada disposición del Almirante chileno Williams, de dejar las corbetas "Esmeralda" y "Covadonga" bloqueando el puerto de Iquique, mientras que él, con el resto de su escuadra trataba de ejecutar su desafortunado plan de ataque al Callao, preparó el escenario del primer combate naval de la Guerra del Pacífico: las bambalinas quedaron listas bajo el cielo del puerto peruano y sobre ellas se destacaron dos de los protagonistas del drama; muy pronto, al acudir el "Huáscar" y la "Independencia" enviados por el General Prado, quien conoció dicha información, comenzarían a funcionar las tramoyas y sonarían los primeros cañonazos.

Al iniciarse la mañana del 21 de mayo de 1879 ambos buques estaban a la vista de Iquique. El transporte chileno "La Mar" que acompañaba a los bloqueadores, oteando el peligro que se avecinaba recurrió a una estratagema no muy honrosa pero práctica: izando pabellón norteamericano, abandonó el puerto a toda máquina poniendo proa hacia el sur. Grau, como Comandante de la Primera División Naval Peruana, prescindió de efectuar un reconocimiento sobre la identidad del fugitivo; no interesaba realmente aquel buque como objetivo de primera importancia; su misión era la de batir a las corbetas de guerra enemigas. A ella se contrajo.

Como verás lector amigo, el cuadro había quedado completo: Las dos unidades más fuertes del Perú contra las dos más débiles de Chile. Ma-

terialmente hablando, esa era la verdad. En lo referente al entrenamiento y competencia de las dotaciones, eso era ya "otras quinientas". Las restricciones presupuestales que durante tanto tiempo nos habían fustigado, la abulia gubernamental y las ideas de muchos pacifistas, sin visión sobre la amenazadora realidad internacional, se juntaron por primera vez en 1879 para dar la razón a los insistentes más inexitosos pedidos tantas veces hechos por nuestros marinos: los tripulantes de los buques peruanos carecían de la práctica artillera necesaria y elemental. Al decir de nuestro distinguido historiador, el Capitán de Fragata Manuel I. Vegas, en su encendida respuesta a Paz Soldán con motivo de una crítica velada hecha a la Marina y que se desprendía de uno de los trabajos de tan notable autor, "no se había gastado un solo real" para el citado propósito... ¡si dan ganas de entrar en polémica!

Lo dicho no tiene "dis",
porque es culpa sin dis-culpa;
(y meto aquí mi nariz,
por una patria feliz
en caso de otra trifulca).

Pero aquella era la verdad, lector amigo. La impericia de nuestros artilleros fue notoria durante toda la campaña naval que sostuvimos contra Chile. Impotentes muchas veces nuestros bravos capitanes para hacer daño al adversario, por la mala puntería de sus cañones y lo inadecuado de los proyectiles que usaban, se vieron en la necesidad de reducir las distancias de combate en proporciones suicidas. A ello se añadía como en el caso del "Huáscar", por ejemplo— la ausencia de granadas "Palliser", únicas capaces de perforar la coraza de los blindados enemigos. Cuando llegaron los pedidos de dichos materiales al Perú, ya el gallardo monitor había pasado a manos chilenas a raíz del combate naval de Angamos...

Más dejemos las disgresiones y vayamos al grano. Estábamos frente a Iquique, el 21 de mayo de 1879 y entre las 0630 y las 0700 horas de aquel día. El "La Mar" había huído y nuestros buques se aproximaban a toda máquina hacia las corbetas enemigas.

El Comandante de la División Naval Chilena, Capitán de Fragata Arturo Prat, debió bosquejar rápidamente su plan de acción y ponerlo en ejecución. En realidad, y dada su inferioridad material así como la deficiente velocidad de sus buques, no le quedaba otra solución que la de guarecerse en la bahía, interponerse entre la población y los barcos peruanos (para evitarles libertad en el fuego por temor a causar daños al puerto y a sus connacionales) y... batirse esperando lo peor. La "Covadonga" recibió orden de repetir los movimientos de la capitana y fondearse cerca de

la población. Su comandante, Condell, al aproximarse y captar el mensaje que le trasmitiera Prat por medio de una bocina, contestó:

—¡All right!

Nadie puede explicar por qué usó el marino chileno aquella expresión inglesa, ¿tal vez por el nerviosismo del momento? Lo cierto es que al contestar así aprobaba y acataba la orden de su superior. Sin embargo, posteriormente, la "Covadonga" abandonaría el escenario del combate y dejaría a la "Esmeralda" a merced del "Huáscar".

No te voy a relatar lector todo el desarrollo de la acción de Iquique pues tú sobradamente la conoces. Para mi propósito sólo resulta necesario incidir sobre determinados puntos, y, respetando siempre la verdad histórica, reanimar nuestra memoria sobre el indiscutible "beau geste" que tuvo Grau aquel 21 de mayo de 1879.

Respecto de la acción de Iquique, escribe el distinguido historiador Jacinto López:

"A la hora en que comenzó el combate, 8.20 a.m. del 21, los "buques chilenos ocupaban posiciones a un cable o cable y medio de "la playa, frente al lado Norte de la población, en orden de pelea, la "COVADONGA por popa de la ESMERALDA, los dos con proa al Norte, "de manera, dice Grau, que estaban interpuestos entre nosotros y la "población.

"El HUASCAR abrió sus fuego contra los dos buques del bloqueo "y media hora después rompió los suyos la INDEPENDENCIA. La pri- "mera hora de combate fue así entre el HUASCAR, la ESMERALDA "y la COVADONGA. Los fuegos del HUASCAR fueron desde el primer "momento ineficaces, por hallarse el buque en la boca del puerto, bajo "la acción de la mar, dice Grau, y por la inexperiencia de los artilleros "Los tiros (del HUASCAR) pasaban en su mayor parte por alto y va- "rios tiros fueron a herir a la población", escribe el segundo Coman- "dante de la ESMERALDA, cuyo mando en jefe asumió después de la "muerte de Prat en el combate. Nuestra posición, continúa, era pues "ventajosa. Varias granadas estallaron en la torre y casco del HUAS- "CAR. Estaba así neutralizada la desigualdad de fuerzas entre los "combatientes. "La puntería de los buques enemigos tenía por lo "general buena dirección y elevación", dice Grau. Los artilleros chi- "lenos tenían instrucción, disciplina y práctica, eran artilleros. Los del "HUASCAR eran novicios, no eran artilleros.

"Una hora duraba ya el combate cuando el Comandante Condell, "de la COVADONGA, resolvió buscar su salvación en la fuga, y huyó

"como el LA MAR, hacia el Sur, acercándose mucho a la isla que cie-
"rra la parte occidental de la bahía. Grau ordenó a la INDEPEN-
"DENCIA que la persiguiera, y desde entonces el combate de Iquique
"fué sólo entre el HUASCAR y la ESMERALDA".

Así continuó la acción, entre los aciertos de la artillería chilena y la impotencia del buque más fuerte del Perú.

Si es necesario reconocer la preparación y entrenamiento de las dotaciones mapochinas, somos los primeros en hacerlo. Méritos son méritos, ¡qué caray!, pero... estos pensamientos tan sencillos de escribir así, en frío, no debieron ser muy del agrado del Comandante del HUASCAR. Exasperado por la impotencia de sus cañones para tocar al enemigo, estrechó más y más las distancias sin tener éxito. Finalmente, deseando acabar de una vez por todas con el combate empeñado, decidió embestir a la ESMERALDA y espolonearla.

A partir de aquel momento fueron tres las arremetidas del HUASCAR contra el casco de la ESMERALDA. Dos de los espolonazos que le propinó el titán de acero fueron terriblemente contundentes más no definitivos el tercero resultó mortal. En cada uno de los choques los cañones de ambos buques dispararon sobre el adversario, a toca penoles; la sangre bañó sus cubiertas, y, de manera especial, la de la ESMERALDA. La metralla hizo que los hombres, braceando lentamente un monograma en el espacio, se desplomaran mortalmente heridos u horriblemente mutilados. La dotación del HUASCAR tuvo mayor protección debido a las planchas blindadas. Los disparos fueron hechos a boca de jarro; se escucharon ayes de dolor, imprecaciones y estertores indescriptibles de agonía. Aquello fue dantesco, macabro y deprimente. Era la guerra en toda su crudeza.

Pero no me desviaré de el tema central lector amigo, ni trataré de describirte los pormenores de un combate de sobra conocido por tí. Para los fines que persigue esta Tradición no pasaremos más allá de la primera embestida del HUASCAR. Y no porque pretendamos copar la historia, sino porque así conviene para destacar más vívidamente la figura de sus personajes más importantes. Después del relato a priori, haremos unas cuantas disgresiones epigráficas necesarias para fijar ideas, ¿estamos?

Acompáñame pues lector nuevamente en esta tarea, y leámos juntos a Jacinto López:

"En el momento del choque, en que, como dice Grau, quedaron
"abordados los dos buques, el Capitán Prat, que se hallaba en la toldi-
"lla, saltó a la proa del HUASCAR, gritando a sus compañeros que
"lo siguieran, según el relato de Uribe. De los que se encontraban

"en la toldilla con él sólo uno lo siguió, el sargento Juan de Dios Al-"dea, debido, dice Uribe a la ligereza con que el blindado se retiró "del costado de la corbeta y a que la voz de Prat no fué escuchada "en el estruendo producido por toda la batería al hacer fuego sobre "el HUASCAR".

Y más abajo añade el ya citado historiador, "que Prat, observando "que los buques continuaban juntos, tomó la resolución de abordar "al enemigo. Dió una mirada continua —escribe el autor—, hacia "atrás como para ordenar al corneta que tocara al abordaje, y no viéndolo, se afirma en la baranda y con toda la fuerza de sus pulmones "gritó... ¡Al abordaje, muchachos!. El estruendo de los cañones im-"pide que oiga la tripulación... Prat comprendió esto y redoblando "sus esfuerzos gritó por dos veces más ¡Al abordaje muchachos! Todo "es inútil porque nadie lo oye. Los buques continuaban juntos. En-"tonces tiene la idea de dar el ejemplo: tal vez podían verlo mejor que "oirlo. Se le vé pues... pasar entre los cabos y jarcia y poner el pie... "sobre la proa del HUASCAR.

"Prat expió pronto con la vida su ciega osadía. El segundo Co-"mandante de la corbeta, Luis Uribe, lo vió caer herido de muerte al "pie de la torre del HUASCAR, desde el castillo de proa donde se ha-"llaba y asumió el mando del buque. Con la espada en la mano, ya "en la cubierta del HUASCAR, se le ve todavía, dice Cabrera, mirar "hacia su derecha tal vez para alentar a los que suponía le siguiesen, "y caer en seguida, herido por una bala en la frente. Aldea cayó tam-"bién herido muchas veces, pero no murió allí sino en el hospital, en "Iquique, tres días después, mutilado por la amputación de una pierna "y un brazo".

NOTA.—"Todos los testimonios están contestes en que Prat murió instantáneamente, de un balazo en la frente, al llegar a la torre del HUASCAR... En la narración de Bulnes (Vol. 1, pág. 299) dice este historiador chileno: "Prat cae herido por un tirador invisible... con una rodilla en tierra, desfallecido y casi exánime, cuando un marinero salido de la torre de la artillería le asestó un tiro en la frente que le produjo la muerte...". Bulnes no revela su fuente de información —acota Jacinto López—, pero es obvio que su narración pertenece a la copiosa cosecha de leyendas y fábulas nacidas de la suerte de Prat, algunas de las cuales pueden verse en Vicuña Mackenna, EPISODIOS, pág. 379-81".

Y ahora para tu coleto querido lector, te contaré que otro escritor chileno de temas históricos, Jorge Inostrosa, en una narración novelada ágil y amena que intitula HIDALGOS DEL MAR, se atreve aún a decir más; refiriéndose a la reacción posterior de Grau a raíz de la muerte de Prat, escribe así, textualmente:

"Mientras el monitor giraba en un amplio círculo, ordenó (se re-
"fiere a Grau) que el soldado Mariano Portales, que mató al Coman-
"dante Prat, fuera arrestado, y se disponía a aplicarle un severo cas-
"tigo cuando fué disuadido de hacerlo por sus oficiales.

"—El jefe chileno estaba herido e imposibilitado. Debió desarmársele
"y tomársele prisionero— argumentaba herido en sus sentimientos ca-
"ballerozos—. Era un valiente y se merecía otra suerte que la demo-
"rir con la cabeza destrozada por un culatazo". (pág. 67).

¿En qué quedamos? Dos opiniones variadas; dos versiones diferentes sobre el heroico sacrificio de Prat, salidas de la pluma de autores chilenos..., ¿no sería más valedero ponerse de acuerdo?

No seré yo quien siga haciendo interrogaciones ni metiéndome en honduras. Conozco un dicho muy sabio de una abuela mía, quien, ante una avalancha de este género contestaba siempre: "Hijo mío, ¡menos pregunta Dios y... perdona!".

Lo históricamente cierto es que Grau, el humanísimo y caballeroso marino peruano, en la carta que dirigiera a su cuñada, la dama chilena Manuela Cabero de Viel, se expresa al respecto así, el 29 de mayo de 1879:

"El valiente comandante de la ESMERALDA murió como un héroe
"en la cubierta de su buque, en momentos en que emprendió un abor-
"daje temerario. Yo hice un esfuerzo supremo por salvarlo, pero des-
"graciadamente fué ya tarde. Su muerte me amargó la pequeña vic-
"toria que había obtenido y pasé un día muy afligido. Conservo de
"Prat, su espada con los tiros, y algunas frioleritas que te remitiré o-
"portunamente para que las hagas entregar a su pobre viuda, que las
"estimará como un triste recuerdo de su infortunado esposo".

¡Ese era el calibre humano y moral de Grau, lector amigo! La muerte de adversario habíale amargado la pequeña victoria obtenida. Muy apropiadamente dijo él Gonzáles Prada, varios años después: "¡No son grandes los tigres que hieren por herir o matan por matar, sino los hombres, que aún en el vértigo de la lucha, tratan de salvar vidas y ahorrar dolores a la humanidad!".

Pues bien, querido lector, por demás sabes que aquel combate prosiguió y que dos veces más el HUASCAR espoloneó a la ESMERALDA. No ignoras que en la segunda embestida, el Teniente Ignacio Serrano y un grupo de doce valientes, intentaron nuevamente abordar al monitor en acción premeditada y no impulsiva ni súbita como la de Prat, siendo víctimas de su arrojo temerario. Tampoco escapa a tu recuerdo que a raíz del tercer

choque, y cuando la violenta cópula se deshacía al dar el HUASCAR marcha atrás, comenzó a hundirse la ESMERALDA, cubierta de banderas y siempre combatiendo. Su máquina no funcionaba ya; la Santa Bárbara estaba inundada; más de cien tripulantes habían sucumbido. Eran las 0010 hrs., del día 22 de mayo de 1879.

Hasta aquí, y en lo que va de mi narración, estarás de acuerdo lector con lo afirmado por mí al comenzarla: Audacia, Valor y heroísmo fueron las virtudes que se dieron en Iquique, por ambos lados, para forjar figuras como las de Prat, Serrano y Aldea; Grau, Otoya y Velarde, por citar tan sólo unos cuantos y no hacer demasiado extensa la lista de aquellos valientes y lo extenso de esta Tradición. Veamos ahora contigo algo sobre magnanimidad, nobleza y galantería, cualidades humanas que resaltaron profusamente durante esta fase de aquel combate naval.

Mientras la sacrificada ESMERALDA se hundía para siempre embanderada y heroica, los botes del HUASCAR fueron arriados por orden de su Comandante para salvar a los náufragos que pugnaban por mantenerse a flote entre escombros y derelictos. Sesentaitrés hombres, entre oficiales y tripulantes, fueron recogidos a bordo del monitor. Uno de ellos el Teniente Primero Luis Uribe, emocionado profundamente por la nobleza del enemigo, no pudo menos al subir por la escala del HUASCAR y poner pie sobre su cubierta, que llevarse la mano a la frente en señal de saludo y exclamar con una expontaneidad que le honra y le encumbra en la historia: "¡Viva el Perú Generoso!".

Los Oficiales de la ESMERALDA que fueron recogidos junto con Uribe, eran los siguientes: Teniente Francisco Sánchez; Guardiamarinas, Vicente Zegers, Arturo Wilson; Cirujano Francisco Guzmán y su Ayudante Germán Segura, así como también el Subteniente de la guarnición, don Antonio Hurtado Fuera de ellos atendíase en esos instantes en la enfermería del HUASCAR, con toda solicitud, tanto el Teniente Ignacio Serrano como al Sargento Juan de Dios Aldea quienes se hallaban gravemente heridos.

Pero no nos apartemos lector de nuestro tema central y echemos una mirada a lo que teníamos entre manos. Hecho el inventario de las prendas y objetos personales que se encontraron sobre el cadáver de Prat, resultaron ser las siguientes:

> "Una espada sin vaina, pero con sus respectivos tiros —Un anillo de oro de matrimonio— Un par de gemelos y dos botones de pechera de camisa, todos de nacar — Tres copias fotográficas, una de su señora y las otras probablemente de sus dos hijos — Una reliquia del Corazón de Jesús, escapulario del Carmen y medalla de la Purísima — Un par de guantes de preville — Un pañuelo

de hilo blanco, sin marca — Un libro memorándum — Una carta cerrada, dirigida al señor J. Lassero, Gobernación Marítima de Valparaíso".

Grau ordenó que el Oficial de Detall quedara en custodia de todas estas prendas. Mientras esto sucedía, su Segundo, el Capitán de Navío Ismael Otoya, disponía que se atendiese a los náufragos, se les diese algo de ron, alimentos y uniformes de la Marina Peruana. El Cirujano Mayor del HUASCAR, don Santiago Távara, se hizo cargo personalmente de los heridos más graves, y, todos los prisioneros chilenos a bordo del monitor, recibieron a partir de ese momento profusas muestras de la magnanimidad, hidalguía y nobleza que animaban a aquellos sus valientes adversarios.

Mientras esto sucedía frente a la rada de Iquique, un tanto más al Sur y en las proximidades de la caleta de Molle, la INDEPENDENCIA, en su afán de batir a la corbeta chilena COVADONGA, varaba inesperadamente sobre un bajo cercano a Punta Gruesa. Repetidos sondajes habían acusado una profundidad de 9 brazas, y, cuando ya era inminente el espolonazo con que Moore pretendía hundir al buque enemigo, sucedió el desastre. La exaltación del combate había hecho a un lado a la prudencia, llevando hasta extremos una persecución riesgosísima que no debió ser mantenida por dos motivos principales: el escaso valor militar de la COVADONGA; y la incomparable ventaja que hubiese significado la preservación de la INDEPENDENCIA para las futuras operaciones navales del Perú.

Al inclinarse la fragata mortalmente herida sobre su costado de estribor, el agua comenzó a penetrar a torrentes dentro del buque. Los cañones sin embargo continuaron haciendo fuego hasta que se inundaron sus brocales. Subiendo a cubierta primero y luego a las cofas, los náufragos persistieron en usar las ametralladoras y los rifles de que disponían, hasta agotar las municiones. Luego, ante la indetenible pérdida de la fragata se la mandó incendiar, pero el mar, irrumpiendo en continuas oleadas, hizo fracasar todos los intentos causando a la vez heridos con los frecuentes bandazos que imprimía al buque. Así los náufragos, reatacados con ímpetu indescriptible por la hasta hacía poco perseguida COVADONGA, comenzaron a echarse al agua tratando de ganar la costa en botes o simplemente a nado.

Y para que juzgues lector por tí mismo el contraste que se dió en las aguas de Iquique, entre lo sucedido a la ESMERALDA primero y a la INDEPENDENCIA después, dejaré la palabra al escritor chileno Jorge Inostrosa, de modo que no puedas pensar en quiquiriquis ni parcialidades de mi parte, ¿estamos?

"Era aquella una matanza despiadada, justificable tan sólo por el "trastorno que les habían producido las cinco horas de prueba que "habían soportado". (Titanes del Mar.— Pg. 74, Ed. 1959).

El historiador venezolano Jacinto López, se expresa de la siguiente manera con referencia a este asunto:

"Grau piensa en los náufragos de la ESMERALDA antes que en la "captura de la COVADONGA y los recoge en sus botes y los acoge "a bordo, y no se retira de la bahía en busca de la INDEPENDENCIA "y de la COVADONGA hasta que no ha visto a bordo al último de " los vencidos. Condell bombardea a los náufragos de la INDEPEN- "DENCIA y sus fuegos persiguen a los que se arrojan al agua". "(Historia de la Guerra del Guano y del Salitre (Pg. 207-209, Ed. 1930).

Y junto con estos comentarios —dejando constancia lector que comedidamente y por una extensión menor, he omitido los más gruesos, capaces de originar caldo gordo—, te citaré brevemente otro para broche de este epígrafe:

"Mi Gobierno toma nota con placer, de la cortesía y delicadeza "con que las autoridades del Perú tratan a los marinos de la ESME- "RALDA". (Jorge Hunneaus, Ministro de Relaciones Exteriores de "Chile, a J. de V. Drummond Hay, Encargado de Negocios de Inglate- "rra junio 27, 1879).

Y para terminar querido lector con esta tradición casi epistolar, sólo me resta transcribirte aquí —al pie de la letra— las dos cartas que trasuntan la más emotiva, galante y bella página de la Guerra del Pacífico, esperando que ellas de por sí, eliminando comentarios u opiniones posteriores del autor, te pinten la nobleza indescriptible de dos corazones que dictaron frases merecedoras de figurar con letras de oro en la historia del Perú y Chile, cuando las manos que escribieron aquellas cuartillas se deslizaron emocionadas sobre el papel, con una limpidez de alma que nunca supo de rencores ni egoísmos.

Me refiero a él: Capitán de Navío de la Armada Peruana, Miguel Grau Seminario.

Y te recuerdo a ella; la digna dama chilena, doña Carmela Carvajal viuda de Prat.

¿Los leemos?

MONITOR HUASCAR

Pisagua, junio 2 de 1879.

Señora Carmela Carvajal de Prat.

Dignísima señora:

"Un sagrado deber me autoriza a dirigirme a Ud. y siento profundamente que esta carta, por las luchas que va a rememorar, contribuye a aumentar el dolor que hoy justamente debe dominarla. En el combate naval del 21 próximo pasado, que tuvo lugar en las aguas de Iquique, entre las naves peruanas y chilenas, su digno y valeroso esposo, el Capitán de Fragata don Arturo Prat, comandante de la "Esmeralda", fue como Ud. no lo ignorará ya, víctima de su temerario arrojo en defensa y gloria de la bandera de su patria. Deplorando sinceramente tan infausto acontecimiento y acompañándola en su duelo, cumplo con el penoso deber de enviarle las para Ud., inestimables prendas que se encontraron en su poder y que son las que figuran en la lista adjunta. Ellas le servirán indudablemente de algún pequeño consuelo en medio de su desgracia y por eso me he anticipado a remitírselas".

"Reiterándole mis sentimientos de condolencia, logro, señora, la oportunidad para ofrecerle mis servicios, consideraciones y respeto con que me suscribo de Ud. señora, muy afectísimo seguro servidor".

Miguel Grau

Valparaíso, agosto 1º de 1879.

Señor don Miguel Grau.

Distinguido señor:

"Recibí su fina y estimada carta fechada a bordo del "Huáscar" el 2 de junio del corriente año. En ella, con la hidalguía del caballero antiguo, se digna Ud. acompañarme en mi dolor, deplorando sinceramente la muerte de mi esposo y tiene la generosidad de enviarme las queridas prendas que se encontraron sobre la persona de mi Arturo, prendas para mí de un valor inestimable, por ser, o consagradas por su afecto, como los retratos de familia, o consagradas por su martirio, como la espada que llevó su adorado nombre".

"Al proferir la palabra de martirio, no crea Ud., señor, que sea mi intento inculpar al jefe del "Huáscar" la muerte de mi esposo. Por el contrario, tengo la conciencia de que el distinguido jefe, que arrostrando el furor de innobles pasiones sobre-excitados por la guerra, tiene hoy el valor, cuando aún palpitan los recuerdos de Iquique, de asociarse a mi duelo y de poner muy alto el nombre y la conducta de mi esposo en esa jornada, y que tiene aún el más raro valor de desprenderse de un valioso trofeo, poniendo en mis manos una espada que ha cobrado un precio extraordinario por el hecho mismo de no haber sido jamás rendida; un jefe semejante, un corazón tan noble, se habría, estoy seguro, interpuesto, a haberlo podido, entre el matador y su víctima y habría ahorrado un sacrificio tan estéril para su patria como desastroso para mi corazón".

"A este propósito no puedo menos de expresar a Ud. que es altamente consolador en medio de las calamidades que origina la guerra, presenciar el grandioso despliegue de sentimientos magnánimos y luchas mortales que hacen revivir en esta América las escenas y los hombres de la epopeya antigua".

"Profundamente reconocida por la caballerosidad de su procedimiento hacia mi persona y por las nobles palabras con que se digna honrar la memoria de mi esposo, me ofrezco muy respetuosamente de Ud. atta. y affma. S. S.".

Carmela Carvajal de Prat

Revisando Libros

67 LA TRAGEDIA DEL "ANDREA DORIA"
Por Alvin Moscow

69 EL ULTIMO VIAJE DEL "LUSITANIA"
Por A. A. Hoehling y Mary Hoehling

70 EL MUNDO SECRETO
Por Peter Deriabin y Fray Gidney

LA TRAGEDIA DEL "ANDREA DORIA"

Por: ALVIN MOSCOW

Colisión en altamar. Editorial Argos S.A. Barcelona. Empastado. Traducido del inglés por Juan G. de Luances. 41 fotograbados y cinco planos.

En venta en Beni-Boocks. Diagonal 224. Miraflores.

Revisado por el Capitán de Fragata (r)
JUAN E. BENITES

"Este libro ha surgido de la pluma del autor por una lenta elaboración. Reportero de temas marítimos de la Associated Press y autor de muchos reportajes sobre las sesiones de los tribunales de justicia en asuntos marítimos, Alvin Moscow fue comisionado para informar a los lectores en el extraordinario proceso en el que se iban a determinar las responsabilidades en la colisión del "Andrea Doria" con el "Stockholm" la noche del 25 de Julio de 1956.

Día tras día, a lo largo de todo el proceso. Alvin Moscow dió cuenta periódicamente de los pormenores del juicio, se embebió en los detalles del suceso y lo narró a los lectores con un gran sentido de responsabilidad y con una ecuanimidad absoluta. Ya imbuído en la realidad de los hechos y de los personajes sobresalientes del drama, éste suscitó para el un motivo de sucesivas reflexiones, que lo llevaron a la idea de elaborar la historia completa de aquella noche y de sus consecuencias.

Después del juicio, siguió rastreando el tema que le obsesionaba. Revisó el contenido de más de 6.000 páginas de declaraciones y testimonios;

manipuló una infinidad de objetos que pudieran echar nueva luz sobre los ángulos más oscuros de la catástrofe; realizó viajes a Europa a bordo del barco sobreviviente, el "Stockholm" y regresó a su país en buques italianos semejantes al hundido "Andrea Doria". Celebró entrevistas con los miembros de la tripulación del "Stockholm" y del "Andrea Doria", y dialogó asimismo, con los Capitanes de los barcos que en la noche del drama acudieron en socorro del barco hundido. Habló asimismo, durante largos meses con los que más directamente sufrieron las consecuencias de la colisión, los pasajeros del "Andrea Doria", y sostuvo varias amistosas discusiones con los expertos marítimos que intervinieron en el asunto.

Consecuencia de esta paciente y apasionante labor ha sido este libro. Se trata de un relato definitivo sobre el mayor desastre marítimo de estos últimos tiempos, que ha levantado una gran diatriba judicial y cuyo recuerdo estremece aún vivamente a las gentes.

A través de este libro, la gigantesca colisión de aquella noche de Verano, sus tintas sombrías, el dolor de las gentes y la culpabilidad de los hombres aparecen magníficamente expuestos.

En "La Tragedia del "ANDREA DORIA", Alvin Moscow nos hace vivir con impresionante penetración la actitud rutinaria y confiada de los hombres que ocupaban respectivamente los puentes de navegación de dos grandes navíos, los cuales sin saberlo, convergían inexorablemente en la noche hacia un punto preciso en que iban a chocar.

Nos presenta el Autor a un Oficial de tercer grado, completamente seguro de sí mismo, y resignado a actuar según su propia intuición en el puente de mando del "Stockholm" en el momento culminante del tremendo choque, y a un Capitán de la vieja escuela, el Capitán Calamai del "Andrea Doria", hombre introvertido y silencioso, tal como vió hundirse ante sus ojos al buque de su mando, el más lujoso de la flota mercante italiana.

El Autor señala con todo detalle lo que esos hombres hicieron en el curso de aquella noche y el por qué lo hicieron. Relata con portentosa elocuencia el emotivo trance del salvamento de los pasajeros del "Andrea Doria", explica en fin, por qué un buque que se suponía inhundible, se fué al fondo del mar.

La aparición de este libro ha suscitado los más calurosos comentarios. "Alvin Moscow ha escrito realmente un libro extraordinario" afirmaba Alexander Crosby Brown, historiador de temas marítimos en el "Daily Press". El "Newsweek" calificaba este libro de "electrizante"; mientras que el "New York Herald Tribune" lo consideraba "un soberbio reportaje". El "Newsday" decía: "Este libro estupendamente escrito y formidablemente compuesto, es un relato absorbente, desde la primera página hasta el capítulo final. Está llamado a tener un gran éxito". Así ha sido en la

realidad. "La Tragedia del "Andrea Doria" es un narración fascinante que ha obtenido un éxito inmenso en todos los países".

EL ULTIMO VIAJE DEL "LUSITANIA"

Por A. A. HOEHLING y MARY HOEHLING

Editorial Constancia S.A. México D.F. Empastado; ilustrado con 10 fotograbados; 230 páginas. En venta en Beni-Books, Diagonal 224. Miraflores.

Revisado por el Capitán de Fragata (r)

JUAN E. BENITES

Este libro apasionante hace una crónica de los últimos días del "Lusitania", hundido el 7 de Mayo de 1915. Hasta entonces nunca había sido atacado sin previo aviso un buque desarmado. Aquel día perecieron 1198 pasajeros.

Era un barco británico perteneciente a la Cunard Line, y el submarino que lo hundió era alemán, pero las repercusiones de esa catástrofe tuvieron alcance internacional, porque murieron a bordo 124 norteamericanos. Entre ellos estaba Elbert Hubband, el llamado "sabio de East Aurora" N. Y. cuyo *mensaje a García* es universalmente conocido; Charles Frohman, decano de los productores teatrales norteamericanos (entre sus estrellas figuraron Julia Marlowe, Maude Adams, John Drew), y el millonario seleccionador de caballos de carrera Cruynne Vanderbilt. La forma en que se condujeron ellos, sus compañeros de viaje y la tripulación durante las horas que precedieron al ataque y en los 18 minutos que siguieron al torpedeamiento del "Lusitania", mientras se hundía lentamente en el abismo frente a las costas de Irlanda, constituye una historia a la vez aterradora y heroica.

Aquel desastre no tiene par en la historia de los naufragios. Aunque había recibido un aviso previo antes de zarpar, el barco pareció invitar a la tragedia. Y cuando ésta llegó en la forma de un torpedo alemán, convocó a un vasto auditorio compuesto por los grupos de irlandeses que merodeaban el mar o se lanzaron a él, parte presintiendo la catástrofe, parte contemplando con sus propios ojos desde las bordas de sus embarcaciones.

El hundimiento del transatlántico no fue en realidad sorpresa ninguna, de por sí; lo que estremeció de pavor y de indignación al mundo entero fué la enormidad de aquel tremendo cataclismo.

Lo que ocurrió después de haberse hundido el "Lusitania" interesa tanto como el desastre mismo. A.A. Hoehling y Mary Hoehling hacen el relato de la catástrofe del "Lusitania" con una intensidad paralizante, detallando los últimos días del trasatlántico desde antes de que despegase del muelle Nº 54 de Nueva York, hasta el momento en que se escoró y se hundió bajo las aguas frías del litoral de Irlanda.

Después relatan la actividad desarrollada por las naves que rescata-

ron a los sobrevivientes, los esfuerzos de los barcos pesqueros y de las pequeñas embarcaciones de Queenstown para salvar a los náufragos. Describen como son llevadas hasta la costa, cerca de un centenar de víctimas, para ser enterradas en sepultura común.

Los autores han llevado a cabo verdaderas investigaciones para recoger datos inéditos y detalles desconocidos, que constituyen la urdimbre de un drama sin igual en los tiempos modernos. Porque el hundimiento de un solo buque por un pequeño submarino cambió el curso de la historia.

EL MUNDO SECRETO

Por PETER DERIABIN y FRAN GIDNEY

Aterrador relato de un Oficial del Servicio de Inteligencia soviético, cuya conciencia acaba de rebelarse, 350 páginas.

Editorial Sopena. De venta en Beni - boocks. 224. Diagonal. Miraflores.

Revisado por el Capitán de Fragata (r)

JUAN E. BENITES

Este libro es el primero sobre las modernas actividades de la temida Seguridad Estatal soviética (combinación de la policía secreta y del servicio de inteligencia) que se publica basado en el relato de uno de los propios miembros.

En sus páginas hallará el lector muchos detalles de esta siniestra máquina de terror ignoradas hasta el presente por el mundo occidental, y al mismo tiempo se adentrará en la desesperada aventura de Peter Deriaban, ex-oficial de la Policía Secreta, que en 1954 huyó de la Unión Soviética y se convirtió en primer Oficial de la guardia del Kremlin, que tuvo la temeridad de transponer la "cortina de hierro". Sus camaradas de la Policía Secreta todavía lo siguen buscando.....

Como oficial de Estado Mayor en el cuartel general de la Seguridad Estatal en Moscú y espía digno de toda confianza. Deriabin llegó a enterarse más de lo prudentes de la técnica soviética de espionaje, técnica que ha pasado sin la menor interrupción de la era de Stalin a la de Khruschev.

En el curso de los años tuvo que encubrir su verdadero nombre por lo menos bajo 16 alias diferentes, mientras que trabajaba como Oficial de la Policía Secreta Soviética, Jefe comunista, Oficial de la guardia del Kremlin y espía internacional de Viena, hasta que, harto de estar subordinado ciegamente a las exigencias del Gobierno, Deriabín se encaminó sin vacilación al sector norteamericano de Viena y pidió asilo.

La publicación de una parte de este relato en la revista "Life" provocó una agria reclamación de Moscú. Ahora Deriabín nos revela toda su historia en colaboración con Frank Gidney, periodista dedicado desde hace largo tiempo al estudio del comunismo.

A través de los fascinantes relatos de este libro se advierte la desilusión de un hombre que llegó a la conclusión de que había malgastado trágicamente un tercio de su vida al

servicio de las maquinaciones soviéticas.

En la actualidad Deriabín vive de incógnito en los Estados Unidos como un ciudadano más de ese país.

En cuanto a Fran Gidney, coautor de este importante documento de revelaciones, poco tardó, siendo jefe del departamento de las revistas "Time" y "Life" en Tokio, en experimentar en que consistía la agresión comunista durante la Guerra de Corea, ya que fue el primer hombre herido al evacuar Seúl, al comienzo de la confiagración. Miembro actualmente de la redacción de "Life", acaba de dar a luz un libro titulado "La Revolución Helada", en el que pinta la situación actual de la Polonia comunista.

Ex-Oficial de Inteligencia de la Marina norteamericana en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, se desempeñó después como corresponsal en Europa de "Time" y "Life".

Ya en su primer libro, "Cinco Caballeros del Japón", había revelado sus notables cualidades de escritor conciso y de estilo expresivo.



un mundo de comodidad y placer...
a su alcance...



GRACE LINE

V.MEIRINHO

Notas Profesionales

Las Fuerzas Armadas Francesas en 1970.—

Por GEORGES MAREY

(De la "Rivista Marittima" XCV-10)

El autor resume los estudios hechos y programas en desarrollo y el fomento de las fuerzas armadas francesas. Está indicada la consistencia que previsiblemente tendrán dichas fuerzas armadas en 1970.

El Gobierno francés previendo el final de las operaciones militares en Argelia decidió proceder a una amplia reorganización, o mejor dicho a una verdadera transformación de sus fuerzas de tierra, mar y aire con el objeto de hacerlas más adaptables a las exigencias de una guerra futura.

Una ley del programa presentado al Parlamento en Diciembre de 1960 estableció los límites de un primer plan quinquenal que va de 1960 a 1964, y precisó cuáles deberán ser las fuerzas armadas francesas en 1965. Está en preparación un segundo plan quinquenal.

Es basándose en estos estudios, actualmente muy avanzados, que el Ministro de la Defensa Mr. Pierre Messmar ha podido trazar en un reciente artículo de la "Revue de Deux Mondes", un cuadro que aunque sintético, es suficiente para darse cuenta de la fisonomía que adquirirán las fuerzas armadas francesas en 1970.

Estas fuerzas armadas ante todo, dispondrán de menores efectivos que las actuales. En lugar de un millón de hombres bajo las armas, los militares no pasarán de 700.000 hombres, dos tercios de los cuales estarán designados para las fuerzas terrestres.

El servicio será de 18 meses, que es por otra parte la duración legal del servicio activo, duración que será suficiente (en lugar de los 28 meses de hoy) para constituir el contingente de conscripción necesario para formar las secciones. Esto a condición de que los 12.000 subtenientes o aspirantes y los 23.000 suboficiales suministrados actualmente por la conscripción puedan ser reemplazados por personal de carrera.

Al mismo tiempo, se hará un esfuerzo ulterior para incrementar notablemente el tecnicismo del personal militar en todos los grados. En 1970 la proporción de las armas llamadas **técnicas** (artillería, ingeniería, transmisiones, etc.) llegará a un 40% de la fuerza total, mientras que actualmente no es sino de un 33%.

Si el Ejército, actualmente muy numeroso puesto que comprende más de 700.000 plazas sin comprender la gendarmería, debiera ser reducido a 450.000 hombres, la Francia seguiría teniendo necesidad en tiempo de paz (cualquiera que sea la evolución de la estrategia moderna) de fuerzas potentes y móviles que deberían estar repartidas en tres grupos:

Unidades de batalla,
Fuerzas de intervención rápida y
Defensa Interior.

En 1970 **las unidades de batalla** destinadas a combatir en el teatro de operaciones europeo, comprenderán 5 ó 6 divisiones mecanizadas dotadas de vehículos blindados de combate y de transporte, de numerosos helicópteros y de armas atómicas tácticas. Estas últimas, para emplearse en combates terrestres, han de tener una potencia relativamente modesta —igual o inferior a un kilotom— y un alcance de 40 a 150 Kms.

Las fuerzas de intervención exterior rápida cuyas características esenciales serán su gran movilidad estratégica por vía aérea o marítima y la misión de combatir en ultramar, en caso de que estén dotadas de una o dos unidades aéreas.

En cambio, **la fuerza para la defensa interior** —totalmente por crearse, puesto que actualmente no existe casi nada— deberá estar constituída por un centenar de regimientos subdivisionarios, inicialmente uno en cada departamento, armadas de equipos y de vehículos ligeros para ser integrados en caso de necesidad con quince brigadas de diversas especialidades. Estas divisiones diseminadas en todo el país, puestas rápidamente en pie de guerra o reforzadas por movilizaciones locales, tendrán la misión de asegurar la defensa y la protección del territorio nacional, anulando así las tentativas de incursiones enemigas o infiltraciones del adversario y las tentativas de subversión del orden público.

En lo que respecta a la Marina, su estructura en 1970 estará constituída por los dos portaviones modernos "Clemenceau" y "Foch" con sus aviones embarcados antisubmarinos y de asalto y con sus unidades de escol-

ta representadas por cuatro fragatas lanza proyectiles dirigidos. Las otras unidades de escolta de tipos diversos, que están actualmente en servicio o en construcción, estarán modernizadas en esta época a fin de poder disponer de instalaciones más modernas, tanto en el campo antiaéreo, como en el antisubmarino.

Los grupos anfibio, de transporte y de asalto y el grupo logístico móvil habrán alcanzado su aspecto definitivo.

Pero es sobre todo a partir de 1970, que la Marina francesa experimentará una transformación radical. La entrada en servicio del primer submarino de energía atómica, capaz de lanzar proyectiles dirigidos de mediano alcance, tipo "Polaris", seguido de cerca por una segunda unidad de la misma clase, constituirá una verdadera revolución en el campo naval. La Marina, que habrá llegado a ser un elemento de la potencia estratégica, asumirá por este estado de cosas, una parte notable de la fuerza nacional nuclear de disuasión, "ella nos hará ganar —dice el Ministro Messmer— un mayor prestigio y medios materiales muy importantes".

Hasta entonces la fuerza nacional de disuasión estará constituída por bombarderos estratégicos piloteados "Mirage IV" capaces de transportar bombas nucleares. En 1970 esta fuerza entrará en su segunda fase en cuanto las bombas termonucleares de fabricación francesa estén transportadas, al menos en parte, por proyectiles balísticos dirigidos.

Para cumplir su segunda misión, es decir, para participar en la fuerza conjunta de intervención, la Aviación empleará en 1970 por mitades, aviones del tipo "Mirage III" de intercepción y de reconocimiento y aparatos de despegue vertical, llegando así finalmente a liberarse de la necesidad de tener que disponer de pistas inmensas y muy vulnerables.

Reducido el número de divisiones terrestres, éstas tendrán necesidad de una Aviación menos numerosa, pero modernizada con la entrada de cincuenta aviones de transporte de despegue corto (Spirale III) y de cerca de 150 helicópteros del "Frelon".

Nos queda las fuerzas de transporte y la defensa aérea del territorio. Las primeras tendrán sus actuales "Nord 2501" sustituídos por aviones de transporte "Transall", resultado de una colaboración franco-alemana capaz de satisfacer al mismo tiempo exigencias tácticas y estratégicas. La segunda estará algo mejorada por la modernización de la infrastructura radar y por la entrada en servicio de proyectiles dirigidos tierra-aire de largo alcance.

De hoy a 1970 habrá en la Aviación francesa una disminución en el número de aviones piloteados a cambio de los conjuntos de lanzamiento de proyectiles dirigidos. Esto no traerá consigo una disminución en el número de pilotos y del personal nave-

gante, porque habrá que satisfacer las necesidades de atender a un permanente estado de alarma todas las 24 horas del día, al cual estarán sometidas las fuerzas aéreas.

Esta renovación de las fuerzas armadas causará un enorme gasto. He aquí, en efecto, el costo de algunos materiales militares:

Para el Ejército. Una ametralladora modelo "AA52" cuesta 1600 N.F. (nuevos francos) (un nuevo franco vale S/. 5.62); un Jeep Hopskins 18.200 N.F.: un vehículo blindado de transporte sobre cualquier clase de terreno, el "AMX" 450.000 N.F.: un carro armado de 30 toneladas 1'800.000 N.F. El armamento de una división blindada completa viene a costar dos mil millones de nuevos francos (o sea 11.300'000.000 de soles).

Para la Aviación.— Un helicóptero "Frelon" cuesta 5'000.000 N.F.: un avión "Mirage III E" 7'000.000 N.F.: un avión "Transall" 25'000.000 N.F. Para obtener el uranio necesario para las bombas que podrán ser transportadas por los "Mirage IV" será necesario construir una oficina para la separación de los isótopos, para lo cual se necesitará 3.500'000.000 N.F.

Para la Marina.—Un avión "Atlantic" para la lucha antisubmarina cuesta 20'000.000 N.F.; un cazatorpedero de escuadra, la "Galissoniere" 90'000.000 N.F.: un submarino atómico lanza proyectiles dirigidos (sin los proyectiles) 390'000.000 N. F.; un portaviones como el "Foch" 400'000.000 N.F. sin contar los aviones transportados. Si el portaviones está dotado de sus aparatos y de sus unidades indispensables de escolta, la formación así constituída llega a un total de 1.000'000.00 de N.F.

Y casi nos olvidamos del hombre ..... del soldado, al que hay que pagar (poquísimo), alimentar, vestir, alojar y transportar; al combatiente al que hay que equipar e instruir. Todo esto cuesta en promedio 12.000 N.F. anuales por persona. G.M.



Informaciones Mundiales

ALEMANIA OCCIDENTAL

AUSTRALIA

CANADA

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

ITALIA

NORUEGA

JAPON

ALEMANIA OCCIDENTAL

(De la "Revue Maritime" Nº 193)

Lanzamiento del submarino "U-4".

El cuarto submarino del programa naval, el "U-4" fue lanzado el 24 de Agosto último en los astilleros de Howldt de Kiel.

Este barco, que forma parte de la serie de 12 submarinos costaneros del programa naval de la Bundesmarine, presenta algunas mejoras en su equipo, con relación a las tres unidades anteriores.

Nuevos buques.

(De la "Revue Maritime" Nº 194)

—El "Rhein" es uno de los nueve pequeños buques logísticos del programa naval proyectados esencialmente para el apoyo de cada una de las flotillas de patrulleras lanza torpedos. Además del "Rhein", el "Elba", y el "Weser" están en servicio; mientras que las otras "Mosel", "Ruhr", "Main", "Donau" y un quinto todavía sin nombre, están aún en construcción. El "Rhein" es un buque de 2.200 tons., en plena carga, de 99 m., de eslora y 22 m., de manga. Propulsado por 6 diesels Maybach que desarrollan en total 10.800 C.V., puede dar una velocidad de 24 nudos.

Su armamento de compone de:

—2 torres de 100 m/m., AA, automáticas de construcción francesa, y

—2 montajes dobles de 40 m/m., AA.

—Están en construcción dos buques idénticos, uno de los cuales es el

"Isar" lanzado en Julio último, pero equipado esta vez para apoyar a una flotilla de dragaminas.

—Finalmente, tres buques que desplazan 200 tons., más que el "Rhein',' han sido previstos para servir de base a las flotillas de los pequeños submarinos; de éstos el "Lahr" y el "Lech" han sido lanzados en Noviembre y en Mayo último respectivamente.

—La patrullera lanza torpedos P 6088 "Elster" pertenece a una clase de 40 unidades 33 de las cuales están en servicio. Estas patrulleras son notables elementos de combate bien adaptables a las operaciones en el Báltico y en el Skagerrak. Desplazan algo menos de 200 tons., y gracias a los 12.000 C.V. desarrollados por sus motores Mercedes Benz o Maybach, pueden alcanzar la velocidad de 40 nudos, están armadas con 4 TLT y 2 piezas de 40 m/m., AA.

—La "W 19" es una patrullera costanera ("Kustenwach-boot") de 90 tons., y 25 nudos, armada con 2 montajes dobles de 20 m/m. AA, empleada para adiestramiento.

—El "P 6111" es uno de los cinco buques inscritos en la lista de la flota alemana bajo el nombre de "Torpedo-fangboot", es derir, "rerogedor de torpedos", pero que eventualmente podrán ser empleados como patrulleros ASM, costaneros. Su desplazamiento es de 700 tons., y su velocidad, 24 nudos. Su armamento no consiste por ahora sino en un montaje doble de 40 m/m. AA, situado en la toldilla de popa, pero su gran playa de proa se presta para la instalación de un arma a chorro ASM, ligera, como el "Terne" por ejemplo, arreglado por la Marina Noruega.

—La Bundesmarine ha encargado a la Sociedad Vosper la construcción de la patrullera rápida "Strahl", (así como la "Pfeil"). Construída de madera y con superestructura de metal ligero, está movida por tres turbinas de gas Bristo Siddeley Proteus, mientras que "Pfeil" no tiene sino dos. Su armamento normal se compone de

—2 cañones de 40 m/m. AA, y

—2 torpedos,

pero para ciertas operaciones puede embarcar dos torpedos más.

Estas patrulleras se derivan del "Brave Border" y "Brave Swordsman" de la Royal Navy.

AUSTRALIA

Rebautismo del "Tide Austral".

El buque de aprovisionamiento de escuadra RFA "Tide Austral" de la Royal Navy Auxiliary ha sido rebautizado el 7 de Setiembre con el nombre de HMAS "Supply". Este buque, puesto en gradas en 1951 por cuenta de la Marina australiana, lanzado en 1954 y terminado en 1955, ha estado desde esa fecha fletado a la Royal Navy y acaba de regresar definitivamente a la Marina australiana.

Armamento de dragaminas costaneros ex-británicos.

El primera de los 6 dragaminas costaneros comprado por la Marina

Australiana a la Royal Navy ha recibido su dotación: es el HMS "Somerleyton", que con esta ocasión ha sido rebautizado HMAS "Hawk". El segundo dragaminas HMAS (ex-HMS "Jolkton") ha sido armado el 17 de Agosto. Los otros cuatro dragaminas que serán comprados por los Australianos son los HMS "Alcaston", "Chawton", "Singleton" y "Swanston".

CANADA

Modernización del escolta rápido HMCS "Assiniboine".

Los trabajos de reconstrucción y modernización del escolta rápido "Assiniboine" (clase Laurent), principiaron el 30 de Julio último en los astilleros de Victoria: y durarán aproximadamente un año.

El equipo actual de detección submarina será reforzado con un sonar y un sonar remolcado AN/SQS 504. La playa de popa estará preparada para recibir un cobertizo metálico de anillos extensibles y una plataforma de apontaje para helicópteros.

Esto traerá consigo la supresión de uno de los morteros MK 10 "Limbo" que se encuentran en ese sitio.

El "Saint Laurent" que fue el primero en sufrir esta transformación, ya hizo sus pruebas.

ESTADOS UNIDOS

La Fragata "Bainbridge".

La fragata de propulsión atómica DLGN 25 (Guided missile destroyer leader nuclear) "W. Bainbridge" construída en los astilleros de la Bethleem Co. en Guiney entró en servicio en Octubre de 1962.

Es el tercer buque de superficie de la USN, con propulsión atómica y estará seguido por otras dos unidades del mismo tipo, pero con un armamento mejorado (conjunto de armas "Typhon") que deberán entrar en servicio, en 1966 el DLGN 35, y en 1967 el DLGN 36.

Recordemos que las características del "Bainbridge" son las siguientes:

Desplazamiento, 6,500 Tons., std y 7,500 en plena carga.

Eslora, 168 mts. Potencia 80.000 C.V. (2 reactores).

Velocidad prevista, 35 nudos.

Armamento, —2 rampas para proyectiles dirigidos superficie-aire "Terrier (80 proyectiles en total);

—2 montajes dobles de 76 m/m, AA, de 50 calibres.

—1 "Asroc" (8 unidades)

—2 plataformas triples de T.L.T. ASM MK 32.

Atribución de nombre a los seis barcos que están en construcción.

Acaban de ser atribuídos respectivamente los nombres a los seis buques de la USN, que están en construcción:

DLG 27 "Josephus Daniels"
DLG 28 "Wainwright"

DLG 29 "Jouett"
DLG 31 "Sterett"
AFS 1 "Mars"
AFS 2 "Sylvania".

Los DLG 27 y 28 inscritos en el programa de construcciones nuevas para el año 1962 están en gradas en la Bath Iron Works Co de Bath-en-Maine.

Este mismo programa prevé la construcción de una tercera unidad que lleva la sigla DLG 26 y que todavía no ha recibido nombre: está en gradas en el mismo astillero. El Josephus Daniels" será lanzado a fines de 1963, y el Wainwright" en 1964.

Los DLG 29 y 31 forman parte del programa de 1962 que prevé la construcción de seis fragatas de proyectiles dirigidos y de una fragata de propulsión nuclear (DLGN 35): están en gradas en el arsenal de Puget Sound en Bremerton.

A excepción de la fragata atómica, todas las unidades del programa de 1962 son idénticas y tendrán las siguientes características:

Desplazamiento aproximado, 8,000 tons., en plena carga.

Velocidad máxima práctica, 25 nudos;

Armamento: —1 rampa mixta para lanzar "Terrier" y "Asroc" en proa;

—una torre sencilla de 127 m/m. AA, de 54 calibres;

—dos plataformas triples T.L.T. ASM MK 32 (en total seis torpedos MK 44).

Gracias a una pequeña modificación de los barriletes horizontales que alimentan la segunda rampa doble "Terrier", ésta podrá ser empleada para lanzar los "Asroc". Esta solución permite ganar espacio en la playa de proa de estas fragatas.

Por otra parte, mientras que las unidades precedentes de la clase **Leahy** tienen una segunda rampa "Terrier" que está situada en la playa de popa, la USN, ha decidido reemplazarla en las fragatas DLG 26 y siguientes por una torre sencilla de 127 m/m. AA, de 54 calibres.

El regreso de la artillería a las fragatas, que va a traer como consecuencia una reducción del número de proyectiles dirigidos superficie-aire embarcados, es una política general de la USN, (el crucero "Long Beach" está recibiendo actualmente cañones AA, de 127 m/m). Esta política marca su afán de dotar a estos buques de un armamento capaz de oponerse por ejemplo, al ataque de lanchas patrulleras, o de suministrar en caso necesario, un prolongado apoyo de fuego durante operaciones anfibias.

La fragata atómica DLGN 36 del programa de 1963, cuyo armamento principal estará constituído por el conjunto de armas "Typhon" de mediano y de gran alcance, estará igualmente dotada de dos torres de 127 m/m. AA, de 54 calibres y de alimentación automática.

El AFS 1 "Mars" y el AFS 2 "Sylvania" del programa de 1961 están en construcción en los astilleros de Bathleem Steel & Shipbuilding Co, de

San Diego; serán lanzados a principios de 1963. Sus características son:

Desplazamiento, 1,740 tons., en plena carga,

Velocidad máxima práctica, 20 nudos.

Radio de acción, 10,000 millas a 18,5 nudos.

Armamento, 3 montajes dobles de 76 m/m. AA, de 50 calibres.

Dotación, 41 Oficiales y 496 tripulantes.

Estos buques podrán convoyar a otros y transportar materiales, combustibles y víveres secos o refrigerados.

Lanzamiento de otro submarino "Polaris".

El submarino lanzador de "Polaris" SSNB 619 "Andrew Jackson" ha sido lanzado al agua el 15 de Setiembre de 1962 en el arsenal de Mare Island, California. El "Andrew Jackson" es el décimo cuarto SSNB, y el tercero de la clase La **Fayette**.

Propulsión del submarino de ataque nuclear "Jack".

El SSN, 605 "Jack" de la clase **Thresher** estará equipado con un grupo original de propulsión. No tendrá reductor entre la turbina de vapor y el árbol de la hélice.

Las hélices, montadas en el mismo eje serán contrarrotativas. De ese modo, el agua rechazada por las hélices será proyectada hacia atrás sin tener un movimiento de rotación. El objeto de esta modificación sería disminuir el ruido producido por las hélices.

Esta nueva instalación necesita un alargamiento del "Jack", que tendrá un poco más de 90 metros de eslora, mientras que los submarinos clásicos de la clase "Thresher" no tienen sino 84 metros. El lanzamiento del "Jack" está previsto para Marzo de 1963, y empezará sus pruebas en Noviembre del mismo año.

Lanzamiento de un LPD.

La LPD "Vancouver" ha sido lanzada al agua el 11 de Setiembre de 1962 en el arsenal de Brooklin.

Lanzamiento de un buque oceanográfico.

El A.G.O.R. 5 "Charles H. Davies" fué lanzado el 5 de Junio último en Strugeon Bay en Wisconsin. Desplaza 1,400 tons., y tiene 68 m., de eslora. Es el tercero de una nueva serie de buques especialmente equipados para hacer investigaciones oceanográficas.

Su tripulación civil comprenderá 22 hombres y 15 técnicos. Será administrado por la M.S.T.S (Military Sea Transportation Service).

Entrada en servicio del crucero "Albany" después de su reconstrucción.

El CG 10 "Albany" ha vuelto a entrar en servicio el 3 de Noviembre de 1962. Después de sus pruebas se incorporó a la flota en Enero de 1963. Estará seguido por el CG 12 "Columbus" que ha sido igualmente reconstruído. En cambio, la entrada en servicio de CG 11 "Chicago" estará re-

tardada; este buque debe recibir el sistema automático de manejo de datos NTDS, mientras que ni el "Albany" ni el "Columbus" lo tendrán.

Estos tres cruceros pertenecen a la clase **Baltimore** que comprende 14 unidades, cinco de las cuales han sido tranformadas en lanza proyectiles dirigidos, o sea las tres antes mencionadas y los CAG 1 "Boston" y CAG 2 "Camberra". Pero mientras estos dos últimos buques han conservado una gran parte de su artillería, ésta ha sido desembarcada del "Albany", del "Columbus" y del "Chicago. Su silueta ha quedado igualmente transformada por completo, puesto que sus dos chimeneas originales han sido reemplazadas por lo que los norteamericanos llaman "mack", es decir, una combinación de arboladura y de chimeneas. El humo es evacuado por la cúspide de una especie de torres que soportan las antenas del radar por tubos laterales. Este sistema, que ha sido adoptado en todos los nuevos buques, ha sido ideado para evitar que los gases calientes corroan los radares, como ha sucedido a menudo en los buques anteriores.

El armamento de los **"Albany"** se compone de:

—2 rampas dobles de lanzamiento de proyectiles "Talos" superficie —aire, de gran alcance, situadas en el eje del buque, una a proa y la otra a popa.

—1 "Asroc" para la lucha antisubmarina.

El equipo de detección comprende varios radares de vigilancia aérea o altimétrica. La guía de los proyectiles "Talos" está asegurada por cuatro AN / SPG 49 y cuatro AN / SPG SW2, y la de los "Tartar" por cuatro AN / SPG 51

El "Asroc" está conectado a un sonar de roda.

Recordemos que el armamento de los otros cruceros de la clase **Baltimore** es el siguiente:

CAG 1 "Boston" CAG 2 "Camberra"	2 rampas dobles para proyectiles superficie-aire "Terrier" 6 de 203 m/m., (III x 2) 12 de 127 m/m AA, (II x 6)
CA 68 "Baltimore" * CA 71 "Quincy" * CA 72 "Pittsburg" * CA 73 "Saint Paul" CA 75 "Helena" CA 130 "Bremberton" * CA 131 "Fall River" CA 133 "Toledo" * CA 132 "Macon" * CA 135 "Los Angeles"	9 de 203 m/m., (III x 3) 12 de 127 m/m., (II x 6) AA 14 de 76 m/m., (II x 7) AA ó 52 de 40 m/m., AA.

El "Helena y el Saint Paul son buques almirante de la 1ª y de la 7ª flota respectivamente. Los buques cuyos nombres llevan un asterisco están en reserva.

Atribución de nombres a los submarinos lanza "Polaris".

El submarino SSBN 633 en construcción en los astilleros de la Electric Boat de Groton en Conn, recibirá el nombre de "Casimir Pularski".

El SSBN 632 en construcción en Newport News ha sido bautizado con el nombre de "Van Steben". Con éste llega a 28 el número de submarinos lanzadores de "Polaris" que ya han recibido nombre, sobre los 35 que están en servicio, en construcción o mandados construir.

CLASE	SIGLA	NOMBRE	OBSERVACION
George Washington	SSBN 598	George Washington	En servicio
"	SSBN 599	Patrick Henry	"
"	SSBN 600	Theodore Roosevelt	"
"	SSBN 601	Robert E. Lee	"
"	SSBN 602	Abraham Lincoln	"
Ethan Allen	SSBN 608	Ethan Allen	"
"	SSBN 609	Sam Houston	"
"	SSBN 610	Thomas A. Edison	"
"	SSBN 611	John Marshall	"
La Fayette	SSBN 616	La Fayette	lanzado en 8/5/62
"	SSBN 617	Alexander Hamilton	" 18/8/62
Ethan Allen	SSBN 618	Thomas Jefferson	" 24/2/62
La Fayette	SSBN 619	Andrew Jackson	" 15/2/62
"	SSBN 620	John Adams	en gradas
"	SSBN 622	James Monroe	lanzado en 4/8/62
"	SSBN 623	Nathan Hale	en gradas
"	SSBN 624	Woodrow Wilson	"
"	SSBN 625	Henry Clay	"
"	SSBN 626	Daniel Webster	"
"	SSBN 627	James Madison	"
"	SSBN 628	Tucumseh (William Penn)	"
"	SSBN 629	Daniel Boone	"
"	SSBN 630	John C. Calhoun	"
"	SSBN 631	Ulises S. Grant	"
"	SSBN 632	Von Steben	"
"	SSBN 633	Casimir Pularski	"
"	SSBN 634	Stonewall Jackson	"
"	SSBN 636	Nathaniel Greene	"

FRANCIA

(De la "Revue Maritime" N° 193)

El crucero de aplicación del buque escuela "Jeanne d'Arc".

"Este Crucero zarpó de Brest el 6 de Noviembre para hacer su vigésimo quinto y penúltimo viaje de práctica.

"La Vieja Juana" sería en efecto reemplazada dentro de dos años por el actual portahelicópteros "La Resolue".

"Acompañado por segunda vez por el aviso-escolta "Víctor - Schoelcher", el crucero-escuela iba a dar la vuelta al mundo, esta sería la cuarta; las tres primeras tuvieron lugar en 1932, 1937 y 1955. Además, por primera vez desde la guerra haría escala en el Japón.

"El programa del crucero 1962-1963 sería el siguiente:

PUERTOS	LLEGADA	PARTIDA
		1962
BREST		Martes 6 de Nov.
ANTILLAS	Martes 20 de Nov.	Jueves 29 de Nov.
Balboa	Martes 4 de Dic."	.....
.....	.....	.....

Hasta aquí lo que se cumplió de este itinerario, desgraciadamente una avería interrumpió el viaje.

Desarme del "Chateaurenault".

El escolta de escuadra "Chateaurenault" acaba de ser desarmado, pero su carrera continua. Alojará en adelante a la Escuela de Infantes de Marina (Fusiliers Marins) hasta que las instalaciones actualmente en construcción en la orilla izquierda de Scorff en Lorient, estén terminadas.

Lanzado en 1940, el "Chateaurenault" ex-crucero italiano "Attilio Regolo" pertenece a la marina francesa desde el 31 de Julio de 1948, según el tratado de paz con Italia (en compensación de los buques franceses capturados por Italia durante la ocupación).

El nombre de "Chateaurenault" tue dado al buque en recuerdo del Marqués de Chateaurenault, Mariscal de Francia en 1793 que se distinguió primero bajo Tourville y luego en el comando de las escuadras colocadas bajo sus órdenes.

Fueron cuatro los buques franceses de este mismo nombre: el primero se distinguió en los Mares de la China en la escuadra del Almirante

Courbet; el segundo era un crucero-corsario muy rápido para su época (1898); el tercer "Chateaurenault" se convirtió en el famoso "Georges Leygues" cuando falleció este Ministro de Marina. La construcción del cuarto fue abandonada en 1940.

El actual "Chateteaurenault" modernizado en Tolón, llegó a ser en 1957 el buque insignia de la primera flotilla de escoltas de escuadra. Su potencia de 90,000 C.V. le permite una velocidad de 34 nudos.

El año 1957 fue dedicado a su entrenamiento y a sus pruebas. En 1958 representó a la Marina francesa en Italia. En Abril de 1961 reemplazó al "Guichen" como buque insignia de la escuadra ligera. Finalmente en 1962 participó con este cargo en el crucero en el Africa Negra.

GRAN BRETAÑA

Las pruebas del HMS "Ashanti" se interrumpieron a causa de una avería en la turbina de gas.

El Almirantazgo anunció recientemente que el escolta rápido HMS "Ashanti", a causa de una avería en las paletas de su turbina de gas, había interrumpido las pruebas de sus máquinas, que efectuaba en la zona del caribe. Este buque regresó a la Gran Bretaña propulsado por sus turbinas a vapor. Dicha avería tuvo lugar después de cinco horas de navegación cuando este buque escolta efectuaba una prueba de doce horas a la máxima potencia de su aparato motor Con ésta debía terminarse una serie de pruebas muy satisfactorias hasta entonces, en una campaña hecha desde hacía veinte meses en diversas condiciones de tiempo y mar para probar el nuevo sistema de turbina de vapor y turbina de gas ("Losing") instalado en esta clase de buques.

El HMS "Ashanti" es el prototipo de una serie de escoltas rápidos de 2,300 tons. El segundo buque de esta clase, el HMS "Nubian" se incorporó a la flota el 9 de Octubre último.

Los otros cinco, los HMS "Gurkha", "Mohawk", "Zulu", "Esquimo" y "Tartar" entrarán en servicio en 1963.

El armamento de estos escoltas rápidos comprende: 2 montajes sencillos de 134 m/m, AA; 2 cañones de 40 m/m. AA, que ulteriormente serán reemplazados por proyectiles "Sea Cat"; un mortero ASM MK 10 "Limbo"; 6 TLT ASM y un helicóptero ligero Saunders Roe 531 "Wasp" que llevará torpedos ASM. Este último conjunto de armas está asociado a un sonar de casco y a un sonar remolcado no instalado todavía, ambos de último modelo y de gran alcance.

Los escoltas de este tipo están además dotados de un radar de vigilancia de aire tipo 965 instalado al tope de un mástil cuadrípode.

El casco del "Asanti" ha demostrado durante sus pruebas tener un contraste de pesos demasiado débil, y y por consiguiente va a ser reforzado.

El submarino "Odin" resultó averiado durante un ejercicio.

El submarino "Odin" de la clase **Oberon** ha resultado averiado recientemente durante un ejercicio nocturno a cinco millas al Sur de Portland. Este buque tocó fondo a 45 metros e inmediatamente salió a superficie, llegando a Portland por sus propios medios.

El submarino "Odin" forma parte de una clase de 12 unidades de 2,000 tons., cinco de las cuales están en servicio: (HMS "Oberon", "Orpheus", "Odin", "Olympus" y "Onslaught"); cuatro están en terminación a flote (HMS "Oracle", "Otter", "Ocelot" y "Otus"), y tres están en gradas (HMS "Opossum", "Osiris" y el último que todavía no ha sido bautizado, fue empezado a construir el 27 de Abril de 1962).

Baja del destroyer HMS "Battleaxe"

El Almirantazgo ha decidido dar de baja al destroyer piquet-radar HMS "Battleaxe" que había chocado en la noche del 1º de Agosto con el escolta rápido HMS "Ursa" mientras ambos buques perseguían durante un ejercicio, al submarino HMS "Sea Lion".

La reparación del buque habría resultado en efecto, demasiado costosa.

Mala suerte de un destroyer.

El HMS "Battleaxe" es uno de los cuatro destroyers de la clase **Weapon** que fueron transformados en piquet-radar a un costo de un millón de libras esterlinas; es un buque que verdaderamente no ha tenido suerte desde su entrada en servicio; en 1954 chocó contra el submarino HMS "Scorpion"; en 1960 uno de sus hombres fue acusado de sabotaje. También en 1960 chocó contra el fondeador de minas HMS "Apollo" de 2,650 tons., y contra la fragata "Wakeful" de 2,100 tons.

(De la "Revue Maritime" Nº 194)

Puesta en gradas de una fragata.

La fragata lanza proyectiles dirigidos HMS "Glamorgan" fue puesta en gradas el 13 de Setiembre último en los astilleros de Vickers Armstrong de Newcastle. Fue inscrita en el presupuesto de 1961-62 con su buque gemelo HMS "Fife" y pertenece a la clase **County**. El prototipo de esta clase, el HMS "Devonshire", actualmente en pruebas, debe incorporarse próximamente a la flota, lo mismo que el HMS "Hampshire".

El "Kent" y el "London" están en terminación a flote. Ya ha sido ordenada la construcción del "Fife".

Las unidades de la clase **County** desplazan 6,000 tons., y están movidas por un sistema mixto llamado "Cosag" que comprende dos grupos de turbinas de gas y una de vapor, cada uno. Cada grupo actúa sobre el árbol de una hélice. Las turbinas de gas serán empleadas para las zarpadas rápidas y para el ataque.

El armamento de estas fragatas comprende:

—2 torres dobles de 114 m/m. AA, semiautomáticas situadas a proa;

—1 rampa para lanzar proyectiles superficie-aire de mediano alcance "Sea Slug" MK 1 (que será de tipo MK 2 en el HMS "Glamorgan" y en el "Fife");

—2 montajes para proyectiles dirigidos de corto alcance "Sea Cat" para la defensa AA, cercana;

—1 helicóptero ASM y tubos lanza torpedos ASM, completarán más tarde este armamento.

Escoltas rápidos.

El escolta rápido HMS "Arethusa" ha sido puesto en gradas el 17 de Setiembre de 1962 en los astilleros de J.S. White en Cowes en la isla de Wight. Este buque pertenece a la misma clase de los otros seis HMS "Leander", "Dido" "Ajax", "Penelope", "Aurora" y "Euryalus".

Los escoltas de esta clase se derivan de la clase **Whitley Rothesay** que fue considerada por el Almirantazgo, como una de las mejores. Desplazan 2,800 tons., y tendrán 27 nudos de andar.

Su armamento comprende:

—1 torre doble de 114 m/m. AA,

—2 montajes "Sea Cat",

—1 mortero ASM, y,

—1 helicóptero ligero Saunders Roe P 531 "Wasp", y lleva TLT ASM.

Desde el punto de vista de la estación, los **Leander** estarán dotados de un radar de vigilancia a gran distancia tipo 965, de un sonar de casco y de un sonar remolcado.

Entra en servicio el "comando-carrier" "HMS "Albion".

El portahelicópteros de asalto HMS "Albion" ha entrado en servicio. Después de sus pruebas zarpó de Portsmouth el 3 de Noviembre último con destino al Extremo Oriente, donde relevó al "Bulwark" del mismo tipo, el cual regresó a la Gran Bretaña en Diciembre último.

Recordemos que el "Albion" es un antiguo portaviones de 22,000 tons., que ha sido equipado como portahelicópteros. Además de su tripulación podrá transportar un "comando" de "Royal Marines", o sea 600 hombres, reforzado por una batería de Howitzers pertenecientes a la Royal Artillery".

Aprovechando de la experiencia adquirida en el "Bulwark", el equipo para los embarques y desembarques presentan en el "Albion" mejoras notables con relación a los de su predecesor.

Bautismo de un nuevo submarino de la clase Oberon.

El submarino HMS "Opportune" ha sido puesto en gradas el 26 de Octubre último en los astilleros de Scotts Shipbuilding Engineering de Guenock. Con éste llega a 13 el número de submarinos de la clase **Oberon,** mientras que hasta ahora no se creía que llegarían sino a doce. El décimo segundo fue puesto en gradas en el arsenal de Chathan.

Pruebas del submarino atómico HMS "Dreadnought".

Este submarino ha hecho sus pruebas en Noviembre último y debe incorporarse al "Submarine Command" antes del Verano.

Pruebas de evacuación de un submarino.

La Marina inglesa ha hecho ejetar cerca de Malta, las pruebas de "abandono de buque" al personal de un submarino en inmersión, el HMS "Tiptoe".

Estas pruebas han permitido evacuaciones exitosas desde 80 metros de profundidad. Han demostrado que serán posibles evccuaciones desde 150 metros sin correr grandes riesgos.

Se instituye un Comando Unificado en el Extremo Oriente.

El 28 de Noviembre último el Almirante Sir David Luce, actualmente Comandante en Jefe de la "Far East Station", ha asumido el cargo de Comandante en Jefe del Extremo Oriente.

El antiguo título de Comandante en Jefe de la "Far East Station" ha sido reemplazado por el de "Oficial Superior Comandante en Jefe de la Flota del Extremo Oriente" (F.O. Comanding in Chief Far East Station), a fin de marcar el cambio de responsabilidades derivadas de la nueva institución.

ITALIA

Entrada en servicio de un escolta rápido.

El escolta rápido de 1,500 tons., "Virgilio Fasan" ha sido entregado a la Marina italiana el 10 de Octubre último.

Construído en Castellamare de Stabia, fué lanzado al agua el 9 de Octubre de 1960. El "Virgilio Fasan" es el último de una serie de cuatro unidades de este tipo entregado a esta Marina.

NOMBRE	LANZAMIENTO	EN SERVICIO
"Luigi Rizzo"	6 Marzo 1960	16 Diciembre 1961
"Margottini"	11 Junio 1960	5 Mayo 1962
"Bergamini"	15 Junio 1960	30 Junio 1962
"Virgilio Fasan"	9 Octubre 1960	10 Octubre 1962

Características:

Desplazamiento en plena carga 1,500 tons.

Dimensiones, 94 m., x 11,35 m.

Aparato motor, 4 diesels Tosi ó Fiat de 4,000 C.V. cada uno.

Hélices, dos.

Velocidad, 25 nudos.

Radio de acción, 4,000 millas a 18 nudos.

Armamento:

—3 piezas de 76 m/m. AA., automáticas, (ráfagas de 14 tiros).

—1 mortero ASM, "Menon" automático.

—2 tubos triples ASM, y

—1 helicóptero ASM.

NORUEGA

Programa Naval.

En artículos aparecidos en la Revista Marítima de Noruega da algunos datos sobre el programa naval de ese país. Avaluado en 840 millones de Coronas (3,277'000.000 de soles), con participación de los Estados Unidos en un 50% de los gastos, el nuevo programa naval de Noruega prevé de aquí a 1968, la entrada en servicio de:

—5 escoltas rápidos,

—4 patrulleros,

—15 submarinos costaneros,

—23 cañoneras de 100 toneladas y

—8 V.L.T.

Los **escoltas rápidos** estarán inspirados en el "Dealy" de los Estados Unidos. Desplazarán 1,900 tons., y serán movidos por turbinas de vapor de construcción sueca. Su armamento comprenderá:

—2 montajes dobles de 76 m/m. AA, y de 50 calibres suministrados los norteamericanos,

—1 helicóptero ligero ASM, y

—1 lanza cohetes ASM, tipo "Terne" de concepción y fabricación nacionales.

Este prototipo está en construcción en el arsenal de Horten cerca de Oslo.

Los **patrulleros** desplazarán 600 tons., y tendrán 70 m., de eslora.

Su armamento se compondrá de:

—2 piezas de 40 m/m. AA, Bofors, Tubos lanza torpedos ASM, y un cañón de 40 m/m. AA.

—1 lanza cohetes "Terne".

Su velocidad será de 20 nudos. El prototipo está en gradas en Nylands Mck Vasted.

Las **cañoneras** tendrán una velocidad de 30 nudos. Su armamento estará constituído por un howitzer y un cañón de 40 m/m. AA.

Las **torpederas** serán del tipo Nasty. Desplazamiento 76 tons., Armamento un cañón de 40 m/m. AA, y 4 T.L.T.

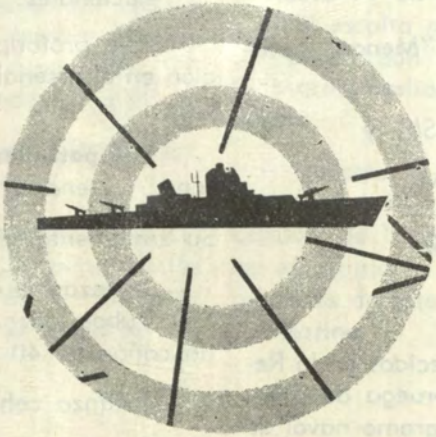
Velocidad 45 nudos.

En cuanto a los **submarinos,** estos serán construidos en Alemania y serán idénticos al "U-4" de la Bundesmarine ((Véase la crónica sobre la Marina Alemana).

JAPON

Entrega de un submarino.

El submarino "Wakashio" ha sido entregado a la Marina japonesa el 17 de Agosto último por los astilleros de Kawasaki. Había sido puesto en gradas en Julio de 1960 como gemelo del "Hayashio": este submarino desplaza 790 tons. Su velocidad en superficie es de 12 nudos, y en inmersión 14 nudos. Su armamento se compone de 3 TLT de 533 m/m.



Proyectiles Dirigidos

ESTADOS UNIDOS

GRAN BRETAÑA

ITALIA

JAPON

NORUEGA

U. R. S. S.

ESTADOS UNIDOS

El vuelo orbital del Comandante Schirra.

El vuelo de seis órbitas llevado a cabo el 3 de Octubre de 1962 por el Capitán de Fragata Walter Schirra USN, con la cápsula "Sigma 7" debía principalmente:

—probar el sistema de "pilotaje a la deriva", y

—determinar las alteraciones eventuales producidas en el astronauta por una permanencia prolongada en el espacio.

Ambos experimentos han tenido un éxito positivo. La experimentación del "pilotaje a la deriva" no está aplicada correctamente al movimiento de inercia de un satélite y además faltan detalles particulares al respecto. Resulta que por ahora el astronauta se ha limitado a accionar y a controlar tan sólo cuando era indispensable estabilizar la cápsula. De todos modos, al término de las seis vueltas Schirra pudo contar todavía con el 80% de peróxido de hidrógeno para hacer funcionar los controles, mientras que Glenn y Carpentier agotaron sus reservas al cabo de tres vueltas solamente.

Este resultado es muy interesante para los futuros vuelos espaciales prolongados, puesto que hasta que no se disponga de nuevos vectores de lanzamiento, los norteamericanos no podrán poner en órbita sino cápsulas de peso —y por consiguiente de capacidad— relativamente bajos.

Desde los primeros exámenes médicos efectuados, las condiciones de

Schirra resultaron excelentes. Otros objetos menos importantes fueron un nuevo examen del funcionamiento de todo el vehículo espacial, especialmente respecto al equilibrio y de los movimientos a los cuales está sometido dicho vehículo; el control de los sistemas de comunicación y la ejecución de experimentos particulares en el interior de la cápsula.

Por primera vez, todas las operaciones se desarrollaron sin contratiempo alguno y con la máxima regularidad. Al término del vuelo, el "Sigma 7" fue amarrado tal como estuvo previsto, en la zona Midway (Pacífico), a tan sólo cinco millas del portaviones "Kearsage", una nave de la flota de recaptura.

"Titán III". Nuevo vector espacial.

Ha sido firmado un contrato para el desarrollo de un nuevo y poderosísimo vector espacial, el "Titan III" que será construido de un "Titan II" al cual se le agregará lateralmente dos motores segmentales de propelente sólido con funciones de primer estadio, y eventualmente otro proyectil (se habla de un "Agena" de 6 m., de largo y de un empuje de 7,000 Kgs.), en la cumbre, que se volvería en consecuencia el cuarto estadio, siendo el "Titan II" un biestadio.

Cada motor segmentado tendrá un diámetro de 3 m. En su configuración de cinco segmentos tendrá un largo cercano al del primer estadio del "Titan II" y desarrollará un empuje de casco 600,000 Kgs., con un tiempo de combustión de 100 segundos.

En el de tres segmentos, el empuje será de 400,000 Kgs., y su tiempo de combustión será de 70 a 80 segundos. Se empleará la configuración conveniente con relación al tipo de misión que deba cumplir. Con cinco segmentos el empuje total de "Titan III" sería de 1'500.000 Kgs., (¡contra 240,000 Kgs., del "Titan II"!)... "mucho más de lo que se ha demostrado que pueden hacer los actuales vectores soviéticos... el doble o el triple por lo menos, más probablemente el triple"— ha declarado el Secretario de la Defensa McNamara.

Al principio se empleará motores segmentados más pequeños, posiblemente de 170,000 Kgs., de empuje.

El sistema de guía será del sistema ya probado en el "Titan II". Siendo necesario una mayor movilidad, se modificará la plataforma estabilizada y se instalará un equipo adicional de refrigeración.

El anuncio de dicho contrato que da carácter de prioridad a un proyecto de la Aeronáutica, significa probablemente una mayor influencia militar en los programas aeronáuticos.

Efectivamente, el "Titan III" (llamado también "Sistema estandarizado de lanzamiento espacial 624 A") puede ser, ó bien un poderoso impulsor de tiempo rápido de reacción para vehículos espaciales militares, o bien vectores de una pesadísima ojiva nuclear.

La Aeronáutica considera que puede poner en órbita cargas desde

2,5 tons., hasta 11,5 tons., de peso: un progreso enorme respecto a los actuales cápsulas del proyecto "Mercurio" de sólo 1,5 tons!

Pero parece que se cuenta sobre todo con el "Titan III" para lanzar el vehículo espacial piloteado "Dyna Soar" destinado para ampliar el programa de investigación "X-15" y probablemente empleable, según muchos expertos en la guerra espacial, para la intercepción y la destrucción de los satélites enemigos.

A pesar de que el "Titan III" representa un gran paso adelante, tendrá solamente una potencia igual a un tercio de la del "Saturn C-5" el vector colosal destinado a llevar a los astronautas a la Luna. Pero estará listo dos o tres años antes, vale decir, en 1964 o en 1965. Para su desarrollo el Congreso ha votado 204 millones de dólares para el año fiscal de 1963: se considera que todo el programa costará 800 millones de dólares.

Prueba del "Polaris A-3".

Se ha efectuado una prueba con la versión "A-3" del "Polaris", que deberá alcanzar 4,600 Km., o emplear en distancias menores, ojivas nucleares más potentes que las normales.

El primer estadio ha funcionado normalmente, mientras que la combustión del segundo fue incompleta. Por lo tanto, el proyectil efectuó un recorrido más corto que el previsto, pero de todos modos, no se trataba de un lanzamiento de precisión. En efecto, en lugar del nuevo y costosísimo sistema de guía empleado en el "A-3", se instaló un piloto automático comandado por un "Programador" menos preciso, pero más económico.

En la versión "A-3" las envueltas de los dos estadios son de fibra de vidrio, en lugar de ser de acero, lo cual permite una economía notable de peso. El propelente, además de estar en mayor cantidad, es de un nuevo tipo y de un empuje específico más elevado.

Además, el sistema de inyectores ha sido notablemente perfeccionado y simplificado, los cuales corrigen eventualmente las desviaciones de la trayectoria prevista.

El segundo estadio, más largo que el de la versión precedente "A-2", puede también ser adaptado sin embargo a esta, aumentándole en tal caso un alcance de 3,100 Kms.

Finalmente, está en proceso de experimentación un aparato electrónico para contramedidas, contenido en un pequeño cilindro, para ser instalado en la ojiva.

Las industrias subcontratistas que participan en la construcción de proyectiles dirigidos son más de 6,900.

GRAN BRETAÑA

Se abandona la construcción del "Blue Water".

Después de una serie de noticias contradictorias de la prensa, el Ministro de la Defensa ha declarado oficialmente que la Gran Bretaña renuncia

a seguir la construcción del proyectil dirigido "Blue Water".

Esta declaración dice: "En vista del número siempre creciente de armas nucleares tácticas que están y estarán a su tiempo disponibles por la OTAN, el Gobierno no considera justificable continuar el desarrollo del "Blue Water", un proyectil dirigido de dicha categoría destinado al apoyo táctico de las tropas sobre el campo, no proyectado para su empleo en otros teatros de la guerra. Además, no se ha llegado a realizar la esperanza de que esta arma fuese adoptada por las naciones de la OTAN... La cancelación de este proyecto necesariamente costoso, permitirá proseguir más rápidamente con los planes para mejorar la movilidad y la potencia convencional de fuego del Ejército".

En efecto, el "Blue Water" había encontrado en el "Sergeant" norteamericano un competidor que suministrando servicios menores (ya sea en su movilidad o en sus características intrínsicas), era ofrecido a un precio más bajo, y además estará listo en 1963, mientras que el "Blue Water" podría estarlo por lo menos, en el año siguiente.

La decisión del Gobierno Británico significa que sus fuerzas terrestres no tendrán su arma nuclear. Esto entra en los planes de los EE. UU., los cuales prefieren que ninguna de las naciones de la OTAN fabrique armas de esta clase, porque temen que dichas naciones la empleen demasiado temprano en un momento de pánico.

Efectivamente, los norteamericanos consideran aue después de cualquier acción inicial, deberá haber una "pausa nuclear" que permita juzgar si tal acción fue debida a un accidente involuntario o si forma parte de algún plan deliberadamente agresivo. Solamente en este último caso se emplearía los aparatos nucleares, puesto que las armas de esta clase darían fácilmente lugar a una serie de golpes y contragolpes cada vez más intensos hasta llegar a la guerra y a la destrucción total. Pero la prensa británica protesta diciendo que la anulación del proyecto "Blue Water" deja sin respuesta alguna a las demandas según las cuales, los soldados y los aviadores tienen ciertamente el derecho de obtener seguridades precisas.

En particular, se ha notado que durante la última guerra las fuerzas terrestres estaban seguras de tener dentro de pocos minutos, el apoyo táctico de sus cazas y bombarderos en vuelo. Ahora bien, en cambio, hoy no se puede contar con una superioridad aérea completa como en aquellos tiempos, y los soldados quieren saber con que otro medio de apoyo táctico inmediato podrían contar después de la anulación del proyecto "Blue Water". El pueblo británico no puede estar tampoco satisfecho con la idea de que sus tropas que están en Alemania dependan completamente, en lo que concierne a su sostenimiento a larga distancia, de las fuerzas norteamericanas, o peor aún, de las belgas, francesas u holandesas dotadas de un armamento fabricado en los Estados Unidos.

Hubo también repercusiones en el Parlamento; un representante conservador declaró que la anulación del pedido del Gobierno traería consigo el licenciamiento de casi 2,000 operarios, y que la Gran Bretaña habría podido vender, por cierto, el mismo proyectil a la Alemania o tal vez a la Francia, si no hubiesen intervenido maniobras norteamericanas veladas de amenazas de sanciones económicas.

Para el "Blue Water" se había gastado hasta ahora 25 millones de libras esterlinas. Se calcula que la anulación del proyecto hará economizar 50 millones.

ITALIA

Acuerdo italo-norteamericano para investigaciones espaciales.

Después de un cambio de ratificaciones habido en presencia del Vicepresidente de los Estados Unidos Lyndon B. Johnson, ha entrado en vigor un acuerdo en virtud del cual la NASA, se compromete a prestar su colaboración en algunos puntos del programa italiano de investigaciones.

Dicho programa, que está bajo la denominación convencional de "Proyecto San Marcos", está dirigido por la Comisión para el espacio del Consejo Nacional de Investigaciones (CNR). Este prevé, entre otras cosas, el lanzamiento de un satélite científico a lo largo de una órbita ecuatorial terrestre. Este satélite medirá la temperatura, el contenido electrónico y la densidad del aire en las regiones de la atmósfera: todos ellos son datos sumamente interesantes, porque serán recogidos en una órbita ecuatorial que hasta hoy no ha sido recorrida por vehículos espaciales. El acuerdo establece que la NASA, colaborará en la actuación de las siguientes fases:

—prueba de los instrumentos científicos destinados al satélite, mediante cohetes-sonda lanzados ya sea desde la estación de la NASA, en Wallops (Virginia), o bien desde una plataforma semejante a las llamadas "Texas Towers" adoptadas normalmente para la extracción del petróleo de los fondos marítimos.

—puesta en órbita desde Wallops de un prototipo de satélite verdadero que será llevado por una plataforma fondeada en la Zona Ecuatorial, (posiblemente en la costa de Eritrea o de Somalia).

La NASA, suministrará, por lo tanto, los cohetes-sonda con los cuales se efectuará las pruebas, y los vectores "Scout" para la puesta en órbita. Proporcionará el adiestramiento, la ayuda técnico y la recolección de los datos; además, los servicios de observación del satélite mediante la estación de Quito (Ecuador).

La Comisión para el espacio del CNR, tendrá a su cargo la selección de los técnicos, del proyecto, construcción y experimentación del satélite, del proyecto construcción y remisión de la plataforma flotante, de los servicios del polígono de lanzamiento y de los análisis de los datos transmitidos desde el satélite.

JAPON

Llegada del primer "Nike Ajax".

Ha llegado a Yokohama el primer lote de proyectiles dirigidos suelo-aire "Nike Ajax" destinado a armar las cuatro bases que están alrededor de Tokio. En ese puerto y en Yokosuka algunos centenares de personas iniciaron manifestaciones de protesta.

NORUEGA

Cooperación espacial con los Estados Unidos.

Noruega ha firmado con los Estados Unidos un acuerdo de cooperación espacial para la exploración de la icnósfera, semejante al recientemente estipulado con Suecia.

Desde la base de Andoeya en la Noruega septentrional, ya se ha lanzada un primer cohete-sonda, tipo "Nike Cojun" que ha alcanzado una altitud de 106 Kms.

U. R. S. S.

Los IBCM, y su ubicación relativa.

Según noticias de la prensa norteamericana, Washington ha podido formarse un cuadro discretamente claro del desarrollo misilístico soviético, gracias a la nueva ciencia de "interpelación de la imagen" que incluye el estudio compuesto de fotografías de todos los tipos de imágenes infrarrojas y radar, de intercepciones de radio, y otras. A todo esto se agrega después las noticias suministradas por los agentes del servicio de informaciones (proyectos de construcciones, cargas de carros, dispersión de comandos, etc.).

Resulta en particular, que la URSS, está determinando las ubicaciones propias de sus IBCM. Sin embargo, todavía no se ha efectuado instalaciones en silos subterráneos como los que construyen hoy los Estados Unidos para los "Titan" y "Minuteman".

La protección efectuada por los soviéticos será (si es que ya no lo es) comparable a la del tipo "bara" del segundo grupo de "Atlas". En dichas instalaciones, que se pueden considerar como "semirreforzadas", la plataforma de lanzamiento está protegida lateralmente con muros de cemento, o bien con terraplenes y superiormente con un techo corredizo. Los proyectiles ya listos, están mantenidos en posición horizontal sobre una especie de cuna y son levantados verticalmente al momento de su lanzamiento: conductores adecuados canalizan los gases de los motores.

Es decir, que se trata de instalaciones que ofrecen una protección parcial contra los efectos de una explosión nuclear; pero se tiene siempre como base las fuentes de información antes citadas, que la mayor parte de los IBCM, soviéticos estuvieron inicialmente instalados al descubierto y también en instalaciones relativamente reagrupadas.

Entre otras cosas, parece que en varias bases hubiese dos proyectiles para cada rampa de lanzamiento: en cambio, en los Estados Unidos siem-

pre ha estado dispuesto uno solo, porque se ha partido de la suposición de que a lo sumo, al cabo de un cambio de tiros, las bases podrían sobrevivir solamente el tiempo suficiente para el lanzamiento de un proyectil.

Según las más recientes apreciaciones, los soviéticos tendrían actualmente no más de 100 IBCM listos, algunos de los cuales instalados en las inmediaciones del Transiberiano.

Los Estados Unidos se consideran que han hecho progresos en lo que respecta a la seguridad del funcionamiento y la precisión de los proyectiles, tanto en la resistencia como en la dispersión de las instalaciones de lanzamiento.

En cambio, los soviéticos tienen seguramente la ventaja de tener motores dotados de mayor empuje y están por lo tanto en condiciones de lanzar cabezas de guerra más potentes.

Las recientes pruebas nucleares norteamericanas del Pacífico permiten construir ojivas de 10 megatones para los "Titan", por su parte, los soviéticos tienen ya la capacidad potencial de instalar cabezas de 50 a 100 megatones en sus IBCM.

Varios expertos creen que la URSS, haya disminuído la construcción de los grandes artefactos, para dedicarse sobre todo a una segunda generación de proyectiles dirigidos, siempre con propelente líquido, pero más pequeños comparados con los "Titan".

Anotamos además, que todavía no se conoce los resultados de un tipo de combustible sólido semejante al del "Minuteman". De todos modos, sobre los grandes IBCM, veremos instaladas cabezas de máxima potencia, con el objeto de realizar también los máximos efectos posibles desde los puntos de vista político y psicológico.

El Comandante en Jefe de las fuerzas terrestres soviéticas ha declarado hace tiempo en Radio Moscú, que el ejército tenía una nueva fuerza especializada, denominada "Formación de proyectiles dirigidos estratégicos", la cual estaba sostenida constantemente en estado de alarma.



Crónica Nacional

Vice Almirante Francisco Torres Matos y Contralmirantes: Eloy Burga Tejada y Gustavo Mathey Morillas, pasan al Retiro.

Se recordó el Combate de Abtao.

Ingresaron 68 Aspirantes a Cadetes Navales.

Visita del Jefe de Comando de las FF. AA. de EE. UU. del Caribe.

Finalizó Crucero de Verano de la Armada Nacional.

Nueva Directiva en la Sociedad Fraternal de Marina.

La Marina construirá 610 Casas en la zona de "Ventanilla".

Se conmemoró 185º Aniversario del nacimiento de San Martín.

Vice Almirante Francisco Torres Matos, Contralmirante Eloy Burga Tejada y Contralmirante Gustavo Mathey Morillas, pasan al Retiro.—

El día 29 de Diciembre del año próximo pasado, se realizó el homenaje de despedida con motivo de su pase al retiro del Vice Almirante Juan Francisco Torres Matos, Ministro de Marina, y de los Contralmirantes Eloy Burga Tejada y Gustavo Mathey Morillas.

La ceremonia se inició a las 10.00 a.m., en la explanada del Ministerio de Marina, con el emplazamiento del Regimiento Naval comandado por el Capitán de Navío Alberto Benvenuto e integrado por el Batallón de Cadetes de la Escuela Naval del Perú a órdenes del Capitán de Corbeta Gerónimo Caferatta; el Segundo Batallón, de Infantería de Marina, bajo el mando del Comandante Jorge Telaya y el Tercer Batallón, comandado por el Capitán de Corbeta Alfonso Castillo.

Llegada del Ministro de Marina.—

A las 10.30 a.m. llegó el Co-Presidente de la Junta de Gobierno y Ministro de Marina Vice Almirante Juan Francisco Torres Matos, acompañado del Vice Almirante Luis Edgardo Llosa G. P., Ministro de Relaciones Exteriores y Culto; del Vice Almirante Franklin Pease Olivera, Ministro de Educación Pública; del Vice Almirante Florencio Teixeira Vela, Comandante General de la Marina;; y del Vice Almirante Miguel Chávez Goytizolo, Director de la Escuela Naval.

A su llegada el Vice Almirante Torres Matos saludó el Pabellón Nacional izado en el centro de la explanada del Ministerio y el Regimiento Naval procedió a rendirle los honores reglamentarios correspondientes a su alta investidura, presentando armas mientras la Banda de la Escuela Naval tocaba la Marcha de Banderas.

Desfile de Honor.—

La Comitiva se dirigió a la tribuna oficial ubicada en la parte posterior del edificio central, donde se hallaban presentes oficiales de la Plana Mayor de la Marina, procediendo el Vice Almirante, Florencio Teixeira V., en calidad de Comandante General de la Marina, a dar lectura a la Resolución Suprema, que conforme a la Ley de Situación Militar, pasa al retiro al Vice Almirante Torres Matos por 35 años de actividad como oficial, agradeciendo los servicios prestados a la Nación.

Luego el Vice Almirante Florencio Teixeira V. Comandante General de la Marina en breve alocución resaltó las cualidades morales, el sentido de responsabilidad, camaradería y disciplina del homenajeado, manifestándole que la Marina le ofrecía un Desfile en su nombre.

A continuación se realizó el Desfile de Honor frente a la tribuna oficial donde el Vice Almirante Torres Matos, en posición de atención, junto al Estandarte de la Escuela Naval. Los batallones del Regimiento de Marina, cuyo primer agrupamiento estaba integrado por el de Cadetes de la Escuela Naval desfilaron al compás de una marcha militar.

Finalizado el desfile el Vice Almirante Torres Matos, recibió el saludo de todos los altos Jefes de la Marina. Instantes después el Ministro de Marina y su comitiva se dirigieron al Callao, para embarcarse en el Buque Insignia B.A.P. "Almirante Grau", donde también recibieron el homenaje de despedida los Contralmirantes Eloy Burga Tejada y Gustavo Mathey Morillas, habiendo sido recibido por el Comandante General de la Escuadra Contralmirante Pedro Gálvez Velarde, por los Srs. Almirantes en Servicio Activo, por los Comandantes de División, de Flotilla y de las Unidades de la Escuadra y por numeroso grupo de Jefes y Oficiales, el Contralmirante Comandante General de la Escuadra pronunció la siguiente alocución:

SEÑOR VICE ALMIRANTE JUAN F. TORRES MATOS

SEÑOR CONTRALMIRANTE ELOY BURGA TEJADA

SEÑOS CONTRALMIRANTE GUSTAVO MATHEY MORILLAS

"Por disposición de la Ley el día de hoy, se produce vuestros cam-
"bios de Situación Militar.





Vistas de la ceremonia en el B.A.P. "Almirante Grau"

"El Personal de la Marina de Guerra ha querido rendiros el ho-"menaje que merecéis después de haber cumplido con todo éxito, 35 "años de vida como Oficial de nuestra Gloriosa Armada, ocupando to-"dos y cada uno de los puestos desde el grado de Alférez de Fragata "hasta el alta clase que hoy ostentáis.

"Es la última vez, que al pisar la Cubierta de esta nave Almirante, "flamean en los mástiles de nuestros buques las insignias de los últi-"mos mandos que habéis desempeñado con todo honor, ellas serán "arriadas dentro de breves momentos con todos los honores que sim-"bolizan el brillo de nuestra carrera naval.

"Los que permanecemos en filas, les agradecemos por la labor "desarrollada, pues dejan un ejemplo de superación profesional, abne-"gación y lealtad hacia la Marina, la Patria y hacia vuestros Superio-"res y Subalternos.

"Como en la Escuadra, todo lo perfectamente ejecutado se pre-"mia con la señal "Bien Hecho", ella será izada dirigida a Uds. Srs. "Almirantes; en todos los barcos surtos en la Bahía y os acompañará "izada mientras permanezcan en las aguas de este glorioso Callao y "después por tiempo indefinido en los corazones de Jefes, Oficiales y "Tripulantes de la Armada Nacional".

Al finalizar su discurso el Comandante General de la Escuadra, el Señor Vice Almirante Juan F. Torres Matos hizo uso de la palabra en los siguientes términos:

Señor Vice Almirante Comandante General de la Marina

Señores Almirantes

Señores Jefes y Oficiales:

Asisto con la más profunda emoción a este homenaje que con motivo del Cambio de Situación Militar de los Almirantes Eloy Burga, Gustavo Mathey y mío, habéis querido ofrecernos como una manifestación más de lo que significan los sanos principios, elevados ideales y leal y sincera camaradería existente entre el personal todo de nuestra Armada.

Nunca antes de ahora, lugar más apropiado y emotivo, ha servido como escenario para tan significativa ceremonia, ya que como muy bien lo habéis dicho será ésta la última vez que al pisar la cubierta de un barco tengamos el bello espectáculo de ver flamear en los mástiles de nuestras naves las insignias del mando correspondiente al grado, el que con dedicación, probada lealtad e inmenso cariño alcanzamos y que con honor conservaremos,

es sin lugar a dudas nuestra más bella conquista y la culminación de nuestras más caras ambiciones.

No se puede esperar mejor recompensa a la culminación de una carrera, que aquellas que sus camaradas de toda una vida, reunidos en la cubierta de este barco por voz del Comandante General de la Escuadra y en nombre de la Marina de Guerra, se le diga como lo habéis expresado que nuestra labor en la Armada ha merecido que se nos sea izada la señal "BIEN HECHO". En nombre propio y en el de mis compañeros, los señores Almirantes Burga y Mathey, os expreso nuestra más grande gratitud y os pido hacerla llegar a todos aquellos que por limitación de espacio no están presentes, pero que sabemos que con el corazón y el pensamiento nos acompañan.

Séame a mi vez permitido, en mi condición de Co-Presidente y vuestro Ministro, reiterarles a todos los miembros de nuestra Institución que el compromiso contraído con motivo de los sucesos que culminaron, con la instauración el 18 de Julio, de la Junta de Gobierno, se mantiene inalterable y que hoy más que nunca es indispensable mantener la más estrecha unión de los miembros de todas las Fuerzas Armadas para presentar un frente común que sirva de barrera infranqueable a los intentos de elementos disociadores que imbuídos de ideas y doctrinas extremistas y foráneas, tratan de socavar los cimientos fundamentales de la República.

Labor primerísima y fundamental de la Fuerza Armada es el resguardo de nuestra soberanía y mantener incólumes los derechos de la ciudadanía. No podemos permitir ni permitiremos que enemigos de adentro o de afuera, pretendan destruir las bases mismas de la nacionalidad, tratando de implantar el imperio de la violencia, del caos y de la desorganización de nuestras Instituciones tutelares, promovido por pequeños grupos que no quieren otra cosa que presentar obstáculos y situaciones de fuerza que impidan que la Junta de Gobierno, cumpla con su promesa formal hecha ante el sagrado Altar de la Patria, de que el 28 de Julio de 1963, entregará el poder al ciudadano que haya resultado elegido en elecciones limpias y puras, fiel reflejo de la libre y democrática expresión ciudadana. Podéis estar seguros que contando con vuestro apoyo moral y material, así como el de todos los buenos peruanos que desean vivir como hermanos en un País formado a base de libertad y justicia, la Junta de Gobierno, pese a quien pesare, cumplirá fielmente el compromiso contraído por la Fuerza Armada con el País.

Al término de estas palabras se procedió a arriar las insignias de mando del Vice Almirante Torres Matos y Contralmirantes Mathey y Burga, siendo al finalizar la ceremonia calurosamente despedidos por toda la Plana Mayor presente en el buque insignia.

Se recordó el Combate de Abtao.—

El día 8 de Febrero se conmemoró el 97 aniversario del glorioso Combate de Abtao, brillante jornada de nuestra historia naval, en la que descolló con caracteres propios el Capitán de Navío don Manuel Villar, al mando de nuestras fuerzas de mar.

La ceremonia tuvo lugar ante la placa conmemorativa colocada en la casa donde nació don Manuel Villar, frente a la Plaza de San Francisco. La entidad organizadora de la conmemoración, "Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1886 y Defensores Calificados de la Patria", lo mismo que la Asociación Pro Marina, colocaron dos ofrendas florales.

En el curso del acto, usó de la palabra el doctor Jorge Castro Harrison, miembro activo de la Asociación Nacional Pro-Marina, quien efectuó una brillante exposición, recordando los prolegómenos y desarrollo del Combate de Abtao. Relievó el heroico comportamiento de don Manuel Villar, quien al mando de las fuerzas navales combinadas del Perú y Chile, inflingió una derrota a la escuadra española comandada por D. Costa Méndez Núñez.

También pronunció breves frases alusivas al acto el Capitán de Fragata Oscar Barco Sisley. Finalmente, agradeció el homenaje, en nombre de los familiares el Comandante de Marina, Manuel Villar, nieto del héroe

La ceremonia contó con la asistencia de representantes de nuestros institutos armados. La Banda de Músicos de la Guardia Republicana ejecutó el Himno Nacional.

En la tarde, a las 6 y 30, se celebró una sesión solemne en el local de la Asociación Nacional Pro Marina, ubicado en Nicolás de Piérola, Nº 745. El discurso de orden estuvo a cargo del Capitán de Fragata Francisco Quirós Tafur.

Ingresaron 68 Aspirantes a Cadetes Navales.—

Sesentiocho Aspirantes a Cadetes fueron incorporado en la mañana del día Lunes 18 de Febrero a la Escuela Naval del Perú, durante la emotiva ceremonia que se llevó a cabo en el Patio "San Martín", con asistencia del Director del plantel, Vice Almirante Miguel Chávez Goytizolo; de la Plana Mayor de Oficiales y de familiares de los nuevos Aspirantes.

A las 8 de la mañana fueron recibidos los 68 Aspirantes que llegaron a la Escuela Naval, acompañados por sus familiares. Posteriormen-

te formaron en el Patio "San Martín", donde se ofició una Misa que estuvo a cargo del Teniente Primero, R. P. César Perales.

A continuación, el Jefe de Estudios de la Escuela Naval, Capitán de Navío Enrique Ureña, pronunció un discurso felicitando a los jóvenes postulantes a Cadetes, por su ingreso a la Escuela Naval.

El Vice Almirante Chávez Goytizolo, acompañado por el Sub-Director de la Escuela, Capitán de Navío Raúl Ríos Pardo de Zela, pasó revista a los Aspirantes, que hasta esos instantes vestían de civil. Luego, ingresaron al Casino de Cadetes donde se despidieron de sus familiares y amigos.

Momentos más tarde, los nuevos Aspirantes a Cadetes, escucharon por primera vez el "toque de llamada" en el Patio interior del Edificio de Cadetes, donde formaron para recibir sus respectivos equipos e iniciar su nueva vida como integrantes del Batallón de Cadetes y Aspirantes.

Visita del Jefe del Comando de las FF. AA. de EE. UU. del Caribe.—

El Jefe del Comando del Caribe de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos de N.A., Teniente General Andrew P. O'Meara, llegó el Lunes 18 de Febrero a Lima, en compañía de su esposa y de una comitiva integrada por el General L. S. Stranathan, Comandante de la Fuerza Aérea del Caribe; Clarence A. Boonstra, Asesor Político del Departamento de Estado; Capitán Edgar F. Powell Jefe del Estado Mayor de la Zona del Caribe; Coronel I. J. Klette, Jefe de Operaciones; Mayor R. Whitelaw, Ayudante del General O'Meara; y Capitán J. Causaus, Ayudante del General Stranathan.

La visita del Jefe militar norteamericano fue de carácter oficial, habiendo permanecido en nuestra capital hasta el día 21, en que partió con destino a Piura, donde en compañía del Comandante de la 1ra. Región Militar, General de División Italo Arbulú, visitó diversas unidades de dicha Región, para luego viajar el día viernes 22 con destino a Panamá.

Durante su permanencia en Lima se entrevistó con el Presidente de la Junta de Gobierno, General de División Ricardo Pérez Godoy, con los Ministros de Guerra, Marina y Aviación; visitó diversas dependencias e instalaciones militares y asistió a diferentes agasajos en su honor.

El General O'Meara viajó en un avión de la Fuerza Aérea de su país, y al arribar a la Base de Las Palmas, fue recibido por el Presidente accidental del Comando Conjunto de la Fuerza Armada General de División Humberto Luna F. y por una comitiva de Jefes y Oficiales de las diferentes fuerzas armadas.

Un batallón de la Escuela de Aviación, con Bandera y banda de músicos le rindió los honores de estilo, trasladándose el General O'Meara a la Residencia de la Embajada de su país, donde en el transcurso de la tarde sostuvo, una entrevista con el Embajador Wesley Jones.

Finalizó Crucero de Verano de la Armada Nacional.—

El día Sábado 23 de Febrero finalizó el Crucero de Verano realizado en nuestro litoral por Unidades de la Armada, con la participación de 250 Cadetes de la Escuela Naval del Perú y de 10 Cadetes de Aeronáutica y 10 de la Guardia Civil.

El Crucero se inició el 14 de Enero pasado con la intervención del Crucero B.A.P. "Almirante Grau" y de los destructores B.A.P. "Castilla" y B.A.P. "Aguirre" y la Flotilla de Submarinos constituído por el B.A.P. "2 de Mayo", B.A.P. "Abtao", B.A.P. "Angamos" y B.A.P. "Iquique", que zarparon de la Base Naval al mando del Comandante General de la Escuadra, Vice Almirante Pedro J. Gálvez Velarde.

La Flotilla retornó al Callao, después de haber tocado diversos puertos de nuestro litoral, en donde fueron recepcionados la oficialidad y cadetes por las autoridades de los puertos donde desembarcaron, para cumplir con programas especiales como las colocaciones de ofrendas florales antes los monumentos del Almirante Grau.

Durante el Crucero de Verano, los Cadetes de la Armada realizaron faenas de instrucción, a bordo del "Almirante Grau" y de los destructores. Los cadetes invitados tuvieron oportunidad de familiarizarse con las actividades marinas e inclusive intervinieron en los trabajos de instrucción, con el objeto de conocer más cerca la actividad que se cumple a bordo de nuestros barco de guerra.

Nueva Directiva en la Sociedad Fraternal de Marina.—

La Junta Directiva de la Sociedad Fraternal de Marina para el año 1963 es la siguiente:

Presidente: Vice Almirante Carlos Rotalde

Vice Presidente: Contralmirante Ismael Otárola

Fiscal: Capitán de Navío César Rangel

Vocales: Capitán de Navío Leonidas Rivadeneira; Capitán de Navío Luis A. Colmenares A.; Capitán de Navío Máximo Cabrera Castro; Capitán de Navío Carlos S. Edwards; Capitán de Fragata Ingº Federico Leguía.

Secretario: Capitán de Fragata Juan E. Benites

Pro-Secretario: Capitán de Navío Carlos Llosa Paredes

Tesorero: Capitán de Navío S.N. Manuel Velásquez G. S.

Pro-Tesorero: Capitán de Fragata Alfredo Lino.

Marina construirá 610 casas en la zona de "Ventanilla".—

La Marina de Guerra del Perú firmó un contrato para la construcción de 610 casas-habitación en el Balneario-Ventanilla. Este contrato incluye en la etapa preliminar las correspondientes obras de urbanización y constituye la primera fase para la obtención de la meta que la Asociación Pro-Vivienda "Almirante Grau" se ha fijado y que alcanza a las 2060 casas-habitación para el personal antes citado.

Paralelamente se estudia el proporcionamiento de todas las facilidades de vida que se requieren para dar la máxima autonomía a las familias que ocupen estas casas-habitación; esto incluye super-mercados, colegios, dispensario médico, transporte, etc. Sólamente 15 minutos separarán a esta nueva Urbanización de los principales centros de trabajo del personal de nuestra Marina de Guerra. El Plan de APAG, una vez terminado el programa de vivienda con el personal subalterno y civil, contempla la extensión del mismo hacia la ejecución de casas para Oficiales igualmente pagaderas a largo plazo.

La ceremonia se realizó en el nuevo Salón de Conferencias de las Oficinas del Sr. Ministro de Marina. El Sr. Vice Almirante Torres Matos, quien fue representado por el Sr. Vice Almirante don Florencio Teixeira V., Comandante General de la Marina, acompañado por el Jefe de Estado Mayor General de la Marina, Contralmirante Eduardo Carrillo Burgos. El contrato de construcción se ha efectuado en base al de financiación, cual se estableció un capital total proporcionado bajo los siguientes porcentajes: 60% del BID, (Banco Internacional de Desarrollo), a través del INVI; 30% del Banco Wiese, a través de la firma contratista "Provedisa" (Promotora de Viviendas S.A.) y, 10% de la Asociación Pro Vivienda "Almirante Grau", (APAG), con fondos de los propios socios que serán los beneficiados.

Las siguientes personas suscribieron este contrato: por APAG, Contralmirante don Jorge Barreto Alván, Presidente de dicha Asociación, Capitán de Navío don Oscar Iturrino Falco y Teniente Primero Dn. Samuel Sánchez Checa; por la firma contratista "Provedisa", los señores ingenieros Eduardo Villarán Freyre y Eduardo Villarán Aizcorbe; por INVI, señores ingenieros Rodolfo Neuhaus Rizo Patrón y David Vega Cristhie, Presidente y Director Técnico Ejecutivo del Instituto, respectivamente. Entre los numerosos asistentes al acto, figuraba por feliz coincidencia un doble descendiente

de héroes navales, el señor doctor Augusto de los Heros Grau, Jefe de la División Legal de INVI.

Se conmemoró 185º Aniversario del nacimiento de San Martín.—

En la mañana del día Lunes 25 de Febrero se conmemoró el 185º aniversario del nacimiento del Generalísimo Don José de San Martín, con una significativa ceremonia en la Plaza donde se levanta el monumento erigido a la memoria del insigne Libertador.

A las 11.30 a.m. se reunieron dando frente al monumento las comitivas integradas por el Embajador de Argentina Capitán de Navío Humberto Burzio y miembros de dicha Embajada, acompañado por el señor Jorge A. Mitre, nieto del Prócer Bartolomé Mitre, la representación de la comuna limeña presidida por la Teniente Alcaldesa de la ciudad, señora Anita Fernandini de Naranjo, en compañía de las regidoras señoras Jesús Rosas de Tovar y Elvira Miró Quesada, los concejales Dr. Andrés Aramburú Menchaca, Dr. Ezio Brazzini, Arqt. Juan José Dávila, Ing. César Echeandía C., Ing. Julio Gallese, Dr. Gastón García Rada, D. Luciano García Sandoval, D. Héctor Guerinoni A., Ing. Eduardo Niezam M., Dr. Evaristo San Cristóval, D. Juan M. Guarte Eléspuru y D. Carlos Valdez Frank; el Presidente del Instituto Sanmartiniano del Perú, señor Ricardo Cavero Egúsquiza, con los miembros de su Directiva; del Instituto Cultural Peruano-Argentino; del Centro de Estudios Histórico Militares, con su Presidente, General Felipe de la Barra; del Centro Argentino de Lima; y delegaciones de nuestras Fuerzas Armadas. Numeroso público también asistió al acto.

La ceremonia se realizó dentro de un marco de sencillez, caracterizándose porque no hubo discursos. Consistió solamente en la colocación de hermosas ofrendas florales, las cuales fueron ubicadas por dos representantes de cada delegación.

En horas de la noche el Embajador de Argentina, Humberto F. Burzio ofreció un coctel en la residencia de la Embajada, en honor del Presidente y miembros de la directiva del Instituto Sanmartiniano del Perú, reunión a la que osistieron destacados elementos de las esferas oficiales y de nuestros círculos culturales y sociales.



GUIA DEL ANUNCIADOR

Cía. Aviación "Faucett" S. A.
Banco "Unión"
Cerveza Cristal
Socomet S.A.
Marcona Mining Co.
Cía. Petrolera "Conchán"
COPSA S.A.
ESSO (International Petroleum Co.)
Gibbs & Cía. S.A.
Cilloniz - Olazábal - Urquiaga S.A.
Bahco Primus S.A.
H. M. Beausire & Co. S.A.
Gildemeister y Cía. S.A.
Promecan Ingenieros S.A.
Textil Algodonera S.A.
Andes Constructora S.A.
Cerro de Pasco Corporation
Armco Peruana S.A.
A. y F. Wiese S.A.
Enrique Palacios Ingenieros Portuarios S.A.
Banco Wiese Ltdo.
Maderera Rímac S.A.
Grace Line
Enrique Ferreyros y Cía. S.A.
Inca Kola
Compañía Peruana de Gas S.A.
Pepsi - Cola
P. Roselló y Cía. S.A.
Bordadurías - Kepicería "Valera"
Rotondo y Cía. S.A.
Cía. Real Holandesa de Vapores
Cía. Inglesa de Vapores
Fast
Nicolini Hnos. S.A.

TARIA DE AVISOS

Tapa Interior	S/.	2,500.00
Contra tapa Interior .	,,	2,300.00
Página Interior . . .	,,	1,900.00
½ Página Interior . .	,,	1,000.00
1/3 Página Interior .	,,	700.00
¼ Página Interior . .	,,	600.00

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

CAPITULO IV

POR EL CAPITAN DE FRAGATA A.P.

MANUEL I. VEGAS G.

CAPITULO IV

LA MARINA EN LOS GOBIERNOS DE GAMARRA Y SALAVERRY

Período de desorden

Gamarra, que había derrocado a La Mar, fue elegido Presidente y gobernó hasta 1833. El Congreso proclamó Presidente a Orbegoso; pero Gamarra impuso a Bermúdez. Siguió el país en revuelta todo el año hasta que Orbegoso fué reconocido único gobernante. (38).

Como la escuadra había quedado notablemente reducida, poco es la actuación de ella en los desgraciados sucesos que iban incubando el próximo desastre; aunque no faltó una sublevación y fué en 1832 que se alzaron "Libertad" y "Congreso" en Islay, y el bergantín "Arequipeño" fué en su persecución, al mando de Boterín, quien capturó ambos buques en Cobija y los restituyó a la Marina. (39).

Decretos sobre organización y autonomía de la Escuela Central de Marina, sobre el tiempo de servicios en cada clase y cambio en los uniformes y, acaso, la primera exploración a los ríos Pachitea y Ucayali efectuada en 1834 por el Teniente Ramón Azcárate, son los acontecimientos recordables de esos revueltos tiempos.

Pero en el último año dicho, las destituciones y cambios de colocación permiten comprender, en medio de la escasez de documentos y, corroborar después por los que existen del año 1835 y siguientes, que el personal de la Armada iba siendo atraído por el sumidero de la política. En una palabra: el desgobierno hacía su obra.

Un buen ejemplo nos proporciona el decreto de 20 de Febrero de 1834, cuyo artículo primero dice:

"Para ocupar en el servicio a jefes y oficiales que han estado con los sediciosos es preciso averiguar si se han pasado de buena fe y son acreedores a la confianza del gobierno".

En Enero de 1835 continúan los cambios de personal; el comandante general Capitán de Navío José María García, entregó el cargo a García del Postigo que a su vez fué revelado por el Capitán de Navío Iladoy; así en los grados subalternos, tanto a bordo como en tierra todos eran sospechosos para Orbegoso. (40).

El estado económico era por demás insostenible. García Postigo impone como condición para aceptar la Comandancia General que se le pague mensualmente "porque con el atraso con que se abonan los sueldos no podrá sostener la decencia del puesto y a su numerosa familia". (41).

Tan sólo del año 1834 se debía a los marinos 90.000 pesos.

Cuando Iladoy asume la Comandancia General de Marina dice: "que habiendo estado por dos años sin paga los oficiales de marina no tienen ni espada" y que "o se les dá un socorro o se les proporciona 6 ú 8 espadas".

Por último, culminó todo en la más terrible indisciplina hasta el punto de que entre oficiales se negaban el saludo militar.

Un Capitán de Fragata acusado por su superior como "insubordinado incorregible" fué pocos días después a servir como ayudante de S. E.

Dictadura de Salaverry

El 23 de Febrero de 1835 se proclamó Salaverry Presidente del Perú y Orbegoso, que estaba en Arequipa, llamó a Santa Cruz, que atravezó la frontera a la cabeza de un ejército boliviano. (42).

Algunos marinos se plegaron a este movimiento y otros, como García del Postigo, Iladoy y Boterín, al de Salaverry.

Salaverry improvisó elementos con gran actividad; pero como, sin prever el futuro, inclinó hacia Chile su política internacional, creyó innecesario la fortaleza del Callao y vendió los cañones del Castillo de la Independencia para obtener dinero, permitió el embarque de pólvora para Valparaíso e, imitando a Orbegoso, ahora su enemigo, celebró un absurdo tratado de comercio con Chile cuya figura dominante era Portales, antiguo negociante en azúcar y enemigo del Perú.

Los buques armados eran las corbetas "Convención" y "Libertad" —a la que se puso "Restauradora"— y las goletas "Peruviana" y "Limeña".

En la marina mercante, alquilados, "Monteagudo", "Congreso" y "Orbegoso". En los tres meses siguientes se fueron incorporando los bergantines "Flor del Mar" y "Huáscar" goletas "Carolina" y "Mercedes" y tres lanchas cañoneras.

La situación económica había empeorado en Mayo. Iladoy se dirige al Secretario General de S. E. advirtiéndole "que la resolución que cambia

las insignias de los oficiales de la Armada no es posible cumplirla por la miseria en que están por la falta de pagos de la anterior administración, particularmente en los años 33 y 34 en que sólo se pagaron siete meses como es notorio a U.S. y a S. E. y aunque se dió una paga el mes anterior no les ha sido suficiente para cubrir los créditos que cada uno tenía". "Es casi imposible poder resistir por más tiempo oyendo los clamorosos del Departamento viendo su lamentable estado por falta de pagas".

Hemos dicho que la adhesión de los marinos al ilustre cuanto desgraciado Salaverry no había sido unánime y todavía en el trascurso de los primeros meses de su rápido paso por el Poder fueron desprendiéndose de su servicio, principalmente los marinos británicos y algunos peruanos de importancia.

Difícil era también, al finalizar el año, conseguir marinería experta. Parker, uno de los británicos separados de la Escuadra y que por enfermedad de Sealy, el vice-cónsul de su patria, desempeñaba sus funciones, informó al cónsul Belford Wilson y este reclamó que "12 súbditos ingleses estaban a la fuerza en el corbeta "Libertad".

Así emprendió Salaverry su campaña contra Santa Cruz al mismo tiempo que la Escuadra iniciaba el bloqueo de las costas desde Nazca hasta Cobija. Iladoy tuvo el mando de las fuerzas bloqueadoras compuestas de la "Libertad", "Arequipeño" (ex-Rápido) y bergantín "Huáscar" (armado con un cañón de 24, 2 carronadas de 18; 61 tripulantes y 240 toneladas de desplazamiento).

Los otros buques se ocuparon en el transporte del ejército de Salaverry yendo después el "Congreso" al mando del Capitán de Corbeta Manuel Sauri, a reforzar a Iladoy.

No faltaron episodios guerreros durante esas comisiones.

La flotilla de Iladoy tomó a viva fuerza a Islay que estaba fortificado; Arica, defendida por 8 cañones de 18 y las fuerzas bolivianas de Anglada, cayó, después de recio combate, en poder del bergantín "Congreso. (43).

Al terminar el año fue ascendido a Contralmirante García del Postigo y tomó el mando de la Escuadra con su insignia en la "Restauradora". Acababa de atacar Arica, ocupada nuevamente por los bolivianos, cuando supo la derrota de Salaverry, volvió al Callao el 20 de Febrero de 1836 y fué recibido a cañonazos.

Entonces ofició al Jefe Supremo del Departamento de Lima: "Voy a buscar, con la escuadra de mi mando, al Presidente pues sé que órden de U.S. se me ha hecho fuego cuando venía a someterme a la autoridad nacional y para ello entré al puerto con bandera blanca".

Poco después vino la "Restauradora", la dejó en el Callao, se asiló en la fragata de guerra francesa "Flora" y desde ahí ofició la entrega de la Escuadra a las autoridades, según convenio firmado en Huanchaco con los representantes de Orbegoso y, como Santa Cruz había decretado su expulsión, se fué a Chile donde entró al servicio de la Marina. Para la comisión de esta aparente falta cuya justificación se verá en las próximas páginas, debemos adelantar que Gamarra, su íntimo amigo, estaba ya en Chile junto con otros prominentes peruanos que el General Bulnes, futuro invasor del Perú, era su sobrino. (44).

Combates de Pabellón de Pica y del Callao

Mientras Salaverry y Santa Cruz maniobraban con sus ejércitos, algunos marinos extranjeros que habían servido en nuestra Escuadra y otros peruanos enemigos del primero, fueron solicitados para tripular la goleta ballenera "Yanacocha" que los comisionados de Orbegoso acababan de comprar a unos judíos en Valparaíso, pagando 50.000 pesos que a su vez se obtuvieron de un empréstito contratado en ese puerto al 2 y ½ % mensual.

Tripulaban la "Yanacocha" marineros escogidos por Enrique Freeman, Capitán de Fragata del Perú, al cual servía desde 1822. Había emigrado a Chile porque Salaverry apoyó las quejas "que por su excesiva severidad" atribuíanle sus oficiales aunque se le reconocía "valor, competencia profesional y experiencia". Su segundo era el Teniente 1º Antonio Valle Riestra, formado, como sabemos, en la Escuela de Guise.

Salió la "Yanacocha", semi-armada, con rumbo a Coquimbo, en donde compraron 4 cañones de a 6 y algunos otros útiles de guerra con que reforzaron al buque. En Cobija adquirieron un cañón de a 12 que fué también montado a bordo.

Iba ya la goleta armada con 10 cañones de a 6 y uno de a 12 cuando se acercaba a atracar a la caleta de Victor para recibir una columna de infantería que ahí los esperaba. Pero, antes, frente al Pabellón de Pica, el 11 de Febrero en la madrugada se encontraron con el bergantín salaverrino "Arequipeño" más fuerte que la goleta y mandada por el Capitán de Corbeta Ignacio Mariátegui.

Ambos se reconocieron, aunque según dice Valle Riestra, su buque fué sorprendido, y Freeman viró de la vuelta de tierra con la intención de abordar al "Arequipeño", más, dándose cuenta que el viento aumentaba, se volvió contra el enemigo.

Cañoneábase reciamente tratando cada uno de sacar el mejor partido de sus respectivas cualidades. "Arequipeño", más fuerte y alteroso, barría la cubierta de la goleta y esta procuraba a abordar al bergantín.

Varias veces se repitió la maniobra con desventaja de la "Yanacocha" hasta que, al acercarse nuevamente, se abordaron, muriendo Freeman y el combate terminó en favor del "Arequipeño", después de una lucha cuerpo a cuerpo en la cubierta de la "Yanacocha".

Ambos quedaron bastante averiados y su personal diezmado; pero pudieron emprender viaje.

Valle Riestra dice en su parte que "pudo salvar de ser bayonetado por la generosidad del Oficial abordador, Silva Rodríguez, que antes no habían ligado vínculos de amistad y de una misma causa en la Marina".

Por algo se ha dicho que es el "termómetro del estado de un país", Si gobernantes y maestros, militares y civiles se combatían, hubiese sido sobre humano que los marinos se sustrajeron a ese ambiente.

Como el combate tuvo lugar después del triunfo de Santa Cruz, los dos buques se entregaron a las autoridades de Orbegoso a su llegada al Callao y así resultó el vencedor vencido, pues Mariátegui y otros tuvieron que fugar a Guayaquil. (45).

Otro episodio fue el combate sostenido por dos horas en aguas del Callao entre las cañoneras orbegosistas destacadas de chorrillos al mando del Capitán de Fragata Jorge Franch y los buques "Isabel" y "Flor del Mar" que el Teniente Primero Diego de la Haza estaba armado en favor de Salaverry.

Los atacantes fueron rechazados; los buques, cuando estuvieron listos, salieron a cruzar por el N. y regresaron a entregarse después de la batalla de Socabaya. (46).

ESCUADRA DEL PERU EN 1836

Corbeta	"Libertad"	— 24 cañones de 12
"	"Socabaya"	— 24 cañones de 12
"	"Confederación"	— 20 cañones de 12
Bergantín	"Fundador"	— 4 cañones de 12 - 16 de 8
"	"Arequipeño"	— Primero tuvo un cañón de 32 y 12 de 8; después 1 cañón largo de 24- y largo de 12-4 de 9
"	"Junín"	— 2 cañones de 12-, 4 de 9
"	"Flor de Mar"	— Sin artillería
Barca	"Santa Cruz"	— 12 cañones de 9
Goleta	"Limeña"	— 1 cañón de 8
"	"Peruviana"	— 1 cañón de 12
"	"Yanacocha"	— 10 cañones de 6
Fragata	"Monteagudo"	— 12 cañones de 12 (alquilada como mercante)

ESCUADRA DE CHILE EN 1836

Corbeta	"Valparaíso"	— 24 cañones de 12
Bergantín	"Aquiles"	— 20 cañones de 12
Goleta	"Colocolo"	— 6 cañones de 8
"	"Janequeo"	— 6 cañones de 8

Ambas escuadras poseían lanchas cañoneras para operaciones cerca de los puertos.

NOTAS AL CAPITULO IV

(38).—En la obra de Vegas hay una dilatada laguna en la narración, vacío prácticamente extendiéndose desde mayo o junio de 1829 hasta el año 1835. Al parecer viene a justificar lo anterior nuestro historiador naval por la "escasez de documentos", lo cual no puede sostenerse hoy día puesto que la documentación existente en el Archivo histórico del Museo Naval del Perú es bastante nutrida, exponiendo con lujo de detalles esta época no solo injustamente olvidada, sino juzgada con inexactitud. Sería del caso citar un legajo que se ha encontrado con la correspondencia de la Secretaría en campaña del gran mariscal La Mar y, otro, con órdenes impartidas a la marina desde Lima por Manuel Salazar y Baquíjano, quien ejerciera el poder ejecutivo desde el 11 de junio de 1828 hasta el 6 de junio de 1829, por ausencia del presidente La Mar, habiendo el general Antonio Gutiérrez de La Fuente, en la última fecha citada, obligado a Salazar a renunciar el elevado puesto que desempeñaba. Por otra parte, Rosendo Melo en su **Historia de la Marina del Perú** dice lo siguiente: "El período comprendido entre 1829 y 1835 a penas consigna hechos que pueden llamarse domésticos, por cuanto no afectan las relaciones internacionales del Perú". Entonces, como si los sucesos domésticos no fueran nuestra propia historia y la base a fin de extraer las debidas enseñanzas, abandona la vida naval peruana por seis años para situarse en los días salaverrinos; si bien es verdad que cada vez al citar nombres de marinos, digamos: Tomás Ríos, José M. Salcedo, Juan José Panizo, Diego de La Haza, Ignacio Mariátegui, anota la parte biográfica de ellos partiendo de su ingreso en la Armada, o sea que reconstruye en parte el período que ha silenciado antes. He aquí a los dos historiadores, Melo y Vegas, coincidiendo en el mismo vacío, por lo cual en las siguientes líneas trataremos de remediar ese olvido de la manera más sintética posible.

AÑO 1829, PARTIENDO CON EL MES DE JUNIO

Las relaciones entre nuestros caudillos militares de entonces, cuyos rumbos condicionaban las básicas preocupaciones de su ambición y provecho personal, entraron en crisis con una fase de acción llevada a cabo por el triunvirato contra La Mar, esto es Santa Cruz, Gamarra y Gutiérrez de La Fuente. El pretexto no interesaba, podía ser Tarqui, o podía ser cualquier otro. El 6 de junio el general Antonio Gutiérrez de La Fuente obligó en Lima a renunciar al vice-presidente encargado del poder ejecutivo Salazar y Baquíjano, como lo dijimos en líneas anteriores; he aquí el oficio con que se comunica este hecho al comandante general de marina: "Lima, Junio 6 de 1829.— Sor. Comãte. Gral. de Marina.— S.C.J.— Colocado S.E. el Gral. de División D. Anto. Gutiérrez de La Fuente al frente de la Administración, bajo el carácter de Jefe Supremo, consecuente a la dimisión que hizo en él S. E. el Vice-Presidente, a virtud del voto uniforme del Ejército y de los Ciudadanos amantes de su libertad, me ordena diga a V.S.: qué estando altamente satisfecho del patriotismo, probidad e interés de V.S. por la prosperidad de la Nación, espera continúe desempeñando la Comandancia Gral. de Marina, y se entienda en todo lo relativo al ramo con este Ministerio, sin que se permita la salida de buque alguno de guerra sin órdenes terminantes de S.E. comunicadas por el conducto respectivo.— Tengo la honra de avisarlo a V.S. para los fines consiguientes, en inteligencia que oportunamente remitiré a V.S. ejemplares del Decreto que trata sobre el particular, para que los circule a quienes corresponda.— Dios guarde a V.S.— Mariano de Sierra". Como los historiadores respecto a la toma del mando de Gutiérrez de La Fuente, ofrecen diversas fechas, digamos aquí que los pasos habían sido: en mayo llegó ese general a Lima con tropas, el 4 de junio en realidad ya había sublevado a la guarnición de Lima, el 5 un cabildo abierto realizado en la municipalidad ateniéndose a una renuncia de Salazar que no se demostró, llevó a La Fuente al man-

do supremo y el 6 La Fuente ocupó ostentosamente el palacio de gobierno y comenzó su labor ejecutiva. Ahora bien, el mismo 6 de junio, casi en el extremo septentrional del Perú, sucedió que los jefes del ejército llamado del norte, reunidos en Piura bajo el techo de Gamarra, acordaron deponer al presidente La Mar, al que apresaron el día siguiente y lo deportaron el 9 de junio por el puerto de Paita, a bordo de una pequeña goleta, la **Mercedes,** con destino a Punta Arenas (Costa Rica). La goleta en cuestión pertenecía al paiteño José Chunga y como fuera capturada por una nave colombiana al regreso de la comisión, originó largos reclamos para el pago de los daños sufridos por el propietario.

Veamos a continuación el aspecto naval. La primera cuestión que resalta se relaciona con el activo movimiento marítimo a lo largo de nuestras costas, incluyendo las aguas del golfo guayaquileño, tanto de naves militares como mercantes de diversas banderas, todas las cuales atienden los continuos movimientos de tropas peruanas y su abastecimiento; al respecto no se deberá olvidar como los efectivos castrenses acumulados en varios puntos del norte, alcanzaron una cifra respetable en relación a la época y a nuestra importancia. En esos días, descontando la fragata **Presidente** que acabábamos de perder en Guayaquil, poseíamos los siguientes bajeles de guerra: corbeta **Libertad,** bergantín **Congreso,** goletas **Arequipeña, 1º de Febrero, Guayaquileña** y **Peruviana,** fragata transporte **Monteagudo,** a los que debía sumarse la corbeta **Independencia** recién adquirida; en cuanto a los barcos mercantes contratados en diversas ocasiones, fueron casi veinte, entre los que podemos citar a los bergantines holandeses **Hércules,** cuyo consignatario fuera Carlos Higginson, y **Mercurio,** el bergantín chileno **Paulino,** el bergantín francés **Courrier,** los bergantines **Intrépido Paquet, Fortuna,** etc. Otra cuestión resaltante se refiere a la permanencia del vice almirante Vivero al frente de la comandancia general de marina, quien estará de continuo emitiendo informes y atendiendo cuanto se relaciona con sus funciones, siempre a base de su reconocida competencia y minuciosidad: así, a una disposición para reorganizar la marina cumpliendo con el retiro de nuestros buques de Guayaquil, pero sin dejar de mantener la vigilancia de las costas colombianas, Vivero ofrece un plan muy completo con ese objeto, opinando que las naves trabajen como buques sueltos, con una comandancia superior en Paita y la general en el Callao, puesto que la pérdida del buque más poderoso, la **Presidente,** y la muerte de Guise que mantenía con su prestigio la categoría de una escuadra, hacía cambiar las cosas; el débil y heterogéneo conjunto de buques que quedaba no podía conformar una verdadera escuadra por su poca importancia y esas naves debían efectuar tareas aisladas; el gobierno aceptó el proyecto, suprimiendo la comandancia general de la escuadra, de modo que Bouchard que la ejercía fue llamado a Lima, enjuiciado por lo de la **Presidente.** Anotaremos que estaba en pleno proceso la sumaria respecto al incendio y pérdida de nuestra **Presidente,** en el cual se incluyeron como enjuiciados al capitán de navío Hipólito Bouchard, al capitán de fragata Guillermo Prunier, a los tenientes segundos Jorge Parker, José Giral Chacón, Jorge French, al alférez Juan Otero, a los guardias marinas José Salavaldez, Miguel Saldivar, Benito Caso, al contador Tomás de Vivero y otras personas más; dilatado juicio que tuviera varias alternativas. No está demás citar que el archivo histórico del museo naval del Perú cuenta con un libro copiador de apreciables proporciones, donde vienen anotados los informes de Vivero, la mayoría de su puño y letra; podemos apreciar la cantidad de litigios suscitados respecto a los marineros extranjeros que entonces sirvieron en nuestra marina, con los reclamos de los cónsules de diversas nacionalidades ya por las pagas, maltratos u otras causas.

En el mes de junio, el día 10, acusó recibo la comandancia general de una comunicación avisándole que había sido nombrado ministro de estado en el despacho de guerra y marina el general de brigada José Rivadeneyra; al día siguiente, se giró el

dinero necesario para la pronta habilitación de la goleta de guerra **Guayaquileña**; el 12, hubo un oficio curioso del ministro del ramo, papel que hasta cierto punto revelaba el afán de hacerse propaganda que tenía Gutiérrez de La Fuente para afianzarse en el poder, pues hay proyectos que no se ofrecen en momentos que el tesoro estaba prácticamente agotado; dice así el documento en su parte principal: "Habiéndose propuesto S.E. el Jefe Supremo dar al Puerto del Callao la respetabilidad, comodidad y magnificencia que le corresponde, como el primero de la República, y tan inmediato a la Capital: me manda diga a V.S. le remita un plano o diseño del MEJOR MUELLE DE QUE TENGA IDEA, y capaz de construirse sobre el que existe, acompañando al mismo tiempo el presupuesto del valor a que pueda ascender toda la obra". El 13, el aspirante José de la Haza fue promovido a guardia marina; ese mismo día se giraron cuarenta mil pesos, suma de la que se encargó el contador de la goleta **Arequipeña** para conducirla al ejército del norte; el 15, fondea en el Callao la corbeta **Independencia** de 800 toneladas recién adquirida en Chile, al mando del capitán de navío José María García: cinco días más tarde se destinaron tres mil pesos para artillería; el 24 dieron la vela con rumbo al norte, las goletas **Peruviana** y **Arequipeña**; este mismo día le expresaba el ministro al comandante general de marina: "S. E. el Jefe Supremo, creyendo de absoluta necesidad consultar por todos los medios posibles la marcha de la República de un modo firme y tranquilo, ha resuelto: qué V.S. ordene a todos los Comandantes de los buques de guerra del Estado, que reunidos bajo la inmediata inspección del Jefe de más graduación, acuerden y presten el reconocimiento y obediencia a la presente Administración provisoria hasta la reunión del Soberano Congreso; del mismo modo que lo han practicado las autoridades del país, en virtud de la demisión hecha por S.E. el Vice Presidente el día 5 del corriente y remita a esa Comandancia General el acta que se elevará para la debida constancia. También deberá V.S. prevenir los enunciados Comandantes que concluído el acto del reconocimiento al Gobierno, se pongan a las inmediatas órdenes del Benemérito General en Jefe Don Agustín Gamarra, observándoles estrictamente bajo la más seria responsabilidad". El 26 se confirmó el ascenso a guardias marinas, con que fueran admitidos al servicio por el comandante general accidental de la escuadra, Bouchard, en favor de Domingo León, Domingo Vera y Enrique Prunier; el 28 fue ascendido a teniente segundo efectivo el alférez de fragata Manuel García y un mes más tarde vuelve a obtener otra promoción a teniente primero. En el mes de julio, continúa el movimiento de naves para atender a las concentraciones de tropas; el día 6 hay la orden de captura a la fragata francesa **Magallanes**, la cual fugara de Arica al caer en comiso varios efectos que introdujo en ese puerto; el 7, llegó al callao la goleta **John Catto**, como recordamos era la famosa presa tomada en Panamá y que debía originar un largo proceso judicial; este mismo día, dispone el gobierno que el general Mariano Necochea, con sus ayudantes y asistentes, pasen a presentarse a Lima. Mientras tanto la llamada comisión parlamentaria continuaba su labor a fin de reunir el congreso, señalando para la solemne instalación de ese organismo el 31 de Agosto del año que corría. En el norte, Gamarra en las negociaciones que entabló con Bolívar dieron por resultado que el día 10 de este mes, reunidos en Piura los comisionados del Perú y Colombia, acordaran un armisticio por sesenta días, suspendiéndose las hostilidades marítimas y terrestres. El 16 fue nombrado gobernador de la plaza del Callao el coronel Ramón Echenique; el 17 dió la vela para el norte la goleta **Guayaquileña**, conduciendo a los coroneles José María Raygada y Juan Francisco Palardelli, lo mismo que a Manuel Torres Valdivia, además artículos y pertrechos: en Paita el comandante de la goleta debía ponerse a las órdenes de Gamarra. Poco antes informó Vivero que la escuela central de marina, con el embarque de su primer maestro el teniente segundo Ignacio Mariátegui y el fallecimiento del segundo maestro Pedro José Faura, había quedado solo con el director, quien no podía atender en esas condiciones a su perfecto funcionamiento por el número de alumnos con que con-

taba, por tal razón proponía que se contratará de segundo maestro a Ramón Ascárate, limeño, apto para el cargo por haber realizado sus estudios en el colegio de nobles de Vergara; al efecto, el 20 se nombró al recomendado, con la dotación mensual de sesenta pesos. El mismo día, tuvo lugar la primera sesión de juntas preparatorias de la cámara de senadores, las cuales se continuaron el 26 y el 28 de este mes. El 24 fondeó la goleta **Arequipeña** ordenando el ministro del ramo el desembarque de los comandantes Manuel González y Leonardo Guevara, de los capitanes Feliciano Ledezma, Pedro Antonio Sánchez, Nicolás Madiedo y Pedro Silva y el subteniente José Campuzano, según parece todos colombianos, "con cinco asistentes, y tomando todas las precauciones necesarias, hará V.S. se entreguen al Sor. Gobernador de la Plaza, a quien se previene en esta fecha los ponga en calidad de presos y sin comunicación en la Fortaleza de la Independencia hasta nueva orden"; en cambio era dejado en libertad, por haber traído su respectivo pasaporte el teniente de la 3ra. división de Colombia, Manuel Antúnez; la misma goleta **Arequipeña** condujo a su bordo al coronel comisionado por el gobierno de Colombia, Carlos de Marquet, que saltó a tierra de inmediato con sus asistente pasando a Lima. El 27 se embarcó en la fragata **Susana** con destino a Paita el enviado del supremo gobierno José Rueda, llevando comunicaciones oficiales para el gran mariscal general en jefe del ejército Agustín Gamarra. El 31 daba orden el ministro del ramo para que la correspondencia que remitía a Colombia el enviado de esa república, coronel Damarquet, se permitiera libremente su embarque; y, por fin, este mismo día la siguiente orden ministerial: "S.E. ha dispuesto que los señores diputados a Congreso, senador y demás pasajeros que han venido a bordo de la Goleta **Olmedo**, puedan desembarcar y venir a esta Capital".

En el mes de agosto, el día 10, dió la vela para el norte la goleta de guerra **Arequipeña**, atrasándose hasta las siete de la noche la salida porque el comisionado de Colombia, coronel Carlos Demarquet, pasó a visitar al contra almirante francés en la **Survaillant**; las órdenes ministeriales que tenía el comandante de esa goleta eran las siguientes: "Debiendo regresar a Colombia el Coronel Carlos Demarquet, enviado a esta República por S.E. el libertador Presidente de Colombia, dispone S.E. el Jefe Supremo que V.S. de la orden conveniente para que sea conducido con el decoro debido en la Goleta de guerra **Arequipeña**, la que luego que tenga a su bordo todos los elementos de guerra y demás útiles que se remiten al Ejército y al indicado Sor. Coronel, deberá dar la vela con destino a Payta. S.E. ordena que en las instrucciones que V.S. de al Comandante del buque le prevenga que, así que llegue al Puerto designado se ponga a las órdenes del Benemérito Sor. General en Jefe del Ejército o del que le haya sucedido accidentalmente en el mando; y que, entregando allí los artículos que conduce, continuará su viaje a Guayaquil con el objeto único de conducir a ese Puerto al Sor. Coronel enviado y regresarse a Payta tan luego que haya cumplido esta comisión". El 12 arriba a puerto el bergantín **Paulina**: el mismo día se realiza la cuarta sesión preparatoria del congreso y continúan esas juntas el 27 y el 29. El día 18 llega al Callao el bergantín **1º de Febrero**, trayendo del norte 19 cañones de fierro en bodega; Vivero hace notar por escrito que, en general, nuestros buques necesitan ser atendidos con más solicitud en todas sus necesidades, a ese oficio el jefe supremo el 21 de este mes le pone el siguiente proveído: "Qué el Bergantín **1º de Febrero** quede en el pie en que está, pues nuestros buques demandan preferencia; y que con respecto a los 19 cañones y 1900 balas que ha conducido aquel se depositen en los almacenes del Arsenal"; había existido una orden anterior de reparar primero que todo a los bajeles capturados a Colombia. El 19 decía el ministro del ramo que en la costa de Lurín, se encontraba un buque que a pretexto de conducir maderas, hacía el contrabando de plata piña y que saliera uno de los buques de guerra en persecución de esa nave; en efecto, fue despachada con tal objeto el bergantín **1º de Febrero**. A esta altura del mes recordemos como Santa Cruz,

ya presidiendo Bolivia movió constantemente el sur peruano tratando de incorporarlo a sus dominios: al respecto aconsejamos consultar las brillantes páginas que Jorge Basadre dedica a este asunto, donde se aprecia la peligrosa intriga tejida en Arequipa por el prefecto coronel Francisco Reyes, el general Manuel Martínez de Aparicio, el coronel Gregorio de Escobedo y otros, con ramificaciones en Puno y Cuzco, bajo la impulsión de los partidarios de Santa Cruz; felizmente para la causa peruanista, un grupo de militares encabezados por los coroneles Manuel Amat y León y Mateo Estrada, entre los que también figuraba el teniente Coronel Ramón Castilla, depusieron al prefecto capturando a la mayoría de los peligrosos conspiradores contra la integridad territorial de nuestra patria y los remitieron al Callao presos. Ahora podremos explicarnos el siguiente oficio enviado por el ministro de marina al comandante general de la misma institución: "Por nota que con fecha de ayer ha dirigido a este Ministerio, el Oficial D. Manuel Sota Pollet, se ha instruído S.E. de que a bordo del Bergantín Inglés **Roullet**, ha conducido a ese Puerto en clase de presos, a los señores: Jeneral Aparicio, Coroneles Escobedo y Reyes, Tenientes Coroneles Guillén y Rivero, con el diplomático Barriga; y enterado de ello S.E. me ordena prevenir a V.S. que se sirva disponer desembarquen y pasen desde luego a esta Capital, en absoluta libertad, a presentarse a S.E. proporcionándoles V.S. los recursos de carruajes y los bagajes necesarios para que conduzcan sus equipajes y comitiva. De Suprema orden lo comunico a V.S. para su inteligencia y cumplimiento: indicándole a demás que el expresado Pollet debe venir igualmente, pero separado y solo sin la escolta, la que quedará en ese Puerto". El gobierno por error o lo que fuera, había desautorizado la prisión de los malvados conspiradores. El 22, ascendió a teniente primero efectivo al graduado Roberto Melhelojohn; el mismo día, fondeaba el bergantín **1º de Febrero**, después de recorrer la costa de Lurín hasta Chilca, buscando sin éxito al bergantín goleta contrabandista. El 24, llegó de Paita en la **Guayaquileña** el gran mariscal Gamarra; tómese nota del error que comete el doctor Atilio Sivirichi en su importante obra **Historia del Senado del Perú**, en la cual asegura que Gamarra arribó a Lima el 22 de julio de 1829, equivocándose en más de un mes. El 28 se hace cargo del bergantín **Congreso** el teniente primero Alejandro Acquaroni, mientras el capitán de corbeta Juan Iladoy que ejercía tal comando, pasa de capitán de puerto de Arica. El 31 se realizó la solemne instalación del primer congreso extraordinario, ante el cual leyó un mensaje el jefe supremo provisorio general de división Antonio Gutiérrez de La Fuente, acompañado de sus ministros y otras autoridades, contestando el presidente del congreso y del senado Andrés Reyes; a continuación dicho congreso admitió la renuncia del jefe supremo provisional, realizando una elección por la que designó presidente provisional de la nación el gran mariscal Agustín Gamarra y vice presidente el general Antonio Gutiérrez de la Fuente.

El 1º de Setiembre el gran mariscal Gamarra se presentó ante el congreso en pleno y prestó el juramento de ley como presidente de la república; en esa misma sesión inaugural se aprobó el nombramiento del doctor José Larrea y Loredo como ministro plenipotenciario del Perú en Colombia. El mismo 1º llegaba una orden a la comandancia general que, al día siguiente a las diez de la mañana, se celebraría en la iglesia catedral de Lima una misa de acción de gracias por el nombramiento de presidente de la república, hecho provisionalmente por el congreso en el gran mariscal Gamarra, igualmente por el vice presidente recaído en el general Gutiérrez de La Fuente: "y debiendo asi mismo prestarse a S.E. el debido reconocimiento después de aquella función de gracias y religiosa". También el día 1º a la llegada del capitán de navío Hipolito Bouchard en la corbeta **Libertad**, que acababa de fondear, se le intimó su arresto en Lima a disposición de la justicia naval, por el incendio de la **Presidente**. El 2, comunicaba el ministro de guerra y marina general J. Rivadeneyra que por disposición del nuevo mandatario, continuaría desempeñándose en su cartera; ese mismo día el

ministro citaba a Lima al comandante general, con todos los documentos precisos a fin de acordar y resolver "el problema de absoluta reforma de la Marina", esto es, que se daría de baja a una serie de oficiales. El 3, decía el ministro del ramo: "Luego que los señores de la Legación se hallen a bordo del bergantín **Congreso,** dispondrá V.S. que dé la vela para el puerto de Huanchaco, en donde dejará al Coronel Silva que va de Prefecto a Trujillo; de allí pasará para el de Lambayeque con el objeto de entregar los diez mil pesos, las seiscientas varas de paño y los doscientos setenta y cuatro capotes de caballería que se remiten a disposición del coronel Solar. De ese Puerto se dirigirá al de Payta y, después, de haber desembarcado allí todos los artículos que lleva para el Ejército, dará vela para Guayaquil, en donde permanecerá a las órdenes del enviado señor Larrea, sujetándose por consiguiente a lo que éste le prevenga". El 4 decía el ministro del ramo: "S.E. en vista de las noticias que acaba de recibir, de que estos mares se halla un corsario Español, ha dispuesto que la corbeta **Libertad** se apronte para salir en dirección al Sur, y lo aviso a V.S. a fin de que de las órdenes convenientes a este respecto". El mismo 4 informaba Vivero: "A consecuencia de la orden del día 2, relativa a la absoluta reforma de la Marina, pasaré personalmente esta noche a esplicar el adjunto manifiesto que demuestra el que la Oficialidad de la Armada existente no basta a cubrir los destinos de Marina de tierra y mar y de los solo buques que han quedado después del incendio de la **Presidente".** El 10 se realizó en Guayaquil la primera conferencia del tratado de paz con Colombia, acordándose prorrogar el armisticio por sesenta días; a continuación, en los días que siguieron, tuvieron lugar otras reuniones más. El 13, llegó la **Pichincha** procedente de Guayaquil, Paita y Huanchaco al mando del Alférez de fragata Tomás Ríos, trayendo cañones y balas como lastre; el estado del buque era malo. El 14 se dió la órden de preparar los buques colombianos; goleta **Guayaquileña,** bergantín **1º de Febrero** y corbeta **Pichincha,** para ser entregados; este mismo día, ascendió a capitán de corbeta el teniente segundo Esteban Salmón; el 15, disponía el ministro que el capitán de navío graduado Carlos García del Postigo, se encargara del mando de la corbeta de guerra **Libertad;** el 16, quedó destinado el capitán de navío Joaquín Soroa de auxiliar a la comisión de guerra y marina de la cámara de diputados. El 22, se firmó el tratado conocido como de Guayaquil o de paz, con veinte artículos y dos declaraciones o reversales anexas del plenipotenciario colombiano; en nuestra historia diplomática también se conoce como tratado Larrea-Gual. El 25 dieron la vela rumbo al norte las corbetas **Independencia** y **Pichincha,** aquella dando escolta a esta; llevaba la **Independencia** de pasaje al presidente de la república gran mariscal Gamarra, a su secretario José María Pando, cuatro oficiales de la secretaría general, dos coroneles, quince oficiales de otras graduaciones, con 56 hombres de flanqueadores, 83 de infantería, con impedimenta y guardada en la caja del buque la suma de sesenta mil pesos en oro y plata; conducía la **Pichincha** el regimiento de lanceros. El 26, regresó al Callao procedente de Paita la fragata **Monteagudo;** y el 28, fondeó de vuelta de su comisión a Chile el bergantín **1º de Febrero.**

En el mes de octubre, el día 1º tomó el mando del bergantín **1º de Febrero** el teniente segundo Manuel Eguía; el 5, llegó la **Guayaquileña;** el 12, fondeó el bergantín **Congreso;** este mismo día dejaron el puerto del Callao los trasportes **Soledad** con 250 soldados y ocho oficiales de ejército, **1º Ayacucho** con la misma suma de oficiales y tropa, **1º de Febrero** con igual pasaje que los anteriores, convoy que iba escoltado por la Corbeta **Libertad** que a su vez conducía 16 oficiales y 50 soldados, en total 40 oficiales y 800 hombres de tropa con destino a Islay: este movimiento de fuerza significaba el tomar en serio la intervención de Santa Cruz en los asuntos peruanos y la de sus agentes secretos. El tratado de paz con Colombia se vió en el senado los días 15 y 16: en el primero se aprobaron todas las cláusulas y en el segundo se aprobó la redacción respectiva de la ratificación del tratado; el 15, el supremo gobierno ordenó que los bu-

ques de guerra hicieran una salva de 22 tiros a primera hora, por tres días consecutivos, siguiendo en esa operación a las fortalezas del Callao y el objeto era celebrar la paz ajustada con Colombia. Hagamos notar que desde el mes de setiembre anterior había propuesto el ministerio de guerra y marina a las cámaras que ingresara al servicio de la república en el ramo de marina, el general de brigada mejicano Eugenio Cortez; la propuesta se discutió hasta el día 17 de octubre, cuando se aprobó nombrándosele contra almirante del Perú, habiendo presentado Cortez los documentos que acreditaban los servicios que prestara a la independencia de su país, lo mismo que en Méjico se la nombró capitán de navío el 7 de enero de 1822 y brigadier graduado de la armada en revalidación con fecha 2 de octubre de 1823; Cortez era casado con una peruana y tenía familia peruana. El 17 salió para Guayaquil el bergantín **Congreso**, donde debía permanecer a órdenes del plenipotenciario Larrea; el 19 la comandancia general de marina contrataba pasaje para Islay al doctor Mariano Alejo Alvarez, ministro plenipotenciario del Perú cerca del gobierno de Bolivia. El 24, decía el ministro del ramo al comandante general: "La apreciable nota de V.S. Nº 393 que con fecha 17 del corriente dirigió V.S. a éste Ministerio en contestación a la en que previne la devolución de los buques de Colombia, se ha recibido hoy, y este incidente dió mérito a la que repetí el 23 sobre la misma materia; y contrayéndome al total contenido de ella, debo prevenirle que sin distinción alguna han de volverse todos los pertenecientes a aquella República en el modo y estado en que vinieron y se recibieron; a cuyo efecto acompaño a V.S. los únicos inventarios que existían en este Ministerio; advirtiendo que ya se ha dispuesto la venida de la **Pichincha** y **1º de Febrero**, que a su vez serán convoyados por la fragata **Monteagudo**, con el objeto de que a más de que recoja el sobrante de la gente con que aquellos han de tripularse para su bajada, conduzca a su regreso de Guayaquil, las maderas que se han comprado, para el servicio de las obras del Departamento..... "Pasemos al mes de noviembre. El día 2 conforme al tratado con Colombia ya aprobado, se procedió al nombramiento de los comisionados que debían trazar los límites junto con los colombianos, recayendo tal designación en el capitán de fragata Eduardo Carrasco y en Modesto de la Vega; respecto al marino decía el ministro del ramo que ello se debía: "a las notorias actitudes y conocimientos científicos de que se halla adornado" Carrasco. El día 5, el gobierno remite 22 despachos con arreglo a las propuestas de la superioridad naval que se expidieron a favor de jefes, oficiales y guardias marinas. El 7 anotamos uno de esos oficios que en realidad pueden calificarse de peregrinos, el cual lo envía el ministro del ramo general J. Rivadeneyra al comandante general y que dice así: "Por convenir al mejor servicio, al decoro de la clase marina, y a la tranquilidad de una madre que ansía por el bien de un hijo, espero se sirva V.S. dar la orden conveniente, para que dentro de dos horas de recibir esta —si es posible— se le presente el Alférez de Fragata Dn. José Zavala, y no le permita por pretexto alguno su bajada a Lima, pues de ella puede resultar, seguramente, su total ruina". El 11 llegan a puerto las corbetas **Independencia** y **Pichincha**. El 12 ordena el ministro que se suspenda del comando al de la corbeta **Independencia** y se proceda a enjuiciarlo, por haber sufrido una avería en el timón de su buque, la cual se imputa a mala maniobra; pero dos días después se deja sin lugar esta orden. El 19, da la vela para el norte, la fragata **Monteagudo**; el mismo día, fué reconocida la corbeta **Pichincha** a fin de regresarla a Colombia: "casi nada tiene bueno y no esta capaz de regresar a Guayaquil cargada, sino en lastre, y con mucho cuidado". Desde el 21 había circulado invitaciones oficiales para la llegada de Gamarra, veamos la contestación del comisario general de marina al ministro del ramo: "Con la mayor emoción de júbilo, quedo prevenido al cumplimiento de la Suprema orden que V.S. se sirve impartirme con fecha 21, presentándome a caballo en el patio de la Casa de Gobierno, para acompañar a S.E. el Vice-Presidente a recibir al Exmo. Sor. Gran Mariscal Presidente de la República el 25 del corriente, como

el restaurador de la Paz Nacional"; firma Pablo Romero. Unos náufragos aseguraron que en la nave que perdieron habían tocado en la fantástica isla Madre de Dios, donde había quedado el resto de la tripulación; conmovido el mundo naval y, por contagio, las gentes del oficialismo, pretendieron ubicar la misteriosa isla preparando un bajel mercante para lanzarlo en la aventura, pese al informe pesimista de Vivero; por ese motivo se produjo el siguiente oficio, su fecha el día 20, del ministro del ramo al comandante general: "Atendiendo S.E. al filantrópico objeto a que es destinada la expedición del buque que marcha a la isla de la Madre de Dios, se ha servido acceder a que se haga cargo de él, el Capitán de Fragata D. Enrique Freeman, declarándole así mismo el sueldo íntegro de su clase, como desembarcado, en los cuatro primeros meses de dicha comisión". El 25 fondeó el bergantín **Congreso** y el 27 la goleta **Peruviana.** El 26, en la sesión de la cámara de senadores, se discutió la resolución de diputados recaída en el expediente de doña Isabel García de Riestra, viuda del vice almirante Martín Jorge Guise, reclamando la cantidad de veinticinco mil pesos asignado a su esposo en 1821; el senado aprobó dicha resolución y "se le manden reconocer libremente los billetes de estilo o se le amorticen en bienes nacionales". El 27 reasumió el mando supremo de la nación el presidente provisorio gran mariscal Agustín Gamarra.

En el mes de diciembre, el día 1º fué despachada la goleta **Arequipeña**; el 3, partió la corbeta **Independencia** para Santa Rosa, donde debía ponerse a las órdenes del general Miguel Benavides para traer al Callao a las personas que componían la secretaría general del presidente, el estado mayor general, la compañía de artillería volante y numerosos artículos, entregando el comandante del buque a disposición del referido general veinticinco mil pesos que le llevaba. El 8, los buques de la armada hicieron salva triple en recuerdo de la gloriosa batalla de Ayacucho. El 9 hay una nota curiosa respecto a que por orden del presidente de la república, a partir de aquí en adelante, en la distribución de víveres al departamento y escuadra, en lugar de ron se suministrará **"aguardiente de pisco"**; tres días más tarde comunicaba la comisaría general de Marina que, el contratista de víveres de la armada Luis Macalla no podía suministrar aguardiente en vez de ron, primero por los términos precisos de su contrato aprobado por ambas partes y, segundo, porque le sería gravoso e irrealizable dicho abasto; en vista de lo anterior, dictaminó el propio Gamarra: "suspéndase desde luego la orden de 9 del corriente, hasta tanto que fenezca el período de la contrata que deberá ser el 12 de Enero próximo". El 22 dió la vela rumbo al sur con tropa el bergantín **Congreso.** El congreso el día 19, había proclamado presidente constitucional de la república al gran mariscal Agustín Gamarra y vice presidente al general Antonio Gutiérrez de la Fuente; hecha la proclamación, se realizó al día siguiente 20 el acto solemne del juramento del poder ejecutivo, durante el cual Gamarra, después de jurar, leyó su programa de gobierno, discurso que fuera respondido por el presidente del congreso Andrés Reyes; el día 22, en cumplimiento constitucional, se instaló el consejo de estado presidido por Gutiérrez de La Fuente y vice presidente Andrés Reyes, con nueve consejeros; este personal, casi en su totalidad procedente del senado, determinó por parte de este cuerpo una importante participación en la vida política del Perú. El 22 dispuso el gobierno que al día siguiente en la mañana se hiciera por los buques de la armada una salva triple, a las horas acostumbradas, celebrando los nombramientos de presidente y vice presidente de la republica.

AÑO 1830

Los datos que hemos venido consignando casi día a día, relativos al año 1829, en el período que acabamos de estudiar, muestran el funcionamiento de nuestra marina como suficiente organizada con objeto de satisfacer la finalidad para que fuera creada, salvo el freno impuesto a cada momento por la indigencia del erario, con un magnífico

comandante general como Vivero, un buen grupo de oficiales quizá demasiados de alta graduación, un buen arsenal, una escuela naval aceptable, una escuadra que iba disminuyendo en potencialidad, un regular servicio militar, administrativo y del litoral; pero eso sí, tripulaciones aun inexpertas y escasas, en su mayoría extranjeros. El saldo no era malo y se demostraba que con más dinero podía alcanzarse resultados muy felices. Esta marina en 1829 no había cesado de mover sus naves para cumplir, en apariencia, sólo funciones de transporte; más quienes pensaban de ese modo, olvidaban que también había combatido con energía, digamos en Punta Malpelo, consiguiendo a través de su actuación el dominio del mar, vale decir la objetividad esencial de la guerra en el mar: todas las naves enemigas fueron capturadas, con excepciones mínimas. Barridos de las aguas los adversarios, sin que nada molestase nuestras costas, fue posible que las gentes de mentalidad terrestre no se dieran cuenta sino de la labor de trasporte y olvidaran que la fuerza naval significó una garantía contra cualquier acción beligerante enemiga. Había existido durante el conflicto con Colombia, terminado no hacía mucho, dos estrategias: la una naval y la otra marítima, sólo coincidiendo las dos en operaciones de movilización de tropas y en una combinada de desembarco a fin de tomar Guayaquil; mientras en todo lo demás se mostraron independientes; no se dió el objetivo principal de la guerra a la marina, ni siquiera se tuvo una reunión donde pudiera opinar el comandante general de la marina respecto a su ramo y este funcionario, a duras penas, permaneció en el papel de obedecer órdenes o del presidente de la república o del ministro de guerra y marina, quienes realmente poseían el mando supremo de la armada. Nunca se le expuso a la oficialidad naval un programa, ni se recogieron sus ideas, sino con una cooperación y coordinación mínima, igual que si la escuadra fuera alquilada a otro estado: de modo que no pudo participar en las operaciones decisivas, efectuandas por la masa principal del ejército. El papel de la flota debió estar constituído por las misiones estratégicas que aportaran la máxima ayuda a las operaciones de guerra, esto es, al conjunto de intereses con el ejército que fijasen la línea directriz de la táctica, para lo cual militares y marinos debían conocer a fondo el plan general.

En la guerra que nos ocupamos, una vez desembarcadas las tropas, la marina y el ejército desarrollaron independientemente sus propios planes. Así, la tropa terrestre ya concentrada, no tardará en emprender una marcha tierra adentro, sin basarse en el criterio de dar a las fracciones encargadas de objetivos secundarios, todo lo que necesitasen para el desempeño de sus misiones, economizando a la par todo lo posible en provecho del grupo principal, o sea el principio de la **economía de las fuerzas**; este episodio constituye un ejemplo de los resultados a que conduce la falta de estudio acerca de como debe ser conducida la guerra; todavía más, ninguna operación de guerra puede tener éxito positivo si se lleva adelante sin entusiasmo como lo fué dicha expedición, donde Gamarra, que comandaba efectivos tan poderosos, asistía casi de espectador. Por su parte, las unidades navales proceden a bloquear las costas colombianas y al cerebro ejecutivo de Guise se le ocurre la toma de Guayaquil, plan magnífico que pone en conocimiento de La Mar y éste le socorre con efectivos del ejército. Felizmente la captura de Guayaquil nos libró de peores males, después del tratado tan increíble que se firmó con Colombia. Recordemos que estaba Colombia en el Pacífico con todo su flujo comercial estancado, que nuestros barcos en realidad dominaban sus costas, que éramos hábiles de atacar donde quisiéramos y hasta podíamos desembarcar fuerzas invasoras en cualquier parte: valía la escuadra por una base colosal de operaciones a fin de apoyar un ejército, puesto que ya no se podía perder el dominio táctico para que desembarcaran las tropas. Pese a lo anterior, Gamarra que había borrado del mapa a La Mar, no embarcó su ejército para Guayaquil y cambió todo el proceso anterior, vale decir: imponiendo al enemigo la ley del más fuerte, invadiendo su territorio cuando se contaba con cerca de diez trasportes mercantes alquilados, arrebatándole a Sucre los medios de

continuar la lucha, aprovechando la ayuda hasta en simpatizantes ecuatorianos del nuevo teatro de guerra, explotando en su favor las fuerzas morales, utilizando la buena organización logística en servicios y trasportes que alimentarían su actividad. Empero, Gamarra sólo pensaba con su cabeza de egoísta en la presidencia de la república, en Lima donde Gutiérrez de La Fuente podía hacerle una pasada robándole la primera magistratura o en el extremo sur donde Santa Cruz estaba ganando posiciones para suplantarlo en la jefatura suprema del Perú.

Debemos convenir que Gamarra poseyó una mente netamente terrestre y esto era tanto más curioso, porque se trataba en su caso de un veterano de las guerras libertadoras, cuando pudo él más que nadie, apreciar el verdadero significado del poder naval. Nos parece imposible que no diera valor a la experiencia, a su propia práctica, a elementos concretos de existencia positiva. Había Gamarra tomado parte en acciones a órdenes de Goyeneche, de Pezuela y otros caudillos que actuaron en el Alto Perú contra los insurgentes de Buenos Aires, entonces contaba cerca de treinta años de edad y no podía ignorar como las tropas metidas tierra adentro en nuestro continente, no poseen ni la movilidad ni el fácil y seguro vituallamiento que las que cuentan con un apoyo naval; Gamarra al pasarse donde San Martín en enero de 1821, justipreció el resultado de una operación combinada ejército-marina, la cual consiguió desde Chile por empleo del mar, aquello que le fuera imposible a los patriotas por los caminos terrestres bolivianos. Aun más, con la pérdida del poder naval los ejércitos españoles o sea la representación de la fuerza de una potencia europea, ya no recibieron más auxilios de su metrópoli y tuvieron que atenerse a los recursos peruanos, lo mismo que los patriotas. En 1823 Gamarra fue miembro de la expedición que llevara Santa Cruz al sur, de modo que presenció la salvación de los restos de un ejército sólo por contar con escuadra. En la guerra contra Colombia, fue Gamarra testigo de una movilización ejemplar, cuando se llevó por la armada a un numeroso ejército hacia la frontera. Como gobernante, Gamarra no podía dejar de comprender el sentido del comercio en marcha, de la mercancía que entra, de la protección a la energía potencial de las riquezas inexplotadas, las cuales requieren una marina comercial bien desarrollada y el apoyo de una flota militar capaz de reaccionar y agredir, de modo que el tráfico marítimo no desaparezca cuando se presente el inevitable choque de intereses, instintos, ideales y pasiones con otros países, en especial los vecinos, y más si son pobres. Durante toda la existencia peruana ha tenido valor el axioma que el débil será vencido y el fuerte seguirá su carrera victoriosa; axioma sobre todo presente cada vez que el Perú o perdía o renunciaba al dominio del mar. Volviendo a Gamarra, con mucha razón asegura Jorge Basadre que su encumbramiento representó: "la instalación del militarismo en el comando de la vida pública". Aparentemente esto parecería beneficioso para las dos ramas de la fuerza armada, empero consideremos que por la propia naturaleza de Gamarra, fue un militarismo que sólo vió al ejército y casi ignoró la marina. Sería suficiente recordar como el ministro de guerra y marina que desde la iniciación de la república, digamos con Monteagudo, Guido, el conde de San Donás, Herrera y Noboa, hacía resaltar su doble condición ministerial, ya no se sintió sino como cabeza del de guerra y pasó a conceptuar la marina a un plano muy inferior, vale decir a la altura de una especie de **departamento.** Tal sería la característica del año 1830 en cuanto a la armada, cuando Gamarra poco a poco circunscribió la palabra **militar,** que antes con un sentido más amplio abarcaba también a la marina, ahora señalaba sólo al ejército; con esa injusta tendencia limitadora vinieron a suceder los hechos a fin de restar importancia a la marina, de aquí una apreciable disminución de autoridad y personalidad para su personal conductor, lo cual también condujo a una apreciable pérdida de eficiencia general. Entonces resultó que la marina ya no fue una **entidad** perfecta, una institución completa en sí misma, nacida junto con el ejército, que actuaba en la gue-

rra marítima como el ejército paralelamente lo hacía en la guerra terrestre, sino que pasó a ser menos que una **arma** de aquel, ni siquiera como lo eran sus otras armas, digamos la infantería, la caballería, la artillería, o la ingeniería; sino que casi alcanzaba, a una oficina más a la altura de los servicios.

Lo anterior que quizá sólo había estado en la mente de algunos soldados veteranos muy honorables hombres de lucha, pero de poca ilustración castrense, se puso en plena evidencia a partir de 1830 y por obra de Gamarra, de un caballero culto que "sabía bien latín, el francés y hablaba el castellano como un madrileño", al decir de Felipe Pardo y Aliaga; de un ser que había recibido la mejor educación que se daba entonces en el Cuzco y que había concluído el derecho canónico; en fin, de un militar valiente y conocedor a fondo de su oficio. Comprendemos que solo su egoísmo y su ambición funcionaron en este caso. La situación económica podía calificarse de crítica, pues bajó la producción agrícola y la de metales preciosos, se intensificó el contrabando, mientras llegó a cuatro veces la balanza desfavorable a favor de las importaciones contra las exportaciones; se imponía pues la reducción de gastos administrativos, más Gamarra aumentó los efectivos militares para actuar contra Bolivia y teniendo que ahorrar por las "escaseces del erario", como se decía entonces, la mayoría de los cortes en las partidas los aplicó a la marina, hasta los mismos sueldos del personal se abonaron con tal retardo que sumió en la miseria a todo el cuerpo naval. Dentro de ese pensamiento predominante de la guerra contra Bolivia, Gamarra y sus ministros no apreciaron ya en la marina sino la labor de trasporte o sea un aspecto que podía ser cubierto por cualquier convoy de naves mercantes, capaz de ser alquiladas y devueltas a plazos precisos. Por otra parte, la primera víctima del nuevo estado de cosas vino a ser el comandante general de marina, Vivero, quién sintió el impacto hasta el punto de perder muchas veces la cabeza, pues cada vez se le trató con menos respeto, con llamadas a la atención y oficios de un tono poco urbano. Desaparecido Guise, que sabía hacerse respetar por su gran prestigio, ya no quedaba fuera de Vivero otro oficial general capaz de imponerse por su carácter y extraordinarios merecimientos; entre los capitanes de navío, estaba Joaquín Soria, que por ser español él mismo se ponía muy de lado; en cuanto a José María García, Carlos García del Postigo, Eduardo Carrasco y José Guillermo Carter, todos ellos muy buenos hombres de mar, carecían entonces de elevada significación; Hipólito Bouchard, tan ejecutivo, estaba enjuiciado por el incendio de la fragata **Presidente** en Guayaquil, continuando en Lima a órdenes del fiscal de su juicio, habiendo bajado mucho su moral. Sería suficiente anotar que el gobierno principió hasta nombrar oficiales de ejército como capitanes de puerto.

Veamos los acontecimientos del año 1830. En los primeros meses estuvieron actuando las naves **Libertad, Monteagudo, Peruviana, Independencia, 1º de Febrero, Arequipeña** y **Congreso** en diversas comisiones, entre las que podemos anotar la de oponerse al contrabando; más el 7 de febrero quedó en estado de desarme la corbeta **Independencia**, a cargo del teniente segundo José Salcedo, cumpliendo una orden anterior del gobierno en el sentido "que su armamento, útiles navales y demás pertrechos, se depositen y conserven en sitios donde no sufran ningún deterioro; y que por lo respectivo a su dotación, se reemplace con ella las bajas de los demás buques armados". Por otra parte, en cumplimiento asimismo de una disposición suprema muy anterior, el 10 de febrero por la noche dió la vela para Guayaquil, a ser entregado, el bergantín **1º de Febrero** en conformidad con los términos del tratado de paz. En cuanto al personal de marina, podemos indicar que: el 16 de Enero era nombrado por el ejecutivo el teniente coronel de infantería José Delfín, capitán de puerto de Paita; el 22 de enero tomaba el cargo de capitán de puerto del Callao el de fragata Juan Elcorrobarrutia, en lugar del de su misma clase Jorge Young; el 1º de Febrero, el capitán de corbeta Este-

bas Salmón se encargó de la Mayoría del departamento y comandancia del arsenal, relevando al de la misma clase José Gabriel Palacios: no se prolongaría mucho la permanencia de Salmón en el cargo anotado, pues tuvo un conflicto con Vivero, dejando el puesto para ser enjuiciado; el 4 de febrero se le otorgaron despachos de capitán de navío al de fragata Eduardo Carrasco; el 6 de febrero era nombrado director del colegio militar el flamante contra almirante Eugenio Cortez; el 12 de febrero ascendió a teniente segundo el alférez de fragata Juan Corrochano, con igual fecha se le dieron despacho de guardia marina al aspirante José Cevallos; el 14 de febrero fueron reformados, o sea separados del servicios el capitán de navío Tomás Guillermo Carter, el capitán de fragata Manuel Quimper que pasó a las aduanas y el capitán de corbeta Carlos Gustavo Anderson; el 4 de marzo ordena el gobierno que se haga cargo de la capitanía de Huanchaco el sargento mayor de infantería José Urbiola; el 22 de marzo quedó reformado el alférez de fragata Manuel González Pavón; el 2 de abril fué nombrado capitán de puerto de Iquique el sargento mayor de ejército Gregorio del Solar; el 19 de Abril fue nombrado comisario ordenador de marina el de igual clase del ejército José Antonio Henríquez, en lugar de Pablo Romero que pasaba de vocal a la junta calificadora de servicios militares; el 16 de abril fueron dados de baja o reformados el capitán de fragata Jorge Young y el graduado de la misma clase Enrique Freeman. En cuanto a disposiciones del gobierno de otro orden de cosas, solo anotaremos: el 10 de enero se celebró con repique general de campanas, iluminación y una salva a las doce del día por el parque de artillería, fortalezas del Callao y buque de la armada, porque "la confirmación de la plausible noticia sobre la derrota de las tropas españolas con el ejército de los EE. UU. de Méjico, como asimismo la total pacificación de la República de Colombia, son dos faustos acontecimientos que S.E. el Presidente ha dispuesto se celebren". El 11 de enero dió el gobierno una disposición imponiendo penas "a los jefes y oficiales que hablen de la reforma"; era una especie de ley de la mordaza. El 3 de marzo decía el ministro del ramo, después de una parte explicativa, que: "en cuya virtud y conforme con lo prevenido en los artículos 2, 3, 41 y 42 del título 7º de las ordenanzas, quiere S. E. que en lo sucesivo se dispare el cañonazo a las 9 en verano y a las 8 en invierno, con el fin de que a dichas horas se retiren indispensablemente a sus buques todas las embarcaciones menores que hayan bajado al muelle por sus Capitanes y Oficiales, y que a continuación salga un bote de ronda con el Jefe o subalterno que V.S. nombre, cuyo primer cuidado será dirigirse a los buques de guerra nacionales, para observar si se hallan en ellos sus Comandantes y Oficiales, y si hay la vigilancia y cuidado que corresponde.....".

Había llegado al Callao el bergantín goleta **Hidalgo** que decía ser mejicano, pero como se presentó sin su respectiva patente o licencia a fin de acreditar su nacionalidad, fue embargado con cargamento y todo, sometiéndolo a un juicio, lo cual hizo protestar a los llamados pro-cónsules británicos Mr. Kelly y Mr. Willimot, quienes tenían interés en la carga. Se encontraban surtos en bahía tres buques de guerra ingleses, los cuales fueron impulsados por consejo de los pro-cónsules a pasar a la vía de los hechos, pretendiendo sacar de la bahía el **Hidalgo**, después capturaron una lancha peruana y, casi en seguida, se dispusieron a capturar nuestros buques de guerra. Fue una de las ocasiones cuando el ejercicio atropellador de la fuerza por una gran potencia, en contra de un país sudamericano, se cubrió del mayor ultraje y agravio. El 2 de mayo ordenaba el ministro del ramo que se pusiera en seguro como depósito, todo el dinero, especies y el cobre que hubiera traído el **Hidalgo**, lo mismo que cuanto se considerase de valor, constando detalladamente en el sumario, de modo "que si llega el caso de devolverlo, no le falta un clavo". En esos primeros días del mes de mayo, uno de los pro-cónsules británicos y el comandante de la corbeta inglesa **Alert**, protestaron porque se cerrara el muelle y el puerto al cañonazo de retreta; al respecto informó Vivero al ministro, entre

otras cosas, lo siguiente: "He visto en Cádiz abrirse la puerta del Muelle, después de la retreta, para personajes extranjeros por algún convite o caso particular de excepción política que no rompe la Ley, saliendo acompañados del Mayor de la Plaza, y a que he usado igual atención cuando ha ocurrido con el mismo Comandante de la Corbeta **Alert** y otros; siendo este Muelle la avanzada de esta Plaza que debe cerrarse con su rastrillo. Por ello es tan antigua dicha orden como desde el Gobierno Español, y el actual Independiente ha mandado varias veces se cierre la comunicación del Muelle a la retreta y es la última la expedida por V.S. en 3 de Marzo anterior: y cuando a los Buques Nacionales se le prohibe como es de toda ordenanza, mal puede quejarse ningún neutral". El gobierno ratificó con fecha 13 de Mayo la orden que el muelle y su tráfico quedaran cerrados a las 7 de la noche, tirándose a eslora el cañonazo de retreta. Ese mismo día 13 al amanecer, dos de los buques ingleses de guerra que estaban fondeados en el puerto, la fragata **Tribune** y la corbeta **Sapphire**, pretendieron capturar a la goleta **Arequipeña**, al bergantín **Congreso** y a una lancha cañonera que estaba destinada al apoyo de los buques nacionales. Los ingleses actuaron con dos falúas grandes y con una lancha del **Congreso** que habían tomado antes, todas estas embarcaciones convenientemente tripuladas con gente para el abordaje; felizmente el pequeño bote de auxilio de nuestra cañonera dió el **quien vive** y de inmediato se cambiaron tiros de fusil con los asaltantes, habiendo la cañonera disparado dos veces su cañón, con lo cual la sorpresa fue imposible, se retiraron los ingleses y ya no volvieron. Nuestra cañonera la comandó el teniente segundo Luis Larriba. Estuvieron fondeados en la bahía de testigos dos buques franceses, un bergantín de guerra y una gabarra, lo mismo que dos naves colombianas a órdenes del comodoro Tomás E. Wright, la fragata **Colombia** y la goleta **Guayaquileña.** Al conocer los anteriores sucesos, le decía el ministro al comandante general: "S. E. el Presidente ha sido impuesto del parte que V.S. ha dirigido relativo al suceso ocurrido en ese puerto, y me manda decir a V.S. qué, mientras dicta otras medidas, se sirva tomar todas las debidas precauciones a fin de poner a cubierto tanto los buques de guerra como los nacionales mercantes bien sean mayores o menores. Que poniendo V.S. en ejercicio toda su autoridad aliste los buques de guerra existentes en la bahía, preparándolos de modo que se hallen expeditos para defenderse de cualquier ataque que pudiera presentárseles; y que, además, prepare V.S. la batería del Arsenal para el mismo caso, poniéndose de acuerdo con el Gobernador de la Plaza, a quien se previene franquee a V.S. los elementos que le pida.— En fin, S.E. me manda también prevenir a V.S. que no permita embarcar ni desembarcar a ningún individuo de los buques de guerra Ingleses por ningún pretexto ni motivo, cualquiera que sea, a menos que se acerquen con bandera de parlamento, pues en tal caso recibirá V.S. los pliegos y hará regresar el bote inmediatamente".

En la noche del 14 de mayo, calculando que los buques ingleses realizarían nuevas hostilidades contra nuestra escuadra, mucha gente incluyendo algunas autoridades de la capital, se situaron a investigar en diversos sitios de la playa. El vice almirante Vivero despachó el bote de la capitanía del puerto, al mando de uno de los ayudantes, con la misión de avisar a la corbeta **Libertad,** la cual debía estar próxima a ingresar en la bahía, cual era la situación beligerante que entonces se vivía y prevenir al buque de cualquier peligro; no bien descubrieron desde a bordo los ingleses la presencia de nuestra embarcación, despacharon sus botes para perseguirla y capturarla, obligándola a vararse en la playa de Chorrillos, donde fue defendida por tropas del ejército, que con sus disparos hicieron alejarse a los ingleses. El 15 pasó el ministro general José Rivadeneyra el siguiente oficio a Vivero: "Como los buques de S.M.B. en ese puerto, han comenzado a cometer hostilidades contra el pabellón peruano a pretexto de la detención del Bergantín Goleta **Hidalgo**; y siendo esta conducta tan contraria al Derecho común y a la buena armonía que se ha procurado observar con aquella Nación, ha impul-

sado a S.E. a tomar todas las medidas necesarias a fin de sostener la dignidad del pabellón nacional y la seguridad del país.— Entre otras cosas ha resuelto declarar, como desde luego declara, cerrados todos los puertos de la República para los buques de guerra Ingleses; y, en consecuencia, me ordena prevenir a V.S. qué, al momento de recibir esta orden expida las más terminantes y activas a todos los Capitanes de puerto, a fin de que no permitan anclar en los de su comprensión a ningún buque de la clase indicada ni tener comunicaciones con los de tierra, negándoles por consiguiente todo recurso de víveres y aguada que se procuren a la fuerza. A este efecto se ha comunicado a los SS. Prefectos de este Departamento, Libertad y Arequipa la correspondiente orden, para que la circulen a los Comandantes Militares de la Costa, a fin de que obren de acuerdo con dichos Capitanes de Puerto, en caso de que cometan alguna agresión, pues que su extraña y escandalosa conducta autoriza a creer fundadamente que el objeto de su aproximación a la Costa solo sea el de hostilizar a los pueblos indefensos, como lo han ejecutado en épocas anteriores". ¿Se refería a las piraterías? Entonces era una viejísima experiencia.

Tal como se esperaba, regresó al Callao, procedente de Islay, la corbeta **Libertad** al mando del capitán de navío Carlos García del Postigo; por lo pronto, el día 15 de mayo después de haber estado toda la noche maniobrando para fondear, no pudo verificarlo hasta las tres y media de la mañana del 16, hora en que quedó al ancla como a una milla del puerto, por haber calmado el viento y ser necesario ofrecer descanso a la agotada tripulación. Actuaba de segundo comandante de la corbeta el teniente primero Juan José Panizo y completaban la plana mayor tres oficiales más de guerra, cuatro oficiales mayores entre los que se encontraban el oficial primero del cuerpo político Tomás Vivero y el cirujano habilitado Manuel Córdova; además servían cuatro guardias marinas. Conducía el buque de pasaje nada más ni nada menos que al segundo hombre en importancia de la república, esto es, el vice presidente general Gutiérrez de La Fuente, con sus ayudantes, secretaría, amanuense, y ocho asistentes; también viajaba el coronel Ramón Castilla, el fututro presidente genial del Perú, que entonces recibió una lección objetiva del poder naval; otros viajeros eran los capitanes Isidro Pavón y José Peralta y varios individuos más. Dice en su parte el comandante García del Postigo: "Más al dar la vela para adentro a las cinco de la mañana, vino momentáneamente a mi costado a tiro de pistola, la Fragata de Guerra Inglesa, y al hablarla contestó preguntando el nombre de este buque y, enseguida, intimándole que al menor movimiento lo echaría a pique. En circunstancias tan inesperadas, la cubierta empachada con los caballos y sin el menor preparativo de alarma, pues me ocupaba solo en levar, di inmediatamente parte a S.E. el Vice Presidente de la República, que estaba en cubierta, y me ordenó suspendiera mis movimientos hasta saber la causa de tal intimación y no exponernos a una tropelía de esta fuerza preponderante que se aumentó inmediatamente con una Corbeta de a 28. S.E. pidió aclaración al Comandante Inglés y tuvo comunicación por los Oficiales de éste: más toda contestación era insultante y sin instruirnos bien en el Causante, trató de sacar la Corbeta fuera de los tiros de la Plaza, no permitiéndome hacer este movimiento y sin tener permiso para verificarlo por sí, pidió gente a sus buques y la puso a bordo armada, y con ella se levó y tomó el fondeadero a tres millas de la Plaza. Yo sin poder salir de lo que S.E. me ordenaba que era ceder, atendía solo a conservar el mejor orden y evitar más tropelías, permaneciendo siempre detenido por esta fuerza y a las órdenes de S.E.". Aquel día 16 de mayo, paso a paso informó el vice almirante Vivero al gobierno, de cuanto se podía apreciar desde la orilla del mar. Con esa misma fecha 16, le comunicaba el ministro del ramo a Vivero: "Por los tres partes que ha recibido S.E. el Presidente, dirigidos por V.S. en la mañana de hoy, queda enterado de que los buques de guerra Ingleses, a más de haber detenido a la Corbeta **Libertad**, que según la insignia que ha largado con-

duce a su bordo a S.E. el Vice-Presidente, la han hecho levar del sitio donde amaneció fondeada, sacándola más afuera. Con este motivo me ordena S.E. diga a V.S.; que continúe dando partes de los movimientos y maniobras que observe, y que si S.E. el Vice-Presidente desembarcare, avise V.S. inmediatamente, manifestándole se sirva detenerse en dicho puerto hasta que le remita el Coche de Gobierno.— Con respecto a los sucesos del día, puede V.S. indicar al expresado General, cuando salte en tierra, que no inicie tratado ni convenio alguno con los Comandantes de los buques de guerra Ingleses, porque así lo exige el honor nacional, altamente ultrajado contra todos los principios del Derecho común".

El día 17 de mayo quedó libre para saltar a tierra el vice presidente Gutiérrez de La Fuente, lo cual llevó a cabo de inmediato junto con su comitiva, lo mismo que poco después hicieron los otros pasajeros, también se desembarcó toda la caballada que venía a bordo; pero nuestro buque continuó detenido por los ingleses. Al día siguiente, el ministro del ramo hizo notar al comandante general de marina que por el parte de entrada de la **Libertad**, venía a conocerse como el buque solo poseía víveres para diez días, de modo que si esa corbeta proseguía detenida no debía permitirse en lo absoluto se la auxiliara con ninguna clase de alimentos: "supuesto a que por el hecho de haberla impedido venir al fondeadero, corresponde a los buques de S.M.B. proporcionar los auxilios de boca que necesita"; si tomamos en cuenta que las naves inglesas se encontraban muy escasas de provisiones, venía a ser lo mismo la anterior orden que decir muriese Sansón con todos los filisteos. El 20, ordenó el gobierno al comandante de la corbeta **Libertad** que arriara su bandera e insignias, oficiando al comodoro H. Dundas de la **Sapphire** para que de una vez tomara plena posesión del buque peruano en vista de retenerlo por la fuerza sin justificación alguna, pues desde ese momento quedaba como prisionero de guerra, junto con sus oficiales y tripulación; parece que García del Postigo, quizá ofuscado por la situación tan rara en que se encontraba, no fué lo bastante claro y lo suficiente enérgico en el oficio a fin de cumplir la disposición anterior y de ello se valió el comodoro británico para responderle que a solicitud de parte enviaría una guarnición inglesa a bordo de la **Libertad**, con objeto de proteger al comandante y a los oficiales que parecían estar en peligro. El poderoso y atropellador marino británico, hasta remató sus actos con una burla sarcástica; tampoco pudo faltar un pillaje, como veremos a continuación. El 21, por la tarde, acudió a bordo de la **Libertad** un oficial británico con más marinería armada, comisionado por el comodoro inglés para tomar el dinero existente en la caja del buque y con la consigna hasta de emplear la fuerza; era imposible toda resistencia, de modo que no tardó en posesionarse de los caudales que habían y otorgó el siguiente recibo que procedemos a traducir: "**Sapphire**, frente al Callao, Mayo 21 de 1830.— Recibí del Comodoro de la Corbeta Peruana **Libertad** Dn Carlos Postigo, el dinero que abajo se expresa:—En pesos, 9,200.— En reales, 734,5.—En medios, 38.—Y dos piezas de piña (calidad desconocida), que se dice tiene de peso 328 marcos 4 onzas.— H. Dundas, Capitán. "Nótese que el recibo da a entender como si el comandante del buque peruano, hubiera entregado el dinero voluntariamente al comodoro británico, vale decir para ser guardado por el honorable Dundas.— Este mismo día 21, notificó el comandante británico al de la **Libertad** que quedaba libre nuestra corbeta, la cual maniobró a fin de tomar su propio tenedero. Ya hemos dicho respecto a que el gobierno había declarado enemigas a las naves inglesas de guerra; pero poco a poco cedió en mantener tal beligerancia, así el 26 del mes que nos ocupamos, por intervención del comandante de las fuerzas navales francesas, acordó permitir que en los botes de estos buques hicieran aguada los ingleses. Al día siguiente, el ministro de relaciones exteriores del Perú, aclaraba que la orden no podía generalizarse a todos los buques de guerra británicos y solo se limitaba a los dos buques agresores. Y, por fin, el día 31, estando por llegar la fragata de S.M.B. **Seringa Patan**, oficiaba el ministro

del ramo al comandante general de marina: "He dado cuenta a S.E. el Presidente de la indicación que V.S. se sirve hacer en su nota Nº 293, a cerca de la conducta que deberá observar con la fragata de S.M.B. **Seringa Patan,** que está al llegar. En consecuencia me manda decir a V.S.: que tanto a este buque, como a los demas de su clase que vengan después, se les permita fondear en el Puerto y comunicar con tierra; pues, la prohibición de que trata la orden del 27, es solo con respecto a los buques agresores **Tribune** y **Sepphire,** por la injusta agresión que han cometido.— El gobierno, sin embargo, quiere dar cada día pruebas relevadas de su generosidad, y de la consideración que le merece la Nación Británica, de quien se espera por su justicia e ilustración, que reprobará la conducta imprudente de dos hombres, y satisfará a la del Perú del modo más cumplido. Así lo hará V.S. entender al Comandante de la Fragata que debe llegar, por medio del Capitán de Puerto, o del comisionado inglés D. Luis Macala, según propone en su citada nota".

Hasta el llamado motín del Cuzco, el 26 de agosto de 1830, podemos decir que las naves de nuestra escuadra continuaron desempeñando las labores corrientes de trasporte y, además, la de patrulla contra el contrabando, el mal de mayor importancia que sufría la hacienda pública; fueron reparados los buques a medida exacta de mantenerlos navegando y prosiguió el vice almirante Vivero en su misión de conservar eficientes a todas las dependencias navales, dentro del estrecho presupuesto de que disfrutaba. Para julio y agosto anotaremos solamente que el 22 de Julio partió para Guayaquil la fragata **Monteagudo** con objeto de carenarse, llevando además tres cañones de fierro de a 18 y otros pertrechos que se regresaban a esa plaza; el 12 de agosto, salieron en convoy las corbetas **Libertad** e **Independencia** para el puerto de Santa, donde embarcarían 600 hombres del batallón 1º de Ayacucho con todo su almacén, verificado lo cual debían traer el cuerpo al Callao, a fin de trasladarlo en seguida a Islay. Tal como dijésemos al iniciar este acápite, el 26 de agosto estalló un movimiento revolucionario en el Cuzco, acaudillado por el coronel Gregorio Escobedo, hombre vicioso y atronador como lo califica Mendiburu, encaminado a seguir la política de Santa Cruz de anexionar nuestros departamentos sureños; si bien es verdad que ese motín a penas se prolongó un día o dos, la noticia al respecto que alcanzó a Lima el 4 de setiembre, produjo tal sobresalto que Gamarra pidió autorización al consejo de estado para mandar en persona el ejército, encargando el gobierno al vice presidente general Gutiérrez de La Fuente. El 5 de setiembre lanzó Gamarra una proclama y partió precipitadamente al sur por tierra. Sabemos que Santa Cruz quedó asombrado de la potencialidad militar peruana y a la verdad que no era para menos, porque en esos momentos debido a los esmeros de Gamarra por el ejército, estábamos muy poderosos en tierra, mientras el aspecto naval se había descuidado bastante, en la forma que ya lo aseguramos en otros párrafos. Para este mes de setiembre, señalaremos dos sucesos en el mar: el 11 partieron rumbo al sur con destino a Islay, navegando en convoy, las corbetas **Libertad** e **Independencia,** materialmente llenas de tropas, armamento y pólvora; el 17, al dar la vela la fragata de guerra inglesa **Seringa Patan,** por mala maniobra abordó a la corbeta de guerra americana **San Luis,** haciéndose ambos buques averías de cierta importancia: nuestro arsenal proporcionó todos los auxilios y trabajos que solicitaron esas naves.

En el mes de octubre, estuvieron muy activos los buques de la escuadra con el movimiento de las tropas y el gobierno entregó dinero con un poco más de liberalidad; asimismo, fue conducido a Islay el ministro plenipotenciario del Perú ante Bolivia Manuel Ferreyros con su comitiva compuesta de secretario, amanuense y tres criados. En el mes de noviembre anotaremos el siguiente oficio del ministro: "Prevenga V.S. al comandante de la Corbeta **Independencia,** admita a su bordo con especial encargo, dos baúles grandes y uno chico con un Asistente, perteneciente al Coronel D. Ramón Castilla y

cuyo equipaje y muchacho entregará en Islay al Administrador de Correos de aquel Puerto D. Antonio Soto.— El Comandante de granaderos D. Pascual Saco, presentará a V.S. dicho equipaje que ha recibido en esta capital". No pensemos que ha tomado entonces una mayor significación el futuro mariscal y presidente, sino que surte sus efectos la amistad que le liga con Gutiérrez de La Fuente. En el mes de Diciembre se llevó a cabo la llamada **entrevista de los tres días**, a partir del día 15, en el Desaguadero entre Gamarra y Santa Cruz, acordándose proseguir las negociaciones en la ciudad de Arequipa mediante plenipotenciarios; el peruano fue Manuel Ferreyros y el boliviano Casimiro Olañeta, inteligentísimo y falso como lo titula Jorge Basadre. Durante nueve meses de este año 1830 fueron infructuosos los esfuerzos para la reunión del congreso y solo hubieron juntas preparatorias, que se dilataron a partir de la convocacion hecha por Gamarra, según decreto del 10 de mayo de 1830; vencido el término de la legislatura ordinaria, de acuerdo con la constitución, se tomaron nuevas medidas para una extraordinaria en diciembre, pero tampoco pudo reunirse por no conseguir el quorum de ley. Para terminar con este año, nos referiremos a un documento muy interesante, el cual prueba la existencia de presupuestos bien estudiados por esta época; en efecto, con fecha 11 de diciembre oficiaba el ministro del ramo al comandante general de marina en los siguientes términos: "En la próxima Legislatura ha de presentarse al Congreso por el Sor. Ministro de Hacienda, el Presupuesto Jeneral de los gastos nacionales en los diferentes ramos de la administración; y siendo uno de los más esenciales el correspondiente a Marina, y que debo pasar a dicho Ministerio a la brevedad posible, junto con los pertenecientes a Guerra; se servirá V.S. remitirme el respectivo al Departamento y Escuadra con concepto al número de Buques mayores y menores que tiene: su sostenimiento, composición, apresto y armamento; y todo lo concerniente a Arsenales, Apostaderos, Capitanías de Puerto y su policía, con inclusión del haber y gastos que cause la brigada de Infantería, Escuela Central, y el valor de los víveres para la dotación de los Buques y Departamentos; en fin, cuanto se considere necesario para su sostén en un año.— Excuso recomendar a V.S. la exactitud que debe caracterizar estos datos, pues una vez aprobados por la Representación Nacional, no quedará en las facultades del Sor. Ministro de Hacienda, poner el cúmplase a ningún libramiento que exceda de lo prescrito por él". En cumplimiento de las anteriores disposiciones, preparó la comandancia general de marina junto con sus organismos técnicos, un detallado presupuesto con los gastos totales de todo orden necesarios a fin de sostener la armada durante los doce meses de 1831, formando un verdadero legajo donde todo quedaba demostrado con cifras, estudio que fue elevado al ministerio del ramo el día 31 de diciembre; por supuesto, conociendo Vivero el modo de pensar de la superioridad, no contempló nada relacionado con nuevas adquisiciones, ni mejoras del personal o del material. Este estudio venía precedido de un extracto de todo el presupuesto general del año, vale decir de un resumen demostrativo de cuanto se puntualizaba con los documentos anexos. De ese extracto tomamos las cifras globales que damos a continuación:

1.—**Buques de Guerra.**

Corbeta **Libertad:** por sueldos 34,484.3; por víveres 19,847; por conservación 24,560. Total 78,891.3 pesos.

Bergantín **Congreso:** por sueldos 28,051.3½; por víveres 4,867.6; por conservación 7,600. Total 50,519.1½ pesos.

Goleta **Arequipeña:** por sueldos 22,036.3; por víveres 11,651.3; por conservación 6,200. Total 39,887.6 pesos.

Goleta **Peruviana:** por sueldos 3,522.7½; por víveres 2,052.4; por conservación 1,900. Total 7,475.3½ pesos.

2.—**Trasportes.**

Corbeta **Independencia:** por sueldos 14,636.3½; por víveres 7,311.1; por conservación 7,350. Total 29,297.4 pesos.

Fragata **Monteagudo:** por sueldos 12,137.3½; por víveres 6,524.4; por conservación 21,500. Total 40,189.7½ pesos.

3.—**Oficiales de Plana Mayor y demás Dependencias de tierra.**

Por sueldos 35,234.4½ pesos.

4.—**Cuerpo Político de la Armada.**

Por sueldos 12,294 pesos.

5.—**Marinería y Tropas del Depósito.**

Por sueldos 24,036; por víveres 18,004.5. Total 42,040.5 pesos.

6.—**Gastos Ordinarios y Extraordinarios.**

Por víveres 1,892; por reparaciones 22,200. Total 24,092 pesos.

Gran Total	359,942.3	pesos
Se rebaja el cálculo de los productos de los Puertos en el año	17,015	„
Suma de la cantidad que se pide en el Presupuesto ...	342,927.3	„
Suma de la que asciende la diferencia de goces	10,352	„
Total General	353,279.3	„

AÑO 1831

Este año de 1831 se inicia con una fuerte braveza del mar en el Callao, de la cual poseemos noticias por los informes de Vivero, fenómeno que causara diversos destrozos en el muelle nuevo aun en construcción y en los edificios navales; en cuanto al ministro del ramo, instruído de los estragos, le decía al comandante general: "que tomando con la actividad que le es característica todos los recursos, medios y arbitrios que están en sus facultades, procure principalmente remediar todos los causados en la Capitanía del Puerto y Comisaría de Marina, tomando, sin excepción de persona, todos los materiales y útiles, como la gente que sea precisa para dicha obra, previniéndole al Sor. Comisario de Marina libre el dinero que calcula indispensable para mandarlo entregar por esta Tesorería.— S.E. al darme estas órdenes queda en la confianza de que allanará V.S. este cargo con todo el celo y actividad que demanda su importancia". Ahora bien, si los elementos de la naturaleza mostraron una especial violencia, pareció también entonces que los hombres no deseaban quedarse atrás y la mayoría de los rumores en Lima anunciaban una próxima tempestad política. En efecto, cada vez era más palpable la separación entre Gutiérrez de La Fuente y Gamarra, interviniendo muchos factores a fin de sembrar la discordia entre esos dos personajes junto con sus partidarios.

(CONTINUARA)

REVISTA DE MARINA

Marzo y Abril
Año 49 - No. 2

Contenido

1963
Vol. No. 282

Bases para la Formación Profesional Militar 109
Por el Capitán de Fragata A.P. Luis Felipe Villena Gutiérrez.

El Poder Naval en el Presente y en el Futuro 113
Por el Almirante USN. Claude Ricketts.

Los Secretos de la Piramide de Cheops y el enigma del 4 de Febrero de 1962 124
Por el Ingeniero Max Eyth.

La Guerra Submarina Alemana de 1939 - 1945 131
Por R. Moneger.

El Transporte Marítimo de los Productos Fisibles 153
Por el Capitán de Corbeta A.P. (Ingº.) Humberto Silva Novoa.

El Zócalo Continental del Atlántico 165
Por Ed. Le Danois.

Revisando Libros 169

Notas Profesionales 173

Proyectiles Dirigidos 177

Informaciones Mundiales 184

Crónica Nacional 192

Historia de la Marina de Guerra del Perú.—
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas G.

(Continuación de las Notas al Capítulo IV)
Por el Capitán de Navío A.P. Julio J. Elías.

REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure
ADMINISTRADOR
Capitán de Corbeta A.P. Alejandro Pérez Ruíz
JEFE DE REDACCION
Capitán de Corbeta A.P. Augusto Pérez del Solar
REDACTOR
Teniente Primero A.P. Alberto Santillana G.

DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinees, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.



VICE-ALMIRANTE MIGUEL CHAVEZ GOYTIZOLO
Inspector General de Marina



CONTRALMIRANTE ALEJANDRO MARTINEZ CLAURE
Director de la Escuela Naval del Perú

REVISTA DE MARINA

Marzo y Abril 1963
Año 49 - No. 2 Vol. No. 282

Bases para la Formación Profesional Militar

Por el Capitán de Fragata A. P.
LUIS FELIPE VILLENA G.

Cuando los hombres cultivan la ciencia, el arte, la filosofía y las letras se ha generado entonces lo que llamamos progreso. Si un pueblo cultiva solamente alguno o algunos de esos cuatro campos es indudable que también se ha realizado progreso, pero no en forma integral. Aun otra forma de producir un progreso imperfecto es aquel en el que el Estado fiscaliza, en forma exagerada, aquellos campos en los que puede o debe intervenir.

El progreso puede generar o una mejor cultura o una civilización. Generalmente estas dos ideas, civilización y cultura, se confunden con tendencia a darles el mismo significado. Aun nuestro diccionario establece que la cultura es el resultado de haber ejercitado el hombre su entendimiento en cultivar los conocimientos humanos, y que la civilización es el acto de educar, ilustrar. Pero, aunque aparentemente estos dos términos tienen el mismo significado deseo intentar aquí un análisis sobre si realmente quieren decir lo mismo.

Por ejemplo, qué respuesta hemos encontrado cuando nos preguntamos si un pueblo puede ser civilizado y sin embargo, no ser lo suficientemente culto. Entendemos por pueblo culto aquel que tiene un conocimiento más o menos profundo de todos los campos en los que se desarrollan las actividades humanas, es decir, las filosóficas, las científicas, las económicas, las sociales, las artísticas. Si se trata de un pueblo que ha puesto gran énfasis en uno o varios de esos aspectos, pero no en todos, ello indudablemente no deberá, en mi opinión, calificarse como cultura. Allí pareciera ser que el término "civilización" es el más adecuado. Si esta teoría, muy personal desde luego fuese cierta, Rusia aparecería entonces como un pueblo altamente civilizado científicamente y EE. UU. de N. A. sería un pueblo que se acerca más al calificativo de pueblo culto. Surge aquí la siguiente pregunta: ¿Qué tiene más valor para la humanidad, que un pueblo sea culto o que sea civilizado?

Es indudable que, considerando siempre que esta teoría fuese cierta, sólo en un país libre y auténticamente democrático puede alcanzarse una cultura. Se deduce entonces que los países de régimen totalitario estarán siempre dentro del calificativo de países civilizados. Excluyo aquí a aquellos pueblos que, viviendo también bajo regímenes de tipo vertical, no aportan ningún desarrollo útil en ninguno de los campos de las actividades humanas.

Creo percibir que, en el fondo, la lucha ideológica entre los sistemas democráticos y totalitarios conduce precisamente a eso: lograr una mejor cultura con el predominio de la democracia o que la humanidad derive hacia un tipo de civilización, presumiblemente la científica, si llegase a triunfar el comunismo.

A expensas de que la democracia, como cualquier sistema ideado por el hombre no solamente es susceptible sino de esencial necesidad de perfeccionamiento, no creo necesario analizar mayormente que dentro de ella se dan mejor las condiciones necesarias para adquirir una cultura en comparación con aquellas que existen bajo el régimen comunista. Pero sí debemos analizar esas condiciones bajo el comunismo, régimen sobre el cual, naturalmente, conocemos menos que el nuestro.

Con respecto a la literatura, las artes y la ciencia, la doctrina comunista fija las siguientes ideas:

a).—El arte y la ciencia como parte de la "superestructura" *pertenecen a lo social* y no pueden ser dejadas al criterio del individuo. (La "superestructura" según la concepción marxista-Leninista es el sistema jurídico y político que engendra, a su vez, las formas ideológicas, doctrinas filosóficas, etc. del Partido Comunista).

b).—Como toda la "superestructura", constituyen un problema de clase, cada clase tiene su propio arte y su propia ciencia, de igual manera como su propia moral y leyes. No existen arte ni ciencia universales, sino únicamente el arte burgués o el arte proletario.

c).—El arte y la ciencia son considerados como meros instrumentos en la lucha de clases. No hay ciencia ni arte objetivos; siempre están determinados por su finalidad. No tiene otro valor ni otro significado que el ayudar a su clase en la consecución de sus fines (victoria sobre clases enemigas y construcción del socialismo). Como herramientas y armas en la lucha de clases, el arte y la ciencia gozan de alta estima y apoyo—lo que constituye el lado positivo de esta tesis.

d).—En consecuencia, el arte y la ciencia son un asunto político por excelencia; no hay música apolítica; ni historia apolítica; de allí que cada artista o intelectual debe considerarse como militar en la lucha por el triunfo del proletariado; no se le puede permitir ninguna neutralidad.

e).—En cuanto a instrumentos de la lucha política, el arte y la ciencia deben ser integradas en la doctrina del proletariado, basada en el materialismo dialéctico e histórico.

f).—Por esta razón el partido puede y debe ejercer sobre el arte y la ciencia una estricta vigilancia, tanto negativa para impedir prácticas indeseables en estos campos, como positiva, para indicar a los artistas y científicos qué cosa y cómo tienen que crear.

El control de partido no se limita a dar la preferencia al arte y a la ciencia "socialistas": se extiende también a la interpretación autoritativa de los criterios que definen el concepto mismo de arte y ciencia "proletarios".

g).—Del mismo modo los fines políticos concretos del partido cambian también las directivas para los artistas y científicos que deben ajustarse a cada nueva norma, aunque sea está diametralmente opuesta a la anterior.

h).—Como en otros campos sometidos a la política, el partido emplea, cuando es necesario, la violencia, para quebrar cualquier resistencia a sus directivas e imponer sus propios puntos de vista. Los creadores deberán expresar únicamente lo que es conveniente para el partido, aunque contradigan en esta forma sus propias convicciones. Así circunscritos, el arte y la ciencia gozarán, sin embargo, de alta estima y apoyo.

Los comunistas no escatiman medios económicos para ayudar a los artistas y a los científicos y les ofrecen buenas condiciones de trabajo. Los sueldos y su prestigio social son relativamente mayores que en otras partes. Las obras literarias, artísticas o científicas gozan de una difusión extraordinaria. El analfabetismo ha sido combatido eficazmente. Teatros, bibliotecas, etc., funcionan en todas las ciudades.

En los países comunistas todos los medios de información y de expresión literaria y artística se encuentran controlados sea por el Estado, servidor del partido, sea por organismos semiestatales, igualmente sometidos al partido. Fuera de esto, no hay prácticamente mercado para las obras.

Para ejercer una actividad artística hay que ser admitido por la organización profesional correspondiente, también controlada por el partido.

No se puede, pues, hablar de una verdadera libertad de creación. Sin embargo, razones de oportunidad tales como: apremiantes preocupaciones en otros sectores, o el deseo de abrir una "válvula de seguridad", cuando la presión de los "controlados" y de la opinión pública resulta demasiado fuerte motivan ciertos períodos de liberalización. El más notable quizás ha sido el posterior a la "destitución" póstuma de Stalin. Sin embargo, por lo general se ha dado el hecho, hasta ahora por lo menos, de que una nueva represión ha sucedido siempre a los momentos de relativa libertad.

Si trasladamos toda esta realidad del mundo comunista a los ambientes de formación profesional de un país democrático y efectuamos una comparación con lo que en nuestro ambiente sucede llegaríamos a la conclusión de qué, mientras la tendencia educacional de los pueblos comu-

nistas es exclusivamente fiscalizada por el Estado en nuestros países democráticos existe la tendencia a buscar un equilibrio entre la magnitud de la influencia que el Estado debe ejercer en esa educación y aquella otra que debe ejercer libremente el individuo en forma de que se respete la libertad y por ende, los valores individuales. Pero, debemos tener en cuenta que todo nuestro esfuerzo, no de hoy sino de toda la vida, deberá dirigirse en ese sentido y que si, por desgracia, perdemos algún día el sentido de proporcionalidad entre esas dos fuerzas se habrán creado entonces las condiciones aparentes para caer en la anarquía, en un caso, o bajo un régimen totalitario en el otro caso.

Esencial importancia reviste, bajo esta misma idea, la formación de los miembros de los II. AA. No son hombres exclusiva y únicamente científicos los que han de regir las instituciones castrenses. La conducción de hombres, y más aún, las inspiraciones de carácter estratégico, no obedecen y nó obedecerán jamás a planteamientos matemáticos. La cadena de mando, tanto entre los miembros de la Plana Mayor como entre los de la Plana Menor y, por consiguiente también entre ambas, no están llamadas a funcionar dentro de sistemas mecanizados dentro de los cuales cada individuo actúa en forma automática y necesariamente señalada con anterioridad. Y creo, que para que ese mecanismo jerárquico funcione en la forma más eficiente es indispensable que los miembros de nuestras instituciones militares sean formados, cada vez en forma más perfecta, dentro de un adecuado balance de capacitación militar, humanística, sociológica, filosófica y económica.

Si bien la conducción estratégica de un país se rige por una estrategia económica, una estrategia política, una estrategia sicológica y una estrategia militar todas estas cuatro esferas no son totalmente independientes. En la misma forma que de una zona de luz a una de obscuridad existe otra más pequeña de penumbra en la cual nadie podría precisar en dónde comienza la luz y en dónde termina la obscuridad así también todas esas cuatro esferas tienen zonas de contacto o de penumbra. El arte de la capacitación castrense reside en encontrar en los límites de la esfera militar la magnitud de aquellas influencias de las otras esferas que se confunden o penetran en la nuestra, y entonces aplicarlas en nuestro provecho y por consiguiente, en provecho de la humanidad y del país.



El Poder Naval en el Presente y en el Futuro

Por el Almirante US. Navy
Claude Ricketts,
(Del U.S.N.I. "Proceedings")

Es universalmente reconocido que ésta es una época de realizaciones sin precedentes en muchos de los campos del saber humano. La ciencia nos ha dado muchos beneficios, pero también, tremendo poder destructivo. Los conflictos internacionales son únicos en características y potencial. Así, muchos de los cursos de acción que son teóricamente adaptables, con frecuencia son difíciles de seleccionar como la mejor decisión para nuestra seguridad nacional. ¿Los viejos conceptos son aún fundamentalmente sólidos? Y si es así, ¿cómo podemos nosotros aplicarlos a este mundo que está cambiando? ¿Cómo haremos nosotros para alternar sus elementos a fin de mantener la paz con la marcha de los acontecimientos?

El propósito de este artículo es explorar algunos de los aspectos del poder naval, con el principal objetivo de evaluar su potencial durante los próximos diez años, como contribución a la seguridad de los EE. UU. La revisión de alguna de las características fundamentales del mar, ayudarán a desarrollar esta evaluación.

El fondo del mar encierra muchos misterios. No obstante, el hecho de que el mar está íntimamente relacionado con la historia y la evolución del hombre, el conocimiento de sus profundidades es relativamente pequeño. Tal vez la ciencia más olvidada de la tierra ha sido el estudio de las características del mar. Sin embargo, la ciencia moderna ha deducido que el primer organismo viviente se movió en las aguas.

Para los eones, los mares permanecieron como el regazo de toda vida. Y aún ahora los mares son la fuente básica de vida en nuestro pla-

Después de graduarse en la Academia Naval, con la clase de 1929, el Alm. Ricketts sirvió a bordo del USS. Lexington y USS. California, hasta 1932, cuando fue designado Aviador Naval. Era Oficial de Artillería, a bordo del USS. West Virginia, cuando su buque se hundió en Pearl Harbor. En la Segunda Guerra Mundial, sirvió en el USS. Maryland, y el resto de la guerra, como Oficial de Operaciones Navales en el II Grupo Anfibio, V Cuerpo Anfibio y en la Flota del Pacífico. Fue instructor durante dos años, en la Escuela de Guerra Naval. De 1952-1955, trabajó en la Oficina del Jefe de Operaciones Navales en Guerra Anfibia. En Febrero 1961, asumió el Comando de la Segunda Flota y Comandante de la Flota de Ataque, en el Atlántico, y seis meses después, fue designado Subjefe de Operaciones Navales.

neta. Ellos regulan el clima, proveen las lluvias y las inmensas reservas de recursos naturales. Con el avance de la civilización de hoy, no hay país con litoral marítimo que no obtenga todos los materiales, en la cantidad necesaria para sustentar la demanda que exige una sociedad compleja. Otras fuentes de recurso, desde el mar y desde tierra, a través de los mares, contribuirán a este creciente incremento de recursos, ya sea en tiempo de paz o de guerra.

Hay almacenado 330 millones de millas cúbicas de agua de mar, así como gran variedad de sales, minerales y valiosas soluciones. El agua de mar contiene más de 60 elementos, variando grandemente en concentración.

El agua de mar es una fuente comercial importante de muchas sustancias de amplio uso industrial.

Como nuestra exploración y conocimiento del mar aumenta, y como nuestros recursos terrestres están disminuyendo nosotros podemos esperar una gran extracción de recursos naturales del mar.

La moderna evolución de la ciencia nos dará mejores medios para explorar las profundidades del océano. Mejores materiales y técnicas de ingeniería permitirán descender ahora a poco más o menos 3,000 pies. La ciencia oceanográfica está atrayendo a un número creciente de hombres capaces. Los laboratorios de nuestra marina aumentan rápidamente. Los EE. UU. tienen planeado un programa de "10 años en oceanografía" (TENOC) que costará aproximadamente un billón de dólares. Este interés por la oceanografía no se crea que está confinada a los EE. UU. Todas las grandes naciones marítimas están interesadas en su desarrollo. Del resultado de sus esfuerzos para conocer mejor el mar dependerá su respectiva capacidad para explotar la riqueza de sus recursos naturales y su potencial contribución para la seguridad nacional.

Factores que afectan el Poder Naval.

El poder marítimo es la medida de la capacidad total de cada nación, para explotar los beneficios que ofrece el océano. En su comprensivo sentido político, incluye todos los elementos empleados para el ventajoso uso de los océanos con propósitos comerciales y militares.

El poder naval es la parte principal del poder marítimo de los EE. UU. Se comprende que una porción de nuestra fuerza militar que utiliza el mar en superficie, bajo superficie y sobre superficie, prepara la guerra para conducirla desde el mar. El carácter de nuestro poder marítimo, y los elementos de nuestro poder naval, están determinados grandemente por los siguientes factores: a) geografía del mundo; b) tecnología disponible; y c) el requisito de la actitud militar de la nación. Hagamos un análisis de ellos.

La Geografía del mundo.—

En los millones de centurias que han pasado durante la evolución de la tierra, desde un inmenso globo de gas y partículas de polvo a su forma pre-

sente, ha habido un tremendo cambio en su geografía. Dentro de los límites positivos de tiempo en que nosotros podemos planear nuestro destino nacional, sin embargo, la circunstancia de que pueda ocurrir un cambio de la geografía en minutos, son muy remotas. Se formarán nuevos deltas, aparecerán nuevas islas volcánicas, o pequeños islotes desaparecerán; las tierras bajas pueden ser sumergidas, pero el hombre recapturará más de los océanos, tierras para construcciones o cultivos.

Estos pequeños cambios son insignificantes en la contextura terrestre; por lo tanto, la mayor parte de las áreas del mar y de tierra, permanecerán esencialmente en la misma forma. Mientras la configuración del límite entre la tierra y el mar, cambie lentamente, los límites individuales de naciones son más transitorios. Uno de los más grandes estímulos para la agresión, es el deseo de todas las naciones de tener un efectivo acceso al mar.

Desde el punto de vista geográfico, los EE. UU. es una de las naciones más favorecidas del mundo. Nuestros límites entre dos océanos, los Grandes Lagos, el río San Lorenzo, y el Golfo de México, juntamente con muchísimos puertos, provee de fácil acceso a lo largo de miles de millas de litoral.

La amplitud de los océanos Pacífico y Atlántico, ha servido como defensa de gran valor en las guerras con enemigos, allende los mares.

Mientras las actuales y futuras armas de guerra no venzan los aspectos defensivos de la distancia, no se llegará a eliminar las ventajas geográficas de los EE. UU. El mar que nos rodea es un medio amistoso hasta que lo mantengamos así. Se convertirá en un medio enemigo, solamente si rehusamos explotar lo que tiene para ofrecernos.

Por otro lado, los mares proveen un cerco hostil a una nación que no puede igualar a su adversario en utilizar el mar como medio para realizar operaciones navales.

El aislamiento hostil se vuelve más peligroso si una nación con bahías y puertos estrechos y congestionados, tienen acceso a armas modernas que puede atravesar las distancias hacia el blanco enemigo, aún dentro del territorio controlado por éste.

Tecnología disponible.—

El grado en que podemos explotar nuestras ventajas geográficas depende de la forma cómo se adapta la tecnología al poder marítimo. El Poder Naval consiste principalmente de tres elementos: buques como plataformas o bases para armas; las armas que son disparadas o lanzadas desde estas plataformas y la estrategia y tácticas empleadas en el uso del primero de los elementos descritos.

En nuestros buques buscamos versatilidad, resistencia, velocidad, habilidad marinera y ocultamiento.

En nuestras armas también buscamos versatilidad, alcance, poder de destrucción y precisión.

En nuestra estrategia y táctica buscamos aplicar los principios bási-

cos de la guerra-sorpresa, concentración, economía de fuerzas, etc.

La tecnología moderna ha mejorado grandemente la efectividad de estos elementos. Ingenieros y diseñadores de buques, han doblado casi la rapidez de nuestros buques capitales. El poder nuclear ha hecho dar un salto más amplio, en la proporción de 50 veces, a la navegación, considerando el radio de acción por peso de combustible y el fin de este progreso no está a la vista.

Versatilidad en buques y armas es una característica deseable desde el punto de vista de la economía, flexibilidad y eficacia. Por ejemplo, la ciencia moderna ha hecho posible para los portaviones, el operar "jets" de alta capacidad, así como aviones convencionales. De este modo, un portaviones puede conducir un ataque nuclear, servir de apoyo de tropas, ataque anti-aéreo, guerra antisubmarina, vigilancia aérea y de superficie y destrucción de buques mercantes.

Los destroyers antiguamente llevaban torpedos para ataque en superficie a corta distancia, y cargas de profundidad lanzadas casi directamente sobre el submarino. El alcance de las armas modernas de los destroyers antisubmarinos es ahora de varias millas. El armamento de alguno de los destroyers incluye baterías de missile contra aviones de gran capacidad.

Las embarcaciones de desembarco (LSD) son un ejemplo sobresaliente de la versatilidad de los buques. Se ha desarrollado en un buque anfibio combatiente, que conduce helicópteros y tropas para el asalto. Después de completar su rol de asalto, este buque versátil puede asumir la función principal de buques de reparaciones para el que fue originalmente diseñado.

El ingenio humano nos ha dado el poder nuclear y los proyectiles balísticos y su unión con el submarino; los satélites para la navegación y comunicaciones; torpedos y proyectiles que llegan sobre sus blancos, así como grandes progresos en el apoyo logístico que dará mayor sostén al poder marítimo.

Aunque la moderna tecnología ha permitido grandes avances en el progreso del poder marítimo, otros grandes adelantos están aún por venir. Nuestra Marina está embarcada en una revolución tecnológica que resulta mucho más grande que aquella transición de la vela al vapor, o de los antiguos cañones a la artillería actual. La velocidad a que esta revolución se efectúa, es verdaderamente sorprendente. Ella requiere un juicio escrupuloso, cuidadoso análisis, y, por supuesto, algún riesgo para hallar el balance entre la completa explotación del poder de la tecnología y la conveniencia de introducir nuevos sistemas en la Flota, antes de que ellos sean suficientemente probados y ofrezcan confianza.

Los requisitos de una actitud militar Nacional.—

Cualquier análisis de nuestro poder naval sólo tendrá validez, si lo

consideramos en relación a nuestra total actitud militar nacional. Cualquier análisis de un servicio, un requerimiento militar, una función, o un sistema de armas será defectuoso si nosotros los consideramos a cada uno aisladamente.

Veamos brevemente nuestras fuerzas militares nacionales como un todo y qué puedan ser capaces de realizar y por qué?

La prominente posición de los EE. UU., de hoy en el mundo, demanda que nosotros mantengamos fuertes, vastas y versátiles bases de poder militar que permitan a nuestros hombres emplear libremente y con seguridad, nuestras formidables armas económicas, políticas y sicológicas cuando sea necesario. Si nosotros aceptamos esta tesis, entonces uno de los primeros requisitos de nuestra actitud militar es obvio. Debemos ser capaces de golpear atrás con efectividad devastadora, siendo inevitable así prescindir de un ataque militar contra nosotros. Se entiende que exista el requisito de un número y tipos de nuestras fuerzas que sobrevivan a cualquier tipo de primer ataque contra nosotros. En el ataque por proyectiles, y tal vez, eventualmente, por una hábil utilización del espacio, puede haber oportunidad de utilizar la alerta oportunamente antes de un ataque sorpresivo. Pero ahora esta carencia anticipada de alerta pone interés sobre la habilidad de nuestras propias armas para efectuar un sorpresivo ataque. Consecuentemente, las armas que nosotros construyamos deben ser de características tales que sobrevivan, características que confundan al enemigo en el uso de sus propios sistemas de armas. Y si nosotros hacemos esto, será menos probable recibir un sorpresivo ataque, por la incertidumbre en el pensamiento de cualquier enemigo racional de tener éxito.

Nosotros debemos también ser capaces de responder en forma rápida y efectiva cualquier agresión militar. Debemos predecir con exacta seguridad, el área, el momento y las circuntancias de tal agresión. Nosotros debemos estar listos de actuar donde quiera, cuando quiera o como quiera el enemigo. Y si nosotros estamos listos para batir estas grandes y definidas amenazas generales en forma efectiva, aquel decidido ataque nuclear y aquellas pequeñas agresiones militares, es obvio que una arma particular o una estrategia particular para hacer frente a un tipo de guerra particular, no es suficiente.

Nosotros no podemos esforzarnos en presentar al enemigo un conjunto de problemas que él pueda darle una particular o simple solución. Debemos presentarle a él tal variedad de respuestas a su agresión, que él no pueda calcular su número. Nosotros debemos siempre introducir problemas de serias dudas en su mente, capaces de hacerle meditar en el probable éxito de su agresión militar.

Podemos hacer esto, porque tenemos muchas y diferentes armas, así como la habilidad de lanzarlas desde muchas direcciones y procedencia, desde tierra, aire, desde la superficie del mar y bajo la superficie del mar.

Tierra, mar y aire, cada uno tiene sus ventajas y desventajas, como medios de operar sistemas de armas. Nosotros debemos explotar las ventajas de cada uno de ellos, debido a que sólo procediendo así, podremos complicar al máximo los planes militares del enemigo.

El rol del Poder Marítimo en nuestra Estrategia Militar Nacional.—

El rol principal del poder marítimo en nuestra estrategia militar nacional, es contribuir a que nuestra aptitud nacional proyecte el poderío de los EE. UU. allende los mares. El vasto uso del mar es necesario para el apoyo de nuestros aliados así como para el de nuestras propias fuerzas militares en su territorio. En tiempo de paz, más del 99% de tonelaje de ultramar se moviliza en los buques. Esto no sería diferente en la guerra.

Estos factores imponen una estrategia naval ofensiva. Nuestra Marina debe proyectarse para llevar la guerra hacia el enemigo, ya sea en el mar o en tierra. En nuestra historia reciente, nuestra Marina fue forzada a adoptar la estrategia de defensa del litoral. Fue solamente cuando nos sacudimos de esta cadena que significaba los conceptos defensivos, que estuvimos en la capacidad de explotar todo nuestro potencial y realizar nuestra misión principal: "El control de las áreas vitales marítimas".

En la Segunda Guerra Mundial, la más grande de todas las guerras navales, adoptó esta filosofía de la estrategia ofensiva, que pagó grandes dividendos. Arrebatando el control de grandes áreas marítimas, así como aquellas fuerzas terrestres y bases aéreas enemigas, se cerraría al enemigo dentro de su territorio metropolitano, obteniendo ventaja de la estrategia naval ofensiva.

El avance tecnológico ha reforzado la validez del concepto de estrategia ofensiva. No se prevee si las armas combiarán aquella filosofía en el futuro. Tácticas, métodos conocidos, y conceptos de defensa, han cambiado con el desarrollo de las armas, pero estos cambios fortifican el concepto de una estrategia naval ofensiva.

Esta filosofía naval ofensiva, no se restringe a operaciones en tiempo de guerra, sino que abarca áreas de cortos períodos de tensión en una guerra ilmitada en tiempo de paz. Nosotros hemos encontrado que es extremadamente provechoso y útil para los Estados Unidos y el Mundo libre, mantener alerta a fuerzas capaces de conducir operaciones ofensivas, desplegadas a miles de millas de nuestro territorio, en el Lejano Pacífico Occidental y en el Mediterráneo.

Hay solamente pocos lugares en los que las fuerzas de los EE. UU., están desplegadas en tierra de territorios de ultramar, y, con el poder necesario para controlar agresiones militares importantes de carácter local. Entre los puntos donde aquellas fuerzas están deplegadas, hay brechas de miles de millas a lo largo del perímetro Este y Sur del Continente de Eurasia. Llenar estos vacíos con bases de fuerzas terrestres, no es factible para los

EE. UU. a pesar de que muchos de estos vacíos están ocupados por aliados de países que simpatizan con el Mundo libre. Afortunadamente, muchos de estos países tienen frontera marítima, donde el poder naval puede ser llevado para sostenerse.

Cuando la fuerza es necesaria, una pronta acción es importante, debido a su oportunidad. Una fuerza comparativamente pequeña, usualmente evita la necesidad de grandes fuerzas. Por la explotación de la rápida reacción de que es capaz la fuerza naval, nosotros podemos, ya sea, prevenir hostilidades, o contribuir grandemente a confinarlas.

El principal objetivo de la fuerza es el control de las poblaciones, a fin de obligarlas a hacer lo que uno quiere que hagan. Aun en tiempo de guerra, el objetivo es el control del pueblo, no la eliminación de él. A quién puede negar los efectos de nuestra acción naval —breve batalla— sobre la conducta de los pueblos, nosotros responderemos mostrando su influencia en crisis tales como aquellas del Líbano y Cuba.

Se comprende que el rol principal de la Marina de los Estados Unidos es disponer del poder de este país, moviendo sus componentes navales para integrar fuerzas de ataque que puedan ser conducidas rápidamente al área amenazada.

Aparte de los efectos directos de la tecnología moderna en los buques, armas, y equipo, la naturaleza de posibles guerras estará sujeta a cambios fundamentales impuestos por la expansión del rol de la marina en la guerra, preguerra y acciones de postguerra. Este hecho ha ido aumentando en importancia desde que terminó el monopolio nuclear de los Estados Unidos.

La posibilidad de una guerra nuclear, ha hecho resaltar el rol de la Marina en las principales áreas de disuación y poder remanente.

La disuación es la prevención de la acción por el temor a las consecuencias. Aplicado a la iniciación de la guerra nuclear, este temor radica en la evaluación de la habilidad del enemigo, de golpear atrás con tal efectividad, como para causar una pérdida inaceptable. La evaluación puede ser correcta o equivocada. El factor principal sobre el que se basa, es el número y efectividad de armas que puede utilizar sobre territorio enemigo, la nación que ha sido atacada, en represalia por el primer ataque. Su pregunta básica es "¿Cómo podré sobrevivir a las muchas armas lanzadas contra mí?". Si se estima que el número es suficientemente alto, la disuación es posible.

Para que la disuación sea efectiva, el número requerido de nuestras armas para sobrevivir, debe ser así evaluado por una nación que proyecta atacar primero. Entonces el primer requisito de nuestros vehículos atacantes es sobrevivir.

¿Cuáles serán las mejores condiciones que contribuirán a esta supervivencia? Dispersión, firmeza, ocul-

tamiento, movilidad, sistema de alerta y defensa.

Con la posible excepción del ocultamiento, ninguna de las características indicadas anteriormente son suficientes por sí mismas. Cuanto mejor combinemos estas características, en un solo vehículo de lanzamiento, mayor será nuestra posibilidad de supervivencia.

El mar provee el único medio para tal combinación. En nuestro sistema Polaris por ejemplo, nosotros combinamos, la dispersión, firmeza, ocultamiento, movilidad y su inherente auto-defensa. La alerta anticipada para impedir un ataque nuclear enemigo, no es necesaria para la supervivencia.

Estos vehículos atacantes usan cualquiera de un infinito número de dispositivos de ocultamiento en áreas, muchas veces del tamaño de los Estados Unidos, y desde muchas direcciones de posibles blancos enemigos.

En nuestras fuerzas de tarea de porta-aviones, nosotros hemos combinado la dispersión, movilidad, alerta, defensa y algún grado de ocultamiento. Dado que, el blanco se mueve con la velocidad de la fuerza de tarea del portaviones, no es un blanco apropiado para un proyectil de largo alcance. La amenaza contra dicha fuerza es muy reducida. En el portaviones, nosotros tenemos una base adelantada de bombardeo en movimiento, con sus aviones, tripulación, facilidades de alojamiento, así como de reparaciones, piezas de repuesto y radares en esencia "el medio terrestre", requiere para la alerta, defensa y sustento de operaciones, de una base aérea con aviones de alta capacidad.

En nuestras fuerzas de tarea anfibia, nosotros integramos virtualmente, los esfuerzos de varios tipos de buques y aviones de la Marina, conjuntamente con la formidable fuerza de la Infantería de Marina, para el asalto de posiciones hostiles con fuerzas abrumadoras, proyectadas desde las "islas del poder" en movimiento.

Así nuestro sistema Polaris en el mar, contribuye tremendamente en nuestra capacidad de represalia. La movilidad y ocultamiento que ellos ofrecen, son incomparables y van aumentando tanto como el adelanto de la seguridad de impacto de los proyectiles contra los blancos fijos.

En un momento efímero de la Historia, los Estados Unidos tuvieron el monopolio completo de las armas nucleares. Nuestros futuros enemigos emergieron desde entonces. Nosotros habíamos tomado ventaja de ese monopolio, y eliminado una amenaza en su etapa inicial y sin temor de comparar la represalia. Nosotros al imponernos nuestra propia restricción en el uso de estas armas, fue por mantener nuestros principios. Y fue una de las más nobles y caritativas restricciones nunca ejercidas por entonces por los hombres.

Mientras nuestra superioridad en armas nucleares permanezca ahora en forma abrumadora, el número y calidad de tales armas en otras manos están indudablemente en aumento. El grado de peligro que nosotros espera

mos poder recibir, al primer ataque, aumentará con el tiempo.

Excepto por su efecto disuasivo, el arma nuclear no ofrece una positiva defensa contra ataques masivos. Aun en el caso de que la nación que va a asumir la represalia pueda salvar sus armas nucleares en el primer ataque, esta acción no evita o reduce a proporciones aceptables el peligro y destrucción del primer ataque.

Como un punto de relación, puede establecerse que las armas de ataque de supervivencia se usarán para destruir a la nación que ha atacado primero, pero en un número limitado sobre el cual no es necesario ir.

Esta clase de balance nuclear es un poderoso disuasivo para la guerra de este tipo. Consecuentemente, puede elevarse el nivel de las acciones no-nucleares que los oponentes efectuarán debido al conocimiento mutuo de las consecuencias de un mutuo ataque nuclear. En esa clase de balance, el poder naval es un poderoso instrumento con el que se puede ejercer presión en el mar contra la agresión enemiga de allende los mares.

Parece que las acciones opuestas en el mar, alcanzarían un movimiento mayor que las acciones sobre territorio soberano de cualquiera de los antagonistas con menos peligro de culminar en un intercambio nuclear. Aquellas naciones con poder marítimo superior, bajo estas condiciones, tienen una gran ventaja. Puede llegar el momento en que, la expansión allende los mares de otras naciones, avance, bajo el escudo del terror nuclear, y que esta circunstancia, a nuestro criterio, aparezca como una inaceptable amenaza para nuestra seguridad.

El momento en que tal expansión resulta una amenaza inaceptable para nuestra seguridad, es difícil determinar. La nación agresora que se aproxime a esta "área sombría" y lo cruce o vaya más allá, sería frecuentemente gobernada por la acción de aquellas naciones más adversamente afectadas.

Cuando en nuestra opinión, esta línea limítrofe es cruzada, el poder naval proporcionaría a los Estados Unidos, de un instrumento suficientemente fuerte y poderoso, así como versátil, con el que se podría tomar cualquier acción en el mar, para bloquear una agresión proveniente allende los mares por la fuerza.

Este uso del poder naval sería especialmente adecuado para aquel agresor que evalúa la amenaza de culminar en una guerra nuclear como una influencia represora de un contra-ataque efectuado por aquellos a quienes ha afectado su agresión.

Las exigencias de la guerra son inciertas. Las fuerzas requeridos no pueden calcularse en forma precisa. La experiencia, lógica y discreción, imponen la necesidad de una reserva de poder combativo que exceda a los requirimientos esperados. En una guerra nuclear no se puede aseverar con seguridad, sobre la situación existente en el territorio enemigo después de un masivo cambio de ataques.

¿Qué facilidades y poder de combate subsistirán? ¿Qué blancos enemigos serán dejados? ¿Lo que queda, tendrá el poder suficiente para destruir al oponente?

¿Cómo podremos tratar con otros oponentes que intervienen en la guerra contra nosotros después del inicial cambio de ataque nuclear?

De una de las cosas que nosotros podemos estar seguros, es que, en un tal intercambio de ataques, nuestros territorios serán los primeros blancos para las armas nucleares enemigas. Las grandes extensiones de océanos no pueden ser cubiertos. Los océanos son entonces, las áreas más atractivas de operaciones para las acciones de represalia con el poder residual existente. Relativamente seguros del inicial y siguiente ataque, aquella porción de nuestro poder en el mar, que nosotros elegimos, no se usará en represalia inmediata, sino que estará disponible para las operaciones siguientes contra cualquier enemigo principal o secundario.

Mientras aquellos medios de defensa de nuestros sistemas de bases marítimas no sean neutralizados inmediatamente, por un ataque de represalia, un poder naval que es suficientemente poderoso y versátil, proveerá una potencia residual ventajosa.

El futuro.—

Estos son algunos de los muchos factores que están influenciando el variable aspecto del poder naval en el mundo moderno. El desafío que se nos presenta, es el traslado de los conceptos de utilización marítima para hacer frente a estos nuevos requerimientos. Nuestra Marina del futuro debe adquirir completa ventaja, y hacer un esfuerzo continuo, así como nuevos descubrimientos. La máxima imaginación y aplicación que sea posible, debe dedicarse en la explotación de la ciencia, para mejorar el poder marítimo de la nación, y consecuentemente, la seguridad nacional.

El avance acelerado de la tecnología, contribuye sustancialmente en el proceso del poder marítimo. La nueva tecnología permite un gran ensanchamiento de la capacidad del poder naval. Ella ha permitido que el poder marítimo se expanda desde los combates en el litoral o costas de un país, a atacar blancos situados tierra adentro. Es cercano el tiempo en que no habrá blancos en el mundo que no dejen de estar al alcance de armas lanzadas desde el mar.

Esta capacidad de proyectar el poder combativo de Estados Unidos en muchas formas, desde el mar hacia tierra, no significa que se reducirá el rol histórico del control de los mares, mediante la derrota de las fuerzas navales del enemigo. Nosotros debemos estar listos para hacer frente a cualquier amenaza de la fuerza naval enemiga, ya sea de superficie, bajo superficie o sobre superficie. Nuestra capacidad para hacer uso de la libertad de los mares debe ser absoluta, no debe estar sujeta a contingencias de sanciones o interferencias de cualquier otra nación.

Históricamente las características de las armas disponibles y la naturaleza del enemigo tienen enorme influencia en la estrategia militar Algunas guerras se han efectuado casi exclusivamente en tierra, otras predominantemente en el mar y otros en ambos medios.

La historia reciente nos indica que el aire ha entrado a constituir el tercer medio de combate, y el poder aéreo ha jugado un tremendo rol en las guerras de nuestros tiempos.

Nosotros ahora, somos espectadores de que una nueva arma está surgiendo: los proyectiles dirigidos o balísticos. En esencia, estamos retornando a los conceptos de la época de las armas lanzadas de la superficie o desde bajo de la superficie. Sería trágico si las bases de ataque de los Estados Unidos estuvieran en tierra solamente, porque entonces, todo el esfuerzo de destrucción del enemigo, estaría dirigido sobre nuestras ciudades.

Afortunadamente, el poder naval proporciona una excelente alternativa. Nos da un medio para usar el océano como base de ataque, mientras la represalia enemiga tomará nuestras ciudades como puntos de impacto de sus armas.

Estos preciosos atributos de las armas navales, preveen un sistema ventajoso que adquiere importancia con aquellos que reconocen y explotan la única característica del mar.

Las ventajas son tan grandes que no se debe perder la primacía en la dirección, reteniéndole sobre otras naciones en la disponibilidad de buques y en el inteligente uso de ellos.

Traducido por: SAINT HILAIRE



Los Secretos de la Pirámide de Cheops y el Enigma del 4 de Febrero de 1962

Los datos que se mencionan acerca de la Pirámide de Cheops, han sido recopilados y ordenados de la obra "La Lucha por la Pirámide de Cheops" del Ingeniero Max Eyth — Obra que se encuentra en la Biblioteca del Club Germania en Miraflores, Lima.

Los antiguos enumeran siete maravillas del mundo, y hacen mención en primer lugar a la gran pirámide de Gizeh. Ella constituye la edificación más impresionante del mundo, y se atribuye su construcción al faraón CHUFU, que los griegos llamaron CHEOPS.

Sus dimensiones gigantescas y su perfección técnica nunca se volvió a alcanzar, a pesar de las imitaciones, ciento treinta, que se levantan entre el Nilo y el Desierto. En realidad son tres las grandes Pirámides; Las otras dos fueron construidas por los Faraones CHAFRIA CHEFREN y MIKERINOS, pero no tienen la importancia de la de Cheops.

La pirámide de Cheops es, en realidad, el lazo de unión entre el Microcosmos el mundo en pequeña escala o sea el Hombre, y el Macrocosmos, el sistema planetario. En esta construcción se ha expuesto una concentración de ciencia cósmica y de antiquísima sabiduría. Así, en ella se encuentran escritas en piedra las leyes de las proporciones del Universo, los principios de las Matemáticas, la Geometría, la Astronomía y la Astrología. Los ingenieros y constructores deben haber poseído grandes conocimientos de estas ciencias. Documentos y escritos sobre el pasado se hubieran convertido en polvo, no en cambio este documento de piedra, cuyos misterios se encuentran grabados casi indestructiblemente en granito.

Construída por 100,000 Obreros.—

Heródoto, el historiador griego de la Antigüedad (484 a 425 a. J.C.), nos habla de informes acerca de la construcción. Según su exposición, 100,000 obreros han trabajado en este monumento durante 20 años. Habrá que incluir en este número a las personas encargadas de llevar las piedras y el material de construcción.

Se ha calculado, que, si se quisiera llevar a cabo la misma construcción en nuestros tiempos, empleando los métodos modernos de construcción se tendría que hacer un gasto de 100 millones de Dólares.

La Pirámide es un cerro de piedra que pesa 6 millones de toneladas. Originalmente estaba compuesta por 210 capas de piedras, y su altura era de 147.98 metros que hasta nuestros días se ha reducido a 137.16 metros. La longitud promedio de la

arista de base es de 230.34 metros. Se encontró bloques de piedra cuyo peso se estima en 880 toneladas, y sigue en el misterio el método que emplearon los constructores para transportar estos bloques a la altura de 148 metros. Sólo existen teorías al respecto; así por ejemplo, se dice, que podrían haber empleado gigantescas grúas de troncos, movidas, por centenares de personas o rampas que fueron retiradas después de la conclusión de la obra.

Algunos de los bloques tienen junturas tan exactas como la de las construcciones incaicas y, al igual que estas últimas se ignora el método empleado para conseguir esta exactitud. Las junturas interiores no tienen cemento, y la capa exterior constaba de piedra caliza pulida, a fin de obtener una superficie perfecta para fines que veremos más adelante.

Largo tiempo se creía que la finalidad de las pirámides era la de servir de tumba a los Faraones que las construyeron, pero esta explicación ya no puede regir para la pirámide de Cheops, porque la cámara superior o cámara del rey sólo contenía un sarcófago vacío de granito rojo, de significado simbólico.

Ya en la antigüedad se cría que la gran pirámide contenía una gran riqueza y grandes secretos científicos.

En el año 820 d. J.C. el califa Al Mamum, hijo de Harum Al Raschid, hizo buscar el tesoro que habría sido escondido en la pirámide, pensando casi exclusivamente en piedras preciosas.

Los obreros durante varios meses destruyeron la punta de la pirámide para hallar la entrada a la galería inclinada, sin encontrar aquella puerta constituída por una gigantesca piedra que rota por su eje. Al cabo de un tiempo escucharon caer un bloque de piedra dentro de la pirámide, y la entrada quedaba descubierta. Los obreros penetraron hasta la cámara del Rey, encontrando solamente el sarcófago vacío.

Construída según normas Astronómicas.—

A partir del siglo XIV muchos científicos exploraron la pirámide, preguntándose, al igual que el griego Heródoto, cuál era su finalidad.

Ya temprano se descubrió la concordancia con ciertas normas astronómicas, matemáticas y geodéticas. De entre la larga serie de Arqueólogos, matemáticos, astrónomos que se ocuparon de la pirámide, algunos nombres resaltan: Charles Piazzi Smyth, escocés, hijo de un Almirante, nacido en Nápoles en 1809. Era profesor de Astronomía en Edimburgo. El londinense Taylor, Sir Flinders Petrie, arqueólogos, los Alemanes Dr. Noetling y el ingeniero Max Eyth, que popularizó el problema por medio de su novela "La lucha por la pirámide de Cheops", aparecida en 1902 ahora bien: El meridiano que pasa por la punta de la pirámide divide el triángulo en dos partes iguales, de ángulos medios de 45º. Este

meridiano que es ideal, corta una mayor parte de superficie de tierra que cualquier otro, (los 4/5 de nuestra tierra están cubiertos de agua), y divide la parte habitada de la tierra en dos partes iguales.

La pirámide está construida sobre el paralelo 30° de latitud septentrional, que separa la máxima área de tierra, de la máxima área de agua sobre la superficie terrestres.

La superficie perfecta de la Pirámide formaba una sombra sobre el suelo, que fijaba con exactitud cronométrica, los puntos principales del año solar; los equinoccios de verano e invierno por ejemplo. La capa de caliza hoy en día casi ha desaparecido habiéndose alterado las dimensiones, lo que obligó a los Astrónomos y geódotos reconstruir los planos originales para poder efectuar los cálculos.

La orientación de la Pirámide es tan exacta que supera a la estrella Polar, la brújula marina al meridiano de Greenwich. De aquí se deduce que sus constructores deben haber tenido conocimientos de la configuración de superficie terrestre.

Hay quienes insisten que los Egipcios conocían el método de la cuadratura del círculo que nosotros no podemos efectuar porque no se puede hallar un valor exacto de PI — 3.1416 ya que nunca termina en un decimal exacto. Pues bien: Si sumamos los cuatro lados de la base de la pirámide, que no tienen todos la misma medida, y dividimos el resultado entre el doble del eje vertical, obtenemos un valor igual al más exacto conocido del número PI.

Algo parecido se ha observado para el Metro: El valor base para la construcción de la Pirámide era el radio polar de la Tierra (no es igual al radio ecuatorial, porque la tierra es un poco aplanada en los polos), porque el constructor usó como medida la vara cuya medida en metros es de 0.635660 que multiplicada por un millón da como resultado la longitud del radio polar de la Tierra.

La distancia de la Tierra al Sol es de cerca de 149 millones de Km., distancia, que se puede obtener multiplicando la altura original de la Pirámide por un millón. La unidad de medida egipcia era la llamada pulgada piramidal de 2.5 cm., si multiplicamos la pulgada piramidal por cien mil millones, se obtiene la distancia que la tierra cubre en el recorrido de 24 horas sobre su órbita alrededor del sol. Si se multiplica la longitud de la antesala por el valor de PI, se obtiene 365.242, un número que es idéntico al de días que hay en un año.

Hay, además expresadas en la Pirámide numerosas fórmulas matemáticas básicas en una escala reducida. Así: Las dimensiones de la trayectoria terrestre, circunferencia terrestre medida a lo largo del Ecuador y a través de los polos, el peso del globo terrestre, dirección de su eje etc.

Los constructores también deben haber poseído conocimientos geográficos superiores a los de los Europeos en el tiempo del descubrimiento de

América, si se considera que la Pirámide está ubicada en el punto medio ideal del mundo.

Por supuesto hubo numerosos científicos de sentidos materialista que querían desechar estas teorías como "mística de números y fantasías".

Otros expertos, en cambio, hicieron notar que los constructores de la antigüedad no habrían creado un monumento de estas dimensiones, con el único fin de depositar en él, un sarcófago vacío.

Datos de la Historia grabados en Piedra.—

La gran Pirámide a veces ha sido llamada la "Biblia de Piedra". El único pasillo que comunica con el interior de la Pirámide con el exterior, tiene la dirección exacta sur — norte, siendo la salida hacia el norte, y su prolongación pasa casi por el polo norte celeste, en el cual o cerca del cual durante el tiempo de la construcción se encontraba la estrella "Alpha Draconis", la estrella polar de aquellos tiempos.

La desviación de la prolongación del pasillo con respecto al polo celeste es de 3° 40' 12". La antigua estrella Polar tenía una desviación del polo celeste de dos veces 3° 40' 12", y por lo tanto era posible divisar la estrella desde el interior de la Pirámide, a lo largo del pasillo cuando se encontraba en el punto de culminación inferior, es decir, se encontraba justo en el meridiano del lugar. Se puede decir que la pirámide es un "reloj mundial", porque los movimientos de los astros se efectúan en ciclos de 25,868 años pasados los mismos regresan a las mismas posiciones relativas. Este ciclo se denomina "Año Platónico" o sidérico.

La posición de la estrella polar con respecto del corredor de la pirámide puede proporcionarnos datos acerca del tiempo de construcción. Los astrónomos han demostrado que la estrella polar estaba en la posición indicada en el año 2,170 a. d. J. Sin embargo, la fecha de la construcción de la pirámide es muy discutida, y las ciencias ocultas dicen que fué hace tres años platónicos o sea, 78,000 años. Como autores definen a los Atlánticos ya que según algunos vestígios, Egipto parece haber sido país vasallo de la Atlántida. Estas ciencias se basan en el hecho de que en ningún momento fué posible demostrar que, Cheops era el autor, ya que también el faraón Ramsés II hizo grabar su nombre en todas las edificaciones ya existentes, método empleado por los dictadores modernos.

La primera parte de la galería inferior y la galería ascendente presentan irregularidades en su recorrido, y el astrónomo Piazzi Smyth pensó que no puede esto haber sucedido por descuido de los obreros dada la regularidad del resto de la construcción sinó que detrás de estas irregularidades se escondía un sistema premeditado. Así, en las bases de las paredes laterales se encuentran pequeños zócalos de 10 cm., de ancho, de piedras pulidas, y en los cuales se repiten las irregularidades del corredor.

Ahora, es de notar que las mismas irregularidades se repiten en el zócalo de la pared opuesta y en algunos sitios hay marcas y muescas a pocos milímetros de distancia. Piazzi Smyth, comenzó a medir las distancias de los ascensos, descensos y desviaciones laterales, sin poder encontrar una relación fija, porque las irregularidades no se repartían a intervalos fijos que era lo que él pensaba.

Pero repentinamente Smyth tuvo la idea de que, estos intervalos podrían representar los hechos importantes de la Historia. Smyth volvió ha efectuar medidas tomando como medida la egipcia, 2.5 cm., la pulgada piramidal. Comenzó sus cálculos en la entrada con el año probablemente del comienzo de la obra, y con este trabajo llegó a resultados sorprendentes. Todas las ocurrencias históricas importantes acaecidas en la zona del Mediterráneo o los países cercanos parecían coincidir con las desviaciones del pasillo. En los primeros 4/5 del corredor tuvo dificultades notables ya que a lo largo de los milenios se habían borrado muchas finas protuberancias; sin embargo, le fue posible encontrar los puntos principales de la historia: decadencia del Egipto, motivadas por terribles guerras, la grandeza del imperio Persa, los datos de la historia Griega y Romana, la aparición de Cristo y de Mahoma el califato y el imperio de la paz de Harum Al Raschid. Estos acontecimientos coincidían con notables ascensos y descensos y puntos más estrechos y más anchos. Otra zona estrecha, según Smyth, coincide con las cruzadas, asimismo se encuentra marcadas, la reforma, el descubrimiento de América, la Guerra de los Treinta Años el período Napoleónico y la primera Guerra Mundial.

Después vienen los puntos que más nos interesan: los que coinciden con nuestra época.

El tiempo de 1939 a 1945 está representado por una estrechez y un descenso considerable encontrándose marcado con esto el tiempo de la Segunda Guerra Mundial. El tramo que sigue, correspondiente al tiempo de 1945 a 1953, transcurre parejamente, indicando relativa paz, ya que sólo se encuentran marcados los hechos principales.

A partir de 1953 existen variaciones notables. Piazzi Smyth, el explorador de la pirámide, ha fallecido hace mucho tiempo, pero nosotros, por haber transcurrido el tiempo indicado tenemos la posibilidad de comparar sus resultados con la realidad. Un ángulo pronunciado en el eje longitudinal del pasillo, marca la división política Este — Oeste, que rige desde 1953.

El descubrimiento de la energía nuclear y las primeras penetraciones en el espacio cósmico trajeron innovaciones tan trascendentales que se podrían predecir, dado la gran desviación del pasillo, que el desarrollo del curso del mundo tomará una dirección totalmente nueva.

La desviación, también se refería a los cambios acaecidos en el territorio del Egipto: su insurrección y la formación del bloque Arabe en el

cercano Oriente, bajo la dirección de Nasser.

De las gradas del pasillo principal a ciertos intervalos, se cree poder leer los períodos máximos y mínimos de las manchas solares que transcurren cerca de cada once años.

Científicos Americanos, que se ocupan de la Astrología Egipcia de la antigüedad, desde hace 23 años, han demostrado que los especialistas egipcios procedían con métodos de cálculo mucho más exactos y complicados que los Babilonios y Caldeos cuyas bases adoptó la Astrología Contemporánea.

Gran cambio en los Años 1962 a 1965.—

Si observamos el tramo siguiente del corredor, cae a la vista que el período 1962 a 1965 está marcado claramente, pero no con hendiduras tan pronunciadas como para 1914 a 1918 y 1939 a 1945. ¿Podría acaso significar esto que no tendremos que afrontar la catástrofe de una guerra nuclear? Analicemos Astronómicamente, qué ocurre en éste período: El 4 de Febrero de 1962 terminó la época o período de Picis, y comenzó la de Acuario.

Para poder entender estas exposiciones, definamos el zodiaco. Es una zona circulada por cuyo centro pasa la eclíptica y que contiene las doce constelaciones que el sol recorre en un año. Esquemáticamente se le representa por un círculo dividido en 12 sectores de 30° cada uno que representan las doce constelaciones: Aries, Tauro, Géminis, Cáncer, Leo, Virgo, Libra, Escorpio, Sagitario, Capricornio, Acuario, Picis. La medida de los sectores se efectúan en sentido inverso al sentido de las agujas del reloj.

El 4 de febrero de 1962 encontramos una constelación muy rara, que sólo es posible cada 10,000 años. Se encuentran unidos en sector de Acuario los siete planetas clásicos o antiguos: Marte y Saturno en 3° de Acuario; Sol y Luna, en 15°; Venus y Júpiter en 19°; Urano y Plutón, están en conjunción en 29° de Leo, y Neptuno en 12° de Escorpio.

Existe una teoría, según la cual, habría dos planetas más, desconocidos hasta ahora, y que el día indicado se encontrarían en la constelación Tauro, formándose en el cielo un cuadrado con las otras tres. Esta teoría no es una arbitrariedad, si se tiene en cuenta que los científicos Egipcios e Hindúes hicieron intervenir estos planetas en sus cálculos, pese a no ser visibles al ojo humano hasta ahora.

Los antiguos tampoco podían conocer a los planetas Neptuno, descubierto en 1846, ni a Plutón, descubierto recién en 1930. Estos dos sólo son visibles con potentes telescopios. Probablemente tampoco conocían al planeta Urano, descubierto en 1781 que apenas es visible al ojo descubierto, como una estrella de 6° orden.

Las cuatro figuras que forman el cuadrado: Acuario, Escorpio, Leo, Tauro, hacen recordar los cuatro animales simbólicos: Hombre, escorpión,

león y toro de la visión que tuvo el profeta Ezequiel, como relata la Biblia con respecto al Apocalipsis. El mismo día, como la luna y el sol se encontraron en conjunción en 15º de acuario, hubo un eclipse de Sol.

Los astrólogos modernos, como se ha podido comprobar en publicaciones recientes, han edificado teorías en torno de esta importante fecha; así por ejemplo se han referido a la decadencia del poderío Ruso, y esto es debido a que Moscú y gran parte de la Rusia están sujetos al signo de Acuario, y la posición de los planetas hace suponer grandes cambios, en estas zonas; pero no nos ocupemos de asuntos que corresponden a entidades en la materia. La última parte del corredor presenta otra hendidura para el año 1985 y transcurre parejamente hasta un punto que equivale al año 2,000, punto en el cual el pasillo penetra en la cámara del Rey, y que se supone el cambio definitivo para la humanidad.



MUSEO NAVAL DEL PERU
C. de V. Julio J. Elías Murgia

La Guerra Submarina Alemana de 1939 - 1945

Por R. Moneger
ex-Oficial Alumno

N. de la R.—Este artículo fue escrito a bordo del "Rechelieu" y descubre algunos hechos y detalles de la política naval alemana, hasta ahora inéditos.

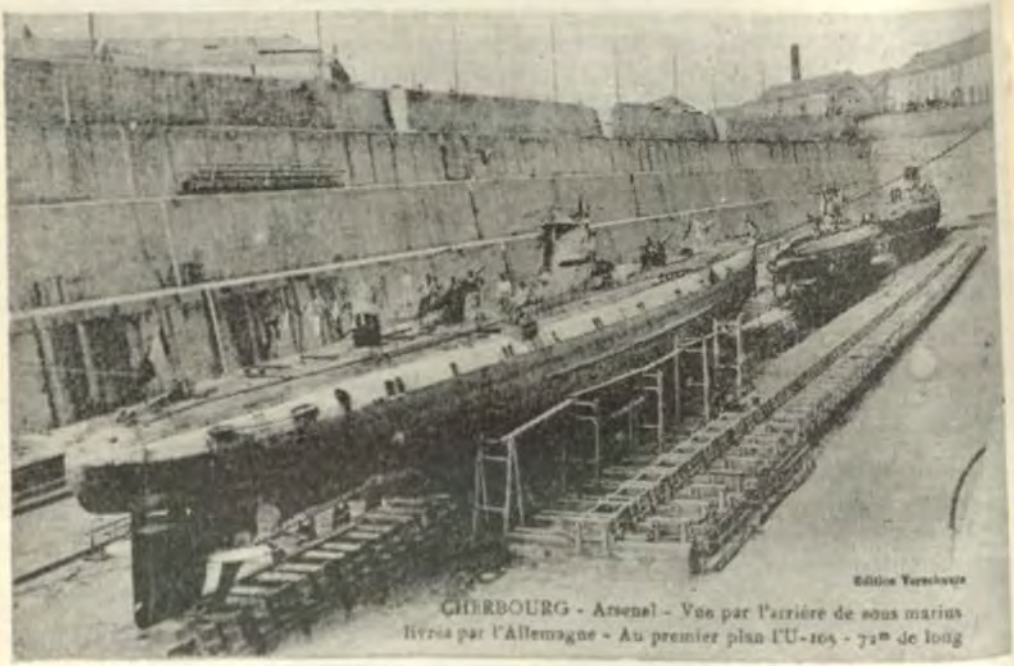
La aparición de la guerra submarina constituyó en el campo naval, el elemento mayor de la Primera Guerra Mundial; el submarino, aprovechando la ventaja de ser arma nueva, asumió sin trabajo un rol de primer término y sus éxitos amenazaron con hacer tambalear a Inglaterra. Los temores que había inspirado y las tragedias que los submarinos habían provocado dejaron una huella tal de terror, que el tratado de Versalles prohibió a los alemanes el poseerlos. Las fuerzas alemanas se encontraron reducidas así, a sus efectivos de superficie, los cuales estuvieron limitados desde luego, por las estipulaciones de ese tratado, a un tonelaje muy pequeño.

Ahora bien, el primer artículo del programa que permitió a Hitler tener acceso a la vida política, tenía precisamente por objeto liberar al Reich de las cadenas del "Dikat" de Versalles. Esta ambición fue parcialmente satisfecha desde el 18 de Junio de 1935 por el acuerdo naval de Londres **anunciado** a la Francia "después de su conclusión": este acuerdo, que llevaba el tonelaje máximo de buques de superficie acordado a Alemania al 35% de los de la Gran Bretaña, autorizó a la Kriegesmarine a tener 20 submarinos.

Si se considera la importancia vital que tiene para Inglaterra la seguridad de sus comunicaciones marítimas, uno se encuentra abismado ante la idea de que los responsables ingleses hubiesen podido consentir en dejar pesar una amenaza tal, sobre el punto débil de su potencia.

Alemania no tardó en reinvindicar para su equipo de sumergibles la pariedad con los británicos, y finalmente rechazó el acuerdo de Londres y se sacudió de todas sus restricciones.

Desde entonces, los ingenieros navales alemanes emprendieron, entre otras cosas, la construcción de una fuerza submarina y sobre todo aplicaron su experiencia técnica adquirida en este campo. Además, hacía falta que se les suministrara los



Arsenal de Cherburgo.— Submarinos entregados por Alemania a la Francia al terminar la Primera Guerra Mundial. En el primer plano el submarino U-105 de 72 metros de eslora.

Edición Verschere.
(De la colección de postales del C. de F. J. E. B.).

medios materiales para llevar a cabo su tarea y que se les diese tiempo para concluir su obra oportunamente.

La calidad y la importancia numérica del equipo submarino en vísperas del conflicto dependían evidentemente de estos factores.

PERIODO DE ARMAMENTO E INICIACION DEL CONFLICTO

Las perspectivas.—

La perspectiva que se le presentaba a Alemania después de haber denunciado el acuerdo naval de Londres tenía por componente los proyectos de los dirigentes alemanes y las posibilidades económicas del Reich.

Los proyectos eran prometedores. El Comandante en Jefe de la Marina alemana, el Gran Almirante Raeder estaba convencido de que, en un eventual conflicto, la intervención bien dirigida de una marina equilibrada, adaptada a sus misiones, le aseguraría al tercer Reich un "triunfo" capital.

El Mariscal Goering, Jefe de la Luftwaffe, lejos de compartir esta convicción, aseguraba que las flotas

no tardarían en ser superadas por la Aviación. El arbitraje del Führer, favorable al Almirante (lo cual no prejuzgaba el porvenir), dio por resultado a principios de 1939 la elaboración de un programa naval clasificado en los archivos bajo el nombre de **plan "Z"**. A la flota ya construida, que comprendía entonces 5 acorazados, 12 cruceros, 55 submarinos, 9 de los cuales estaban en terminación; este proyecto proveía agregar (además de 6 acorazados, 25 cruceros, 4 portaviones y un gran número de contratorpederos, buques secundarios y auxiliares diversos), una fuerza submarina de 221 unidades.

De este modo, la nueva Marina alemana se preparaba resueltamente para atacar las comunicaciones marítimas enemigas, misión que las fuerzas de superficie no habrían podido efectuar solas, pero para la cual el submarino capaz (sin necesidad de ayuda exterior y sin exponerse a los peligros que amenazan a los buques de superficie) de llegar a las zonas lejanas de operaciones y de permanecer allí, constituía el arma ideal.

Las posibilidades materiales eran sin embargo, muy moderadas. Cualquiera que hubiese sido el ardor de los Ingenieros, la reconstrucción de la flota de combate estaba condicionada a la capacidad de producción de los astilleros navales.

Francia e Inglaterra, en desventaja por sus problemas interiores, se mostraron, —después del Anschluss y de la anexión de Checoeslovaquia, —poco inclinadas a reacciones militares, y el Führer esperaba conducirlas a nuevos renunciamientos. No preveía el choque con las naciones occidentales sino para 1944 ó 1945. Este lapso debería bastarle para construir el tonelaje previsto, y de los 221 submarinos proyectados, 126 deberían estar listos para fines de 1943 y otros 95 para fines de 1945. Alemania habría dispuesto entonces de 276 submarinos.

Realidades.—

Estas fueron más amargas. Cuando el tercer Reich en su carrera de hegemonía europea, llegó a decidir la eliminación de Polonia, el Canciller, contrariamente a lo que se había creído durante mucho tiempo, vislumbró prudentemente la eventualidad de una intervención armada franco-británica, y desde el 10 de Mayo de 1939 dio orden a la Kriegsmarine de alistarse para actuar. Después del acuerdo de Londres, ésta no tuvo tiempo sino para desbastarse.

Los planes del Almirante Raeder se encontraron transtornados. El 1º de Setiembre, cuando los ejércitos alemanes se desplegaron sobre Polonia, el Almirante no podía contar como fuerzas de superficie, sino con 17 buques ya construidos, a los cuales se podía agregar 25 buques mercantes apresuradamente transfomados en cruceros auxiliares.

Con medios tan reducidos, era prudente evitar un combate deliberado contra la flota inglesa. La única solución consistía en concentrar to-

dos los esfuerzos sobre el ataque a las comunicaciones marítimas británicas en el Océano Atlántico. Los submarinos iban a constituir más que nunca, el arma escogida.

El Almirante Doenitz, Comandante Superior de la flota submarina, consideraba en un memorándum de fecha 1º de Setiembre de 1939 que para poder asegurar en el Atlántico, al Norte del Ecuador, las 90 unidades que él creía necesarias para el cumplimiento de la misión fijada, se debería contar con una flota total de 300 submarinos.

Ahora bien, las fuerzas submarinas alemanas se reducían a 57 submarinos, 18 de los cuales se encontraban en el Atlántico, 21 en el Mar del Norte o listos para actuar allí, 10 en el Báltico, 1 debería ser reservado para experimentos, 3 no estaban disponibles y 4 estaban todavía en pruebas.

La experiencia demostró que a causa del tiempo empleado en el viaje al punto de acción y en reparaciones, tan sólo una tercera parte de los buques se podría encontrar simultáneamente en operaciones, el número de **U - Boote** susceptibles de operar en el Atlántico se reducía a 8 ó 9. El Almirante estaba lejos de la cuenta: el programa emprendido preveía de la manera siguiente el aumento del número de submarinos en condiciones de operar en el Atlántico:

31	a principios	de	1940
49	„ „	„	1941
68	„ „	„	1942
88	„ „	„	1943
116	„ „	„	1944
144	„ „	„	1945 y
178	„ „	„	1946

Esto no permitiría ejercer una presión eficaz sobre las comunicaciones marítimas enemigas, sino después de un largo plazo. Era pues preciso recurrir a medidas extraordinarias para asegurar a la flota submarina los medios necesarios para desempeñar la misión que se le había encomendado.

Desde el 3 de Setiembre de 1939, cuando Inglaterra y Francia entraron en guerra con Alemania, el Almirante Raeder estimó que era necesario llevar, aún a precio de sacrificio sobre las otras categorías de buques, la construcción de submarinos a un número comprendido entre 20 y 30 mensuales.

Sin esperar que estas medidas hubiesen dado sus frutos, ni aún de que el Canciller Hitler hubiese ratificado la decisión, las fuerzas submarinas debían, en cooperación con los buques de superficie, asegurar el bloqueo de Polonia, minar las vías de acceso al Mar Báltico (que constituía un centro de adiestramiento de submarinos), fondear minas en las cercanías de los principales puertos ingleses, y estar listas para atacar las comunicaciones aliadas.

Los efectivos se limitaban a 30 submarinos de costa (tipo II) repartidos en tres flotillas, 27 submarinos de alta mar (18 del tipo VII que constituían dos flotillas y 9 del tipo

IX agrupados en una flotilla) o sea un total de 57 unidades.

Italia poseía 115 submarinos, los Estados Unidos 101 de los cuales 27 eran antiguos, el Japón 71, la Francia 64, la Gran Bretaña 57 de los cuales 12 habían pasado su límite de edad; la flota submarina alemana se colocaba casi en el último lugar por importancia numérica.

Pero los sumergibles alemanes eran nuevos, su material era uniforme; su casco soldado y su robustez les permitía alcanzar inmersiones considerables (hasta 265 metros para las unidades del tipo VII), sus motores, sus excelentes micrófonos para escuchar el ruido de las hélices, su periscopio de ocular fijo asociado a un conjugador que llevaba automáticamente los giróscopos de los torpedos, estos últimos provistos de giróscopos excelentes y de un aparato de dar fuego combinado de contacto y magnético, les proporcionaban una superioridad técnica incontrastable sobre los otros submarinos en servicio.

Por otra parte, los ingleses y los franceses habían preparado muy poco su defensa contra una guerra al tonelaje; la organización de convoys prevista en función de los acontecimientos de 1918, no pudo ponerse en acción antes de haber agrupado a los buques mercantes que estaban dispersados por el mundo entero.

La preparación del procedimiento de detección acústica Asdic no estaba muy adelantada: su potencia era pequeña el haz de detección estrecho (12º) en el plano horizontal y no orientable en el paraje (lo que le proporcionaba al submarino grandes probabilidades para escapar en las inmersiones profundas). Se había provisto de Asdic a pocos buques escolta (200 aproximadamente) y a 20 pesqueros solamente. Los aparatos electromagnéticos de detección estaban todavía en estudio o en pruebas.

Finalmente, las armas antisubmarinas eran todavía rudimentarias, estaban situadas a popa de los buques-escolta y en número reducido: los obuses y los morteros no permitían lanzar andanadas de prueba de más de 5 ó 6 granadas, las cuales desde luego, eran mediocres; se inmergían lentamente; su aparato hidrostático de dar fuego era poco preciso; su radio de acción peligroso era pequeño (una docena de metros a lo más).

La aviación antisubmarina no disponía sino de medios reducidos: 200 aparatos (hidroaviones antiguos ó bimotores) armados de bombas ligeras de una eficacia incierta, no equipados con radar. (El primer "Air to surface vessel" ó "A.S.V." entró en servicio tan sólo en 1940).

A fin de cuentas, a pesar de su carácter improvisado, la flota submarina alemana fue capaz de darle duros golpes a los buques mercantes occidentales, y su situación fue menos desfavorables de lo que habían temido sus Jefes.

Primeros episodios de la Guerra.—

Las primeras fases del conflicto habrían podido asegurar la ventaja

para la flota alemana si los Comandantes de los submarinos, que se beneficiaban con el efecto de la sorpresa, hubieran podido aprovechar sin restricciones sus facultades ofensivas. Pero diversas limitaciones paralizaban sus actividades:

El mal entendido persistente entre Raeder y Goering, quien consideraba a los aviones como propiedad particular suya y lo cual limitaba las posibilidades de actuar de la Marina, hizo surgir constantemente dificultades que minaban toda tentativa de coordinación entre la guerra submarina y las acciones aéreas.

La cooperación entre las dos armas se redujo a fondear minas complementarias para los submarinos, pero Goering, muy egoísta, negó el darles a éstos el apoyo suficiente para el reconocimiento aéreo.

Por otra parte, el Führer no tenía para con la Marina, —(algunas unidades habían arbolado en 1918 la bandera roja),— sino una confianza muy limitada y desconocía a menudo la urgencia de sus necesidades. La limitación de las producciones de guerra debida a las causas económicas, hacían necesaria una repartición de programas de fabricaciones de material militar.

En el curso de sus atribuciones, el arbitraje del Führer no era siempre favorable a la Marina, y tres escuadrillas costaneras fueron entregadas a la Luftwaffe a pedido de Goering, a pesar de la oposición de Raeder.

Además, deseoso de no exponerse a peligros con Inglaterra y sobre todo con Francia, a fin de salvaguardar las probabilidades de una paz de compromiso después de haber aplastado a Polonia, cuidadoso de no alimentar la propaganda enemiga y de no sublevar contra Alemania la opinión de los neutrales (en particular de los Estados Unidos), Hitler había dado órdenes estrictas a los submarinos enviados al Atlántico de atenerse a las reglas internacionales de corso.

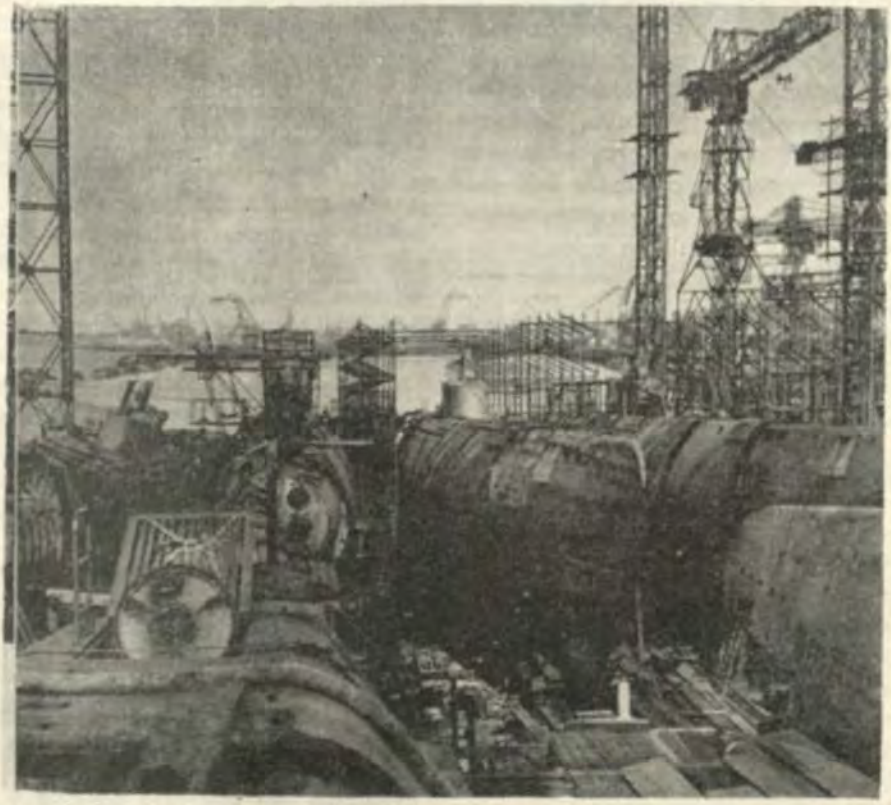
Fue en violación flagrante de estas instrucciones que en la noche del 3 de Setiembre de 1939 el paquebote "Athenia" que iba sin escolta llevando a bordo 1400 pasajeros de Liverpool a Montreal, fue torpedeado sin aviso por el "U-30" del Teniente de Navío Lemp a 200 millas al Oeste de las Hébridas: el buque se hundió el día 4 a las 10 y 30 a.m. mientras que los patrulleros ingleses y un buque de carga noruego lograron recoger a 1300 náufragos.

El Estado Mayor de Marina alemán que evitaba cuidadosamente la expresión "guerra submarina sin restricciones" y que no hablaba sino de "guerra a la navegación comercial", interpretó el naufragio como una maquinación británica con la mira de desacreditar a la Alemania, pero, el 4 de Setiembre de 1939 envió a todos los submarinos la consigna de "no atacar bajo ningún pretexto a los buques que transportaban pasajeros aún cuando estuviesen escoltados". El 7 de Setiembre un nuevo mensaje prohibió todo ataque a buques mercan-

tes o de guerra franceses y todo fondeo de minas en aguas francesas.

Todos los esfuerzos del Almirante Raeder tendían sin embargo, a hacer levantar sin proclamación pública (a fin de no herir a los neutrales) las restricciones que le quitaban a los submarinos su libertad de acción, y a darle a la flota los medios materiales y el apoyo de la aviación.

Desde el 23 de Setiembre Raeder obtuvo parcialmente satisfacción: el Führer reconoció la insuficiencia de los programas decretados el 7 de Setiembre y ordenó que 7 submarinos en 1939, 46 en 1940 y 120 en 1941 saliesen de los astilleros. Tomó en consideración el darles a los U-Boote prioridad (aún sobre los aviones Ju 88) a fin de poder construir 20 ó 30 mensuales.



Una vista de los astilleros navales de Wesermunde. La enorme necesidad que tenía Alemania de submarinos condujo a una máxima construcción racional. Los submarinos fueron construídos por partes pre-fabricados que luego eran unidas en los astilleros.

Por otra parte, Hitler dió orden de hundir sin previo aviso —(a menos que la presencia de pasajeros fuese netamente visible)— a los buques mercantes británicos (de los cuales se podría siempre suponer que estuviesen armados); de atacar a los buques de guerra franceses que navegasen en convoy; de capturar las mercaderías francesas; de fondear minas en las costas de Francia; de torpedear sin aviso a todo buque que navegase sin luces cerca de las costas de Francia.

Al mismo tiempo que hacían firmar por las naciones americanas el 2 de Octubre de 1939 el acta de Panamá, que delimitaba una zona de neutralidad panamericana, —que se extendía sobre un ancho de 600 millas náuticas a lo largo de las costas americanas,— prohibida a los beligerantes y patrullada por unidades norteamericanas, los Estados Unidos prohibían a sus buques mercantes el acceso a dos zonas de guerra, la una que rodeaba a las Islas Británicas y la otra que recubría Gibraltar y sus alrededores.

Desde entonces, el Almirante pudo hacer declarar al Führer, zona minada tal o cual de estas zonas, a fin de poder culpar a las minas, de los torpedeamientos que los submarinos efectuasen discretamente contra toda clase de buques.

Entusiasmado por las primeras hazañas de los U-Boote, (El "U-47" del Teniente de Navío Prien logró torpedear el 14 de Octubre al "Royal Oak" en la rada de Scapa Flow, en las Islas Orcadas en donde la Home Fleet tenía su fondeadero y su victoria vino a sumarse a la del "U-29" que hundió al portaviones "Courageous" cerca de Islandia).

Hitler se mostró mejor dispuesto hacia la Marina y levantó de nuevo algunas restricciones. La Guerra Submarina se orientaba progresivamente hacia la Guerra Total: los "U-Boote cada vez más peligrosos iban dando golpes sombríos sobre el tonelaje aliado.

PERIODO DE EXITOS

El extraordinario período de éxitos que se presentaba de esa manera para los submarinos, iba a durar dos años. Después de haber causado grandes pérdidas a los ingleses en la batalla alrededor de las Islas Británicas, los U-Boote entraron en zonas difíciles de ser defendidas por los aliados; de ese modo, después de la interrupción debida a la campaña de Noruega, su actividad se manifestó en los Western Approachs, después en el Atlántico y finalmente cerca de las costas norteamericanas, donde muchos convoys fueron atacados y diezmados.

No se trata de exponer aquí detalladamente las operaciones y las vicisitudes de la guerra. Señalaremos tan sólo los hechos más saltantes y los progresos importantes realizados en el ataque y en la defensa.

Evolución del contexto político y económico.—

La guerra submarina empezó lentamente, y los U-Boote no aprove-

charon las facilidades que les hubiesen permitido darle golpes decisivos al comercio inglés, explotando la ventaja de la sorpresa.

La actividad de los submarinos estuvo frenada por las instrucciones desordenadas impartidas por el poder central. Primeramente, pasando por encima de las protestas de Raeder, Hitler le asignó a la flota submarina roles múltiples (transporte de gasolina de aviación y de cañones; misiones de aprovisionamiento y de reconocimiento). Los destacaba constantemente para participar en operaciones en zonas nuevas, (pidió en varias oportunidades el envío de submarinos a lo largo de las costas de Noruega y del Mediterráneo).

En seguida una multitud de proyectos militares alemanes retardaba sin cesar la construcción de los U-Boote y desorganizaba sus actividades:

"Ikarus" (invasión de Irlanda)
"Seelowe" (desembarco en Inglaterra).
"Félix" (toma de Gibraltar)
"Barbarossa" (guerra contra Rusia) etc.

fueron otros tantos proyectos cuya preparación minó una parte importante de las construcciones aeronáuticas y del material de guerra, privando a la Marina de los medios que le eran necesarios.

De esa manera, Hitler no titubeó en retirar las fuerzas de reconocimiento aeronaval de las escuadrillas que la Luftwaffe reclamaba para el ataque al Reino Unido.

El Führer se dejó cegar por sus famosas "intuiciones", las primeras de las cuales fueron una maravilla. Embriagados por las victorias, sobreestimaba el potencial alemán y quiso llevar de frente el ataque a Rusia y la invasión a Inglaterra. De todos modos, retardó lo más que pudo la entrada en guerra de los Estados Unidos.

La situación internacional no era favorable para Alemania. Los Estados Unidos aprovisionaban a Inglaterra suministrándole materiales; permitian la violación de la zona neutral por los buques de guerra ingleses (lo cual favorecía al comercio británico y además señalaban los submarinos avistados.

Hitler que deseaba retardar al máximo la entrada en guerra de los Estados Unidos rehusó, a pesar de su actitud de hostilidad flagrante, suspender las últimas prohibiciones. Es contra estas instrucciones que se produjeron los incidentes, debidos a la falta de claridad en las órdenes dadas y a las instrucciones difíciles de aplicar: "no atacar a los buques norteamericanos (salvo en las zonas de guerra), pero defenderse en caso de ataque".

Un buque de carga norteamericano y dos destroyers fueron hundidos. Los Estados Unidos estaban prácticamente en guerra, pero la declaración oficial de guerra fue hecha por Hitler tan sólo el 11 de Noviembre de 1941, tres días después de los acontecimientos de Pearl Harbour.

La flota submarina era constantemente llamada a desempeñar nuevas tareas: y vio a la vez multiplicadas sus misiones y frenadas sus actividades por órdenes restrictivas: se encontró así desprovista de éxitos decisivos que le hubiesen otorgado una situación ventajosa ante el enemigo que no estaba lista y que de todos modos le hubiese proporcionado victorias.

Sin embargo, el tonelaje mensual hundido pasó rápidamente a 150.000 toneladas, y llegó a 180.000 toneladas en Noviembre de 1942.

La operación Noruega y la carena de algunas unidades produjeron un retraso pasajero, pero los "ases" de la guerra al tonelaje, los Kretschmer, los Schempke, los Prien no tardaron en restablecer la situación. Cuando Kretshmer, Caballero de la Cruz de Hierro con hojas de roble, fue bombardeado y hecho prisionero, a los gritos de "¡Hael Hitler!" después del naufragio de su "U-99", había totalizado 338.000 toneladas hundidas. Pero mientras que los U-Boote que obedecían al Führer no atacaban a los buques norteamericanos. Los Estados Unidos se preparaban para la guerra, e Inglaterra perfeccionaba poco a poco su defensa antisubmarina.

Perfeccionamiento de armas.—

La evolución de las armas y las realizaciones técnicas vieron pasar



Los alemanes utilizaron ampliamente la base naval de Lorient para la reparación de sus submarinos. Esta figura representa un submarino del tipo VII en un varadero.

paradas defensivas y amenazas como en una danza macabra.

La Marina inglesa hizo frente al peligro submarino. Los aviones ingleses cambiaron sus bombas ligeras por granadas, y los británicos, que habían mejorado sus detecciones Asdic, comenzaron a emplear el Radar.

En Marzo de 1941 se instaló el radar 286 en los destroyers de los Western Approchs y el "271" ya estaba en prueba en las corbetas. Finalmente los ingleses emplearon medios luminosos de vigilancia: los "snowflakes". (copos de nieve).

Por otra parte, los submarinos alemanes vieron mejorar su armamento. Se empleó nuevos torpedos eléctricos y silenciosos sin estela. Se instaló cañones en los quioscos (para tirar contra los aviones que atacasen), pero sin gran éxito.

Estos perfeccionamientos sucesivos en el armamento y en la defensa jalonaron el desarrollo del conflicto. Los Estados Unidos modificaron, en función de las peripecias, el comando y la táctica.

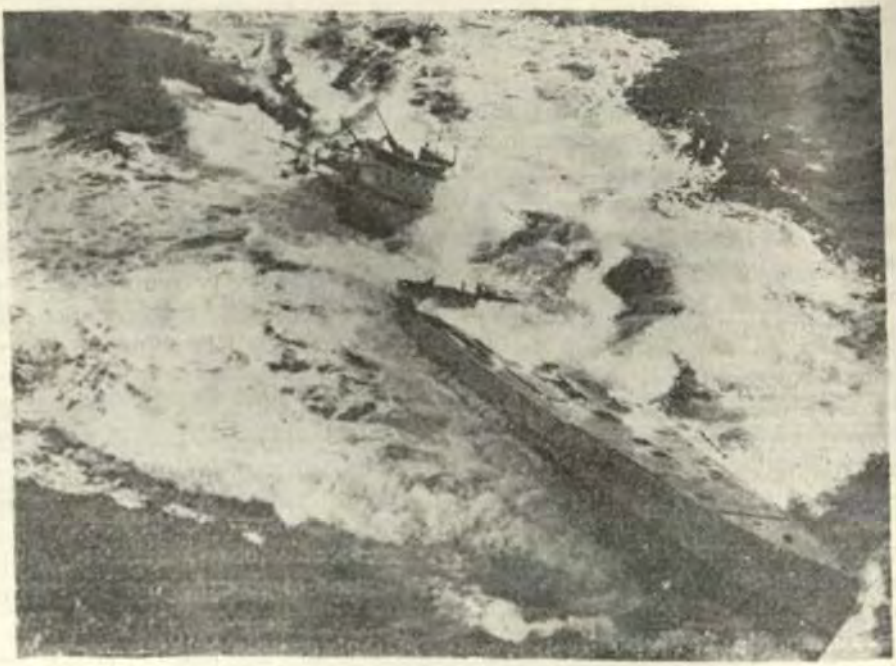
Progreso de la organización táctica.

A los ataques submarinos, los ingleses respondieron con la organización de los buques en convoys protegidos por escoltas que causaron grandes pérdidas a los U-Boote. Además, el perfeccionamiento del Asdic hizo que fuesen muy peligrosos los ataques aislados en inmersión de día. Estos fueron reemplazados por ataques de noche en superficie, y después, (para subsanar el vacío dejado en los océanos por el agrupamiento de los buques en convoys y para concentrar sobre los grupos de buques las fuerzas disponibles, a fin de ser "lo más fuerte posible en buen sitio y en buen momento"), por ataques en "jauría" (grupo) cuya adopción fue decidida por el Almirante Doenitz en Octubre de 1940. Esta táctica fue inaugurada por Kreschmer y dio resultados excelentes: se trataba de una simple concentración de medios ordenada desde tierra por el Almirante de Submarinos (París y luego Lorient) gracias a las ondas hertzianas (cortas o largas). No se trataba de grupos coordinados de comando local, sino de simples reagrupamientos seguidos de ataques individuales. Cada submarino recobraba su libertad en el momento del ataque que empezaba por lo general a la caída de la noche y que podía durar varios días, limitado tan solo por el agotamiento de los hombres o por la escasez de municiones. El ataque en "jauría" comprendía cuatro fases que son:

1º vigilancia y exploración,
2º entrada en contacto y reunión,
3º ataque, y
4º reagrupamiento eventual.

Este método de ataque aseguraba a los submarinos éxitos completos: fue adoptado por Doenitz con los U-Boote que operaban en el Atlántico.

Habiendo el Almirante Doenitz logrado hacer oir la razón, se organizó los reconocimientos aéreos, pero en número reducido. Su eficacia fue



Numerosos U-Boote fueron víctimas de la superioridad aeronaval aliada. He aquí el U-185 mortalmente atacado por los bombardeos del grupo de asalto cuya base estaba en el portaviones de ataque norteamericano "Core".

débil a causa de la falta de adiestramiento de las tripulaciones.

Hasta 1943 esta serie de tácticas inéditas y de paradas, (a pesar de los reveses pasajeros debidos a la movilización momentánea de los U-Boote en sectores de operaciones diferentes del Atlántico, a los tiempos muertos que precedían a las paradas contra las armas defensivas y ofensivas inglesas) representaba un período fasto para los U-Boote.

El tonelaje de buques aliados hundidos sobrepasó desde luego, ampliamente y luego notablemente a la construcción de nuevos buques occidentales. Fue solamente a principios de 1943 que los aliados lograron equilibrar las pérdidas con las construcciones y compensar de ese modo el vacío causado por los submarinos alemanes. El rendimiento de estos últimos fue a menudo excelente: en 1941 alcanzó a 33 buques (o sea 170.000 toneladas por U-Boote hundido).

Pero el tonelaje hundido acusó una disminución neta desde principios de 1943, y en Mayo de ese mismo año las construcciones sobrepasaron en 1'000.000 de toneladas mensuales a las pérdidas. Desde entonces los U-Boote no obtuvieron los mismos éxitos, y el mes de Mayo de 1943

marcó un cambio en las vicisitudes de la guerra.

PERIODO DE DECADENCIA

N. del T.—Véase el artículo "Submarinos y Sumergibles" en el número de Marzo y Abril de 1925 de esta Revista de Marina (por el entonces Capitán de Corbeta Juan E. Benites).

Primeras alarmas.—

Las elevadas pérdidas de U-Boote inspiraron en Mayo de 1943 a Doenitz sus primeras aprehensiones. Mientras que el año 1942, "la edad de oro" de la actividad submarina alemana había despertado las más locas esperanzas (sic) a los jefes alemanes y mientras que las llamas de los petroleros incendiados que hacían arder el mar en las playas de la Florida materializaban por primera vez y de una manera emocionante la guerra ante los ojos de la población norteamericana, —el comienzo de 1943 hizo nacer vivas inquietudes en el Estado Mayor de Marina alemán.

A partir de esa época, las destrucciones de U-Boote acusaron un porcentaje que sobrepasaba en mucho a las previsiones más pesimistas. Ya en el mes de Noviembre fueron hundidos 15 submarinos. Sobre 382 submarinos alemanes disponibles, tan sólo 63 estaban en operaciones, 47 en camino hacia las zonas patrulladas.

La incomprensión de Hitler, sus "iluminaciones", sus impulsos desordenados sujetos al aspecto **continental** de la guerra, no daba lugar a una política submarina organizada, precisa y lógica: Raeder descorazonado le cedió el puesto a Doenitz gran admirador de Hitler y servidor ciego (más que fiel) de su ídolo, que desde luego lo tenía en gran estima.

En Febrero de 1943 fueron hundidas 19 unidades, en Marzo 15 y con gran estupor por parte de Doenitz en los 10 primeros días de Abril fueron hundidas 16. En Mayo se perdieron 37.

Sin embargo, era indispensable seguir la guerra submarina y llegar a hundir a cualquier precio muchos buques para impedir que el enemigo reconstruyese su flota y levantase la hipoteca que, pesando sobre sus comunicaciones marítimas podría decidir la victoria.

Los submarinos del Atlántico representaban la línea de defensa del Oeste y atenuaban un tanto los temores que desde la entrada en guerra de los Estados Unidos asaltaban a Hitler obsecado por la eventualidad de un desembarco en el Oeste.

La guerra submarina sufrió pues en la Primavera (Abril, Mayo y Junio) de 1943 una crisis súmamente grave.

En efecto, gracias a sus nuevos aparatos de avistamiento, los aliados lograron por primera vez impedir que los submarinos atacaran, y les causaron grandes pérdidas.

Los aliados habían hecho grandes progresos en el campo de la de-

tección: el empleo casi general de los radares de la banda "S" (Nº 10 cm.), que reemplazaron a los de las bandas "P" y "L" (Nº 100 cm. y 50 cm.), fueron una sorpresa táctica.

El "271", primer radar de la banda "S" estaba ya en servicio en los aparatos cuyo A.S.V. MK 11N pero a partir del Verano y del Otoño de 1942 los escoltas y los aviones ASM, estuvieron progresivamente provistos de aparatos de radar de banda "S", radares más potentes de orientación de antena continua sobre los buques, de sistema de barrido que reemplazaron a los lóbulos fijos de los aviones.

Se agregó la pantalla PPI a la pantalla de distancia tipo "A" y la claridad fue mejor que en la del "271".

Estos nuevos radares no fueron detectables por los alemanes que exploraban siempre la banda 40-250 cm., aproximadamente, y su alcance era superior al de los radares métricos a que reemplazaron: permitían detectar un submarino a 10.000 metros (en lugar de 4.000), un buque a 25.000 m., (en lugar 12.000 m.), y a un avión que volase a 150 metros de altitud.

El Asdic recibió igualmente perfeccionamientos considerables y el batistermio obtuvo progresos que precisaban los resultados obtenidos por el Asdic.

En el campo de las armas, los aliados aportaron igualmente varias mejoras: explosivos más potentes (minol) para las granadas; el empleo del squid (formado por dos grupos de tres morteros telecomandados por el Asdic), que de todos modos, no entró en servicio sino en 1944.

El empleo de los portavicnes y los "MAC ships" (Merchant Aircraft Ships) aumentó el radio de acción de los aparatos cuyo A.S.V. MK 11N (métrico) fue reemplazado por el MK II (banda "S").

Finalmente la táctica ASM, aliada fue organizada rápidamente y todas estas razones fueron la causa de las elevadas pérdidas de U-Boote.

Además, la aviación alemana, —cuyo rol consistía en reconocer y señalar la presencia de convoys aliados,— era cada vez más deficiente y en Abril de 1942 algunas escuadrillas fueron retiradas de la Marina (aeronaval) y trasladadas a la Luftwaffe.

Después de un período difícil a fines de 1942, los aliados pasaron poco a poco de la defensiva a la ofensiva, y en Marzo de 1943, la aparición del radar de banda "S" confirmó y consolidó esta situación de los occidentales.

El detector de radar **Metox** no detecta las ondas de la banda "S", sino solamente las ondas métricas (MK/11 ASV); además, es a su vez detectado por el enemigo. También, salvo en mal tiempo, cuando el radar era todavía poco eficaz, los U-Boote estaban constreñidos a atacar de día en inmersión, (puesto que el radar no penetra en el agua). Pero

esta ruina brusca de la táctica submarina alemana no basta todavía para explicar las grandes pérdidas sufridas por los U-Boote.

Hay que suponer que las dificultades económicas asaltaban a los Jefes del Reich y que los hicieron debatirse en un embrollo de necesidades de material, entre las cuales no supieron a menudo escoger a la lucha submarina como el objetivo de sus favores.

Los proyectos y las operaciones terrestres acapararon lo esencial de la industria de guerra, y, no contentos con oponerse por la inestabilidad de sus planes estratégicos, a la continuidad de vista de la Kriegsmarine, los dirigentes alemanes redujeron sin medida los contingentes que le eran asignados.

Ya en 1942 el plan de construir 20 U-Boote mensuales, estimados entonces necesario por Doenitz, fue sostenido difícilmente. En Diciembre de 1941 el agotamiento de las reservas de materias primas dio lugar a una reducción en la asignación de materiales (en particular acero, cobre y aluminio) designados para la Marina y se llegó a reducir de 236 a 233 para 1942 y de 264 a 219 para 1943 el número de submarinos que se debía construir.

Estas dificultades, debidas entonces a las considerables demandas de la Luftwaffe y de la Wehrmacht en URSS, acompañadas del retiro de técnicos y de obreros de los astilleros navales, no hicieron sino agravarse desde entonces, a medida que el potencial de guerra alemán era herido por los bombardeos, y que hacían crecer con la potencia aliada, las necesidades diseminadas sobre extensos territorios.

Habiendo la organización Todt retirado 25.000 obreros de los talleres de la Marina, el trabajo se atrasó. Si esta situación se hubiera prolongado, la lucha de velocidad entablada entre los astilleros alemanes que construían U-Boote y los astilleros norteamericanos, (de donde salía constantemente un número cada vez mayor de buques escolta y de buques de carga), no hubiese tardado en volverse favorable para estos últimos.

Además, el Führer creía que los U-Boote del Atlántico constituían sus elementos avanzados de protección del Oeste; y que aún si la batalla que allí se libraba no fuese para ellos sino defensiva, ella valía más que un repliegue sobre las costas de Europa. Una detención de la guerra submarina habría puesto disponibles las considerables fuerzas dedicadas contra los submarinos.

Así pues, se resignó a revisar su actitud con respecto a la Kriegsmarine y a tratar de suprimir las abusivas intervenciones de los Jefes del Ejército que dificultaban la acción de las fuerzas navales.

Finalmente dio orden de construir 40 submarinos mensuales, tal como lo había pedido Doenitz.

Ultima esperanza, últimos éxitos.—

Estas medidas permitieron una serie de éxitos que fueron los últimos, pero que suscitaron en los alemanes esperanzas bien pronto fallidas.

El Estado Mayor Alemán decidió volver a tomar la iniciativa de lanzarse a la ofensiva. Se le suministró pues a la Marina medios excepcionales.

Las medidas de salvación concernieron tanto a la industria de guerra como a la técnica. A los submarinos les faltaba combustible, se les asignó contingentes en detrimento de las otras armas. Se compró metales para la Kriegsmarine en el mercado negro francés a fin de mantener el ritmo y aún para sobrepasar si hubiese sido posible el proyecto de 244 U-Boote a partir de 1943 (20 mensuales). La aviación prestaría su concurso para las operaciones de reconocimiento. También se haría esfuerzos en los campos táctico y técnico.

Como el radar daba poco resultado sobre los schnorchels, los submarinos adoptaron por consiguiente la táctica de submarino permanente que exige el schnorchel. Los que no



Este submarino que arbolaba el pabellón de los Estados Unidos es un U-Boote, el U-505 capturados por un portaviones norteamericano.

estaban provistos de schnorchel lo recibieron sucesivamente y mientras tanto fueron retirados del Atlántico y se fueron a refugiar a las bases alemanas y a Noruega. Pero los submarinos de schnorchel eran todavía muy pocos en 1944, cuando se efectuó el desembarco en Normandía, en el cual los U-Boote dejaron una parte considerable de sus efectivos.

La táctica del submarino permanente que consistía en estar constantemente en inmersión, y que hace desaparecer al submarino de la superficie, siguió a la táctica mixta inaugurada en el Invierno de 1943, y representada por la inmersión durante el día, seguida de carga y de ataque durante la noche.

No se había perdido toda esperanza, puesto que el Estado Mayor, con los nuevos tipos de submarinos que serían submarinos permanentes y no sumergibles: estos fueron los tipos XXI y XXIII que según Doenitz, el primero hubiera podido ir desde Alemania hasta el Japón sin salir a superficie. Finalmente en los quioscos se instalaría montajes cuádruples de ametralladoras.

En el plan técnico no se escatimó nada: Doenitz formó un comité de inventores, de técnicos y de especialistas en construcciones navales a los cuales dio por misión la construcción de submarinos en cantidad suficiente, la de un interceptor de radar eficaz para reemplazar al **Metox,** y el descubrimiento de un inducido que permitiese a los submarinos no ser descubiertos por el Asdic.

Provista de estos perfeccionamientos, la flota submarina habría podido obtener un cierto éxito. A pesar de las dificultades y a pesar de los bombardeos que causaban averías importantes, los astilleros alemanes lograron construir los XXI y los XXIII al ritmo previsto. El número de submarinos clásicos obtuvo su más alto valor de toda la guerra, aunque la proporción de los que estaban en acción (es decir, de los que tenían un schnorchel) era muy pequeña.

Los nuevos éxitos hicieron renacer el optimismo entre los submarinistas. Con la esperanza de la salida de los nuevos submarinos, la ofensiva de los U-Boote comenzó en Diciembre de 1944, y con unidades equipadas con schnorchel se continuó durante el primer trimestre de 1945. En verdad, el rendimiento fue reducido; el avance de los bombardeos aliados sobre el continente la privó a la Marina del apoyo logístico necesario.

Pero el Führer estaba convencido de que los XXI y los XXIII tornarían la guerra submarina y la guerra entera a su favor.

El detector de radar "Tunis" no funcionaba bien y no resistía las inmersiones, pero los ingenieros no se desanimaron y lograron construir el detector apropiado. Hitler creía que cuando los submarinos hubiesen estado listos, la guerra submarina habría causado estupor a los aliados y habría salvado al Reich. Pero la guerra es un todo, y los nuevos subma-

rinos no tuvieron la satisfacción, ni el tiempo disponible para probar suerte.

Las dificultades económicas creadas por los bombardeos, la desorganización, la retirada de los ejércitos alemanes de todos los frentes, la pérdida de las zonas petrolíferas y de las bases submarinas de los países ocupados, fueron otros factores de retardo en la construcción de los submarinos. Antes de que éstos hubiesen podido entrar en acción, el Reich sucumbió. Hitler se suicidó (confiando a Doenitz los destinos de Alemania), y las fuerzas de tierra y de aire no pudieron detener la marcha triunfante de los ejércitos aliados que las empujaban inexorablemente hasta el fin.

La Caída. —

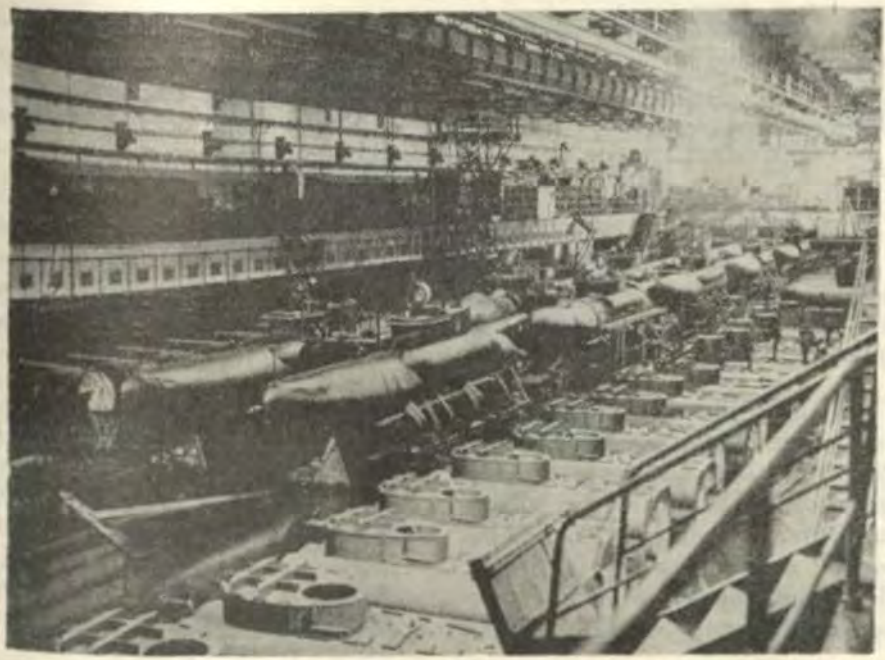
Sin esperar la respuesta alemana al radar de la banda "S", los aliados terminaron de alistar un radar de la banda "X" que desorientó de nuevo a los submarinos y les causó nuevamente fuertes pérdidas. Llegó el momento en que el número de submarinos perdidos fue igual al número de buques aliados hundidos.



Vista tomada desde el avión atacante. He aquí la destrucción de un submarino alemán por medio de una bomba.

La liberación de los puertos franceses obligó a los submarinos a dar largos rodeos para llegar a las zonas de operaciones y disminuyó sus probabilidades de entrar en acción.

El petróleo (gas-oil) se hizo cada vez más escaso. Las dificultades asaltaban por todas partes al Comando alemán alocado por la situación de la Wehrmacht. Los astilleros de



Al final de la guerra Alemania hizo un gran esfuerzo en favor de la construcción de submarinos. He aquí en 1944 una cadena de montaje de submarinos de dos asientos del tipo "Seehund". (Perro de mar).

montaje de Hamburgo y de Dantzig quedaron a merced de los bombardeos.

La moral de los obreros, que antes había sido tan sólida, decayó poco a poco, a pesar de la intensa propaganda de prensa y de la radio.

Si bien el bombardeo de los puertos no destruyó sino 19 submarinos sobre los 1150 construidos durante la guerra, en cambio todos los inmuebles fueron destruídos y la población no pudo dejar de apreciar la amplitud de las averías. Fue pues de una manera indirecta que las bombas aliadas retardaron la construcción de los submarinos, la instalación de los schnorchel y la salida de los nuevos tipos; ellas destruyeron las usinas de fabricación de las piezas y de los medios de transportes.

A pesar de todas estas desventajas, los submarinos continuaron dándoles caza a los buques de carga, deplorando fuertes pérdidas en sus filas, pero siempre hundiendo buques.

En tierra el final se acercaba; la agonía se precipitaba; en Abril de 1945 fueron hundidos 24 submarinos en los puertos, y 20 fueron seriamente averiados, (entre ellos 9 del tipo XXI que estaban listos para entrar en servicio).

El Tercer Reich y sus conquistas se encogían como la "Piel de zapa". Cuando Hitler murió, el Almirante Doenitz envió el 4 de Mayo a las 16 h., 14 m., la orden, llegada de tierra, de cesar las operaciones.

El 8 del mismo mes a medio día fue telegrafiada la orden de rendición y durante muchos días largas filas de submarinos se dirigieron a los puertos de Inglaterra.

La lucha que había durado 68 meses y que había dado lugar a episodios encarnizados, atroces a veces, terminó con la derrota de los submarinos alemanes como en 1918. El balance de la guerra submarina acusa 781 U-Boote destruidos, 201 barrenados en el armisticio, 129 rendidos a los aliados y destruídos, 42 rendidos a los aliados y conservados por éstos (12 para los Estados Unidos, 2 prestados a la Francia, 13 conservados por la Gran Bretaña, y 15 por la URSS.).

Los Estados Unidos ganaron la batalla del tonelaje: ante la superioridad de la técnica y ante la enormidad de medios que la condicionan, los alemanes tuvieron que "ceder el campo".

El valor de la decisión de los Jefes de la Kriegsmarine, el coraje, la calidad, el ardor combativo de las tripulaciones, la ingeniosidad de los investigadores se estrellaron ante la debilidad y el desorden de los medios puestos a su disposición.



Cuatro submarinos del tipo VII en Wilhemshaven después de la rendición en 1945. Fotografías de H. Le Masson.

(N. del T.—Nótese que ahora, en 1962 un autor francés alaba las cualidades de los marinos alemanes).

El Almirante de los Submarinos no tuvo nunca franca libertad de acción y no pudo aprovechar las circunstancias favorables para acrecentar sus ventajas y obtener la victoria antes de que hubiese sido demasiado tarde.

Los titubeos, las contraórdenes y las decisiones bruscas del Canciller paralizaron, desbarataron, desorganizaron y ahogaron sucesivamente las posibilidades y los planes de la flota submarina.

La guerra submarina no dejó de ser tributaria de la situación general, la curva del tonelaje hundido refleja las fluctuaciones de la política hitleriana: los proyectos sucesivos "Ikarus", "Seelowe", "Felix", "Barbarossa"... etc., que allí quedan inscritos, malograron por la voluntad del Führer, todas las voluntades y todas las iniciativas.

En lugar de haber comprendido a tiempo la importancia de la guerra submarina; en lugar de haber coordinado los reconocimientos de la Luftwaffe con las acciones submarinas, (esta carencia sorprendente es imputable al particularismo de un Goering tan influyente en el Comando Supremo); en lugar de haber acordado los medios materiales necesarios para la construcción y el equipo técnico de los U-Boote, los dirigentes alemanes no permitieron a la flota submarina hacer el juego con todas sus cartas.

La guerra submarina alemana se perdió primero en tierra.

En las oficinas, Adolfo Hitler, "el iluminado", desoyendo los consejos clarividentes y las precausiones de un Raeder cuya competencia no se limitaba a los asuntos navales, dictó a los Almirantes las decisiones de su ciega ambición desmesurada.

Pero a fin de cuentas, ¿el ritmo prodigioso y el esfuerzo colosal impuesto durante seis años a la economía alemana no sobrepasaban a sus medios? ¿Y entre los factores que han decidido la suerte de esta guerra y designado al vencedor, no ha jugado un rol determinante el potencial económico?



NOTAS DEL REDACTOR

Colaboraciones.—Las colaboraciones para la "Revista de Marina" deberán presentarse escritas a máquina, a doble espacio, y por una sola cara, debiendo indicarse al margen el lugar en que se deben insertarse las fotografías o gráficos correspondientes.

Los dibujos si los hay, se presentarán en tinta china, sobre papel blanco, separados del texto del trabajo. Al pie de los mismos deberá mencionarse el número de cada figura.

Los artículos no deberán sobrepasar de 20 páginas de la Revista (no más de 25 páginas de máquina).

Las colaboraciones deben venir firmadas con la aclaración de firma y grado, si es personal militar y además Número de Libreta Electoral, domicilio y teléfono, si es personal Civil.

Por cada página de los artículos publicados en la "Revista de Marina", se remunerará al Autor con S/. 45.00

Anécdotas.—La "Revista de Marina" pagará S/. 100.00 por cada anécdota Naval, que sea publicada.

Nueva Sección.— Actualmente se encuentra en estudio una nueva sección que se titulará "REVISANDO LIBROS", en la que se tratará de orientar a los lectores de esta Revista, sobre los mejores libros de tipo Naval y Profesional, etc., para conformar una buena Biblioteca, además se indicará el lugar dónde puede ser adquirido, precio, etc. (*).

La "Revista de Marina" pagará S/. 100.00 por cada artículo que sea publicado.

Traducciones.—Los lectores que deseen traducir artículos del **"United States Naval Institute Proceedings"**, de **"Revista Marittima Italiana y Francesa"** podrán solicitarlo al Jefe de Redacción de la "Revista de Marina". Se pagará S/. 20.00 por cada página del artículo traducido que sea publicada en la "Revista de Marina".

(*) Los lectores que hayan tenido la oportunidad de leer un libro de interés, podrán enviar su colaboración indicando: Nombre del libro, Autor, Librería que lo vende, año de impresión y precio actual y su comentario al respecto de dicho libro, este comentario deberá tener un mínimo de 400 palabras.

El Transporte Marítimo de los Productos Fisibles

Por el Capitán de Corbeta A.P. (Ingº)
HUMBERTO SILVA NOVOA

Dentro de la era atómica, el Oficial de Marina tiene que ver en cualquier situación que pueda ocupar, con el transporte de material radioactivo en la escala de toneladas.

Vecina está la época que nuestro árido litoral se convierta en productivos campos de cultivo, merced a la irrigación marina, mediante la desmineralización del agua de mar por reactores atómicos, lo que traerá consigo que tengamos que deponer los deshechos de la actividad del reactor, transportándolos de un lugar a otro el material fisible para el funcionamiento de los reactores así como también los isótopos radioactivos obtenidos. Y esto no está muy lejano y significa transporte.

El Organismo Internacional de Energía Atómica (OIEA) ha editado en 1961, en ejercicio de sus funciones estatutarias, el Reglamento Para El Transporte Sin Riesgos de Materiales Radioactivos, por encargo del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas que en 1959, expresó el deseo que se confiase al Organismo Internacional de Energía Atómica la redacción de las recomendaciones sobre el transporte de sustancias radioactivas. Y altos funcionarios y autoridades en energía atómica están de acuerdo que el transporte de materiales radioactivos exigen la adopción de normas uniformes de seguridad.

Antes de entrar en la materia misma es conveniente enterar al lector de algunas definiciones importantes.

1.—Accidente más grave concebible.

Todo accidente o serie de accidentes posibles, cuyo acaecimiento si bien improbable, debe preverirse al adoptar las disposiciones relativas al transporte.

2.—Autoridad competente.

La autoridad nacional o internacional reconocida por el país para entender en cualquier asunto relacionado con el Reglamento Para El Transporte Sin Riesgos de Materiales Radioactivos.

3.—Curie.

Es una unidad de radioactividad. Un curie es igual a 3.7×10^{10} desintegraciones por segundo.

4.—Materiales Radioactivos.

Todo material que emita espontáneamente radiaciones ionizantes y cuya radioactividad sea superior a 0.002 microcuries.

5.—Radioactividad.

Efectos de una transformación nuclear instantánea debido a la inestabilidad de los núcleos de ciertos átomos, con posible emisión de radiación alfa, beta, o gamma.

6.—Rad.

Unidad de dosis de radioactividad absorbida. La dosis absorbida de una radiación ionizante cualquiera es la energía transmitida por las partículas ionizantes a la unidad de masa de la materia irradiada, en el punto considerado. Un rad es igual a 100 ergios/gramo de tejido animal.

7.—Rem.

El rem es la dosis de cualquier radiación ionizante absorbida cuya eficiencia biológica sea igual a la de un rad de rayos-X que produzcan una ionización específica media de 100 pares-iones por micrón de agua, expresada en su equivalente de aire en la misma región. Es el roentgen equivalente hombre.

8.—Roentgen.

El roentgen es la cantidad de radiación gamma o de rayos-X, tal que la emisión corpúscular que le está asociada para 1 cm^3 de aire (0.001293 gr.) produce en el aire, un número de iones que transportan una unidad electrostática de electricidad de cada signo (+ y —). La dosis de tolerancia actual admitida es de 300 miliroentgen por semana, lo que corresponde a 60 miliroentgen por ocho horas de trabajo.

Señala el Reglamento ciertos Principios Generales, cuyo resumen se puede glosar así:

"1º La finalidad del Reglamento "Para el Transporte Sin Riesgos De "Materiales Radioactivos es prevenir "y limitar los riesgos de irradiación y "contaminación de las personas y ani-"males o bienes, durante el transpor-"te de materiales radioactivos".

"2º Los riesgos de irradiación se "reducirán estableciendo condiciones "mínimas de blindaje, distancia y "tiempos máximos de exposición, o por "la combinación de estas medidas".

"3º En condiciones normales de "transporte los riesgos de contamina-"ción se reducirán eligiendo un em-"balaje adecuado para los materiales "radioactivos, estibándolos con cuida-"do y limitando la contaminación ex-"terna de los bultos".

"A fin de reducir a valores acepta-"bles los riesgos de contaminación en "caso de accidentes se limitarán las "cantidades de materiales radioactivo "por bulto y por expedición con arre-"glo a las características de los em-"balajes".

"También se controlará y limitará "la contaminación radioactiva de los "medios de transporte".

"4º Para el transporte de sustan-"cias fisionables especiales se tomará

"precauciones especiales adicionales "a fin de impedir que se produzca in- "voluntariamente una reacción de fi- "sión en cadena".

"5º. Se utilizará etiquetas y mar- "cas para indicar la presencia de ma- "teriales radioactivos y los peligros "reales o posibles que impliquen".

"6º. El remitente facilitará al "transportista y al destinatario todas "las informaciones pertinentes sobre "materiales radioactivos transporta- "dos".

Corresponde al ejecutivo de un transporte, evitar que el personal se exponga más de lo prudente a la radiación.

El personal no debe exponerse a dosis de irradiación superiores a los niveles máximos admisibles fijados por las normas básicas de seguridad de la OIEA que están cimentadas en las recomendaciones de la Comisión Internacional de Protección Radiológica (C.I.P.R.). Esto implica que a bordo deberán efectuarse mediciones para evitar que se rebasen los niveles máximos.

Naturalmente es importantísimo el embalaje y blindaje de los bultos que lleven material radioactivo. En sí mismo el embalaje debe ser de tal naturaleza que sea imposible que se derrame o escape el contenido, lo que implica que los recipientes sean estancos con cierre eficaz de seguridad. Naturalmente el embalaje de por sí puede ser un blindaje, pero no es necesario y no tampoco uno siempre seguro, por lo que se requerirá que tal embalaje sea en la mayor parte de las veces de una envoltura protectora adecuada que impida que la intensidad de la radiación externa exceda de ciertos límites que se especifican más adelante. Deberá llevar el embalaje la indicación de la posición que deberá mantener el bulto, con el fin que el recipiente interior no varíe de posición respecto a la envuelta protectora durante su transporte.

Se exigirá que los bultos puedan responder en construcción y blindaje a condiciones tales como acción del fuego, choque, golpes de agua, corrosión, variación de temperatura y presión, necesidad de descontaminación de la superficie del recipiente.

El Reglamento de la C.I.E.A. considerando los factores enunciados en el párrafo precedente, prevee dos tipos de embalaje:

"a) Embalaje de Tipo A: en con- "diciones normales de transporte y en "las que se produzcan en caso de ac- "cidentes leves;

"b) Embalaje de Tipo B: en con- "diciones normales de transporte y en "caso de que se produzca el acciden- "te más grave concebible en el medio de transporte y en caso de que se pro- "duzca el accidente más grave con- "cebible en el medio de transporte de "que se trate".

Estos embalajes impiden toda pérdida o dispersión del contenido radioactivo y conservan su eficacia protectora en las condiciones que se ha especificado.

El embalaje de Tipo A, rodea al recipiente interior de material absorbente en cantidad suficiente como para absorber todo su contenido en caso de transportarse líquidos, también el material absorbente es un amortiguador de choque. Ahora bien lo que hemos llamado recipiente interior, en realidad son dos recipientes el uno dentro del otro con un espacio vacío entre ellos para que no se produzca aumento de presión que ocasione la rotura del recipiente más interior.

El diseño de los embalajes del tipo B deberá ser aprobado por la Autoridad Competente del país de origen de la expedición. Los recipientes de expedición deberán precintarse de modo tal que sea imposible abrirlos sin destruir el precinto. Y externamente el embalaje para bultos pesados debe diseñarse de modo que puedan ser sujetados adecuadamente durante su transporte, y con dispositivos que faciliten su manipulación.

El bulto radioactivo deberá llevar indicado el peso bruto, sin cuyo requisito no se le aceptará a bordo. Y no contendrá a excepción de instrumentos o aparatos que deben usarse en dichos materiales ningún otro producto.

El Reglamento de la C.I.E.A., clasifica en tres grupos la carga radioactiva:

Grupo I: Radiotoxicidad muy elevada.

Grupo II: Radiotoxicidad elevada.

Grupo III: Radiotoxicidad moderada o baja.

También se ha reglamentado la máxima toxicidad por bulto. Y así tenemos:

a) Materiales radioactivos compactos no fisibles, que tengan punto de fusión igual o superior a 538°C, que sean insolubles en el agua e inactivos en el aire lo mismo que con el agua.

Actividad total: (Independiente de los grupos de radiotoxicidad a que corresponden los materiales).

En Embalaje Tipo A: hasta 20 curies.

En Embalaje Tipo B: hasta 2000 curies.

b) Materiales radioactivos pirofóricos:

En embalaje tipo B, sólo hasta 200 curies para los de toxicidad moderada o baja y 20 curies para los de radiotoxicidad muy elevada y elevada.

c) Materiales radioactivos explosivos:

Solo en virtud de arreglos especiales que se especificarán más adelante.

Puede suceder que los bultos contengan mezclas de radioisótopos en que se puede tener los siguientes casos:

a) Se desconoce la naturaleza de los isótopos contenidos en la mezcla, cabe las siguientes normas:

Embalaje del tipo A para 100 microcuries.

Embalaje del tipo B para 20 curies.



Fig. Nº 1 ETIQUETA BLANCA



Fig. Nº 2 ETIQUETA AMARILLA

b) Si se conoce la naturalza de todos los radioisótopos contenidos en la mezcla, pero no sus actividades relativas, la actividad máxima por bulto se limitará al valor que corresponde al grupo radioisótopo de radiotoxicidad más elevada.

c) Si se conoce la naturaleza de todos los radioisótopos en la mezcla y sus actividades relativas, la actividad deberá ser:

Embalaje tipo A: menor o a lo más 10 curies.

Embalaje tipo B: menor o a lo más 20 curies.

Merecerá ocuparse aparte de embarques de materiales fisibles y lo veremos más adelante.

Los bultos que contengan materiales radioactivos se les ha dividido en dos clases.

Los de la **clase Blanca** que comprenden aquellos en que la intensidad de la radiación emitida procedente de una parte cualquiera del cuerpo del bulto completo no exceda en ningún instante durante el transporte, en la superficie del bulto de:

a) Diez microcuries/24 horas para rayos gamma o rayos-X.

b) Equivalente físico de 10 microcuries/24 horas para rayos beta.

c) Valor del flujo neutrónico para embalaje A hasta 2 curies.

Los de la **clase Amarilla** que corresponden aquellos en que la intensidad de las radiaciones emitidas por los materiales radioactivos o procedentes de una parte cualquiera del cuerpo del bulto completo no exceda en ningún momento durante el transporte en ningún punto de la superficie externa del embalaje de:

a) 200 microcuries/hora para radiaciones gamma o rayos-X.

b) El equivalente físico de 200 microcuries/hora para radiación beta.

c) Valores del flujo neutrónico en embalaje B hasta 200 curies.

La intensidad de las radiaciones emitidas por los materiales radioactivos o procedentes de una parte cualquiera del cuerpo del bulto completo a un metro de distancia de un punto de la superficie externa del embalaje, no debe exceder en ningún momento de:

a) Diez microcuries/hora, para las radiaciones gamma o X.

b) El equivalente físico de 10 microcuries/hora para la radiación beta.

c) Valores del flujo neutrónico hasta 20 curies para embalaje B.

La intensidad de las radiaciones a que se hace mención más arriba deben ser medidas con instrumentos de un tipo aprobado por la autoridad competente del país de origen de la expedición.

Todo bulto que contenga material radioactivo debe estar premunido de etiquetas que se ajusten a los mode-

los que se muestran las figuras 1 y 2 con un tamaño mínimo de 10 cm. por lado. La etiqueta podrá tener la forma de rombo, rectángulo o cuadrado. Las etiquetas de mayor tamaño deben guardar las mismas proporciones que el modelo.

Debe exigirse que el recipiente exterior de acuerdo a lo reglamentado lleve los signos de identificación (trébol, calavera sobre dos tibias) estampados, grabados o reproducidos de tal manera que se consiga una marca resistente al fuego y al agua. Tanto el etiquetado como la marcación debe correr por cuenta del expedidor.

La mercancía se debe registrar en los documentos de transporte como "material radioactivo", con el registro de Grupo o Grupos de toxicidad: I, II, III, descripción del material radioactivo y de su estado físico de agregación y composición química; la clase de bulto (Blanca o Amarilla) con las indicaciones que figuren en la correspondiente etiqueta; intensidad máxima de radiación (expresada en micro-curies/24 horas y valores del flujo neutrónico) en la superficie del recipiente de expedición; tipo de embalaje (A ó B); y todas las demás instrucciones que se precisen para garantizar un transporte, manipulación, almacenamiento y evacuación exentos de riesgos.

Los documentos de transporte incluyen un certificado suscrito con firma autógrafa o facsímil por el expedidor o su representante debidamente autorizado, redactado así: "Certifico que las mercancías arriba enumeradas, están embaladas correctamente y marcadas conforme a los reglamentos internacionales y se encuentran en buenas condiciones de transporte".

Independientemente el transportista podrá además pedir al expedidor que presente el certificado refrendado por la autoridad competente del país de origen de la expedición. Cosa que debe hacerse en el caso que el expedidor declare que el Reglamento de la OIEA no es aplicable a la mercancía expedida.

En cuanto al idioma de redacción de los documentos, se ha reglamentado que se redacten en los idiomas que sean precisos para que sean comprendidos por los transportistas interesados.

La estiba de los materiales radioactivos deberá hacerse con las precauciones consiguientes. En cada bodega no se transportará más de 50 bultos de la clase **Blanca** o **Amarilla**. Y en cada buque no se transportará más de dos expediciones de sustancias fisionables de la Clase II (o sea expediciones que por la escasez del número de bultos, por la limitación del contenido o por ambas cosas a la vez, no presenta riesgos nucleares sea cual sea la disposición de la carga. En las expediciones de esta clase, el número de bultos que se transporte juntos, se limitará de modo tal que en ninguna circunstancia concebible pueda alcanzarse la masa crítica, aunque se llegará acumular un número de bultos cinco veces mayor que el admisible). Los bultos de la

Clase II deberán llevar etiqueta Amarilla.

El número de bultos de la clase Amarilla transportados de una sola vez masivamente puede llegar a 400 unidades de radiación. Y sólo con autorización de la autoridad competente se podrá exceder de ese límite.

En general no se depositarán en compartimentos que contengan materias explosivas, inflamables, corrosivas u oxidantes, gases comprimidos, gases licuados o sustancias susceptibles de combustión espontánea.

Las películas fotográficas, deberán mantenerse a distancia separada prudencial que es variable según las unidades de radiación de los bultos y también según la duración del viaje.

Por ninguna razón se transportará bulto alguno de las clases Blanca o Amarilla en los compartimentos de pasajeros.

Cuando por accidente, choque o incendio, se produzca rotura o escape de material radioactivo, se aislará la zona que resulte afectada a fin de precaver el riesgo de contacto de las personas con cualquier material radioactivo disperso y no se permitirá a nadie que permanezca en la zona aislada, hasta que llegue el personal competente que pueda controlar el riesgo de irradiación y dirigir los trabajos de acarreo o recuperación. Debe informarse en seguida al expedidor y a la autoridad competente. No obstante lo dicho, la presencia de materiales radioactivos no debe ser obstáculo para que el personal capacitado proceda a las operaciones de rescate o de lucha contra-incendios. Toda persona que pueda haberse contaminado con materiales radioactivos se someterá a las medidas de control y a los reconocimientos médicos adecuados.

Puede darse el caso de tener que transportar embalajes vacíos usados, éstos deberán hallarse en buen estado y perfectamente cerrados y no exceder de 10 microcuries por 24 horas.

Cuando se tenga que transportar materiales de baja actividad específica éstos estarán exentos de las disposiciones de embalaje y etiquetado. Como por ejemplo: Uranio no irradiado que contenga como máximo 0.72% en peso de uranio-235, y el torio no-irradiado en forma sólida compacta y no friable, o contenido en una envoltura de metal inerte o en otro tipo de recubrimiento protector que deje libre la superficie del torio o del uranio, siempre que el bulto no contenga berilio, grafito en el grado de pureza que se emplea como moderador, ni agua pesada. También puede considerarse los minerales y concentrados de uranio natural y torio y los productos intermedios, ya sean sólidos, líquidos o gas obtenidos en el tratamiento del uranio natural y del torio antes de enriquecer o radiar dichos materiales, eso sí hay que excluir los isótopos de radio purificados.

La carga debe ser estibada de tal modo que su pérdida, dispersión o cambio de posición resulte imposible

en condiciones normales de transporte. En lo posible la carga se dispondrá en forma cúbica y no deberá haber productos alimenticios en tal bodega.

Todas las expediciones de baja actividad específica estarán separadas de cualquier dependencia habitada por:

a) Una distancia mínima libre de tres metros, esto es tres metros por todos los lados de la carga.

b) Una cubierta o mamparo de acero de 0.5 cm., de espesor.

Y cuando se trate de la vecindad de películas o placas fotográficas sin revelar estarán separadas por una bodega intermedia.

Es importante tener presente que antes de proceder a la descarga deben ventilarse adecuadamente los compartimentos en los cuales se ha efectuado el transporte, con el fin de eliminar los gases que se hubieran acumulado.

Las expediciones de sustancias fisionables especiales, comprende a la **Clase I,** que son aquellas cuyas expediciones en embalajes tales que no haya riesgo de interacción neutrónica para ninguno de los bultos sea cual fuera la disposición de carga. Lo cual significa que no se podrá formar un conjunto crítico sea cual fuera el número de bultos y la manera de apilarlos. Eso sí, será exigible un Certificado que indique la clase a que pertenece dicha expedición; que los recipientes se ajusten a los requisitos especificados en el documento expedido por la autoridad competente, con copia del documento de aprobación extendido por dicha autoridad.

Clase II.—Son las expediciones que por la escasez de bultos, por limitación del contenido o por ambas cosas a la vez, no presentan riesgos nucleares sea cual sea la disposición de la carga. El embalaje poseerá para esta clase, una dimensión mínima no menor de 15 cm.

Es importante que en un período de 24 horas el número de bultos que ingrese a una bodega pertenecientes a esta clase será limitado a lo dispuesto por la autoridad competente. Y el número de bultos en total no será más de 50. Los bultos de esta clase como ya se dijo más arriba deben estar premunidos de tarjeta amarilla.

A la **Clase III** pertenecen expediciones concertadas por acuerdo especial. Los embalajes que se usan para el transporte de esta clase se deben proyectar y construir de modo que en las condiciones previstas de transporte no haya riesgo nuclear en ningún momento (ni en el caso de producirse el accidente más grave concebible). Es preciso tener presente los efectos de la proximidad de sustancias de otra clase y la interacción neutrónica con expediciones afines.

La seguridad nuclear se puede evaluar haciendo la suposición que se pueda desarrollar la máxima radioactividad. Y como tal deberá tenerse en cuenta la posibilidad que la ex-

pedición sea sumergida como resultado de un accidente o algún otro caso. Por lo tanto los bultos deberán embalarse y estibarse de tal manera que incluso en tales circunstancias no se deterioren y persista la seguridad nuclear.

En caso de sustancias fisionables especiales en forma de elementos combustibles nucleares, se hará el supuesto que se tiene la máxima radioactividad en los casos siguientes:

a) Transporte en seco.
b) El agua rodea a los elementos combustibles nucleares.
c) Escape parcial o total de agua.
d) Embalaje rodeado de agua.

Como medida de seguridad nuclear, deben tomarse en cuenta los efectos de interacción con otros cargamentos o con otras sustancias. Así habrá que preveer la posibilidad que se mezclen dos expediciones, la probabilidad que una expedición esté alojada en la proximidad de otra que esté constituída por sustancias que poseen propiedades reflectoras de neutrones y moderadores de neutrones rápidos superiores a las que posea el agua, como es el caso por ejemplo del berilio, grafito o agua pesada. La necesidad de estibar los bultos y separarlos mediante listones de madera para evitar que se junten los bultos de una misma expedición.

Existe en las reacciones nucleares un factor que se conoce con el nombre de factor de multiplicación (K_{eff}), bien existe el peligro de convertir en una bomba atómica una masa nuclear cuyo factor de multiplicación sea mayor que la unidad. Por lo tanto el factor de multiplicación no podrá exceder de 0.9 en una expedición cuya seguridad intrínsica se desea asegurar.

Por otro lado cuando el factor determinante sea la masa, la cantidad que se podrá introducir en cada embalaje no será superior al 80% de la masa que en función de la característica de la embaladura haya de considerarse como crítica; teniendo en cuenta los absorbente de neutrones incorporados al bulto.

Si el factor determinante es la disposición geométrica habrá que preveer un margen de seguridad de por lo menos 10% en el valor de cada dimensión importante para la seguridad.

Debe suponerse siempre que la separación entre los elementos combustibles nucleares es la correspondiente a la máxima actividad.

Los materiales estructurales como son los componentes del embalaje que pueden actuar incidentalmente como absorbentes de neutrones para contribuir a evitar la criticidad, no serán considerados como tales para tal fin. Pero sí se tendrá en cuenta los absorbentes neutrónicos incorporados especialmente siempre que sean de reconocida eficacia y que su posición en el embalaje no pueda variar como consecuencia de choques mecánicos o fusión en caso de producirse el accidente más grave concebible.

Cuando la expedición comprenda sustancias fisionables especiales irradiadas, se evitará por todos los medios la condición siquiera aproximada de criticidad.

En el caso de residuos o desechos que comprenda sustancias fisionables cuyo enriquecimiento, masa, concentración, razón de moderación, o densidad no se conozca con exactitud o no se pueda determinar con exactitud, se efectuará su transporte en condiciones que impida todo riesgo nuclear. Con el supuesto en mente que todo parámetro no-conocido origina la máxima radioactividad.

Las expediciones de la Clase I deberán subir a bordo con un certificado de la autoridad competente del país de origen que garantice que los embalajes se ajusten a lo reglamentado, lo mismo que para embarques de la clase II y III.

El transporte de fuentes de elevada intensidad podrá hacerse en bultos de la Clase Blanca o Amarilla, siempre que conformen con lo dispuesto para tales clases de bultos.

Todas las fuentes de radiación de elevada intensidad se embalarán de tal modo que el calor producido en el interior del bulto debido al material radioactivo, no disminuya la eficacia del embalaje en condiciones normales de transporte.

El transportista tiene la obligación de exigir al expedidor a su entera satisfacción una condición de equilibrio de la temperatura de los bultos.

En caso de usarse un refrigerante o un sistema de refrigeración se tendrá en cuenta:

I.—El refrigerante primario líquido o gaseoso no circulará por el interior del material protector del recipiente.

II.—Cuando el usado sea un sistema mecánico de refrigeración, la avería del mecanismo no deberá originar aumento de la presión ni riesgo de irradiación.

III.—En el caso de ser un refrigerante líquido el que se utilice, deberá tomarse las precauciones necesarias para impedir su congelación durante el transporte, dejándose cámara de expansión con el fin de evitar que la congelación llegue a deteriorar al recipiente.

IV.—Cuando se emplee dispositivos para reducir la presión, deberán dotársele de medios de impedir la salida de partículas. Antes de proceder al transporte de una fuente de elevada intensidad deberá efectuarse un acuerdo sobre las condiciones de operación, teniendo en cuenta:

I.—Características particulares de los embalajes en relación al fin especial a que se destinen.

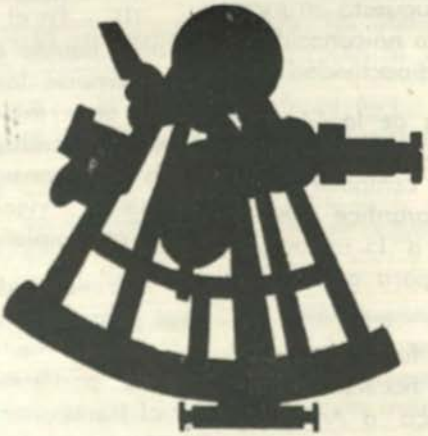
II.—Precauciones especiales que se tendrán que adoptar durante el transporte o en el caso de accidente o retraso inesperado.

III.—Procedimientos especiales previstos para la carga y descarga de los bultos y para su manipulación.

IV.—La aprobación de todas las autoridades competentes interesadas.

Existen estudios que dan conclusiones en forma tabulada de radiaciones, distancias mínimas, flujo neutrónico, energía neutrónica, etc. que no se incluyen en este artículo por ser materia muy especializada.

Con la obtención de la energía eléctrica directa de la fisión, el transporte de material radioactivo, tendrá que ser materia de nuevos estudios y la experiencia que se acumule al respecto está por ser recogida aún.



El Zócalo Continental del Atlántico

Por Ed. Le Danois
(De la Academia de la Marina)

(N. de la R.) En anteriores oportunidades hemos visto artículos acerca de las riquezas del zócalo continental de nuestras costas. Ahora, a fin de poder hacer una comparación, presentamos un estudio del zócalo continental del Atlántico.

Aspecto Submarino.—

Dominando las grandes profundidades del Atlántico Norte, a una altura de dos mil metros sobre el fondo, se levanta un barranco de perfiles abruptos, cuya parte alta, a unas cien brazas de profundidad es una vasta extensión submarina que bordea las costas de Europa.

Este zócalo continental conserva las huellas de las convulsiones sucesivas que durante las edades geológicas han contribuído a la configuración de las costas actuales. Muy estrecho, cerca de la cadena escandinava, este zócalo continúa hacia el Oeste siguiendo la línea de las costas del antiguo continente caledoniano, englobando el conjunto de las Islas Británicas y de los fjords sumergidos del Mar Celta; luego se angosta en la zona que llena el Golfo de Aquitania para reducirse roto por la falla asturiana a una distancia de algunas millas del Cabo Bretón.

Aparte de un pequeño anchamiento en la región de la Meseta Española, el zócalo permanece poco extendido a lo largo de la Península Ibérica hasta la zona del Estrecho de Gibraltar.

Los hundimientos parciales del antiguo zócalo que aislan los bajos fondos de Rockall de la Gran Bretaña e Irlanda de su insularidad, rodeándolas de mares epicontinentales en donde las grandes transgresiones jurásica, jurásica y eceánica, han dejado sus sedimentos.

El relieve del zócalo ha conservado el carácter de las tierras emergidas que permanecen bajo las aguas: allí se encuentran las colinas y montañas submarinas, los bancos y bajos fondos, los valles excavados por ríos de amplios estuarios, las rías, o por los ventisqueros de fondo realzado, los fjords; en el borde de los barrancos descienden los cañones abruptos: finalmente se puede seguir el curso de los ríos actuales que se prolongan en vastas planicies en donde sus thalwegs están marcados por pequeñas pendientes y de donde las dragas recogen todavía guijarros provenientes de las rocas de los lugares situados cerca de sus orígenes.

Así, el Mar del Norte esconde bajo sus aguas amarillentas, la traza del valle geológico del Rhin que recibe por su margen derecha los ríos alemanes y por su margen izquierda los ríos de Inglaterra y de Escocia. La Mancha corresponde a la cuenca del Sena que contornea la Bretaña para ir a desembocar al SO de Penmarch allí donde el banco de La Chapelle representa el antiguo thalweg del Severn (río de Inglaterra de 300 Kms., que desemboca en el Canal de Bristol), que fue un río importante cuyo vasto estuario está localizado por el Gran Sole. Entre Escocia e Irlanda el río Clyde corría hacia el NO hasta la isla de Staffa. Finalmente en el Golfo de Gascuña la laguna del Mar de Faluns, en donde iba a desembocar el Loira en el Mioceno (época de la era Terciaria), es el origen de la Gran Vasier que se extiende desde Bretaña hasta Charenta, (costa O, de la Francia).

En el límite del zócalo, hacia los 200 metros de profundidad (109 brazas) empieza la región del fango profundo, último término de los elementos minerales y de la transformación de los productos orgánicos; su masa fluída o compacta envuelve los contra fuertes de la pendiente atlántica y recubre uniformemente la inmensa extensión de las planicies batipelágicas.

Abundancia de elementos nutritivos.

Los mares epicontinentales ofrecen un vasto campo de explotación a las actividades del hombre, el cual puede encontrar allí prodigiosos recursos para su alimentación. Efectivamente, por alta mar, lejos de la costa, pasan innumerables manchas de pescados de alto valor nutritivo, pero sus migraciones conservan un carácter periódico anual que implica la obediencia pasiva al ritmo de las transgresiones oceánicas.

La fauna ictiológica del zócalo está igualmente sometida a la implacable determinación de las leyes de la vida marítima; pero sus movimientos son de una amplitud menor; muchas veces los peces no sienten la necesidad de desplazarse para seguir las fluctuaciones de la temperatura y de la salinidad de las capas de agua que los rodea: permanecen pegados a los fondos sobre los que están acostumbrados a vivir; y esta forma de biología casi sedentaria lleva consigo la presencia constante de una población de peces **neríticos** (que viven entre dos aguas a pequeñas profundidades y que no efectúan sino pequeños desplazamientos. Tipos: la dorada y el salmonete) y de peces **demersales** (que viven en las grandes profundidades o pegados a la arena o al fango, y que son por lo general sedentarios. Tipos: la platija, la raya y el pejesapo) sobre el zócalo continental.

En el Invierno, para huir del enfriamiento de las aguas superficiales, muchos descienden hasta el borde de los barrancos; luego remontan en la Primavera siguiendo la progresión de las aguas templadas hasta la costa. En el período de la reproducción buscan también los bajos fondos (**tendencia anadrómica**). (Los peces anádromos se reproducen en agua dulce y se

alimentan en el mar. Tipos: el salmón y el sábalo). (La tendencia anadrómica hace que se acerquen a la costa en el período del desove); o bien al contrario bajan hasta las aguas profundas (**tendencia catadrómica**). (Los peces catadrómicos se reproducen en el mar y se alimentan en agua dulce. Tipos: la sardina y la merluza). Pero todos estos cambios de nivel conservan un carácter restringido y los peces no abandonan sus lugares habituales. Entre estos huéspedes permanentes figuran casi todos los peces chatos, llamados **pleuronéctidos:** platijas y rodaballos de varias clases, lenguados pegados a la arena o al fango, así como la raya: alrededor de ellos y un poco más arriba nadan el bacalao y la pescadilla. La dorada el salmonete y el racacio dan un reflejo rojo en las tonalidades grises o pardas de las otras especies, a las que se agregan las raras siluetas de las gallinetas y de los escarchos; mientras que los grandes congrios suben sobre el fango, y los pequeños escualos y las lijas pescan con las graciosas ondulaciones de sus cuerpos flexibles.

Toda esta acumulación de materia viva representa la "pesca blanca", el botín ordinario de las traineras, pero en algunas estaciones del año estos buques también llevan la "pesca azul", arenques cogidos en sus lugares de desove, caballas en sus retiros invernales de aguas profundas, y aún incidentalmente sardinas grandes cogidas en sus lugares de postura.

El zócalo continental constituye pues (así como en el Perú), una formidable reserva alimenticia, una riqueza fundamental para la pesca más productiva y más remunerativo: **la pesca de altura**.

Pero para que esta riqueza sea durable y no empobrezca los fondos, sería necesario que los Gobiernos comprendiesen al fin la necesidad de aplicar **en realidad** una reglamentación que haya sido cuidadosamente elaborada por biólogos de varias naciones marítimas después de algunos años de observaciones minuciosas y precisas.

No basta declarar que el mar debe contribuir en gran parte pura la alimentación del hombre, es preciso además tomar a este respecto, las disposiciones necesarias para salvaguardar la existencia de la provisión de peces comestibles, y asegurar el porvenir de la pesca, a pesar de las quejas de los pescadores imprevisores y de la avidez de los armadores. (bolicheros).

Recursos minerales y beneficiarios.—

Todos los Estados marítimos toman cada vez más en cuenta, el inmenso valor económico del zócalo continental y se esfuerzan en incluir una gran parte de él dentro de la soberanía de sus aguas territoriales. No se trata únicamente de reservar el derecho de pesca a los nacionales ni de evitar las depredaciones de los barcos extranjeros, sino sobre todo, de asegurar la propiedad exclusiva de una vasta extensión submarina a lo largo de las costas, que eventualmente podrían ser una fuente de origen para las industrias más productivas.

El subsuelo de los fondos inmergidos contiene en efecto, las mismas materias minerales que el subsuelo de los continentes; y el progreso de la técnica moderna en dichos continentes permite continuar la explotación bajo los mares.

Se sabe que las minas de carbón de la Gran Bretaña se prolongan por debajo de las aguas del Mar de Irlanda y del Canal de Bristol. Los yacimientos de estaño de la Cornouaille inglesa se unen a los filones de las islas Cassiterides, conocidas por los Fenicios. Es pues probable que los fjords sumergidos en el Mar Celta constituídos por antiguos terrenos de las flexiones de las capas geológicas de la Caledonia, encierren uranio.

Ya se ha extraído petróleo a pequeñas profundidades y los Estados Unidos sueñan en acaparar en provecho suyo, toda la plataforma estadounidense para entregarse a cateos metódicos.

(N. del T.—En la página 59 del Derrotero de la Costa del Perú por Rosendo Melo. Edición ilustrada de 1905, se puede ver un fotograbado cuya leyenda dice: "Zorritos. Muelle "Codicia". Pozo dentro del mar", y más abajo se lee; "De este pozo en el mar se ha extraído bastante petróleo").

Se puede pues suponer que tal vez algún día, las riquezas minerales rivalicen con los recursos biológicos y alimenticios y que en los mismos parajes, sobre sus respectivas barcos, naveguen en conserva los ingenieros y los capitanes taaineros.

El Mar símbolo de la unión de los hombres.—

Estos no son sino sueños del futuro; pero desde ahora el zócalo continental representa un símbolo de unión entre los pueblos: sobre los mismos fondos trabajan en paz los buques de pesca y los buques oceanográficos de diferentes naciones esperando a los buques-talleres montados por ingenieros y obreros; y sus tripulaciones dan prueba de las altas cualidades de valor y de trabajo que honran a la profesión del Marino.



Revisando Libros

169 "SE LLAMABA BOLIVAR
... y ante todo un hombre con su vida, sus amores y sus sueños".
Por Enrique Campos Menéndez

170 ASTRONOMIA
Por José Comas Solá

171 HISTORIA DE LA REPUBLICA DEL PERU.
Por Jorge Basadre

"SE LLAMABA BOLIVAR

... y ante todo un hombre con su vida, sus amores y sus sueños".

Por Enrique Campos Menéndez

Revisado por el Capitán de Fragata A.P. (R)

JUAN E. BENITES

El autor hace una conjunción de la novela, de la biografía y de la historia en "Se llamaba Bolívar", libro, que sin perder la densidd intrínsica del tema, tiene la sutileza, la gracia y el "suspenso" de una verdadera novela de amor y de aventuras.

El género no es fácil, y quien se dedica a cultivarlo, corre el riesgo de no hacer ni historia, ni novela, pero Campos Menéndez con habilidad ha alcanzado a vencer todas las dificultades y nos presenta una vida de Bolívar que desde sus primeras páginas, interesa y apasiona.

Por otra parte, Bolívar el Libertador por antonomasia, es tan extraordinario y se ha escrito ya tanto sobre él, que pretender interpretarlo bajo una forma nueva resultaría imposible. Sin embargo, Campos Menéndez lo ha logrado acabadamente y de sus páginas sale el héroe con tanta grandeza como humanidad.

Es que ha sabido combinar con maestría los elementos inertes entregados por la historia, y los ha tocado con verdadera magia para que ellos brinden el fluído vital con que se animan los personajes.

Pero no sólo Bolívar aparece en escena, sino también otros héroes de la epopeya americana, y entre ellos se

ve y se siente vivir a Miranda el "Precursor", a Sucre, el "Paladín de la Libertad", a Ribas, a Mariño, a Páez, a Piar, a Zea y otros más.

Abundan en el libro, las bellas descripciones, singularmente de las ciudades como Port-au-Prince y Quito, sin embargo, nos parece que a la descripción de Lima le falta algo.

En cuanto al estilo, se halla impregnado de lirismo y poesía. Hay asimismo, alarde de imaginación, y a pesar de eso, la base documental soporta cualquiera prueba.

Finalmente, tres mujeres dan relieve inconfundible a esta biografía novelada de Bolívar: Teresa, Fanny y Manuelita Sáenz.

El Autor complementa su obra tomando pasajes de algunas Tradiciones de Ricardo Palma, tales como "La Protectora y la Libertadora", "La vieja de Bolívar", "La carta de la Libertadora", "Los tres etcéteras del Libertador" y otras más.

La naturaleza de América sirve de magnífico escenario a los amores, a las glorias, a la vida y a la muerte de aquel grande hombre que se dio por entero al ideal de la Libertad de América.

ASTRONOMIA

Por JOSE COMAS SOLA

Revisado por el Capitán de Fragata A.P. (R) JUAN E. BENITES

Esta es una obra súmamente interesante; sus capítulos lógicamente ordenados dan una idea completa de lo que fue, de lo que es y de lo que será la Astronomía.

En este libro, entre otras cosas, encontramos perfectamente bien explicado los siguientes puntos:

Movimientos aparentes de los astros coordenadas celestes. La Tierra. Los movimientos de la Tierra. Principales instrumentos utilizados en la Astronomía. El Sol. La Luna. Los eclipses. Las mareas. Los planetas. Los cometas. Estrellas volantes, bólidos y meteoritos. El mundo estelar. Distancias de las estrellas. Movimientos propios de las estrellas. Estrellas múltiples. Estrellas dobles espectroscópicas. Las estrellas variables. Física estelar. Estrellas nuevas o temporáreas. Nebulosas galácticas. Grupas de estrellas, constelaciones. La Vía Láctea. El hiperruniverso de las galaxias. Las nebulosas estragalácticas. Origen y fin del universo. Radioastronomía. APENDICES. Alfabeto griego. Signos astronómicos. Significación de los signos + y — (en la magnitud de las estrellas). Constantes astronómicas. Constantes terrestres. Posiciones geográficas de los principales observatorios del mundo. Telescopios refractores más importantes. Telescopios flectores más importantes. Cámaras Schmidt. Indice.

HISTORIA DE LA REPUBLICA DEL PERU

Por: JORGE BASADRE
Revisado por el Capitán de Fragata A.P. (R)
JUAN E. BENITES

Tomo Primero. 488 páginas. Planchas a dos colores con retratos de los Presidentes, monedas, música y caricaturas de la época. En la contratapa y en el texto tiene planchas con vistas de la Plaza de Armas de Lima de ésa época. Empieza el PRIMER PERIODO con la determinación de la nacionalidad; desde el 28 de Julio de 1821 hasta la Restauración 1841. Contiene 33 Capítulos.

Tomo Segundo. PRIMER PERIODO (Continuación). Empieza con el Capítulo 34 desde las tensiones internacionales de 1842 hasta la afluencia fiscal entre 1851 y 1853. Planchas representando periódicos de la época. Acuarelas de Pancho Fierro, las tapadas. El guano. Aspectos sociales de la vida peruana. La moneda nacional y la boliviana. La hacienda pública. La educación y los establecimientos de cultura. SEGUNDO PERIODO. San Román, La Fuente, Torrico, Nieto, Mendiburu. El apaciguamento nacional. Castilla. Termina en el Capítulo 43.

Tomo Tercero. SEGUNDO PERIODO (Continuación). Desde 1853. La consolidación y la conversión de la deuda interna. La revolución popular de 1854. La constitución de 1855-56. La ofensiva conservadora y caudillista de 1856-58. La pugna entre el Legislativo y el Ejecutivo. El aplazamiento de la reforma constitucional en 1858-59. La constitución de 1860. La afluencia fiscal 1856 y 1862. Antecedentes y surgimiento del conflicto con España en Abril de 1864. Pinzón. Planchas con vistas de la Plaza de Armas de Lima en distintas épocas de este período. El Mariscal Ramón Castilla. Del Capítulo XLIV al LXI.

Tomo Cuarto. SEGUNDO PERIODO (Continuación). Capítulos LXII al LXXXIII. El enmarañamiento del conflicto con España. La imposición de una solución pacífica en el conflicto. TERCER PERIODO. La revolución popular y nacionalista de 1865. La guerra con España. Dictadura de Prado. El Gabinete Gálvez. Pareja. Méndez Núñez. Combate del 2 de Mayo de 1866 con copias de fotografías existentes en el Museo Naval del Perú.

Tomo Quinto. TERCER PERIODO (Continuación). Capítulos LXXXIV al C. La política monetaria; los billetes emitidos por los bancos. La política educacional. Antonio Raimondi. Memorias de Mendiburu. La deuda externa. La Guerra del Pacífico. Las dos escuadras. Información dada por el "Engineering" sobre los buques. Mapa de Tarapacá, Billetes fiscales. Mapas de todas las batallas. Destrucción de las haciendas de Don Dionisio Derteano. Discrepancias entre Baquedano y Vergara. Nicolás de Piérola. "Los Incas".

Tomo Sexto. Capítulos CI al CXXII San Pablo. El General Iglesias. El General Andrés A. Cáceres.

Los cupos. Pucará. La Breña. TERCER PERIODO. La caricatura. La destrucción de la biblioteca de Lima. CUARTO PERIODO. La reconstrucción. Canciones políticas de la época Repatriación de los restos de Grau y de los defensores del Perú.

La entrada de Piérola por Cocharcas.

Valioso aporte del Capitán de Navío D. Julio J. Elías Director del Museo Naval del Perú al estudio de nuestra historia patria.



Notas Profesionales

La Nueva Unidad Antisubmarina Francesa "La Galissonniere".—

(De la Rivista MaritimaXCVI - 1.)

En el cuadro de renovación de la flota, renovación que en estos últimos años ha tenido un notable impulso destinado a poner rápidamente a la Marina francesa en las mejores condiciones para hacer frente a las múltiples y complejas exigencias de una estrategia naval moderna, el cazatorpedero "La Galissonniere" ocupa un puesto importantísimo.

Lanzada al agua en Marzo de 1960 en los astilleros navales de Lorient (Morbihan) y en fase de prueba hasta ahora, especialmente para la instalación de su equipo lanza proyectiles dirigidos, "La Galissonniere' puede ser definida como el prototipo de unidad antisubmarina, a causa de modernísimo equipo con que está dotada, no obstante de conservar algunas características sobre todo de su casco, que la hacen definir como "cazatorpedero de escuadra".

En efecto, el armamento con que está dotada esta unidad,

(2 piezas automáticas de 100 m/m. a.a. en torres sencillas.

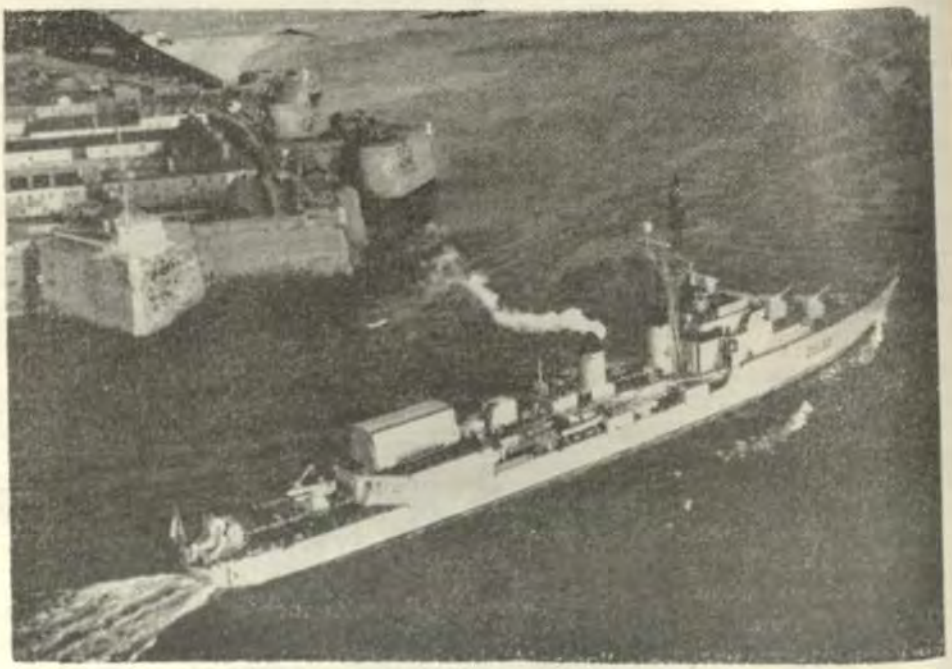
2 ametralladoras de 30 m/m. a.a.

2 montajes triples de tubos lanza torpedos.

1 lanza bombas cuádruple de 305 m/m.

1 rampa lanza proyectiles dirigidos "Malafon", y

1 helicóptero lanza torpedos antisubmarinos).



"La Galissonniere" saliendo de Port-Louis, Lorient (Morhihan) para hacer sus pruebas. (foto "Revue Maritime")

hacen de ella una unidad especialmente protegida para la exploración y caza antisubmarina, más que un cazatorpedero de escuadra.

Desde este punto de vista se podría decir más bien, que esta unidad presenta una cierta diferencia en la defensa a.a., aunque sus dos piezas de 100 m/m., tienen una velocidad de tiro de 60 disparos por minuto.

Examinemos por lo tanto las diversas características de esta unidad, especialmente el moderno equipo antisubmarino.

Características generales.—

Esta unidad de 2,750 tons., st. de desplazamiento está movida por turbinas **Rateau** convencionales de 72.000 C.V., que le imprimen, con carga ligera, una velocidad de 38 nudos y que la clasifican entre las unidades más veloces de la escuadra.

Equipo de exploración.—

La unidad está equipada con 4 sonares de características y servicios diversos. Un primer sonar panorámico de baja frecuencia y de gran alcance está instalado en un bulbo fijo en la unión de la roda con la quilla.

Un poco más a popa de éste, está instalado un sonar de ataque "DUBA 3" en una cofia retráctil. Este es un sonar directivo de alcance infe-

rior al del sonar panorámico, pero más preciso que éste y con posibilidades de determinar la cota de inmersión del submarino. Este aparato se usa generalmente para el lanzamiento de armas de poco alcance como torpedos y bombas de lanzamiento, pero puede servir en particular para el lanzamiento del proyectil antisubmarino "Malafon".

(véase la figura de Informaciones Mundiales).

Un segundo sonar panorámico semejante al primero, pero con cofia retráctil, está instalado más a popa del sonar directivo.

Los dos sonares panorámicos que hemos citado tienen un alcance tres veces mayor que el del aparato que está actualmente en servicio.

Finalmente a popa está instalado el sonar remolcado, semejante al instalado recientemente en las modernas fragatas canadienses.

Este sonar, aunque semejante al del tipo canadiense, es de fabricación francesa; puede estar inmergido a profundidades variables, y por consiguiente, en una zona de ataque isotérmico, puede actuar en las mejores condiciones de propagación de ondas ultrasonoras.



Detalles de la popa de "La Galissonniere" con el sonar remolcado (foto de la "Revue Maritime")

Armamento antisubmarino.—

Como ya lo hemos indicado más arriba, la unidad está dotado de:

—2 montajes triples de tubos lanza-torpedos situados a la mitad de la eslora. Su dotación es de 18 torpedos, ya sean del tipo convencional de trayectoria rectilínea, o bien de tipo eléctrico de cabeza acústica buscadora.

—1 lanza-bombas cuádruple situado a popa delante del depósito de proyectiles antisubmarinos, y que puede lanzar salvas de 4 de estas bombas de 305 m/m., del peso de 270 Kgs., a una distancia de 2,600 metros. El mismo aparato puede emplearse también para lanzar proyectiles de 100 Kgs., con un alcance de cerca de 6.000 metros.

—1 rampa de lanzamiento para el proyectil dirigido "Malafon", instalada a popa.

—1 helicóptero "Alouette" dotado de un torpedo antisubmarino.

En lo que concierne al nuevo proyectil dirigido antisubmarino "Malafon" (véase las Informaciones mundiales) éste puede ser definido como un "porta-torpedo antisubmarino", por cuanto es teleguiado hasta una distancia precalculada del submarino cazado; el proyectil, mediante un telecomando oportuno, deja caer al agua al torpedo de cabeza-buscadora, torpedo que representa la verdadera y propia arma submarina semejante por consiguiente, a la que lleva el helicóptero. Siendo ambas armas sustancialmente semejante, se presenta por consiguiente la pregunta de que si sería preferible el empleo del proyectil dirigido "Malafon" o el del helicóptero porta-torpedo.

A este respecto se puede decir que el "Malafon" es un arma disponible de inmediato, muy rápida, utilizable en cualquier tiempo, tanto de día como de noche. Es todavía un arma muy costosa que no es aconsejable emplear en casos de ecos dudosos.

En cambio el helicóptero puede emplearse también en casos de ecos dudosos, haciéndolo permanecer en vuelo en espera de tener mejor escogido el contacto. Por otra parte, el helicóptero presenta otras limitaciones de empleo que hacen de las dos armas un conjunto ideal, altamente eficiente en la caza antisubmarina que representa el objeto principal para el cual está destinada la unidad.

Finalmente, en lo que respecta al equipo electrónico de exploración esta unidad dispone de cuatro radares: uno de exploración de superficie, uno de exploración aérea, un radar-tiro y finalmente un radar de navegación. El conjunto de este equipo, además de las complejas instalaciones electrónicas de control y de comando necesarias para la guía de las nuevas armas antisubmarinas, hacen de "La Galissonniere" un espléndido producto de la ingeniería naval francesa, modelo del buque para la exploración y caza del submarino veloz.

Proyectiles Dirigidos

FRANCIA

ESTADOS UNIDOS

GRAN BRETAÑA

ITALIA

TAILANDIA

OTAN

U. R. S. S.

FRANCIA

Proyectil dirigido antisubmarino "Malafon".—

La prensa francesa ha publicado nuevos datos sobre el "Malafon", que ya ha efectuado sus pruebas en la mar.

Este proyectil dirigido tiene la forma de un pequeño aeroplano sin motor, de alas truncadas y está constituido en torno de un torpedo de 530 m/m., dotado de autoguía acústica y de una espoleta de proximidad.

El conjunto, de 6 m., de largo, tiene una envergadura de 3 m., y pesa 1,300 Kgs: el torpedo sólo pesa 525 Kgs.

Es lanzado desde una rampa telecomendada mediante dos impulsores de propelente sólido que se desprenden después de haberle comunicado una velocidad de 720 Km/h. El proyectil sigue entonces por inercia, mientras que un radioaltímetro lo mantiene a la cota de cerca de 150 m: en lo que respecta a la dirección, un calculador situado a bordo de la nave que lo ha lanzado recibe continuamente, mediante el ecogoniómetro de largo alcance, la posición del submarino y mediante el radar, la del "Malafon", al cual envía las correcciones correspondientes que actúan sobre las superficies del control. Los dispositivos trazadores colocados en las extremidades de las alas permiten además seguir visiblemente la trayectoria. El alcance máximo es de 20 Kms.

Cuando el "Malafon" llega a cerca de 400 metros de la posición



Rampa de lanzamiento del proyectil dirigido antisubmarino "Malafon"

prevista del blanco, el calculador envía la orden de soltar. Un paracaídas retiene bruscamente al proyectil; el torpedo se desprende por inercia y, frenado por otro paracaídas, se sumerge sin choque, iniciando con la guía de su propio ecogoniómetro, la búsqueda del blanco.

Los depósitos de proyectiles dirigidos están estudiados de manera que la entrega sin dilación de un aparato y su colocación sobre la rampa de lanzamiento sean extremadamente rápidas. Casi todas las operaciones son ejecutadas mediante motores hidráulicos telecomandados desde la rampa principal.

También, según la prensa francesa, las pruebas efectuadas hasta ahora han prestado servicios excepcionales, tanto que han hecho considerar al "Malafon" como el arma antisubmarina más eficaz existente en el mundo.

Sonda espacial.—

En el polígomo sahariano de Hammaguir han sido lanzados recientemente seis cohetes tipo "Veroni-que". Dos de éstos han suministrado al Laboratorio de Investigaciones balísticas y aerodinámicas elementos para estudios ulteriores sobre este aparato; otros dos han sido utilizados por el Centro de Medicina aeronáutica, y los dos últimos han efectuado medidas en las capas superiores de la atmósfera.

ESTADOS UNIDOS

Tercera prueba del "Saturn".—

El 16 de Noviembre último en Cabo Cañaveral se efectuó con éxito por tercera vez un lanzamiento de prueba con el primer estadio del "Saturn", el proyectil dirigido más grande hasta ahora conocido.

Durante el primer lanzamiento se obtuvo un empuje inicial total de 540.000 Kgs., con punta máxima de 690.000 Kgs.

Durante el segundo, efectuado el 25 de Abril de 1962, los valores fueron 590.000 y 700.000 Kgs., respectivamente; y en esta tercera prueba se ha obtenido empujes análogos.

Para 1964 se ha previsto otros siete lanzamiento, en el curso de los cuales el empuje inicial llegará a cerca de 700.000 Kgs., y se pondrá también en funcionamiento el segundo estadio.

De todos modos, la prueba del 16 de Noviembre se ha diferenciado de las precendentes en varios aspectos. Por la primera vez, el aparato motor del gigantezco proyectil dirigido de casi 50 metros de largo (25 de los cuales son para el primer estadio), y de 550 Tons., de peso, ha sido alimentado de manera de poder desarrollar toda su potencia en el curso del vuelo, que ha durado 4 minutos y 55 segundos. Con este fin el primer estadio llevaba toda su carga de propelente: 375 tons., entre kerosene y oxígeno líquido (en lugar de las 310 tons., de la prueba anterior).

Como en la segunda prueba los dos estadios superiores eran inertes, se les llenó con agua (cerca de cien toneladas) hasta alcanzar el peso normal.

Este vuelo que ha sido el más largo efectuado hasta ahora terminó a una cota de 167 Km., y a 430 Km., de distancia de Cabo Cañaveral: en ese punto, según los planes preestablecidos, una señal radiotelegráfica transmitida desde tierra, hizo explotar varias cargas de dinamita que despedazaron al proyectil. El agua se dispersó en la ionósfera formando una gran nube de cristales de hielo semejante a una rosa, disuelta en diez segundos. Este fenómeno repetidamente fotografiado desde tierra y desde diez aviones, fue observado también mediante el radar. Los elementos así obtenidos permitirán profundizar los conocimientos sobre la física atmosférica.

Entre otras cosas, interesaba saber qué es lo que le sucede al agua a esas grandes alturas.

"Después de todo, —ha dicho uno de los científicos de la NASA,— **estamos mandando hombres a esos lugares, y cuanto más sepamos, mejor será".**

El interés principal del experimento está constituído sin embargo, por las 716 especies diferentes de informaciones transmitidas por radio a los registradores de Cabo Cañaveral durante los cinco minutos que duró el vuelo. Entre todos los proyectiles dirigidos lanzados hasta ahora al espacio, este tercer "Saturn" ha sido pro-

bablemente el más dotado de instrumentos, y basándose en el examen preliminar de los datos, la NASA ha comunicado que el funcionamiento del gigantezco aparato ha resultado perfecto.

Por consiguiente, se puede considerar desde ahora, que el proyecto "Saturn" es del todo variable. Sin embargo, el modelo actual deberá sufrir todavía algunas modificaciones, ya sea respecto al combustible, para el cual se ha previsto una sustitución parcial del kerosene por hidrógeno líquido, o bien porque están en proyecto varias combinaciones de estadios y de motores para las diferentes misiones.

Un primer modelo biestadio denominado "C-1" debería estar listo a fines de 1964 o a principios de 1965. Será capaz de lanzar un satélite de 10 tons., y se espera emplearlo para hacer efectuar a tres aeronáutas los vuelos orbitales destinados a preparar el vuelo directo a la Luna, que deberá efectuarse con un vector más potente, el "C-5" de más de 90 metros de largo.

Nueva versión del "Sparrow III".—

Desde hace tiempo la Marina está examinando el valor de la nueva versión "III b" del "Sparrow III" aire-aire-toda dirección-y todo tiempo".

"Toda dirección" (en el original dice "all aspect") significa que el atacante puede lanzarlo desde cualquier punto, sin estar obligado a en-



Cuatro proyectiles dirigidos norteamericanos aire-aire "Sparrow" listos para ser montados en un interceptor.

contrarse en una determinada marcación del blanco: "todo tiempo" significa que se puede emplear el proyectil dirigido aún en las peores condiciones meteorológicas que el avión vector sea capaz de soportar.

El "Sparrow" se compone de seis partes principales:

—**Buscador del blanco** (de guía semi-activa, es decir, con emisor-radar en el avión) que comprende la antena, el receptor y las preparaciones necesarias para poder leer los datos del blanco y traducirlos en impulsos para enviarlos al:

—**autopiloto,** que incluye los dispositivos y los circuitos necesarios para generar las señales que deba enviar a los mecanismos de control,

—**superficies de las alas y del control** con sus correspondientes sistemas hidráulicos de comando,

—**cabeza de combate,** carga de un explosivo convencional que funciona mediante una espoleta de proximidad: en los lanzamientos de prueba puede llevar un equipo telemétrico.

—**motor de cohete,** accionado por un propelente sólido,

—**sistema de estabilización,** constituído por cuatro aletas en forma de delta, montadas sobre el cono que circunda el inyector.

El equipo necesario para el empleo del proyectil dirigido está constituído por un gran radar situado en la ojiva del proyectil, el cual busca, consigue y determina las posiciones sucesivas del blanco, y por la iluminación del mismo.

Un calculador especial suministra después al piloto, la distancia, la marcación, la velocidad y la cota del blanco, y envía al "Sparrow" los datos necesarios, a fin de que éste pueda adquirirlos inmediatamente después de haber sido lanzado.

Al piloto le llegan señaladas automáticamente la máxima y la mínima distancia de tiro y el número de proyectiles que están listos para su lanzamiento. No es necesario que él se preocupe de escoger uno, todo se hace automáticamente al escape del gatillo. En seguida no hay sino que iluminar todavía el blanco y "contar después los pedazos" como dijo un piloto.

El "Sparrow" sigue una ruta de colisión: el sistema de guía mide constantemente las variaciones de la marcación y de la velocidad del blanco y aplica continuamente, si es necesario, las correcciones correspondientes mediante movimientos de las alas, que imprimen al proyectil una aceleración lateral.

La versión "III a" tiene 3,66 m., de largo y un diámetro de 0,2 m., su envergadura es de 1,02 m., y pesa 181 Kgs. Tiene una velocidad de cerca de Mach 2,5 (2,700 Km/h.), y un alcance de más de 10 Km.

La cabeza es de material cerámico para resistir las altas temperaturas que se desarrollan en el vuelo; el resto del cuerpo es de una aleación de aluminio.

Todavía no se conoce los particulares de la versión "III b". Se ha anunciado tan sólo que tendrá mayor velocidad (más de Mach 3, es decir, más de 3,200 Km/h.), mayor alcance y una cota de tangencia más elevada, mientras que no presenta modificaciones esenciales en las partes que interesan al medio vector (forma, largo, peso, enlace) de manera que podrá ser empleado por todos los tipos de aviones que llevan ya la versión precedente.

La Marina ha armado con "Sparrows" los novísimos interceptores polivalentes "F 41 Phantom" y los menos modernos "F 3 H" (de un asiento y de cerca de 1,200 Km/h.).

La Aeronáutica está haciendo un experimento importante con los "F-10" (la versión terrestre del "F 4 H") a los que ha dotado de cuatro "Sparrow" y dos "Sidewinder". Esta disposición permite a los interceptores obtener una cierta flexibilidad y economía en el ataque.

Así por ejemplo, si el piloto se encontrase por la cola de un blanco que emitiese un notable haz de rayos infrarrojos, podrá lanzar el menos costoso "Sidewinder", mientras que si se encuentra por el través del objetivo, o bien si el tiempo es muy nublado, recurrira al "Sparrow".

GRAN BRETAÑA

El "Blue Streak" para Australia.—

El "Blue Streak" ha sido expedido por vía marítima para Australia después de haber efectuado sus pruebas definitivas a firme en Spadeadam, en el curso de las cuales los dos motores de este proyectil dirigido,— (destinado a constituir el primer estadio del vector que pondrá en órbita al satélite europeo)— han desarrollado durante 40 segundos un empuje de 62,500 Kgs., cada uno. (el empuje defintivo será de 68,000 Kgs.).

Todavía no ha sido posible saber cuándo tendrá lugar el primer lanzamiento del vector completo, porque eso depende de la entrega de los dos estadios siguientes que, como es sabido, serán suministrados el uno por Francia y el otro por Alemania. De todos modos, el Director de la ELDO (European Launcher Development Organisation) ha declarado ya que el programa actual prevé la ejecución de diez lanzamientos.

ITALIA

El Ministro de la Defensa en Perdasdefogu.—

El 27 de Noviembre último, el Ministro de la Defensa Hon. Andreotti, efectuó una visita al Polígono Experimental de Adiestramiento Interfuerzas del Salto de Quirra y a la sede correspondiente del Comando situado en Perdasdefogu. Fueron visitadas de ese modo las instalaciones cineteodolíticas y cinetelescópicas, los equipos meteorológicos y de radar y las ubicaciones para el lanzamiento de los proyectiles antiaéreos "Nike".

Con el propósito de enseñar el funcionamiento de las instalaciones instrumentales que deberán servir en

las experiencias de mayor importancia que ya están en programa se efectuó tres demostraciones de proyectiles dirigidos, el lanzamiento del trineo supersónico de un cohete, que de esa manera ha alcanzado los 2160 Kms., por hora; la persecución con proyectil dirigido de un avión-blanco de reacción y el lanzamiento experimental de algunos cohetes de nueva construcción de la base de Cabo San Lorenzo.

TAILANDIA

"Sidewinder" norteamericanos.—

El Ministro de la Defensa ha declarado que los Estados Unidos suministrarán proyectiles dirigidos aire-aire "Sidewinder" en el cuadro de la ayuda militar especial prometida en el mes de Octubre.

U.R.S.S.

Nuevo proyectil dirigido naval.—

El 7 de Noviembre último, durante la revista militar del 45º aniversario de la revolución bolchevique, ha sido mostrado un proyectil dirigido, de cerca de 15 metros de largo con siete conos de descarga en la parte posterior, montado en un remolque de seis ruedas, halado por un tractor sobre el cual, además de sus conductores, habían tomado asiento 16 marineros.

En un artículo relativo a la parada, el periódico "Izvestia" indicó que este proyectil dirigido puede ser empleado ya sea por los submarinos, o bien por las unidades de superficie, que "puede ser lanzado desde cualquier posición, tanto hacia arriba, como hacia abajo de la superficie, obteniendo en ambos casos una gran precisión en el tiro".

Este artículo constituye una de las primeras indicaciones de la posibilidad por parte de la U. R. S.S., de construir un proyectil dirigido como el norteamericano "Polaris", y va puesto en relación con otro publicado el 29 de Julio de 1962 en el cual el Almirante Sergei G. Gorshkov, Jefe de la Marina Soviética había declarado sin entrar en particularidades acerca de las características de estos aparatos, que los submarinos nucleares capaces de lanzar proyectiles dirigidos, habían llegado a ser la columna vertebral de la flota.

Los observadores militares occidentales habían tenido inicialmente la impresión de encontrarse ante un proyectil dirigido para la defensa costanera. De todos modos, están acordes en considerar que es un triestadio de combustible sólido, con un alcance alrededor de mil kilómetros.

Informaciones Mundiales

ALEMANIA OCCIDENTAL

AUSTRALIA

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

GRECIA

ITALIA

JAPON

OTAN

U. R. S. S.

ALEMANIA OCCIDENTAL
(República Federal Alemana)

(De la "Rivista Marittima XCVI-2)

Nuevas Unidades .—

El 20 de Noviembre último han sido lanzados al agua:

—la torpedera "36 Frettchen" clase Jaguar de 150 tons., st.

—el submarino "U-5" quinta unidad de la clase de submarinos de 350 tons.

Visita Oficial .—

Por invitación del Inspector de la Marina Almirante Zenker, el Jefe de Estado Mayor de la Marina turca y titular del Comando OTAN, de los Dardanelos, Almirante de escuadra Necdet Uran ha hecho últimamente una visita a la Marina Federal Alemana.

AUSTRALIA

Nuevas Unidades .—

Siguiendo el programa de armamento de sus fuerzas navales, la Marina australiana adquirió un tercer cazatorpedero lanza proyectiles dirigidos de la clase **Charles F. Adams** y tres submarinos de la clase **Balao** para adiestramiento antisubmarino.

Actualmente está en transformación el portaviones HMAS "Melbourne" de 16.000 tons., en unidad portahelicópteros: se prevé que los trabajos habrán terminado en el curso de este año. Mientras tanto, la Marina australiana ha ordenado 27 helicópteros "Westland Vessex".

ESTADOS UNIDOS

Instituto de Defensa Interamericano.—

Se ha inaugurado oficialmente el "Inter-American Defence College" previsto en la OEA. El Instituto será frecuentado por Oficiales superiores de las Naciones miembros de la Organización; y los estudios, que tendrán una duración de 22 semanas se relacionarán con los aspectos militares, económicos, políticos y sociales que, en conjunto, constituyen el problema de la defensa interamericana. El cuerpo docente estará suministrado por las repúblicas americanos miembros de la Organización con Oficiales superiores oportunamente escogidos.

Nuevas Unidades.—

—Ha vuelto a entrar en servicio, al término de sus trabajos de transformación, el crucero USS "Columbus" de la clase Baltimore de 13.600 tons., st. A semejanza de lo efectuado en el crucero lanza proyectiles dirigido USS "Alnany", recientemente entrado en servicio, el USS "Columbus" está dotado únicamente de armamento misilístico (proyectiles "Tartar" y "Talos") y de un equipo antisubmarino moderno.

—Ha entrado en servicio el cazatorpedero lanza proyectiles dirigido USS "Barkeley" de la clase **Charles F. Adams**.

—Ha sido lanzado al agua el submarino nuclear lanza "Polaris", SSBN 623 USS "Nathan Hale" de la clase **Lafayette**.

—Se ha puesto la quilla del submarino de gran profundidad USS "Dolphin" de 1,000 tons., de desplazamiento. Este submarino será una unidad experimental para el ajuste de los modernos aparatos antisubmarinos; y teniendo la facultad de alcanzar grandes profundidades, será empleado también como blanco para el adiestramiento antisubmarino.

Asignación de nombres.—

A las siguientes unidades previstas en los programas de construcción se les ha asignado los siguientes nombres:

—a la fragata lanza proyectiles dirigidos "DLG 30" de 7800 tons. st. empezada a construir el 12 de Diciembre de 1962, el nombre de USS "Horne".

—al cazatorpedero de escolta lanza proyectiles dirigidos "DEG 1" primera unidad de una nueva clase en construcción, de 2,600 tons., st., empezado a construir el 1º de Diciembre de 1962, el nombre de USS "Brooke".

—al cazatorpedero "DE 1040", primera unidad de una clase de cazatorpederos de escolta de 2,600 tons., st., el nombre de USS "García".

Orden para la construcción del portahelicópteros de asalto LPH-10.—

La U.S.N. ha firmado recientemente un contrato con los astilleros de la "Ingalls Shipbuilding Corporation" de Pensagoula en Mississipi para la construcción del portahe-

licópteros de asalto LPH-10. Este contrato, susceptible de revisiones se eleva a 31.972'000.000 de dólares.

Este buque estuvo previsto en el programa de construcciones del año fiscal de 1963 (del 1º de Julio de 1962 al 30 de Junio de 1963). Es casi idéntico al LPH-2 "Iwo Jima" que pertenece a la flota del Pacífico, al LPH-3 "Okinawa" en servicio en el Atlántico, así como a los LPH-7 "Guadalcanal" y LPH-9 "Guam" en construcción en el Arsenal de Filadelfia.

Desplazando 20.000 tons., aproximadamente y con una velocidad de 20 nudos, el LPH-10 podrá transportar 2,000 hombres además de los 900 de su tripulación. Podrá poner en acción 20 helicópteros del tipo "CH 37 C" o 30 helicópteros ligeros del tipo "UH 34 D Seahorse". Su entrada en servicio está prevista para 1965. La del "Guadalcanal" se espera para el presente mes de Mayo. En cuanto al "Guam", fue puesto en gradas el 15 de Noviembre último y se incorporará a la flota a fines de 1964.

Actualmente la flota norteamericana cuenta con seis portahelicópteros de asalto en servicio repartidos como sigue:

ATLANTICO	PACIFICO
LPH-3 "Okinawa"	LPH-2 "Iwo Jima"
LPH-4 "Boxer"	LPH-5 "Princeton"
LPH-6 "Thetis Bay"	LPH-8 "Valley Forge"

Recordemos que el LPH-6 "Thetis Bay" es un antiguo portaviones de escolta; mientras que los LPH-4 "Boxer", LPH-5 "Princeton" y LPH-8 "Valley Forge" son antiguos portaviones de ataque de la clase **Essex** de la guerra, cuyas instalaciones desgastadas ya no permiten emplearlos como portaviones CVS de lucha ASM.

En una declaración ante el Congreso el Secretario de la Defensa Mac Namara anunció que cada año sería puesto en gradas un LPH hasta 1970. Pero este programa podría ser modificado si por ejemplo, se decidiera transformar los cuatro buques de línea de la clase **Iowa** en "Comando Ships", transformación preconizada por el Marine Corps.

Entrada en servicio del destroyer DDG 15 "Berkeley".—

La solemne ceremonia del embarque de la primera dotación ("commisionnement") del destroyer lanzaproyectiles dirigidos DDG 15 "Berkeley" ha tenido lugar el 15 de Diciembre último en la base naval de Filadelfia.

Construido por la "New York Shipbuilding Corporation", de Camdem (New Jersey), el "Berkeley" fue lanzado al agua el 29 de Julio de 1961.

Este barco pertenece a la clase Charles F. Adams que comprende 23 unidades (DDG-2 al DDG-24) 14 de los cuales estarán ya en servicio cuando el "Berkeley" se incorpore a la flota.

Estos destroyers de 4,500 tons., y 35 nudos tienen un potente armamento compuesto de 2 torres sencillas de 127 m/m. AA automáticos, una rampa doble para "Tartar", un "asroc" y seis tubos lanza-torpedos ASM. MK-32 para torpedos MK-44.

El sistema de armas "Tartar" comprende especialmente una rampa doble MK-11 aprovisionada por un tambor vertical que contiene proyectiles, un radar tridimensional SPS-39 y dos radares de guía SPG-51. Este "misil" es un proyectil (llevado hasta 20.000 metros aproximadamente) contra el avión que vuela a baja o alta cota.

Los destroyers ulteriores al "Berkeley" (DDG-16 al DDG-24) estarán dotados de una rampa sencilla MK-13 y dotados de proyectiles "Tartar" de un tipo más perfeccionado.

Desde el punto de vista de la detección ASM, este buque, como sus predecesores, está dotado de un sonar de cúpula SQS-23; este sonar está en un bulbo a partir del DDG-16, y esto se traduce exteriormente por la instalación de una de las dos anclas de proa en un escoben de roda.

Lanzamiento de submarinos "Polaris".—

El SSBN 625 "Henry Clay" ha sido lanzado el 30 de Noviembre último en los astilleros de Newport News (Virginia). El SSBN 620 "John Adams" y el SSBN 623 "Nathan Hale" han sido lanzados al agua el 12 de Diciembre último en los astilleros de la Electric Boat de Groton y en el arsenal de Portsmouth respectivamente.

Estos tres SSBN, pertenecen a la clase Lafayete de 7,000 toneladas. Con estos lanzamientos llegará a 17 el número de submarinos "Polaris" a flote; nueve de los cuales están en servicio. El SSBN 627 "James Madison" fue lanzado el 15 de Marzo de este año. Los otros 17 de este tipo están ya sea en construcción o bien en proyecto (Créditos votados por el Congreso).

A propósito del tercer buque-base para submarinos "Polaris", "AS-33".

La construcción de este barco inscrito en el presupuesto de 1963, ha sido confiada al arsenal de Puget Sound (Bremerton). Previsto para servir de apoyo a una flotilla de nueve SSBN con la facultad de reaprovisionar a tres de ellos simultáneamente, el "AS-33" presentará notables mejoras con relación a los equipos de sus predecesores inmediatos AS-31 "Hunley" y AS-32 "Holland", lo cual explica que su precio pase de 60 a 100 millones de dólares. El AS-33 todavía no ha sido bautizado.

Actividades del SSBN 598 "George Washington".—

La U.S.N. ha celebrado el 15 de Noviembre último con gran pompa, el segundo aniversario de la entrada en servicio del SSBN 598 "George Washington". En esta ocasión, la prensa ha publicado que hasta ahora este buque ha efectuado ocho patrullajes estratégicos y no ha tenido ni un solo día de descomposturas provenientes de averías mecánicas. Su última estada en los Estados Unidos se remonta a Febrero de 1961.

El "George Washington" (5.750 tons.), es el prototipo de todos los SSBN de la U.S.N. Fue construído empleando el casco de un submarino de la clase Skipjack, al cual se le agregó una sección suplementaria para dar cabida a los pozos verticales de los 16 proyectiles "Polaris" del tipo A.1 (alcance 1,200 millas marinas) con los cuales está armado.

El "George Washington tiene cuatro gemelos que están igualmente en servicio que son:

SSBN 599 "Patrick Henry

SSBN 600 "Theodore Roosevelt"

SSBN 601 "Robert E. Lee"

SSBN 602 "Abraham Lincoln".

A esta clase siguen los del tipo **Ethan Allen** (6,900 tons.), que cuenta también con 5 unidades, 4 de las cuales están en servicio:

SSBN 608 "Etan Allen"

SSBN 609 "Sam Houston"

SSBN 610 "Thomas A. Edison"

SSBN 611 "John Marshall"

Y el tipo **Lafayette** que comprende ya 25 submarinos. Estos buques representan, en comparación con el "Washington", un adelanto muy grande, tanto en sus perfomances (velocidad, profundidad de inmersión), como en su armamento, equipo y habitabilidad. Esto se explica por el hecho de que ya no se trata, como en el caso de los Washington, de Submarinos SSBN construídos sobre cascos de unidades proyectadas para otra misión, sino de buques especialmente estudiados desde un principio para la tarea que les sería confiada.

FRANCIA

Viaje de práctica.—

La escuadra del Mediterráneo, bajo el comando del Almirante de escuadra Jubelin con su insignia en el crucero AA "De Grasse", zarpó de Tolón el 27 de Noviembre último para hacer su viaje de práctica de Otoño en el Mediterráneo. En el curso de este viaje los buques franceses de la escuadra visitaron los siguientes puertos italianos:

Puertos	Tipos	Nombres	Entradas	Salidas
La Spezia	Portaviones	Lafayette	30-11-62	3-12-62
"	Crucero	De Grasse	"	"
"	Cazatorpedero	Jaureguiberry	"	"
"	"	Tartu	"	"
"	Submarino	L'Andromede	"	"
Livorna	Fragata	Cassard	"	"
"	"	Le Vendéen	"	"
"	"	L'Angenais	"	"
"	"	L'Alsacien	"	"
"	"	Le Gascon	"	"
Génova	Contratorp.	Surcouf	"	"
"	"	La Bourdonnais	"	"
"	"	Vauquelin	"	"
"	"	Kersaint	"	"
"	Submarino	Flore	"	"

Casi al mismo tiempo la escuadra ligera bajo el comando del Almirante Prache zarpó de Brest para hacer el viaje de práctica de Otoño en el Atlántico, en el curso del cual, entre otros, tocó en Lisboa y en Santander.

Nuevas Unidades.—

—El aviso de escolta "Protet" y la unidad de apoyo logístico "Rhone", segunda de las cuatro unidades previstas en el programa, han efectuado el 8 de Diciembre último sus pruebas preliminares en la mar.

—En el Arsenal de Lorient (Morbihan) se dado comienzo a la construcción de la primera unidad lanza proyectiles dirigidos de la Marina francesa. Esta unidad definida como **fragata,** desplazará 5,500 tons., y además de su armamento misilístico estará dotada también de un fuerte armamento antisubmarino.

GRAN BRETAÑA

Represión de la revuelta de Borneo.—

En las operaciones militares que las fuerzas británicas efectuaron el mes de Diciembre último en el protectorado de Brunei (Borneo) destinadas a reprimir la tentativa de revuelta hecha por elementos filocomunistas del así llamado Ejército Nacional de Borneo, las unidades navales británicas con base en Singapur, han desempeñado un papel importante, además de haber asegurado el rápido transporte de refuerzos de tropa y materiales bélicos al protectorado.

En las operaciones militares han participado diez unidades entre las cuales estaba el crucero HMS "Tiger", algunos cazatorpederos y varios dragaminas.

Nuevas unidades.—

Ha empezado la construcción de:

—la fragata "Naiad" de la clase **Leander**. Con este buque las unidades de esta clase en construcción o en terminación a flote llegan a nueve: hay cuatro más, previstas en el programa.

—el submarino "Opportune" de la clase **Oberon,** décima tercera unidad de la nueva clase de submarinos de ataque; seis de los cuales ya han entrado en servicio.

Actividad hidrográfica.—

La nave hidrográfica HMS "Cook", en el curso de sus levantamientos oceanográficos en el Pacífico, ha señalado en la fosa de Mindanao, una profundidad de 11.515 metros.

La mayor profundidad registrada hasta hoy había sido de 10.497 metros. En 1959 la nave hidrográfica rusa "Vitiaz" había medido en la fosa de las islas Marianas una profundidad de 11.034 metros.

GRECIA

Cesión de unidades.—

Como ya se había anunciado, la Marina norteamericana ha transferido a la Marina griega dos cazatorpederos de la clase **"Fletcher"** de 2,100 tons., lanzados en 1942, los cazatorpederos USS "Bradford" y USS "Brown". Estas unidades han sido rebautizados con los nombres de "Thyella" y "Navarino" respectivamente. Con esta cesión, seis cazatorpederos ex-norteamericanos ya están en servicio en la Marina griega.

ITALIA

Lanzamiento del "Duilio".—

El crucero de escolta "Duilio" ha sido lanzado al agua el 22 de Diciembre último en los astilleros navales de Castellammare di Stabia en presencia del Jefe del Estado Antonio Segni, de su esposa Doña Laura Segni que fue la madrina, del Ministro de la Defensa, del Jefe de Estado Mayor de Marina Almirante de escuadra Ernesto Giurati y demás personalidades civiles y militares.

El "Duilio" desplazará 6.000 tons., estará dotado de una rampa para lanzar proyectiles dirigidos superficie-aire "Terrier" a proa; tendrá ocho montajes de 76/62 antiaéreos de tiro rápido (4 por banda); dos tubos triples lanza torpedos antisubmarinos; y helicópteros para la exploración y caza antisubmarina. Tendrá una potencia de 60.000 C.V., que le darán una velocidad de 31 nudos.

JAPON

Aviación Naval.—

Está actualmente en estudio un nuevo avión antisubmarino y de re-

conocimiento marítimo destinado a reemplazar ya sea a los "P2V-7 Neptune", o bien a los "S2F-1 Tracker".

Este avión denominado "PK-L" es una versión terrestre del hidroavión "PX" actualmente en curso de desarrollo en el Japón.

OTAN

Instituto de un servicio especial de vigilancia.—

El Almirantazgo británico ha dispuesto un servicio especial de vigilancia para salvaguadar el sigilo en los ejercicios navales de la OTAN. Lo cual se ha hecho necesario dada la presencia cada vez mayor de pesqueros soviéticos en las zonas de los ejercicios; presencia evidentemente no casual, como ya se ha comprobado muchas veces. El servicio de vigilancia ya puesto en práctica con ocasión de las recientes maniobras de la OTAN, desarrolladas en aguas británicas, tiene por objeto prevenir a los Comandantes de la OTAN, en la mar sobre la presencia de pescadores soviéticos, suministrando así la posibilidad de efectuar las maniobras de especial reserva, en zonas libres de posibles observaciones.

U.R.S.S.

Ejercicios de la flota del Océano Artico.—

Según lo anunciado por el Ministerio de la Defensa, la flota del Océano Artico en cooperación con fuerzas aéreas ha efectuado en los mares de Barents y de Kara durante la segunda quincena del mes de Diciembre último, una serie de ejercicios navales complejos, con el empleo de proyectiles dirigidos. En estos ejercicios habrían participado más de 60 unidades de superficie de diversos tipos y numerosos submarinos.

Adiestramiento misilístico.—

Según noticias de la prensa, todos los Oficiales de la Marina Soviética que ocupan puestos de responsabilidad en la mar, deben seguir actualmente cursos de especialización para el empleo de proyectiles dirigidos.

Para obtener el comando de una unidad de tonelaje mayor, el Oficial debe estar primero adiestrado en los sistemas de control y guía de estos proyectiles. Los Oficiales especializados en la dirección de tiro deberán ser calificados también en el curso de proyectiles dirigidos.



Crónica Nacional

Con Salva de 19 cañonazos recibieron al Almirante Lord L. Mountbatten.

Romería a la tumba del héroe del Pacífico Vice-Almirante Manuel A. Villavicencio.

Condecoración de Jefes de la Armada Peruana.

Casas en Alquiler-Venta construyen para el Personal Subalterno de la Marina.

Marina de EE. UU. prestará Buque-Tanque al Perú.

Se inauguró Edificio de Aulas y Gabinetes en la Escuela Naval del Perú.

Llegó Jefe del 15º Distrito Naval de EE. UU. con sede en Panamá.

Romería a Tumba de Pedro Ruíz Gallo.

Cambio de Comando en la Escuela Naval del Perú.

Ceremonias de Despedida al Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo en la Escuela Naval del Perú.

Su 20º Curso inició la Escuela Superior de Guerra Naval.

Inhumación de los restos del Mariscal Domingo Nieto en el Panteón de los Próceres.

Nuestra Marina incrementa sus Unidades con Buque-Escuela.

Con Salva de 19 cañonazos recibieron al Almirante Británico Lord L. Mountbatten.—

El día 4 de Marzo el Almirante de la Flota Británica Lord Louis Mountbatten llegó al aeropuerto Internacional Lima-Callao, en amistosa visita y para discutir informalmente con los Jefes de las Fuerzas Armadas sobre los problemas de defensa del mundo libre. Procedente d la Base Aérea "Capitán Montes" de Talara y después de una hora cincuenta minutos de vuelo, aterrizó en el Aeropuerto Internacional en el Comet 40 de la RAF, piloteado por el Capitán B. E. Taylor.

Luego que descendió del jet, una compañía del Regimiento Naval, comandado por el Teniente Primero Francisco Calixto, le brindó los honores correspondientes a su jerarquía naval efectuándose una salva de 19 cañonazos. Acompañado del Embajador de la Gran Bretaña, Sir Berkeley Gage, que viajó especialmente a Talara para el momento de su llegada a tierra peruana, recibió el saludo de los Comandantes Generales de las Fuerzas Armadas del Perú Gral. Div. E.P. Julio H. Luna Ferreccio, Vice-Almirante A. P. Florencio Teixeira Vela y Tte. Gral. FAP Jorge Granthon Cardona, con quienes se dirigió a revistar las tropas de Infantería de Marina que le rendían homenaje.

A continuación saludó a las comisiones de Jefes y Oficiales del Ejército, la Marina y la Aeronáutica y la Guardia Civil; al Director de Protocolo Sr. Adhemar Montagne y otros

funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores; al Embajador del Canadá Sr. Freeman Tovell; al Comisionado Comercial de Australia Sr. Max Roberto y a miembros de la Embajada Británica y amigos particulares.

Perú y Gran Bretaña.—

"Perú y Gran Bretaña" —dijo— están unidos por antiguos lazos de amistad que datan de nuestra guerra por la independencia y los restos del Almirante Guise y del General Miller han ncontrado un honorable lugar de eternos descanso, entre vuestros héroes de esas épicas batallas, en el Panteón de los Próceres. Hasta el principio de la Segunda Guerra Mundial el comercio entre nuestros países floreció constantemente, pero debido a nuestros sacrificios durante el conflicto, no pudimos restaurar esa posición de inmediato. En años recientes Gran Bretaña ha estado dedicada a la gran tarea de preparar la transición de la independencia de muchos países de la Commonwealth. Ahora, estamos experimentando un renacimiento del interés por iberoamérica y una determinación de jugar un papel preponderante en el desarrollo de este gran continente. Mi presente visita es una prueba de tal interés".

"El pueblo de Gran Bretaña intenta avanzar hacia nuevos horizontes políticos, sociales y económicos. Sabemos que los pueblos iberoamericanos miran hoy al mundo y prestan su valiosa colaboración en las Naciones Unidas. Estamos seguros de que ellos tienen un papel de creciente importancia que jugar en los asuntos internacionales. En lo que respecta al Perú esperamos contribuir substancialmente para el desarrollo de sus recursos naturales, brindar ayuda técnica a fin de mejorar el nivel de vida de su pueblo e incrementar nuestro comercio con vuestro país".

Finalmente manifestó —ante los miembros de la prensa— que se siente muy bien en el Perú, que ha pasado un fin de semana magnífico en Cabc Blanco "donde se le han escapado los más grandes pejes" y donde ha visto disecados los de mayores dimensiones, en toda su vida.

Salida del Aeropuerto Internacional.—

Siendo las 5.15 p.m. en un automóvil del Ministerio de Marina donde tomó asiento acompañado por el Embajador de Gran Bretaña y el Edecán Capitán de Navío Luis Vargas Caballero, abandonó el Aeropuerto por la puerta norte dirigiéndose al Ministerio de Relaciones Exteriores.

Visita al Ministro de Relaciones Exteriores.—

A las 5.53 p.m. llegó al Palacio de Torre Tagle Lord Mountbatten de Birmania y su comitiva, siendo recibido en la puerta de la Cancillería

por el Sub-Director de Protocolo, señor Francisco Gamarra Vargas, quien luego de presentarles sus saludos lo invitó a pasar. A la entrada en el patio, Lord Mountbatten se mostró vivamente interesado por la calesa colonial que existe allí.

Luego en el segundo piso fue recibido por el Director de Protocolo, señor Adhemar Montagne, quien lo hizo pasar al Despacho del Ministro, Vice-Almirante Edgardo Llosa G.P., con quien conversó animadamente por espacio de quince minutos sobre la pesca, su visita a México y sobre el escritor Hemingway y su estada en Talara. El Ministro Llosa le hizo saber que existe una colonia británica bastante numerosa en nuestro país, y que hay fuertes inversiones inglesas, algunas muy antiguas. Luego le deseó una feliz estada en el Perú. Despidiéndose luego, para volverse a ver en la recepción que le ofrecieron.

Visita a los Co-Presidentes de la Junta de Gobierno.—

Siendo las 6.26 de la tarde ingresó a Palacio por la puerta principal y luego descendió a la altura de la puerta izquierda en donde el Sub-Director de Protocolo lo invitó a pasar al Salón Dorado de Palacio de Gobierno. En la puerta del Salón fue recibido por 3 Edecanes de Servicio, quienes después de presentarles sus saludos lo hicieron pasar al Despacho de los Co-Presidentes.

El primero en saludarlo fue el Presidente de la Junta, General Nicolás Lindley López, seguidamente General FAP Pedro Vargas Prada y el Vice-Almirante Juan F. Torres Matos.

Siendo las 6.40 Lord Mountbatten, en compañía del Embajador de Gran Bretaña. Sir Berkeley Gage y del Edecán, Capitán de Navío Luis Vargas Caballero, que lo acompañaron en estas visitas oficiales, abandonó el Palacio de Gobierno y dirigiéndose a la residencia del Embajador de Gran Bretaña, en donde se hospedó. En la noche de 7.30 a 9.30 asistió a una recepción ofrecida por el Vice-Almirante Juan F. Torres Matos en el Club de Oficiales de la Armada Peruana, en La Punta.

Homenaje a Grau y Visita a Unidades e Instalaciones Navales.—

La primera actividad del día 5 de Marzo del Conde Lord Louis Mountbatten, Almirante de la Flota Británica fue rendir homenaje al héroe epónimo de la Marina Peruana, Almirante Miguel Grau. Con este motivo a las 9 de la mañana, se congregaron en la Plaza Grau de nuestra Capital una numerosa delegación de Jefes y Oficiales de nuestra Armada; integrantes de la Asociación de Ex-Combatientes Británicos, con su respectivo estandarte; el Embajador de Gran Bretaña, Sir Berkeley Gage y miembros de la Misión diplomática que presiden varios distinguidos miembros del

Cuerpo Diplomático y elementos de nuestras esferas oficiales. El Conde de Birmania, acompañado de los miembros de su comitiva, luego de cambiar saludos con las personas allí presentes se situó al pie del monumento a Grau, donde dos Oficiales de la Real Armada, colocaron una hermosa ofrenda floral que reproducía la bandera de Gran Bretaña.

Terminado este acto, el Almirante Mountbatten y sus acompañantes, haciendo el saludo militar, mantuvieron un minuto de silencio con lo que se dio término a este significativo homenaje.

Luego se dirigió al Callao a visitar al B.A.P. Coronel Bolognesi, y diversas instalaciones de la Marina de Guerra quedando gratamente impresionado por la eficiencia y alta grado de Preparación Técnica del personal Naval.

Romería a la Tumba del héroe del Pacífico Vice-Almirante Manuel A. Villavicencio.—

Al conmemorarse el 83º aniversario de la doble ruptura del bloqueo al puerto de Arica, se realizó una romería ante el mausoleo del Vice-Almirante Manuel A. Villavicencio en el Cementerio "Presbítero Maestro", el día 17 de marzo del pte. año.

La ceremonia se inició a las 10.00 a.m. con asistencia del Capitán de Navío Manuel Amat León, representante del Comandante General de la Marina; de comisiones de Jefes y Oficiales de la Armada y de miembros de la Asociación Nacional Pro-Marina, cuyo Presidente, el Vice-Almirante Pedro Gálvez, depositó una ofrenda floral con los colores nacionales luego que el Dr. Jorge Leiva Aranguena pronunció el discurso alusivo a la fecha.

Doble ruptura del Bloqueo de Arica.—

Luego de consignar algunos datos biográficos del Vice-Almirante Villavicencio, el Dr. Leiva Aranguena, Asesor Jurídico de la Asociación Nacional Pro-Marina, expresó que con la pérdida de la "Independencia", del "Huáscar" y del "Pilcomayo", nuestra Escuadra quedó reducida a la corbeta "Unión" y las baterías flotantes formadas por los Monitores "Manco Cápac" en Arica y "Atahualpa" en el Callao.

Dijo que a las 4.00 de la mañana del memorable 17 de Marzo de 1880, mediante una estratégica maniobra naval, la corbeta de madera "Unión", comandada por el heroico Capitán de Corbeta Manuel A. Villavicencio, burlando al blindado "Cochrane" y a los transportes chilenos "Matías Cousiño" y "Loa" rompió el bloqueo de Arica por primera vez.

A las 9.00 p.m. la "Unión" rompió fuego contra la artillería enemiga que por su mayor alcance estaba a cubierto de la nuestra. Después de nueve horas de combate y antes de la iniciación del crepúsculo se dirigió al sur y rompió nuevamente el bloqueo, para volver cuando cayó la noche rumbo al Callao. Por esta hazaña la Nación le confirió al Capitán de la "Unión" la "Cruz de Acero", máxima condecoración al valor.

Destruída nuestra escuadra, defendió Chorrillos al mando de una batería provisional y en los últimos días de la campaña sobre Lima comandó la fortaleza del cerro San Cristóbal en la defensa de la capital. Años más tarde, en 1903, se le otorgó la Gran Cruz de la Orden del Sol del Perú y en 1910 fue designado Comandante General de la Escuadra en el conflicto contra el Ecuador.

Condecoración de Jefes de la Armada Peruana.—

A mediodía del 18 de Abril del pte., en el Despacho del Ministro de Marina, se realizó la ceremonia de condecoración de varios Jefes de la Armada Nacional. El co-Presidente de la Junta de Gobierno y Ministro de Marina, Vice-Almirante Juan F. Torres Matos, impuso las insignias de la Cruz Peruana al Mérito Naval, en el grado de Gran Cruz, con distintivo blanco, a los Vice-Almirantes Florencio Teixeira Vela, Pedro Gálvez y Miguel Chávez Goytizolo; y, en el grado de Gran Oficial, a los Contralmirantes Eduardo Carrillo Burgos y Luis Rivero Romainville.

Casas en Alquiler-Venta construyen para el Personal Subalterno de la Marina.—

Casas construídas sobre una área de 200 metros cuadrados y que serán pagadas por el sistema de alquiler venta a razón de 620 soles mensuales, en el término de doce años, se están construyendo para el personal civil y subalterno de la Marina de Guerra del Perú. Estas casas están siendo levantadas por la "Asociación Pro-Vivienda Almirante Grau", a base de una financiación mixta en el que intervienen capitales particulares y de los propios interesados. La financiación se ha hecho en la siguiente forma:

60% del Banco Internacional de Desarrollo (BID) a través del INVI, hoy fusionado en la Junta Nacional de Vivienda.

30% del Banco Wiese, a través de la firma contratista PROVEDISA (Ingenieros Villarán).

10% con fondos de la APAG, (propios interesados de la "Asociación Pro-Vivienda Almirante Grau").

En el contrato de construcción se ha establecido que las obras estarán concluídas en un plazo máximo de 250 días. El 31 de Enero comenzó la nivelación del terreno y obras de ejecución. El Ingº Villarán Freyre explicó que la construcción rápida se debía al sistema "lineal" utilizado y a la perfecta coordinación del trabajo que coloca a esta obra entre las más veloces de América.

La "Asociación Pro-Vivienda Almirante Grau" es una Sociedad privada, auspiciada por la Marina de Guerra y conformada por elementos de sus Planas: Mayor, Menor y Civil.

Marina de EE. UU. prestará Buque-Tanque al Perú.—

Las Armadas del Perú y de los Estados Unidos han suscrito un acuerdo en cuya virtud la Marina norteamericana facilitará en préstamo a la del Perú un buque-tanque a motor, el que será utilizado para el transporte de agua potable a regiones donde es difícil obtenerla.

El buque-tanque, que desplaza 1,235 toneladas, tiene 174 pies de eslora y capacidad para transportar 270.000 galones de agua potable. Su radio de acción es de 2,500 millas y está accionado por un motor de 640 caballos. En breve emprenderá la travesía de los Estados Unidos al Perú.

Se inauguró Edificio de Aulas y Gabinetes en la Escuela Naval.—

Imponente edificio de cuatro pisos, levantado sobre terrenos ganados al mar, fue inaugurado en la mañana del día 24 de Marzo, en la Escuela Naval del Perú, por los Presidentes de la Junta de Gobierno. El Edificio se ha destinado para aulas y laboratorio del citado centro de estudios navales y su costo alcanzó a la suma de 20 millones de soles, pagados íntegramente por la Armada.

A la ceremonia de inauguración asistieron los Presidentes de la Junta de Gobierno, General Nicolás Lindley López; Vice-Almirante Juan F. Torres Matos y Teniente General FAP, Pedro Vargas Prada. Estuvieron presentes además los Ministros de Estado, los Comandantes Generales de la Marina y de la Escuadra; altos Jefes del Ejército, Marina, Aviación y Fuerzas Auxiliares. Asistió el ex-Ministro de Marina, Vice-Almirante (r) Guillermo Tirado Lamb.

Los Presidentes de la JMG, furon recibidos a su llegada a la Escuela por el Vice-Almirante Miguel Chávez G., Director de la Escuela y el Batallón de Cadetes rindiendo los honores correspondientes. Posteriormente se procedió a realizar la ceremonia de inauguración del local, que se halla ubicada en el sector Sur (Punta Punta).

El co-Presidente y Ministro de Marina, Vice-Almirante Juan F. Torres Matos, pronunció el siguiente discurso:

"Señor Presidente de la Junta de Gobierno

"Señores Miembros de la Junta de Gobierno

"Señores:

"Es con la más profunda satistacción patriótica que asistimos a este acto de inauguración oficial, del Edificio destinado a Aulas de este Centro de Estudios y que representa en lo físico la materialización de la segunda etapa del plan trazado de la futura Escuela Naval, llamada a ser orgullo entre las muchas realizaciones que en los últimos tiempos han marcado el paso de la Institución Naval. Este edificio al que hemos denominado "Almirante Guise", en memoria del Insigne —fundador de nuestra Marina de Guerra, digno de eterna recordación, no sólo porque comandó gallardamente. la primera Escuadra Nacional y murió gloriosamente sobre la cubierta de un barco peruano en el Combate de Guayaquil, sino porque, para los marinos del Perú, tiene un merecimiento más grande aún: su constancia y amor previsor que desplegó en educar y preparar a Oficiales peruanos y a quienes dio continuos ejemplos de valor, honradez, pericia, audacia y hondo amor a la profesión naval.

"Estoy seguro que ha de servir como lugar de estudios a nuestros Cadetes y en donde irán recibiendo los conocimientos técnicos indispensables en la profesión naval, marchando a la par con su formación moral y cívica, teniendo siempre en mente y en su corazón, preservar la tradición de la Marina, tal como la heredan.

"La Marina de Guerra está valorizada de acuerdo a la calidad de sus conductores, y este factor lo es todo, ya que ello es imposible improvisarlo, es necesario preconcebirlo. En la era actual no se puede concebir al profesional militar, limitado en su campo de actividad castrense; él tiene que sobrepasar este límite, para extenderse, en la actividad científica y es por esta razón, que aquí en esta Escuela Naval, donde recibe sus primeras enseñanzas como Cadete, generará a la vez su inquietud científica, que lo impulsará constantemente en su vida como Oficial, para irse superando permanentemente, uniendo a su forjación de guerrero, el ingenio y el conocimiento en el más alto grado. Todos aquellos que hemos pasado por la vieja Escuela, y las generaciones presentes y futuras que han de pasar por esta nueva, deben tener siempre en mente, que el carácter militar resulta el más excelente exponente del vigor ético, y que por él se llega a alcanzar la voluntad indispensable para hacer indomable el espíritu frente a cualquier sacrificio.



Instante en que el General NICOLAS LINDLEY LOPEZ, Presidente de la Junta de Gobierno, descubre la Placa Recordatoria del Edificio "Almirante Guise"

"Aquí, en esta Escuela, se crearán y nutrirán hombres patriotas capaces de afrontar con el mayor de los éxitos su sagrada misión con su saber y con su ejemplo; hombres que sin duda, llegado el momento, no repararán en llegar hasta el sacrificio en cumplimiento del deber y respeto a la honra de la Nación. Hoy en día, el mundo pasa por los momentos más peligrosos de su existencia; se esgrime contra él un enemigo implacable que tiene como sistema la negación de la libertad individual, el desprecio por el hombre y por los valores supremos que son la esencia y el destino de nuestras Naciones; y, es en resguardo de nuestras más caras libertades, que nuestras Fuerzas Armadas, fieles al mando de la Historia, están y estarán siempre, listas en todo instante, a cumplir sin desmayos ni vacilaciones, los cometidos que le señala su culto al patriotismo y a sus propias leyes.

"Invitado especial a esta ceremonia, es el Vice-Almirante Guilermo Tirado Lamb, mi distinguido antecesor y amigo, y a quien, gracias a su gran dinamismo, cariño institucional y fervorosa dedicación al resurgimiento de nuestra Marina de Guerra, se debe este ambicioso proyecto de la nueva Escuela Naval, que él gestó y, que me cupo tan de cerca, actuando a su lado, contribuir en mi calidad de Comandante General de la Marina y desde donde pude apreciar todos sus desvelos y preocupaciones por llevar adelante esta obra, cuya segunda etapa, estamos inaugurando, mientras aceleradamente se continúa con las etapas subsiguientes.

"Almirante Tirado, la mejor recompensa que puede apreciar un hombre de bien, es el reconocimiento de sus obras y el agradecimiento de los suyos. En nombre de la Marina de Guerra, tengo la inmensa satisfacción de agradeceros esta concepción. Podéis estar seguro que no escatimaré ningún esfuerzo para seguir brindando mi preferente atención a esta obra de tan vital importancia para la Institución Naval, contando en todo momento con el valioso apoyo de la Junta de Gobierno, acorde con su política de impulsar todo aquello que signifique bien nacional y obra constructiva.

"Pido a Ud. señor General Presidente de la Junta de Gobierno y Ministro de Guerra, se sirva descorrer el velo de la placa recordatoria, dando así por inaugurado el Pabellón de Aulas de la Escuela Naval del Perú".

Finalizada la ceremonia los Presidentes de la Junta de Gobierno, y demás jefes de los Institutos Armados, inspeccionaron el amplio local, sirviéndose a continuación una copa de champaña.

Llegó Jefe del 15º Distrito Naval de EE. UU., con sede en Panamá.—

Procedente de Panamá arribó el martes 26 de Marzo, el Contralmirante William E. Ferral, Jefe del 15º Distrito Naval de los EE. UU., con sede en el Canal de Panamá. Su visita fue de carácter oficial y permaneció entre nosotros hasta el jueves 28, en que retornó a Panamá.

A la bajada del bimotor de la Marina de los EE. UU. que lo condujo, una Compañía de Desembarco de la Marina peruana, con Banda y Escolta con Pabellón, le rindió los honores correspondientes a su rango, habiendo pasado luego Revista de Inspección a la Tropa. En seguida pasó a saludar a los Oficiales que acudieron a recibirlo. En representación del Ministro de Marina del Perú estuvo a saludarlo el Jefe del Estado Mayor de la Marina Contralmirante Eduardo Carrillo Burgos, y todos los miembros de la Misión Naval de las EE. UU. en nuestra Capital.

El Contralmirante Ferral llegó acompañado de su esposa y del Capitán de Navío H. L. Stones y de su Estado Mayor. El objeto de su llegada es conocer las diferentes instalaciones de nuestra Marina y entablar contactos personales con los jefes peruanos. Durante su corta permanencia visitó la Base Naval del Callao, inspeccionando el Centro de Entrenamiento Naval, el Cuartel de Infantería de Marina, la Flotilla de Submarinos, el Servicio Industrial de la Marina; efectuó una visita a la Escuela Superior de Guerra, a la Escuela Naval de La Punta y depositó una Ofrenda Floral ante el monumento de Miguel Grau en el Callao.

Asistió a un almuerzo con Jefes y Oficiales de nuestra Marina en el Buque Insignia, Crucero "Almirante Grau". Siendo agasajado posteriormente por el Comandante General de la Marina, Contralmirante F. Teixeira V., con una recepción en el Club de Oficiales de la Armada, en La Punta.

Romería a la Tumba de Pedro Ruiz Gallo.—

En la mañana del lunes 1º de Abril se efectuó la romería a la Cripta de los Héroes, organizada por el Comité Nacional Pro-Homenaje al Tte. Crnl. Pedro Ruiz Gallo. Asistieron delegaciones de las Fuerzas Armadas, representantes de los Ministros y Alcaldes, así como familiares del héroe.

En el momento oportuno, habló el Secretario del Comité, señor Emilio de Armero Guzmán; el señor Teodoro Ruiz Flores y el señor Carlos A. Lezameta. Luego se depositó al pie del nicho donde reposan los restos del Comandante Ruiz Gallo las ofrendas florales de las Municipalidades de Lima y Lince, de las Fuerzas Armadas y del Comité Nacional aludido. Finalizó el acto con el responso que fue rezado por varios sacerdotes en tanto que el corneta ejecutaba el toque de "Silencio".

A continuación la concurrencia se trasladó al Cuartel Santa Victoria, donde se depositó ofrenda floral ante la tumba del Coronel Manuel C. Bonilla.

Cambio de Comando en la Escuela Naval del Perú.—

El día 2 de Abril el Contralmirante Alejandro Martínez Claure, asumió la Dirección de la Escuela Naval del Perú, habiendo sido nombrado el

Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo, a quien reemplaza, como Inspector General de la Marina.

La ceremonia se llevó a cabo en la explanada del patio "San Martín", en el que se encontraban formados los Oficiales de la dotación de la Escuela, el Batallón de Cadetes y el personal Subalterno. Después de leída la Resolución Suprema Nº 152, de fecha 28 de Marzo del pte., en que se nombra al nuevo Director; el Vice-Almirante Miguel Chávez G. acompañado del Contralmirante Alejandro Martínez C., inspeccionaron al Batallon de Cadetes y tripulantes de la Escuela, finalizando la actuación con un desfile de honor.

Ceremonias de despedida al Vice Almirante Miguel Chávez Goytizolo en la Escuela Naval del Perú.—

Con motivo del nombramiento del Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo como Inspector General de La Marina y dejar la Dirección de la Escuela Naval del Perú —cargo que desempeñara durante dos años—, una delegación de Cadetes hizo entrega al Vice-Almirante Chávez de un cuadro el óleo recordatorio, en el que se destacan en forma alegórica la marcialidad y gallardía de los Cadetes Navales en una Parada Militar. Asimismo, la Oficialidad de la Escuela Naval, le obsequió una reproducción del mástil de la Corbeta "Unión".

En un ambiente de franca amistad y simpatía al Vice-Almirante Chávez y su señora esposa Olga Azalia, se realizó una comida en el Club de Oficiales, de La Punta, a la que asistieron el nuevo Director de la Escuela, Contralmirante Alejandro Martínez Claure y señora, los Jefes y Oficiales de la Dotación con sus señoras.

En los postres el Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo agradeció el agasajo de que había sido objeto.

Su 20º Curso inició la Escuela Superior de Guerra Naval.—

Fue inaugurado, en la mañana del día jueves 2 de Abril, el 20º Curso de la Escuela Superior de Guerra Naval. La ceremonia tuvo lugar a las 10 de la mañana en el local de dicho plantel situado en el distrito de La Punta y consistió, simplemente, en el breve discurso que pronunció el Director de la Escuela, Contralmirante Edmundo Guzmán Barrón.

El curso que ha sido iniciado tiene un año de duración y en él participan siete alumnos, todos ellos Jefes de la Armada Nacional, y un Teniente Coronel del Ejécito.

Inhumación de los restos del Mariscal Domingo Nieto en el Panteón de los Próceres.—

En imponente manifestación cívica, el día 3 de abril fueron inhumados en el Panteón de los Próceres, los restos del Gran Mariscal don Domingo Nieto, héroe de Aguasanta y Vencedor de Junín y Ayacucho, los mismos que fueron exhumados de la Iglesia de Santo Domingo, de Moquegua, para que reposen en el Altar que la Patria ha levantado para enaltecer la memoria de sus hijos predilectos.

Los Presidentes de la Junta de Gobierno, General Nicolás Lindley López, General Pedro Vargas Prada y Vice-Almirante Juan F. Torres Matos; Ministros de Estado, Presidentes de la Corte Suprema y Corte Superior de Justicia, respectivamente; Alcaldesa de Lima; descendientes del prócer y moqueguanos residentes en la Capital de la República, acompañaron en medio del más respetuoso silencio el traslado de los restos del Gran Mariscal don Domingo Nieto a la imponente cripta del Panteón de los Próceres donde quedaron reposando al lado de quienes ayudaron a forjar la independencia del Perú.

La Ceremonia.—

La Ceremonia se inició poco después de las 10 a.m. En las pistas adyacentes al Panteón de los Próceres, entre el jirón Azángaro y el Parque Universtitario, comisiones del Ejército, Aviación, Marina y Guardia Civil, se hallaban emplazadas al mando del Teniente Coronel E.P. Enrique Ibáñez. En la puerta principal Escoltas de las diferentes reparticiciones militares se mantenía en guardia.

Luego de rendirse los honores correspondientes a los co-Presidentes de la Junta de Gobierno, el Vicario General Castrense Monseñor Felipe Santiago Hermosa y Sarmiento, ofició una Misa de Honras de cuerpo presente. Al lado derecho del Altar Mayor se encontraba el túmulo del héroe, custodiado por oficiales del Regimiento "Mariscal Nieto". La nave del templo estaba colmada de público.

Entrega de los restos al Gobierno.—

En representación del pueblo de Moquegua y en nombre del Concejo de dicho lugar, usó de la palabra el doctor Manuel G. Abastos, quien dijo "se me ha dado el honroso encargo de hacer entrega al Gobierno, de los restos mortales del Gran Mariscal don Domingo Nieto, para que al lado de los próceres de nuestra Independencia reposen definitivamente en este Panteón. Guardado devótamente hasta ayer bajo las bóvedas de un templo, sólo el mandato de la ley, ha podido obligar a Moquegua a despren-

derse de ellos y a dejar que su hijo predilecto, abandone el solar de sus mayores, para realizar su última aventura de caballero trajinante, pero ya no montado en su negro caballo de batalla, sino frío e inerte en alas de un pegaso mecánico". Agregó luego, "Moquegua se siente compensada de esta ausencia, porque sabe que Nieto está ahora en este lugar, más cerca del corazón de la Patria que tanto amó".

Seguidamente y a nombre de los descendientes, pronunciaron conceptuosos discursos de agradecimiento, el doctor Carlos de Abreu Ceballos y el Contralmirante Manuel R. Nieto.

Homenaje de las Fuerzas Armadas.—

En nombre de las FF. AA., el General de División, Rodolfo Belaunde, Jefe del Estado Mayor General del Ejército, con patrióticas palabras, rindió homenaje a la figura epónima del Gran Mariscal don Domingo Nieto; dijo: "El Ejército y la Nación saldan una deuda contraída con el héroe, al traer sus gloriosos restos a descansar eternamente en esta mansión sagrada, al lado de aquellos próceres que como él derramaron su sangre generosa y fecunda para mantener latente el amor y el sacrificio por lo más sublime que puede aspirar un hombre: el respeto a los derechos humanos y la libertad de su patria".

En otra parte de su discurso expresó también "al evocar la figura y acciones que jalonaron la vida del Gran Mariscal, lo hacemos con el único y exclusivo fin, de rendir homenaje a tan preclaro y digno patriota y de revivir los hechos que enmarcaron su vida en las diferentes etapas de la República. Es deber de las nuevas generaciones el meditar sobre la vida ejemplar del Gran Mariscal don Domingo Nieto, cuyo patriotismo y desinterés ascendrado respeto a la ley y al orden y el sacrificio personal en armonía a las elevadas conveniencias del país, son dignos de ser esculpidos en moldes de oro y exhibidos a lo largo y ancho del territorio nacional, como postulados fundamentales de nuestra nacionalidad".

A las 11.05 a.m. los restos del Gran Mariscal Nieto, fueron levantados en hombros por oficiales del Regimiento "Mariscal Nieto", Escolta del Presidente de la República y llevados hasta el nicho de la bóveda del Panteón de los Próceres.

Nuestra Marina incrementa sus Unidades con Buque Escuela.—

En breve la Marina de Guerra peruana tendrá su Buque-Escuela, que ha sido cedido a nuestro país por el Gobierno Norteamericano, dentro de los términos de los convenios para la defensa continental. Dicho navío será

adaptado a Buque-Escuela, para la instrucción de los futuros Oficiales de la Escuela Naval de La Punta.

El B.A.P. "Independencia" se encuentra, actualmente, en la Base de Astoria, en el Estado de Washington, en el extremo norte de la costa del Pacífico, colindante con Canadá, y de allí, posiblemente, será remolcado hasta la Base de San Diego para ponerlo en buenas condiciones, por cuanto ya estaba adscrito a la reserva naval norteamericana.

Ha sido designado Comandante del B.A.P. "Independencia" el Capitán de Navío Carlos Salmón Cavero y, Segundo Comandante el Capitán de Fragata Jorge Villavicencio. También se ha nominado toda la plana mayor y tripulación del mencionado barco.

Características:—

Las características del futuro Buque-Escuela del Perú, son las siguientes:

Dimensiones: 459 x 63 x 25.5 pies.
Tonelaje: 6,194 toneladas sin carga: 10,432 toneladas a toda carga.
Maquinaria: Un motor diésel, una hélice, 6,000 HP.
Velocidad: 15.5 nudos.

Fue construído en el año 1940 habiendo servido durante la Segunda Guerra Mundial, para luego ser pasado a la reserva. Posteriormente, en 1951, volvió a ser puesto, en servicio por un corto tiempo, para volver nuevamente a la reserva. Pertenece al tipo denominado "AKA", o sea Buque de Carga de Ataque. Su nombre original, en la marina norteamericana, era "Raven", y posteriormente se le cambió a "Bellatrix", nombre con el cual se denomina esta clase de unidades.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

MANUEL I. VEGAS

(CONTINUACION NOTAS AL CAPITULO IV)

Por el Capitán de Navío A.P.

JULIO J. ELIAS

NOTAS AL CAPITULO IV

(CONTINUACION)

Se dice que los enemigos de Gamarra, entre ellos los liberales, principiaron a trabajar el ánimo de Gutiérrez de La Fuente impulsándolo a capturar la presidencia de la República, pero como asegura Mendiburo, más fueron habladurías que realidades: "tal vez no tuvieron tiempo para madurar sus planes, porque la vigilancia de la esposa del presidente (**la Mariscala**) y sus partidarios se adelantó tanto que, llevando muy lejos sus sospechas y formando querellas hasta por cosas insignificantes, hicieron en breve creer a Gamarra que La Fuente conspiraba y complicaron a los ministros y a varios personajes y miembros del congreso". Uno de los asuntos de mayor alcance fue sin duda alguna el que ha titulado Jorge Basadre **el pleito de las harinas**, que en resumen vino a ser un decreto expedido por La Fuente permitiendo la libre exportación de harinas, según dió a conjeturar para dar fin a un monopolio en el que estaban interesados el prefecto de Lima Juan Bautista Eléspuru y hasta la esposa de Gamarra doña Francisca Zubiaga, negociado que encarecía el precio del pan; más en el fondo del problema, con disposición tan sana al parecer de aliviar al pueblo en un artículo de primera necesidad, se puso en juego todo un mundo de intereses, saltó a actuar la influencia del **Sea power** y de aquí el distanciamiento posterior con Chile, origen de terribles luchas. Atilio Sivirichi en su **Historia del Senado del Perú**, ofrece la clave: "En junio de 1828, cuando La Fuente quedó encargado del mando, prohibió el internamiento de harinas al Perú; esta ley fué suspendida en 1831, favoreciendo la importación de harinas de Norte América, exigiendo plazos más cortos a las importadas de Chile, y declarando el Callao puerto de depósito. Chile estableció gravámenes al azúcar y la chancaca del Perú, y en represalia, en el Perú se dispuso el pago en dinero de los derechos aduaneros del trigo chileno. Chile retiró a su Ministro en Lima, dejando a don Ventura Lavalle como Cónsul, y el comercio de los dos países decayó notablemente". Tratándose de un problema económico que derivó al campo del dominio del mar, pasó desapercibido para la mayoría de las gentes con pensamientos netamente terrestres, incluyendo a nuestros dirigentes; porque el concepto claro del **sea power**, es de muy difícil adquisición y ha ocurrido siempre en el Perú que su maravilloso poder se ha ocultado casi siempre no sólo a las intuiciones colectivas, sino a la mirada escrutadora de nuestros más egregios historiadores; por eso rodó nuestro bienestar nacional por la pendiente de su decadencia y nuestras desgracias nacionales no fueron otra cosa que eslabones de la cadena de nuestra decadencia marítima. En cuanto a Gamarra, metido en sus proyectos bolivianos contra Santa Cruz, siempre inducido por sus pensamientos tan exclusivamente militaristas, no atinó sino al progreso del ejército y dejó a un lado la marina; si bien, con su clara inteligencia, en la lucha comercial entre el Callao y Valparaíso, trató de favorecer a nuestro primer puerto, no creyó que los entorpecimientos entre los dos países requerían el apoyo de una marina de combate apropiada; en cambio, allá en Chile, Diego Portales con visión genial señalaba el camino a su país: conseguir el predominio del Pacífico e invasión del país rival, rico y tan descuidado.

Anotaremos unos cuantos sucesos navales. En el mes de enero, el día 4, en comunicación oficial el ministro del ramo recalcaba a la comandancia general respecto a que de ninguna manera, salvo una urgente necesidad "motivada por algún acontecimiento extraordinario", los comandantes de los buques hicieran cualquier pedido relacionado con las necesidades de sus naves, fuera del Callao, a las diversas autoridades políticas; continuó la rehabilitación de la goleta **Arequipeña**; el 13, pidió su nacionalización el piloto inglés Thomas Sanders, informando el comandante general: "siendo de la Escuadra libertadora, parece hacerlo acreedor al derecho de ciudadano"; los buques continuaron cumpliendo sus labores de trasporte. En el mes de febrero, la goleta **Are-**

quipeña que llevaba tropas a Islay sufrió una avería y tuvo que trasbordarlas en Pisco al bergantín inglés **Juana**, el cual tuvo que contratarse especialmente con ese objeto; el 10, fue ascendido a guardia marina, el aspirante embarcado en la goleta **Arequipeña**, José Benito Huerta; la corbeta **Independencia** condujo al Callao fuerzas de infantería y caballería que estaban en Trujillo; el 25, oficiaba el ministro del ramo que, "a consecuencia de lo acordado por S. E. el vice Presidente con los tres Ministros el 22 del actual, se ha dispuesto que de hoy en adelante se encargue exclusivamente la Prefectura de este Departamento de expedir las licencias de navegación para los buques que zarpen del Puerto del Callao, que se han librado hasta ahora por el Ministerio de mi cargo; refrendadas por todos los Ministros"; este fue el origen netamente político de una costumbre que imperó hasta nuestros días. La Mar, radicado en la ciudad costarricense de Cártago, había fallecido el 12 de Octubre de 1830, la noticia se conoció en Lima a principios de febrero de 1831 y al respecto dispuso La Fuente que se publicara una nota elogiosa respecto del infortunado gran mariscal en **El Conciliador**, periódico oficial, y señalándose el día 28 de febrero para las ceremonias religiosas en la iglesia catedral de Lima; ese mismo día se llevó a cabo el funeral marítimo en el Callao: haciendo "las demostraciones fúnebres" desde las 10 hasta las 12 del día la goleta de guerra **Arequipeña**, correspondientes a un capitán general de la armada, según expresó en un oficio Vivero. En el mes de marzo, el día 12, dió orden la superioridad naval que por el mal estado en que se encontraba la goleta **Peruviana**, abandonase el servicio de patrulla contra el contrabando y tomara rumbo al Callao para repararse; el 22 navegó a Pisco el bergantín **Arequipeño**, el cual había variado su arboladura de goleta días antes, su viaje tenía por objeto embarcar el cuadro de caballería de cien plazas que había estado en Ica, a fin de conducirlo al Callao; el 24, se recibió aviso de Guayaquil que la fragata **Monteagudo**, tenía que paralizar los trabajos de su carena por falta de dinero. Se había apagado para la vida terrenal, el 17 de diciembre de 1830, la figura gloriosa de Simón Bolívar en Santa Marta, Colombia; fue el 24 de marzo de 1831, cuando se llevaron a cabo en Lima las exequias oficiales del Libertador, concurriendo a esa ceremonia toda la oficialidad franca de nuestra armada.

En el mes de abril, el día 4, pese a la necesidad tan angustiosa de marinería que padecían los buques de la armada, unos 80 reclutas llegados en el bergantín **Arequipeño** íntegramente fueron destinados al regimiento de Lanceros, "en atención a hallarse casi en cuadro este cuerpo", olvidándose así el problema tan grave de la escuadra: habiéndose quejado el comandante general de marina respecto a que todos los jefes de tierra atropellaban las disposiciones navales, negando el fuero de los matriculados marítimos a quienes alistaban a la fuerza en la milicia, aun tratándose de carpinteros de ribera y calafates, el gobierno ordenó el día 8 por circular a los prefectos y jefes de cuerpo, que no se desconociera las matrículas de mar, las cuales estaban destinadas únicamente para proveer gente a la marina militar y mercante, tratando en esta forma de detener los abusos en la materia; por supuesto a duras penas constituyó una medida teórica, pues continuaron las levas a favor del ejército con detrimento de la marina. Ahora arribamos a uno de los diversos incidentes que tuvieron lugar entre La Fuente con la señora Gamarra y sus amigos, cuestiones que debían precipitar la caída de aquel; había llegado a Lima en uso de licencia el coronel Francisco Vidal, edecán del presidente Gamarra, que sin presentarse a La Fuente, en cambio emitió opiniones duras contra el vice presidente y éste lo hizo poner preso; posee el archivo naval documentos importantes al respecto, pero solo reproduciremos uno de ellos, el correspondiente al ministro del ramo en 13 de abril: "El Teniente Coronel D. Manuel Almonte, edecán de S.E. el Vice-Presidente, lleva al Coronel D. Francisco Vidal, a quien quiere S.E. que inmediatamente lo mande V.S. a bordo de la Corbeta **Independencia**, en donde permanecerá incomunicado. En su virtud prevendrá V.S. al Comandante de dicho buque, haciéndole respon-

sable de cualquier resultado funesto, que esté muy a la mira para no dar lugar a dicho Coronel Vidal, a que invierta el orden en lo menor". El día 14, estando ya preso el coronel Vidal en la **Independencia**, se quejó de padecer de varias dolencias físicas, debido a lo cual Vivero lo hizo reconocer por el cirujano de la plaza del Callao el doctor Mariano de la Torre, encontrando este que en realidad estaba enfermo el preso; más Gutiérrez de La Fuente dispuso que prosiguiera a bordo asistido por el facultativo del buque, cuidando que no se le remitiera papel alguno: "con toda la consideración que se merece por su graduación, pero con la calidad siempre de incomunicado". El día 14, dispuso La Fuente que el segundo batallón Zepita se embarcara en la corbeta **Independencia** con rumbo a Islay y que en el mismo buque tomara pasaje el coronel Francisco Vidal junto con su esposa doña Andrea Grados; tal determinación del vice presidente empujó a actuar a la **Mariscala**; en efecto, el 16 de abril encabezó un alboroto el propio prefecto de Lima general Eléspuru, de modo que La Fuente tuvo que fugar para no ser asesinado, refugiándose poco después en la corbeta de guerra norteamericana **San Luis (Saint Lewis)**, desde donde envió una fuerte protesta al congreso; junto con él se asiló el general Miller. Fue entonces cuando se hizo cargo del poder supremo el presidente del senado y vice presidente del consejo de estado, Andrés Reyes, conforme a lo establecido constitucionalmente. El 18 de abril prestó juramento Reyes y el 19 al realizarse la solemne instalación del congreso extraordinario, bajo la presidencia de Nicolás de Aranibar, se presentó Reyes a leer un corto mensaje. El ministerio de guerra y marina que lo continuó desempeñando el general Rivadeneyra el día 19 inclusive, pasó en esta fecha a José Mercedes Castañeda quien al principió firmó por delegación y a partir del 25 como propietario.

El 1º de Mayo, decía el comandante general al ministro: "La corbeta de guerra **Libertad**, según me asegura el Comisario ordenador de marina, está su dotación por pagar desde diciembre último, debiéndoseles a la fecha cinco meses; y en el estado de desnudez y necesidades consiguientes para repetir la campaña que se ha ordenado con la brevedad posible". El día 4, fueron llevados presos a la corbeta **Libertad** el coronel Gregorio Escobedo, el capitán retirado Joaquín Boza y el teniente Francisco Paniagua; Boza, tres días más tarde se le pasó al castillo de la Independencia. El 24 dieron la vela en convoy hacia Islay, la corbeta **Libertad** al mando de García del Postigo, la corbeta **Independencia** al mando de Márquez y el bergantín mercante **Industria**, todos ellos cargados con tropas, artículos de guerra y pasajeros diversos; estaba en pleno desarrollo el plan de Gamarra para invadir Bolivia y la marina cooperaba ampliamente. Así alcanzamos el mes de junio, cuando no podemos silenciar la situación política que se había formado en Lima; en efecto, el presidente Gamarra venía proponiendo al congreso el declarar la guerra a Bolivia y terminar de una vez con el peligroso juego de Santa Cruz que amenazaba dividir el Perú, pero encontró en aquel poder del estado la mayor oposición para sus planes los cuales fueron denegados y más bien se le recomendó que iniciara con el gobierno boliviano negociaciones, evitándose de todas maneras el rompimiento de la paz entre ambos países. Gamarra insistió en solicitar facultades extraordinarias para hacer la guerra, más la cámara de diputados apoyada por la de senadores, respondió enérgicamente rehusando todo permiso. Agregado a lo anterior, el congreso, ya sin embozo alguno, manifestó una decidida oposición al poder ejecutivo, digamos con las resoluciones a fin de permitir el regreso al país de los expatriados políticos, principalmente del mariscal Riva-Agüero, lo mismo que la resolución respecto a la espada del mariscal La Mar que extrañaba una grave censura para Gamarra. Todo ello obligó al presidente a dejar el mando del ejército del sur y regresar precipitadamente a Lima, donde arribara el 7 de junio. Casi de inmediato, Gamarra insistió en las facultades extraordinarias, nuevamente sin resultado, con una verdadera rebeldía del congreso ante el ejecutivo, pues hasta ordenó que el ministro plenipotenciario en Bolivia, Pedro Antonio de La Torre, se pusiera en marcha lo más pronto a cumplir

su misión pacífica. En cuanto a la marina durante este mes de junio, podemos apuntar lo siguiente: llegaron nuevas quejas del teniente Ignacio Mariátegui, en el sentido que la carena de la **Monteagudo** en Guayaquil, seguía detenida; el 10, fondeó en el Callao el bergantín **Arequipeño** procedente de Paita y el 15 lo hizo la **Peruviana** de Huanchaco; el 28, regresó la corbeta **Independencia** de Islay haciendo agua a tal extremo que hubo de descargarse a toda prisa y atenderla de emergencia.

Ahora nos corresponde el ocuparnos brevemente de algunos bochornosos sucesos, los cuales tuvieron lugar por esta época. Como sabemos por lo antes apuntado, la corbeta **Libertad** en convoy con otros buques, había salido para Islay el 24 de mayo; además de su comandante el capitán de navío Carlos García del Postigo, componían la plana mayor de la nave los tenientes segundos José Giral Chacón y Luis Larriva, los alféreces de fragata Juan Otero y Ramón Avilés, el contador Manuel Guat y el cirujano habilitado Manuel Córdova; durante la estadía del buque en Islay, su marinería y tropa se sublevó el día 26 de junio, mandando para tierra a la plana mayor y dando en seguida la vela sin que entonces se supiera la dirección que tomó. No es posible señalar propósito político alguno al motín de la corbeta y parece, con bastante seguridad, que solo influyó en el ánimo de los insurreccionados el estado de tremenda miseria en que se encontraban, con un rancho cada vez más deficiente; por otra parte, pudo existir el objetivo de dedicarse a la piratería en aguas de Oceanía. Sin embargo, por diversos motivos, se dirigieron al puerto boliviano de Cobija, donde quedó detenida la nave por las autoridades el día 11 de julio, pese a que argumentaron los tripulantes que buscaban asilo. Mientras tanto, el 29 de junio, salía del Callao el bergantín **Congreso** con destino a Islay al mando del Capitán de Corbeta José Gabriel Palacios y, además, completando la plana mayor el teniente primero Jorge Parker, los alféreces de fragata José Salavaldez, Miguel Saldívar, Juan Tuis y Juan Geraldino y contador Manuel Calvo; llevaba a bordo al presidente gran mariscal Gamarra, con su secretario general el civil Manuel Ferreyros, los coroneles Salvador Soyer y Francisco Vidal, el teniente coronel Felipe Santiago Salaverry, el agregado a la presidencia capitán de fragata Manuel Loro, el capitán Francisco Cuba y los alféreces Benito Piérola y Julián Picoaga, con diez asistentes y 30 hombres de escolta presidencial. Había decidido Gamarra que saliera en convoy con el **Congreso** el bergantín **Arequipeño** y que las dos naves permanecieran completamente a sus órdenes directas, por lo que el ministro del ramo dió las instrucciones siguientes: "Los Comandantes de uno y otro buque se pondrán a las órdenes de S.E. el Gran Mariscal Presidente que determinará de ellos como estime conveniente, siendo estas todas las instrucciones que pueden llevar por parte de este Ministerio, a que se servirá V.S. agregar las facultativas para el mejor éxito de la navegación". Pese a tales deseos, por no estar aun listo el ministro plenipotenciario cerca del gobierno de Bolivia, Gamarra solo con el **Congreso** dió la vela disponiendo que se pusiera rumbo a Pisco, en cuya bahía fondeó el buque el 30 de junio en espera de la otra nave. El 2 de julio dió la vela el bergantín **Arequipeño** al mando del capitán de corbeta José Boterín, constituyendo el resto de la plana mayor el teniente segundo Manuel Eguía, los alféreces de fragata Tomás Ríos y José Zavala, contador José Saldívar y cirujano Manuel Rivera; de pasaje iba el ministro plenipotenciario Antonio de La Torre, su secretario el teniente coronel Manuel Ignacio de Vivanco, ayudante coronel Manuel Bargas y varios oficiales más en número de 18.

El 3 de julio entró a fondear en Pisco el **Arequipeño** y por rara coincidencia fue el mismo día en que Gamarra tuviera noticias de la increíble deserción de la corbeta **Libertad** con su fuga de Islay, malas nuevas que llevara el alférez de fragata Ramón Avilés, quien después de ser desembarcado de su buque en Islay se precipitó hacia Lima. El presidente ordenó que de inmediato el bergantín **Congreso** saliera en persecución del buque rebelde, entregando 1,400 pesos a fin de pagar una buena cuenta de los sueldos

atrasados y el se desembarcó en Pisco, seguido por una pequeña parte de su comitiva, para continuar el viaje por tierra hacia Arequipa, mientras el resto proseguía a Islay en el **Congreso.** Asimismo dispuso Gamarra que si era necesario se reforzará este buque con el **Arequipeño** y el **Gamo** que estaba en el sur. Encontrándose en Islay los tres buques antes nombrados, se tuvo conocimiento a mediados de julio, que la corbeta **Libertad** estaba en Cobija y, entonces bloquearon este puerto el **Congreso** y el **Arequipeño** con intenciones de proceder ejecutivamente a capturar nuestro buque, empero no pudieron rescatarlo por la intromisión de la fragata inglesa de guerra **Seringa Patan,** es decir por la misma nave que debía tantas atenciones y servicios en el Callao a la armada peruana. Prolongada la vigilancia sobre Cobija por parte de nuestros dos buques, sucedió la cosa más extraña que es posible dar, pues el 26 de agosto vino a sublevarse el bergantín **Congreso,** que enarboló el pabellón boliviano y fue a fondearse al lado de la **Libertad**. Ahora bien, las negociaciones con Bolivia en conformidad con las instrucciones del congreso peruano, condujeron a un tratado preliminar de paz firmado en Tiquina el 25 de agosto, por el plenipotenciario del Perú Pedro Antonio de La Torre y el de Bolivia Manuel María Aguirre; empero el tratado denominado definitivo, solo se firmó en Arequipa el 8 de noviembre de este año, bajo la mediación de Chile y que suscribieron los mismos negociadores antes anotados. El 3 de setiembre salió de Arica el capitán de navío García del Postigo con la goleta **Galgo,** convenientemente provisionada y reemplazada de alguna gente de mar, para que le entregaran en Cobija la corbeta **Libertad,** a consecuencia de los preliminares de paz celebrados en Tiquina, más el marino peruano falló en su misión a consecuencia de un incidente ocurrido con el bergantín **Congreso** y Postigo tuvo que regresar a Arica con las manos vacías. Por otra parte, las autoridades bolivianas se quejaban injustificadamente de un documento que se encontró en la **Libertad;** o sea de una carta que dirigió Gamarra en enero a García del Postigo, anunciándole que había de arrasar y destruir el puerto de Cobija y sus aguadas, pero como demostró el ministro de relaciones exteriores del Perú Matías León, la reclamación boliviana no poseía base, por que dicha carta solo se refería al caso de romperse las hostilidades. Al respecto puede consultarse el volumen primero de **Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú.** En estas circunstancias, el comandante Boterín con el bergantín **Arequipeño,** buque que se había mantenido al margen de toda instigación de tumulto por el elevado espíritu militar que impuso a sus tripulantes el jefe, pasó a Cobija a fines de setiembre, recuperando las dos naves de guerra nuestras, **Libertad** y **Congreso,** las que tripuló con personal de su propio buque. Toda su vida se mostró Boterín orgulloso de esta acción y, lógicamente, también lo está la marina. Así terminó este enojoso asunto.

En cuanto a otros sucesos de la marina, sólo anotaremos los que siguen: el 23 de setiembre dió la vela para Guayaquil la goleta de guerra **Peruviana,** la cual conducía diversos artículos para completar la carena y alistamiento de la fragata Monteagudo; el 7 de Noviembre fondearon en el Callao la corbeta **Libertad,** el bergantín **Congreso** y la goleta **Galgo;** el 13 de noviembre oficiaba Vivero al Ministro del ramo, lo que sigue: "El Comandante del bergantín de guerra **Arequipeño,** me ha representado desde Islay la miseria en que se halla él y toda su tripulación y guarnición, que ha sido tan fiel con tan malos ejemplos, y ha trabajado incesantemente en el cobro verificado de la corbeta de guerra **Libertad** y Bergantín **Congreso,** porque hasta el 23 de octubre ningún socorro se les había dado por la Prefectura de Arequipa, cuando han salido de aquí el 21 de junio y se les debía el mes de Febrero y de que se infiere que al fin del presente, si no se les HA SOCORRIDO SE LES DEBE DIEZ MESES DE ESTE AÑO.—Lo hago presente a V.S. y a S.E. para las providencias respectivas y evitar QUE LA DESESPERACION cause un mal peor que el sucedido con dichos buques y cuando es más fácil que en tierra, por muchas razones, el levantamiento de los buques de guerra en el basto campo del mar, y en que no hubiéramos recobrado dichos Buques si se hubiesen

dirigido a Manila, lo que no hicieron por creer inevitable la Guerra con Bolivia". El 21 de noviembre llegaba al Callao el bergantín **Arequipeño**, al mando del capitán de corbeta José Boterín, trayendo de pasaje al comandante Manuel Ignacio Vivanco, encargado de presentar al gobierno los tratados de paz concluídos con Bolivia. El 10 de diciembre partió para Islay el bergantín **Arequipeño**, con objeto de regresar al Callao al ministro plenipotenciario de Chile Miguel Zañartu y su familia, que esperaban residiendo en Arequipa.

AÑO 1832

Principiemos por apreciar la situación política peruana. El país estuvo gozando durante cierto espacio de tiempo de una paz relativa, y decimos así porque bajo tal apariencia, se movía una marcada oposición a Gamarra, siempre en aumento. Desde el punto de vista castrense, era acusado el gobierno de dar preferencia para las altas funciones del mando a jefes extranjeros quienes recibieron el apodo de los **Suizos** y a militares capitulados en Ayacucho, a los cuales se tituló los **godos**. Esta imputación constituyó el motivo para una conspiración de algunos jefes peruanos, entre los que figuraron Valle Riestra, La Puerta y Castilla, marcando un movimiento nacionalista en el que se distinguió sobre todo Castilla por su intolerante peruanismo. El presidente Gamarra, conociendo el espíritu que animaba a los miembros del complot, consideró llegado el momento de aplacar los ánimos; en este sentido dice Mendiburu: "Luego que hizo el tratado de Tiquina con Santa Cruz, separó y anuló a los tres generales que tanto le habían ayudado en la revolución contra La Mar: Cerdeña, Benavides y Pardo de Zela. Halagó a ciertos jefes y mejoró sus colocaciones; diseminó los cuerpos y volvió a Lima". El regreso de Gamarra a la capital tuvo lugar el 14 de diciembre de 1831. Empero, la conspiración ya anotada prosiguió, poniéndose en evidencia que los enemigos del gobierno, de dentro y fuera del ejército, solo deseaban hacer caer a Gamarra y secundar a La Fuente en sus planes, que desde Chile no perdía una coyuntura para agitar los ánimos. El coronel Castilla había sido llamado a Lima como ayudante general del estado mayor, en esas circunstancias, el 1º de enero de 1832 lo hizo Gamarra poner en prisión en un calabozo subterráneo de los castillos del Callao durante 37 días y, después, en el bergantín **Arequipeño** y en la corbeta **Libertad**; también fueron apresados el diputado Iguaín, el comandante Soffía, el mayor Ríos, etc. Iguain reclamó ante el consejo de estado, viéndose su causa que obtuvo una sentencia en el sentido de no haber lugar a juicio y el acusado fue puesto en libertad; otros comprometidos publicaron su defensa, como Castilla y Valle Riestra. Respecto a la Marina, hemos reproducido en los valúmenes primero y segundo de **Fuentes para el Estudio de la Historia Naval del Perú**, la correspondencia inédita perteneciente a 1832, del ministro del ramo con la comandancia general de marina, documentos que nos brindan un extracto de cuanto aconteciera en el año que nos estamos ocupando; no tendrá pues objeto, después de cuanto se ha publicado, que nos extendamos más aquí para este período y sólo ofreceremos el resumen más apretado. En realidad, para la armada el año 1832 puede titularse de eminentemente rutinario, esto es, que la organización naval no experimentó evolución alguna y se concretó a sobrevivir luchando con la escasez económica y, por supuesto, funcionó imperfectamente por tal indigencia del erario, lo que se traducía en el poco poder de la escuadra y la eterna falta de personal. Estuvo la marina dirigida por Vivero, quien se agotó en la lucha diaria a fin de mantener bajo una eficiencia relativa a una institución a la que tanto quería, mientras el gobierno demostraba su falta de previsión para medir cuanto significaba al Perú la ausencia de una política naval y de una organización adecuada. En referencia a los meses de enero y febrero, anotaremos lo siguiente: el 2 de enero falleció en Lima el capitán de fragata Juan Elcorrobarrutia, quien servía la capitanía del puerto del Callao; tuvo lugar el dilatado proceso del consejo de guerra que vió la causa del levantamiento de la **Libertad** y el **Congreso**; se

principió a reparar los dos buques anteriormente mencionados; prosiguió la construcción del muelle del Callao, trayéndose la piedra en lanchones de la isla de San Lorenzo; se puso especial empeño, cumpliéndose las disposiciones del gobierno, en perseguir el contrabando; el 28 de enero fondeó la fragata trasporte **Monteagudo**, después de su larga ausencia en Guayaquil donde se había carenado, tocó en Paita y Huarmey, viniendo comandada por el teniente segundo Ignacio Mariátegui: se les debía catorce meses de sueldo; el 13 de febrero el supremo gobierno aprobó la sentencia dada por el consejo de guerra contra las tripulaciones de la **Libertad** y el **Congreso.**

Continuemos con el mes de marzo. El 17, oficiaba el almirante Vivero al ministro del ramo: "Desde el 7 de noviembre que llegaron la corbeta **Libertad** y el Bergantín **Congreso** de resultas de sus levantamientos, en que tanto padeció su oficialidad y pequeña dotación fiel, no se les ha dado más que un pequeño socorro, porque el Sor. Ministro de Hacienda no ha completado su Presupuesto. Hallándose estos INFELICES EN LA MAYOR MISERIA, y para evitar la desesperación consiguiente: lo repito y hago presente a S.E. a fin de que tenga efecto un socorro tan preciso". Este mismo 17, Gamarra convocó al congreso ordinario para el 29 de Julio. El día 18, estando el futuro gran mariscal Castilla preso a bordo de la corbeta **Libertad**, el subteniente Aldea quien visitaba el buque, informó al ilustre caudillo que debía estallar una revolución. Dice Atilio Sivirichi en su **Historia del Senado del Perú**: "Castilla para no ser comprendido en ese movimiento, dió parte al Gobierno. En la noche del 18 de marzo, Gamarra en persona, se presentó en el Cuartel y ordenó apresar al Capitán cuzqueño Felipe Rosell, jefe de la segunda Compañía del Batallón **Piquiza**, pero éste corrió a la cuadra y armó a su compañía, salvando Gamarra de ser asesinado gracias a la intervención oportuna del Sargento Mayor Rufino Echenique. Rosell fue juzgado sumariamente, y al amanecer del 19 de marzo fue fusilado en la Plaza de Armas de Lima". Iguaín tuvo que fugar a Guayaquil, mientras el prefecto Eléspuru, a quien se le titulaba popularmente el **general de las escaleras**, desterró del país a una serie de personas; fueron condenados a la pena de muerte los tenientes Manuel López y Narciso Sarria, pero Gamarra, conmutó la pena por seis años de destierro. "Grande fue el estupor que causó el fusilamiento de Rosell y la amenaza de que el mismo fin encontrarían quienes se rebelasen, más aun cuando el Ministro de Gobierno don Manuel Lorenzo de Vidaurre declaró: **"Si fuere preciso callarán las leyes para mantener las leyes"** (Atilio Sivirichi). En el mes de Abril quedó el bergantín **Arequipeño**, que estaba a órdenes del ministerio de hacienda, designado para hacer un crucero por las costas del departamento de La Libertad, sus puertos y caletas, con miras de prevenir el contrabando "que con escándalo y en crecidas cantidades", se llevaba a cabo por esa región; el día 4 de este mes, también pasó a órdenes del citado ministerio de hacienda la fragata **Monteagudo**, con fines de explotación mercantil, para aliviar en lo posible "el estado deficiente" del erario público; el día 25 dejó el ministerio del ramo desempeñado hasta esta fecha accidentalmente por José Mercedes Castañeda, entregándolo al nombrado en propiedad para ese despacho coronel Pedro Bermúdez, "en consideración de las recomendables aptitudes y distinguidos servicios que ha prestado a la Causa Pública". Si consideramos que Bermúdez fuera uno de los hombres de confianza de La Mar, a quien había acompañado hasta su muerte en el destierro, que estaba recién llegado de su exilio y se le consideró no muy amigo de Gamarra, el nombramiento cayó como una bomba en la opinión pública y marcó uno de los notables **trueques** en nuestra historia republicana. En el mes de mayo, quedó reglamentada la forma de pago por la pensión de visita al médico sanitario del Callao, la cual debía ser cubierta sólo por los buques mercantes extranjeros; el día 14, el supremo gobierno expidió un decreto por el cual refundía en el colegio militar a la vieja escuela central de marina, un paso que mereció comentarios en todo sentido, menudeando las críticas más vivas; el 24, el ministro de guerra y marina pasa a su colega el de hacienda una importante nota, con relación al estado miserable en que se encuentra la dotación de

la fragata **Monteagudo**, con un considerable atraso en sus haberes y sin los víveres necesarios, leyéndose lo siguiente: "No siendo pues conciliable con la justicia el reducir a privaciones tan palpables a esos Beneméritos servidores, que con ejemplar resignación sobrellevan un atraso tan considerable en sus haberes; tan poco se consultaba la economía del Estado, obligando a hacer la presente expedición sin los víveres necesarios, V.S. sabe bien cuanto influye en la moral de la tropa y marinería una decorosa y proporcional asistencia, como lo gravoso que sería surtirse de víveres en países extranjeros y caros, sin contar con los contrastes que suelen padecerse en una navegación por mil incidentes imprevistos. Por estas consideraciones y por el honor nacional, que debe tenerse siempre muy a la vista, yo ruego a V.S. se sirva tomar sus providencias para que no de la vela el buque, sin que su dotación reciba dos pagas a más de la que ha tomado, y se le surta de víveres para tres meses".

Pasemos al mes de junio, cuando anotaremos dos puntos: el día 1º quedó nombrado ministro de gobierno y relaciones exteriores, José María de Pando; durante el mes se auxilió con mil pesos a la dotación de la corbeta **Libertad** y con ochocientos a la del bergantín **Congreso**. En el mes de Julio expondremos los siguiente: el día 2, ordenó el gobierno que solo los guardias marinas absolutamente necesarios quedaran al servicio de la armada, prefiriendo para el embarque a los que hubiesen concluído sus estudios en la escuela central, y que todos los demás pasaran a cursar al colegio militar, "consultándose en esta medida el bien y aprovechamiento de ellos, y el que a su vez refluye en el de la Nación, que se interesa en sus adelantamientos". El 6 de julio el ministro del ramo pasó una comunicación muy importante, exponiendo que debiéndose presentar a la próxima legislatura la situación real de la marina, se ordenaba elevar al ministerio un estado general respecto a como se encontraban los buques con otros diversos informes relacionados con ellos, igualmente en cuanto a todos los ramos de la armada y en especial la manera de contar con tripulaciones nacionales con el objeto de eliminar a los extranjeros; el 26, como el capitán de corbeta y del puerto del Callao Esteban Salmón debía ejercer las funciones de diputado a congreso, se dispuso que lo reemplazara el teniente primero Manuel Sauri; el 30 de julio el titular del ministerio de guerra y marina coronel Pedro Bermúdez pasaba a incorporarse al congreso y provisionalmente lo reemplazó el coronel José Mercedes Castañeda. La solemne instalación del congreso ordinario de 1832, habíase realizado el 29 de julio, con la asistencia de 14 senadores y 49 diputados, concurriendo a la sesión el presidente Gamarra. En el mes de agosto, apuntamos cuanto sigue: estaba preso el coronel Ramón Castilla a bordo de la corbeta **Libertad**, siguiéndosele un sumario por delito de revolución; pero como el fiscal de la causa teniente coronel Joaquín Tagle expusiera oficialmente que padecía del mal de marearse cada vez que se embarcaba, solicitó al ministro de marina respecto a que el ilustre futuro mariscal fuese trasladado al arsenal o a la fortaleza del Sol, atendiéndose afirmativamente su pedido; más, el 21 de agosto por no existir en el arsenal naval ni alojamiento ni seguridad para conservar en arresto a un preso de esta categoría, el coronel Castilla pasó a la fortaleza del Sol, siendo entregado a su gobernador; sin embargo, de que la explicación del fiscal pudo ser real, también el proceso anterior a lo mejor se ajustó a una maniobra de Gamarra y sus prosélitos a fin de tener más seguro al prisionero.

En el mes de setiembre: el día 14, fue reemplazado en las visitas de sanidad del Callao el doctor Mariano de la Torre por el doctor Benito del Barco; el 17, llegó al Callao el bergantín **Arequipeño** y como debía carenarse, dió orden el gobierno que lo efectuara en Paita; el 27 el presidente Gamarra hizo renuncia de sus elevadas funciones alegando motivos de enfermedad, más el senado rechazó ese pedido, estableciendo que mientras lograra el restablecimiento de su salud, se encargara provisionalmente del poder ejecutivo el presidente del senado; el 28 fue ascendido a capitán de fragata gra-

duado el de corbeta José Boterín, lo mismo que Juan Iladoy, mientras el teniente segundo José Salcedo pasaba a teniente primero; el mismo 28, se hizo cargo del mando supremo de la nación el presidente del Senado Manuel Tellería, quien prestó el juramento de ley, al mismo tiempo que tomaba la presidencia de senadores el vice-presidente de ese cuerpo José Braulio del Camporedondo. En el mes de octubre: el día 2 fueron ascendidos a tenientes primeros efectivos Luis Larriva e Ignacio Mariátegui; el mismo día 2, la cámara de senadores desechó la solicitud de la junta departamental de Ica para que fuese considerado Pisco como puerto mayor, "por innecesario y perjudicial a los intereses nacionales"; el 8, se ordenó poner a la fragata **Monteagudo** a navegar comercialmente entre los puertos chilenos, Guayaquil y los de la república, admitiendo carga y pasajeros; el 10, el gobierno dió una disposición "que todos los buques extranjeros dedicados a la pesca de la ballena, están sujetos al pago de derechos de ancoraje y tonelaje respecto a que la excepción concedida por el art. 18 del Reglamento de comercio de 6 de junio de 1826, solo es relativo a los buques pertenecientes a ciudadanos y naturales del país"; el 23, salió la goleta **Limeña** para Huanchaco. En el mes de noviembre, reproduciremos las siguientes frases de Atilio Sivirichi: "Gamarra, al saber que el Congreso iba a ocuparse de las infracciones de la Constitución cometidas por el Ejecutivo, reasumió el mando el 1º de noviembre. En la sesión del 2 de noviembre, se dió cuenta de una nota del ministerio de gobierno, comunicando que, restablecido de su enfermedad S.E. el Presidente de la República, se había reencargado del Poder Ejecutivo. Las leyes declarando piratas a los Capitanes de buques que condujeran desterrados políticos, y ladrones a quienes los condujeran por tierra, y la que determinó que los que asaltaran castillos, plazas y cuarteles en tiempo de paz, fueran juzgados por los Jueces comunes y solo en tiempo de guerra sometidos al fuero militar, fueron observados por el Ejecutivo. El Congreso permaneció inflexible en su actitud, pero sin que llegaran a promulgarse". El 2 de noviembre, la cámara de diputados dió principio al debate de las infracciones constitucionales que se decían cometidas por el gobierno durante el receso del congreso, discusión que se prolongó hasta el 17 de noviembre y en una de las sesiones Francisco de Paula González Vigil formuló su histórica acusación contra Gamarra y que es conocida con el título: **Yo debo acusar, yo acuso.** El mismo día 2 de noviembre dió la vela la corbeta **Libertad**, al mando de García del Postigo, con orden de tocar en el puerto de Cobija donde debía embarcar los doce cañones y la lancha del bergantín **Congreso** que quedaron en ese puerto, tocando necesariamente antes en Arica, a recoger una orden del gobierno de Bolivia, para que el gobernador de Cobija entregará los citados cañones y lancha, y a la par desembarcar un cañón de a 4 y municiones que eran destinados al bote de vigilancia; luego de cumplir con la comisión en Cobija, volvería la **Libertad** a Arica poniéndose a las órdenes del prefecto de Arequipa con quien acordaría los cruceros que debían hacerse en la costa para combatir el contrabando. El 11 de Noviembre voló por todo Lima la noticia de una conspiración anunciada por el gobierno, a raíz de lo cual se tomó preso al general Cerdeña, a los coroneles Soyer y Saco, complicándose en la misma a Tellería que acababa de ejercer el poder ejecutivo, lo mismo que a Zabala y Vigil y al comandante Felipe Santiago Salaverry; el 19, recibió nombramiento de ministro de guerra y marina el general Juan Salazar; el 21, se dió a conocer una conspiración de Salaverry; y el 26 tuvo lugar el famoso incidente del impresor Juan Calorio, cuya imprenta fuera allanada y él conducido a El Martinete, donde se le propinó una salvaje paliza; este caso y las consecuencias lo estudia de mano maestra Jorge Basadre en su famosa obra histórica.

Concluyamos con el mes de diciembre. El día 17, Gamarra promulgó la ley convocando a elecciones para la convención nacional, la cual debería instalarse en el mes de julio de 1833; y el 22, se realizó la sesión solemne de clausura de la legislatura ordinaria. Quedaba Gamarra solo, sin congreso, para enfrentarse al destino; únicamente trataba de controlarlo el consejo de estado.

AÑO 1833

Llegamos a un año cuando los adversarios de Gamarra y sus ataques contra el gobierno, fueron desbordándose hasta ser como un aluvión que originó los mayores daños morales y materiales al país. La marina, por su parte, sufrirá las penurias quizá más dolorosas de su historia, siendo puesta al borde mismo de su anulación como instituto, salvándose casi por un milagro; empero, en ningún momento dejará de continuar cumpliendo con sus funciones, por supuesto hasta donde sus fuerzas lo permitían. Anotaremos tres hechos, entre los tantos y tantos de rutina, para el mes de enero de este año: el día 2, acusaba recibo el comandante general de marina de la comunicación recibida el 31 de diciembre del año recién terminado, haciéndole conocer la renuncia del general Juan Salazar y el nombramiento en su reemplazo como ministro de guerra y marina del general Pedro Bermúdez; el 3, ascendió a capitán de fragata el de corbeta Esteban Salmón; y el 23, empezó una carena de firme en Paita el bergantín **Arequipeño**, verdadero triunfo de Vivero secundado por Boterín. En los primeros días de febrero, fue pronunciada la sentencia contra los militares comprometidos en una de las conspiraciones y como resultado el general Cerdeña fue confinado en el departamento de La Libertad, el coronel Soyer en Chachapoyas y el coronel Saco en Maynas, entre otros. Respecto a la armada para febrero, expondremos dos asuntos: el 5 ingresó a puerto la corbeta **Libertad** al mando del capitán de navío Carlos García del Postigo, trayendo 120 hombres de tropa y oficiales; y el 21, como el gobierno había ordenado sacar a remate público el bergantín **Congreso**, consultó el comandante general de marina en relación con esa venta, si debía efectuarse con su artillería, vale decir tal como estaba la nave, o no, a lo cual respondió el ministro que se adjudicara en la manera que quisieran comprarla. En el mes de Marzo: el día 1º se pusieron los carteles llamando para el 9 de dicho mes, al remate en el arsenal del bergantín **Congreso**; el 7, fondeó la fragata **Monteagudo** procedente de Guayaquil al mando del teniente primero Ignacio Mariátegui; el 9 no se presentaron postores para el remate del bergantín **Congreso**, poniéndose nuevos carteles para el día 20 del mismo mes, sin resultado positivo alguno. El 13 de marzo, el teniente coronel Felipe Santiago Salaverry fue apresado en el Callao bajo la acusación de intentar la sublevación de las fortalezas, lo mismo que pretender la captura de Gamarra que estaba en dicho puerto para decapitarlo, según dice Mendiburu; Salaverry, llevado a Lima, fue metido en el cuartel de San Francisco, más tuvo la ocasión para publicar una furibunda exposición contra Gamarra. El 14 salió la **Libertad** para Arica, conduciendo tropas y oficialidad. El 16 se involucró en el movimiento revolucionario a Manuel Telleria, quien no hacía mucho había tenido en sus manos el poder supremo: se le trasladó al Callao y, por fin, fue deportado a Guayaquil en la **Peruviana**; lo mismo le sucedió a Riva-Agüero, que se vió precisado a expatriarse; con objeto de ofrecer algún motivo, dice Mendiburu: "Viéronse por las inmediaciones de Lima diversas partidas de guerrillas y malhechores proclamando a aquellos (Telleria y Riva-Agüero) y cometiendo excesos que fue necesario reprimir con una tenaz persecución". El mismo 16, explica Sivirichi: "el gobierno convocó a Congreso extraordinario para el 1º de Junio, sin perjuicio de la convocatoria a la Convención Nacional, para proclamar Presidente de la República". Tomemos en cuenta que iba a presentarse en el país el caso de dos organismos convocados por elecciones: la convención nacional con diputados que tendrían poderes especiales para examinar y reformar, en todo o en parte, la constitución de 1828, y un congreso extraordinario; en realidad este último no llegó a reunirse, pese a que el 25 de marzo, Gamarra convocó a elecciones para presidente y vice-presidente.

Pasemos al mes de abril; el día 4, oficiaba Vivero al ministro de Hacienda lo siguiente: "La extrema necesidad por los seis meses de paga cumplidos que se deben al Departamento, me ha hecho dar cuatro raciones de Armada a los subalternos que sirven

la Guardia del Muelle, porque absolutamente no tienen que comer ni donde proveerse. Lo hago presente a V.S. y a S.E. suplicando la aprobación y reiterando mi súplica hecha a V.S. en el Nº anterior, para que se pague siquiera dos meses de Octubre y Noviembre (1832) y no se nos deje para ajustes en una deuda tan grande sin ejemplo y **tan diversa de la del Ejército,** con el que debemos estar nivelados, cuando nuestro Servicio es tanto o más exigente y mucho más penoso y duro". En el mes de mayo debemos anotar que el día 19 hay otra comunicación del comandante general de marina al ministro del ramo con el siguiente tenor: "Con el Nº 101 de Abril último, manifesté a V.S. y al Sor. Ministro de Hacienda, la necesidad extrema y tan desigual en toda justicia a las demás clases del Estado, en que se halla el Departamento de Marina en su tan penoso servicio. La providencia de que se entregue a la Marina por el Gobernador Político lo que colecte del pago de Patentes es nula, porque acaso en un Semestre no daría para medio mes de paga al Departamento, a quien con el presente se les deben siete, con **asombro,** respecto a las demás clases.—A la fragata **Monteagudo** se le deben con el presente DIEZ MESES, y debe inferirse cuál es el riesgo de estos Buques en toda clase de desórdenes, o el en que se vean totalmente abandonados, si no se les atiende en justa proporción. La **infeliz** tropa de Marina en su penoso y duro servicio tampoco es atendida, ni con lo que no es plata, y pedí en 4 del corriente con el Nº 140, para que se me diese tropa.—Me es muy sensible en **fuerza de mi honor y obligación** hacerlo todo presente a V.S. y a S.E. por el deber que me impone hallarme a la cabeza de este cuerpo y de su servicio, que es de temer concluya por consunción de sus individuos; y por no ser más molesto en mis repetidos clamores, **cerraré en este creyendo cubierta mi responsabilidad".** Pocas veces ha herido los oídos del gobierno un grito más angustioso que este de Vivero; en contadas ocasiones se escuchó un clamor tal anunciando el peligro en que se encontraba la Marina y que, asimismo, era la voz de alerta para mostrar a la patria el estado de su defensa marítima, cuando la nación se veía próxima a estar envuelta en la gran crisis histórica de la confederación Perú-boliviana; de modo que sin protección litoral no pudo el Perú evitar los desastres que significaron las invasiones chilenas, precursoras de peores males. El Almirante Vivero estaba evidenciando al Perú que: o se sostenía a costa de sacrificios más o menos sensibles una marina adecuada a las condiciones de entonces y a las circunstancias internacionales del momento o nos convertíamos en campo abierto a todas las codicias y a todas las intrusiones. Escogimos lo último. Fue el vice-almirante José Pascual de Vivero y Salaberría, un marino que sirvió a nuestra armada con la mayor contracción a su desempeño profesional hasta el escrúpulo y, la pureza que tuvo en el manejo de los fondos públicos, ha dejado un ejemplo extraordinario. Siendo inmenso su celo y dedicación, tal como lo demostrara preparando la escuadra para la campaña contra Colombia, trabajó sin medida alguna derrochando su salud; con el aumento de edad, se llenó de achaques y desde este mes sólo pensó en renunciar la comandancia general de marina, presentando como descargo las enfermedades que padecía. Y a partir de aquí no cesó de pedir sucesor hasta conseguirlo, tal como veremos en el acápite que sigue.

En el mes de junio, el día 6, regresó de una comisión a Panamá y Paita la goleta **Peruviana,** al mando del teniente primero Manuel Sauri; el 13, se firmó el ascenso a capitán de fragata de José Boterín. Vivero que como sabemos ya había recibido sus despachos de vice almirante el 15 de marzo de 1833, no cesaba en renunciar el puesto que estaba desempeñando, pues comprendía muy bien que ya nada podía hacer por la marina frente al procedimiento adoptado por el gobierno de escatimar su apoyo económico; varias veces dimitió y no hacía mucho presentó una comunicación con el siguiente tenor: "Haciendo presente mi estado de salud cada vez más sin fuerzas y abatido con pujo en la orina y en términos de morir aquí desgraciadamente si no se me releva por caridad y necesidad del servicio, a que me es indispensable atender como

quisiera, aniquilándome en mi honor comprometido en estos incidentes"; conocemos que los verdaderos incidentes eran los buques y las dependencias sin ser atendidos en la debida forma y el personal materialmente nadando en la miseria; por otra parte, el vice almirante se encontraba realmente enfermo y ya con más de setenta años de edad encima, de modo que los diversos achaques de la ancianidad lo habían vencido. El día 21, aceptada la renuncia de Vivero, principió éste a entregar la comandancia general de marina cumpliéndose así la resolución suprema del 18 de este mismo mes, por la cual se ordenaba que se hiciera cargo del puesto, interin llegaba el capitán de navío Carlos García del Postigo nombrado para servirlo en propiedad, el de igual clase Joaquín Soroa quien informó al ministro del ramo el 22 que "habiéndose concluído la entrega con las formalidades que previene la ordenanza, me he hecho cargo del expresado destino". En esta forma el hombre que desempeñó más años la comandancia genral de marina en toda nuestra historia republicana, dejó el mando de la armada y pasó de vocal de la suprema corte marcial, con el mismo sueldo que disfrutaba antes; un comentarista dirá que "absolvió este último encargo con la exactitud, honradez y pureza que los otros, en que la había destinado en todo el curso de su vida pública el monarca de España y la república del Perú, siempre igual, siempre íntegro, siempre el mismo incorruptible y solo teniendo ojos para ver la justicia, y decidirse por ella". Como el 11 de junio el bergantín **Congreso** había presentado una vía de agua "de catorce pulgadas por hora", bajo el pie de roda a estribor, debido a tan peligrosa situación tuvo que quitársele todos los pesos posibles, no dejándola sino con los palos y sus jarcias; como era lógico, las circunstancias anotadas apresuraron la venta por remate público, siendo el mejor postor Pedro Palacios quien adquiere el bergantín el día 18 de junio por 15,200 pesos "en letras de reforma".

En el mes de julio anotaremos los siguientes acaecimientos en la marina: el 7, regresó de Paita después de carenarse, el bergantín **Arequipeño** al mando del capitán de fragata José Boterín; el 8, fue ascendido a capitán de fragata efectivo Juan Iladoy y a capitán de corbeta efectivo Manuel Sauri; el 19 fue nombrado auditor general de marina interino el doctor Blas José Alzamora, porque el titular doctor Manuel Ignacio García salió como diputado; el 20, se sacó a remate el casco de la **Limeña** y ese mismo día amaneció fondeada la corbeta **Libertad** procedente de Islay, trayendo entre los pasajeros a los diputados coronel Miguel San Román, Benito Lazo con su esposa y José María Luna; además, el sargento mayor José Antonio Ugarteche y otras personas más. Ahora debemos expresar que la oposición tan marcada contra el gobierno de Gamarra, en la época de que estamos tratando, fue poco a poco materializándose en diversas sublevaciones; por lo pronto a Salaverry que estaba preso y como medida de precaución, se le deportó el 11 de julio en la fragata **Monteagudo**, con el objeto que fuera recluído en la región de Maynas, acompañado de otros revoltosos más. En Ayacucho, los capitanes Deustua y Flores consiguieron amotinar a una parte del batallón Callao, manchándose el movimiento con los asesinatos del prefecto y el coronel Mariano Guillén; como el asunto adquiría proporciones comprometedoras, Gamarra dejó el mando supremo al vice-presidente del senado José Braulio de Camporedondo y viajó el 30 de julio para internarse en la sierra con el fin de sumarse a las tropas de Bermúdez, progresando hacia Huancavelica; por fin, el prefecto del Cuzco coronel Juan A. Bujunda, que avanzó contra los revolucionarios, vino a destrozarlos en el encuentro de Pultunchara. En el mes de agosto, el día 1º hízose cargo de la comandancia general de marina el titular nombrado capitán de navío Carlos García del Postigo, recibiéndola del de igual graduación Joaquín Soroa; al día siguiente oficiaba al ministro del ramo: "Al hacerme cargo de esta Comandancia General, me ha hecho presente la Oficialidad del Departamento el atraso de pagas que sufre y sus necesidades sin haber recibido un solo mes de este año, me ha sido sensible su reclamo conociendo la Justicia con que lo hacen, y que solo el honor, que es el carácter de un Oficial, puede hacerles cumplir con

el Servicio, según la miseria en que se hallan.— Estos motivos tan justos me obligan a representarlo a V.S. para que haciéndolo presente a S.E. se nos iguale con las demás clases del Estado". El 3, tomó el mando de la corbeta **Libertad** el capitán de fragata José Boterín, de la **Arequipeña** el capitán de corbeta Manuel Sauri y de la **Peruviana** el capitán de corbeta graduado Juan J. Panizo. El citado día 3, pidió su pase al ejército como artillero el guardia marina Domingo Suárez; este procedimiento ya lo habían seguido otros oficiales como el teniente primero Jorge French; amén que otros solicitaban su licencia indefinida con objeto de conseguir dinero en diversas actividades, por ejemplo: el teniente segundo Francisco Forcelledo, el teniente primero Alonso San Julián, el capitán de corbeta Alejandro Acquaroni, etc. El 16 de este mes salió la goleta **Peruviana** con el fin de vigilar las costas de Ica y sus caletas, evitando que pudiesen fugar los sublevados de Ayacucho.

En el mes de setiembre, anotaremos lo que sigue: el 10 incluía el comandante general de marina García del Postigo con nota respectiva, el presupuesto del departamento y buques correspondientes al mes anterior de agosto que ascendía a 12,429 pesos; el 12, tuvo lugar la instalación de la convención nacional, presentándose a leer ante ella una memoria el vice-presidente encargado del poder ejecutivo Camporedondo, exposición que fuera contestada por el presidente de esa asamblea doctor Francisco de Paula González Vigil; podemos desde ahora apuntar que a partir de los primeros pasos existió una apreciable hostilidad entre esos dos poderes del Estado, lo cual vino a ponerse en evidencia cuando el 18 de este mes la convención solicitó salvoconducto de regreso para Tellería y Riva Agüero, pero el ejecutivo se opuso pretextando motivos de orden público. El 13, Salaverry quien se encontraba desterrado en Chachapoyas, se subleva siendo apresado por los elementos leales a órdenes del general Raygada y se le conduce a Cajamarca, donde el famoso caudillo lleva a sus propios captores a amotinarse. El 15 dió la vela con destino a Huanchaco el bergantín **Arequipeño** al mando del capitán de corbeta Manuel Sauri, conduciendo de pasaje al coronel Juan Mendiburu, al capitán Ramón Castillo y 150 hombres de tropa; el comandante de la nave en un parte, hizo presente "la desconfianza que tiene en su tripulación por falta de pagos, y que le parecía se les socorriese de algun modo". El 16, se descubre en Piura una conspiración contra el gobierno, la que encabeza el coronel Miguel Delgado y el 17 hay una insurrección en Huacho, siendo asesinado el subprefecto Andrés Fajardo y otros amigos del ejecutivo. Otro motín lo constituyó la rebelión de los presidarios de la isla de San Lorenzo, los cuales tomaron el lanchón llamado de la piedra, porque conducía ese material para la construcción del muelle del Callao, dirigiéndose con rumbo al norte; al conocerse la noticia el día 18, salió una lancha de la corbeta **Libertad** a cargo del alférez de fragata José de la Haza con el fin de perseguirlos, alcanzando al lanchón en Ancón, donde fugaron por tierra 140 presidarios al mando de un oficial del ejército y el 21 pasó a vigilar la costa la goleta **Peruviana**, cooperando con las tropas de tierra en la persecución de los evadidos. El 20, decía en una comunicación oficial García del Postigo: "La responsabilidad que gravita sobre mí como Jefe del Departamento, me hace molestar nuevamente la atención de V.S. y de S.E. renovando mi súplica para que se nos socorra con alguna paga, pues veo que la Oficialidad se halla **pereciendo**, y en estado de no poder hacer el servicio por no tener como presentarse a él según la desnudez en que se hallan". El 21 presentó renuncia al comando de la fragata **Monteagudo**, dando como excusa motivos de salud, el teniente primero Ignacio Mariátegui. El 30, oficiaba el comandante general de marina al ministro del ramo, lo que sigue: "Para poder hacer circular a todos los Capitanes de Puerto el Supremo Decreto de 6 del corriente, insertó en el **Conciliador Nº 73**, prohibiendo la pesca de Cetáceos y Anfibios a los Extranjeros en las Islas y Costas del Perú, espero que V.S. se sirva remitirme trece ejemplares a dicho fin; el ministro proveía: "Contéstese que los trece ejemplares del **Conciliador** que

pide, que se compren por la comisaría de marina". El mismo día 30, fondeó en el Callao el bergantín **Arequipeño.**

En el mes de octubre, encontramos los acontecimientos que pasamos a exponer: dice Atilio Sivirichi en su **Historia del Senado del Perú** que "Luna Pizarro llegó a Lima en los primeros días de octubre y realizó propaganda en favor de la Confederación del Perú y Bolivia, con Tacna como capital, convirtiéndose en uno de los principales dirigentes de la Convención Nacional". Desde principios de este mes, se recibió la mala nueva de una epidemia de cólera morbo en las costas californianas de Méjico, por lo cual con la idea que la peste se había propagado a otros lugares, fue decretada la cuarentena para todas las naves procedentes desde Guayaquil hasta toda la extensión de las aguas mejicanas. El 7, quedó nombrado comandante de la fragata trasporte **Monteagudo** el teniente primero Manuel Eguía. El día 9, en un informe respecto a las matrículas de Chorrillos le decía al ministro el comandante general: "La ordenanza de matrículas que está vigente, previene el que solo gocen del ejercicio de la pesca los que se enrolen en la matrícula, concediéndoles esta excepción con el objeto de que con el tiempo se formen marineros que tanto necesitamos para nuestros Buques de guerra y mercantes, sin tener que valernos de Extranjeros que la experiencia ha manifestado lo perjudiciales que son en nuestro servicio; según hemos palpado en las diferentes fugas que han hecho con nuestros Buques y de las otras Repúblicas, y últimamente con el levantamiento de la **Libertad** y bergantín **Congreso**, que nos causó bastantes males, como manifestó mi antecesor circunstanciadamente en sus Oficios Nº 10, 113, 114 y 120 (que suplicó se tengan a la vista), después de la Sentencia del Consejo de Guerra de Generales que purgó dicha causa y aun este mismo recomendó a V.E. el fomento de las matrículas, la que creo ha dado su remedio a través de esta medida. A mi parecer deben ser matriculados todos los vecinos de la Costa, cuyo ejercicio sea el de pescar o que vivan de la industria del mar y de ninguna manera contribuyentes; pues es el arbitrio de que se valen, en particular los Chorrillanos, para no embarcarse en el tiempo que se les nombra para hacer campañas en los Bajeles de guerra, y de este modo no prestar servicio alguno, como he visto ahora que necesitando gente para la Corbeta **Libertad** y Bergantín **Arequipeño,** todos presentan boletos de cívicos de Huanpaní, siendo de profesión pescadores. Esto me hizo prevenir al Capitán del Puerto, no se permitiese pescar más que a los matriculados en beneficio de ellos mismos y de la República que debe contar con un número de marineros que no hay y que tanto necesitamos. V.E. en vista del todo, resolverá lo que sea de su Supremo agrado". El 26, se sublevaba Salaverry contra el gobierno en Cajamarca.

En el mes de noviembre daremos cuenta de los siguientes sucesos: el 6, informaba el comandante general de marina como unas embarcaciones pertenecientes a las fuerzas navales norteamericanas fondeadas en el Callao, sus tripulantes pasaron a bordo de la goleta mejicana **Cruzadora** procedente de la Alta California, atracando esos botes antes de la visita de la sanidad, debido a lo cual se les incomunicó con tierra; entonces, el comodoro norteamericano con insignia en la fragata **Potomax,** pasó a la primera autoridad marítima una atenta comunicación estableciendo que si se les privaba de los botes tanto su nave con la corbeta **Fairfull** y la goleta **Dolphin,** quedaban sin comunicación con tierra, asimismo agregaba el comodoro su ignorancia de las órdenes del gobierno en cuanto a la cuarentena, que de conocerlas las hubiera obedecido estrictamente por cuyas razones pedía se le franqueara la comunicación con el puerto por estar alistando las naves de su fuerza naval para regresar a los Estados Unidos; además, hacían notar el comodoro que si bien la **Cruzadora** estaba haciendo la cuarentena en la Isla de San Lorenzo, en cambio no presentaba sospecha alguna de venir infectada, otro motivo para

(CONTINUARA)

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

REVISTA DE MARINA

Mayo y Junio
Año 49 - No. 3

Contenido

1963
Vol. Nc. 283

Pág.

"En Honor a la Verdad" Combate Naval de Jambelí 207
Pg. 209

Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú . . 227
Por el Teniente Primero A.P. (Capellán) César A. Perales Mejía
(Continuación).

"La Marina de los EE. UU. de N. A. apreciada en 42 días" 240
Por los señores Instructores de la Escuela Superior de
Guerra Naval de la Armada Peruana.

Poder Marítimo y Estrategia General 274
Por el Capitán de Fragata A.P. Luis Villena Gutiérrez

El Creciente Rol del Submarino 278
Por el Vice-Almirante Elton W. Grenfell, U.S.N.

La Reconstrucción de la Marina Italiana 290
Por el Almirante Giuseppe Fioravanzo

Revisando Libros 295

Notas Profesionales 299

Informaciones Mundiales 305

Proyectiles Dirigidos 314

Crónica Nacional 321

Historia de la Marina de Guerra del Perú.—Capítulo IV
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas G.

(Continuación de las Notas al Capítulo IV)
Por el Capitán de Navío A.P. Julio J. Elías.

REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure
ADMINISTRADOR
Capitán de Fragata A.P. Alejandro Pérez Ruíz
JEFE DE REDACCION
Capitán de Corbeta A.P. Augusto Pérez del Solar
REDACTOR
Teniente Primero A.P. Alberto Santillana G.

DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez. Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinces. Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto. Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto. Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

REVISTA DE MARINA

Mayo y Junio
Año 49 - No. 3

1963
Vol. No. 283

P. O. MUSEO NAVAL DEL PERU
C. J. Elías Murguía

"En Honor a la Verdad"

La Revista de Marina del Perú, haciendo esta vez una excepción a la acostumbrada línea de conducta que norma su alturada trayectoria a través de 49 años de existencia, muy a su pesar debe, en "honor a la verdad", reproducir sin mayores comentarios, el artículo "Combate Naval de Jambelí" aparecido en una revista, también de Marina (número 1, año 1, de Quito, Ecuador) en la que se narra con alucinada fantasía y galopante imaginación, un episodio circunstancial, vacuo y sin trascendencia alguna que, con el carácter de urgente, fue tomado por la Armada de la vecina república del Norte como náufrago a madero, para pretender fobricarse una tradición naval que en esa forma resultará inconsistente, por cuanto la cercanía del tiempo aun no ha dejado siquiera secar la tinta con que se escribieron documentos en el propio Ecuador, que prueban la falta de veracidad de lo que se expresa.

Publicamos pues, a continuación, el artículo ecuatoriano en mención, seguido por un comunicado Oficial del Ministerio de Marina del Perú y su narración adjunta, que se diera a publicidad hace poco más de dos años. El lector deducirá fácilmente cuál de las versiones reviste la imprescindible seriedad y enmarca cabalmente el sobrio contenido de la realidad histórica.

Combate Naval de Jambelí

Por MARIO JARAMILLO DEL C.
Teniente de Fragata
(Armada Ecuatoriana)

La Marina de Guerra Ecuatoriana, celosa vigilante de las costas de nuestra Patria, posee una gloriosa tradición que, a través de los tiempos desde los ya lejanos de la Colonia, va tomando caracteres de epopeya dentro del devenir histórico Nacional, dando un carácter augusto a esta noble Institución, parte vital de nuestras siempre vigilantes y heroicas Fuerzas Armadas.

El último acto guerrero naval, épico en su desenvolvimiento ocurrió en las aguas del Canal de Jambelí el 25 de Julio de 1941.

El cañonero Calderón cumpliendo órdenes superiores zarpó de Guayaquil el 24 de Julio de 1941 a las 23:03 horas con rumbo hasta entonces incierto. El pueblo ecuatoriano despidió al tradicionalmente bizarro "Calderón", con una mezcla de orgullo y de dolor pensando que aquel sería su último destino, pues iba a un inevitable sacrificio.

El viejo Cañonero partió convoyando tres motonaves Nacionales que llevaban refuerzos de hombres, municiones y víveres a Puerto Bolívar. La travesía se realizó sin contratiempos y a las 06:00 horas del día 25, constatando que no había enemigos a la vista, en Jambelí, el Cañonero "Calderón" se dio a la tarea de proteger el desembarco de los buques, maniobra que se dio término a las 10:00 horas.

A las 10:25 horas sonó la primera alarma de incursión aérea y, con el fin de obtener mayor campo de acción en la defensa, el buque zarpó con dirección al Golfo.

A las 11:15 horas estando navegando el Cañonero con proa al Norte, el vigía dió la señal de avistamiento, "buque por la cuadra de babor" el que se encontraba a una distancia aproximada de seis millas y con un rumbo directo de interceptación al Cañonero Calderón. A mayor distancia se divisaron las columnas de humo de otros buques que pertenecían a la Escuadra Peruana.

El buque avistado aumentó su andar y zigzageando trató de cortar la proa de nuestro Cañonero. En tal situación y después de haber sido identificado como un destructor peruano, el Comandante de nuestro buque ordenó caer ciento ochenta grados a estribor y forzar las máquinas con el objeto de tomar la Boca de Jambelí, cubriéndose en el laberinto de canales e impidiendo que le diera caza, simultáneamente cayó, ciento ochenta grados el buque enemigo, navegando, luego, paralelamente al Cañonero.

A las 11:30 horas el enemigo rompe el fuego con el cañón de proa, al que contesta el Calderón con un nutrido fuego de su batería. Se entabla un fuego de artillería entre los contendores: granadas enemigas explosionan a muy corta distancia de nuestro buque; pero afortunadamente no dan en el blanco. Nuestro cañón de proa vomita fuego y ruge haciendo el último esfuerzo de su larga vida, produciendo impactos certeros al enemigo: los proyectiles de las ametralladoras perforan y destruyen la superestructura enemiga, mientras que el legendario Calderón recopilando fuerzas de antaño, capea eficientemente las granadas peruanas.

La acción duró dieciseis largos minutos terminando a las 11:46 horas, tiempo en el cual nuestro buque logró ocultarse en la Boca de Jambelí.

Se debe anotar que en esta brillante ocasión todos los hombres del Calderón demostraron una disciplina ejemplarizadora y una heroicidad sin límites. No desmayaron ni un momento ante la pequeñez e inferioridad de sus recursos.

Haciendo un análisis del Combate podemos hacer las siguientes observaciones de carácter táctico y estratégico: así, comparemos primero los factores tácticos de los dos buques combatientes.

CARACTERISTICAS	"ALMIRANTE VILLAR"	"ABDON CALDERON"
Construído	1.915	1.884
Desplazamiento	1.300 ton.	300 ton.
Eslora	315'1"	131'1"
Manga	42'5"	16'7"
Calado	12'1"	9"
Cañones	4 de 101/60	2 de 76/40
Cañones Antiaéreos	2 de 20 mm.	———
Ametralladoras	3 de 65 mm.	2 de 20 mm.
Tubos lanza torpedos	9	———
Minas	80	———
Sistema de propulsión	Turbina	Máquinas recíprocas
Poder	32.000 HP	50 HP
Velocidad	30 nudos	8 nudos
Tripulación	142	54

Observados los factores tácticos de los buques, vemos que, es casi imposible trabar un combate equilibrado ni menos pensar en una posible victoria, si no se procedía en la forma que realmente se procedió. Podemos ver claramente que las condiciones tácticas son absolutamente diferentes, llevando el Destructor peruano una ventaja de 10 a 1 sobre el Cañonero Calderón; esto suponiendo que los dos buques hubieran sido construídos en la misma fecha. Pero nuestro Cañonero había, con sus SESENTA Y UN AÑOS DE SERVICIOS CONTINUOS, llegado a ser el buque más viejo del mundo que aún surcaba los mares. Es indudable que el material de nuestro buque se encontraba en condiciones lamentables y, además, con un limitado número de municiones que no habiendo sido reemplazadas por muchos años, habían perdido sus condiciones balísticas, perjudicando notablemente el alcance de tiro y la eficacia de las granadas, muchas de las cuales no explosionaron.

Prácticamente nuestro buque se encontraba desarmado en comparación con el "Almirante Villar"; pues aquel contaba con una variedad de armas de ataque, tales como sus cañones de 101.5 mm., cañones antiaéreos, tubos lanzatorpedos y cargas de profundidad. Además su velocidad y potencia de máquinas le daban enorme facilidad de movimiento, factor preponderante en un combate naval.

En esta acción, al avistarse los dos buques a una distancia de posible alcance de tiro para el destructor peruano, éste no hizo uso de su artillería Claro está que a una distancia mayor de 3 millas el fuego de nuestro Cañonero habría sido inefectivo; pero lo curioso es que el enemigo tampoco utilizó su artillería consciente de que a esa distancia podía hacer todos los impactos que quisiera con sus cañones de mayor alcance, sin correr el riesgo de ser tocado, por uno siquiera, de nuestros proyectiles. De esto se deduce naturalmente, que el Comandante del Destructor peruano conocedor de las malas condiciones del "Calderón", se acercó confiado, aprovechando de la gran velocidad y de la superioridad en armamento para intimidarlo o colocarse a distancia de lanzamiento de torpedos, pretendiendo hacer inevitable la destrucción de nuestro buque.

Pero como viera que el buque ecuatoriano enrumbaba hacia el Canal de Jambelí, en busca de protección, se vió obligado a romper el fuego a una distancia apenas mayor de dos millas, poniéndole al nuestro en condiciones de repeler el ataque, ya que el objetivo tenía al alcance de sus cañones, pese a que con el primer disparo el cañón de popa quedó inutilizado por hallarse las piezas del mecanismo del cierre desgastadas, quedando, por lo tanto, en acción sólo el cañón de proa y las dos piezas antiaéreas que hicieron certeros disparos en el buque enemigo.

A no ser por el mal estado de nuestras granadas, el efecto de los impactos hubiese sido de fatales resultados al buque contrario, ya que sabido es que una de las granadas, perforando la popa del "Villar" fue a incrustarse en la cámara de aire de un torpedo la mismo que no explotó; en caso contrario, las cargas de trotil de los torpedos que estaban en el pañol habrían explosionado destruyéndole de inmediato y provocando su seguro hundimiento.

Es lógico que la inteligente maniobra de dirigir el "Calderón" hacia la Boca de Jambelí y ocultarse tras de ella en los precisos momentos en que fallaba el cañón de proa puso a nuestro buque a salvo de sucumbir ante la inmensa superioridad del enemigo.

Las órdenes oportunas impartidas por el Comandante del Cañonero junto con la pericia y valor de sus Oficiales y Tripulantes plasmó en realidad un triunfo que por una incomparable desigualdad era técnicamente imposible.

Es digno de mencionar el hecho esencial de haber ordenado romper el fuego de nuestra parte, cuando el enemigo se encontraba al alcance de tiro de los cañones del "Calderón", economizando así los proyectiles que disponía y haciendo efectivos sus disparos.

El "Villar" cometió equivocaciones substanciales, tales como acercarse demasiado y no haber roto el fuego en el momento del avistamiento.

De este afortunado encuentro para nuestra Armada, no hubo que lamentar bajas personales, ni daños causados por proyectiles enemigos, ya que éstos no encontraron el blanco.

Los daños recibidos por el "Villar" fueron los siguientes: 4 impactos de granadas de 76 mm. uno en el penúltimo cañón desmontando dicha pieza e hiriendo a la dotación del mismo, que estuvo compuesta por nueve hombres. El otro impacto lo hizo en la torre de popa, provocando el derrumbe del palo mayor y el desmonte de un cañón antiaéreo. A consecuencia del derrumbe del mástil murieron 2 hombres y fue destruída la torrecilla de tubos lanza-torpedos de popa. Otro penetró en el costado de babor a popa sobre la línea de agua en el paño de torpedos, quedando la granada incrustada en la envoltura de la cámara de aire de uno de los torpedos, pero desgraciadamente sin explotar motivo por el cual no se produjo la explosión de las cargas de los conos de los torpedos, con lo cual el "Villar" hubiera volado en astillas.

Al parecer la última granada fue la que hizo impacto en el casco, sobre la línea de agua, penetrando en el Departamento de Máquinas y cuya explosión produjo destrozos graves en las turbinas, provocando a la vez un

incendio y dando de baja a CATORCE HOMBRES, entre muertos y heridos. Fuera de los impactos anteriores, el puente de mando y la primera chimenea sufrieron daños efectivos por la munición menor. El total de las bajas sufridas por el enemigo fueron de 25 hombres.

Se sabe que en el clímax de la lucha y ante los certeros impactos del "Calderón" que destrozaba vidas, la marinería quizo abandonar el destructor peruano, pero los Oficiales lograron impedirlo.

Momentos después la radio del "Villar" interceptó un mensaje que creyó era del "Calderón" pidiendo al "Alfaro" que concurriera al ataque, en el preciso instante que trataba de sofocar el incendio producido por el último impacto del 76 en el Departamento de Máquinas, por lo que el "Villar" forzó sus averiadas máquinas, trayendo como consecuencia que estallaran varias cañerías y quedando por tal motivo inutilizadas las máquinas, siendo necesaria la intervención del Destructor "Teniente Rodríguez" y el Crucero "Grau" para remolcarlo hasta el Callao; maniobra que la efectuaron entrando a los puertos del tránsito solo en las noches para evitar que sus habitantes se percataran del desastre sufrido frente al heroico "Calderón".

Un segundo ataque debía soportar en el mismo día el "Calderón", a las 13:42 horas, estando fondeado frente a Puerto Bolívar: dos aviones peruanos atacaron al bravo Cañonero, pero éstos fueron repelidos con un nutrido fuego de artillería antiaérea y después de quince minutos de lucha se ven obligados a retirarse impotentes para vengar al destructor herido de muerte.

Sumando a esta gloriosa acción, debemos recordar la campaña igualmente gloriosa sostenida por el Aviso "Atahualpa" mientras estuvo recorriendo el Canal de Jambelí desde Puerto Bolívar a Boca de Capones y en la que tuvo que repeler ataques continuados de la aviación peruana, en el transcurso de los treinta días anteriores a la acción naval del "Calderón".

En todas las acciones del "Atahualpa", su Comandante, Oficiales y Tripulantes supieron demostrar una disciplina sin límites y una heroicidad indiscutible, sin embargo de no poseer elementos eficaces de defensa ni el menor abrigo contra los proyectiles de la aviación enemiga. Todos los momentos candentes de la lucha fueron encarados con la mayor decisión. La semidestrucción del "Villar" arrastró al resto de la Escuadra peruana a retirarse a sus aguas, quedando roto el bloqueo que se había establecido en el Golfo de Guayaquil.

El glorioso combate, que protagonizó el "Calderón", libró —sin duda alguna— a Guayaquil de sorpresas graves, pues el enemigo con su política de invasión territorial y crimen, no cabe dudas, trataba a toda costa de llegar a la ciudad para la depredación y la usurpación de nuevos jirones preciosos de nuestra nacionalidad.

El Congreso de la República del Ecuador

CONSIDERANDO:

Que el 25 de Julio de 1941 para la vida de la República constituye fecha gloriosa y significativa, pues, el buque de la Armada Nacional "CAÑONERO ABDON CALDERON", bajo el mando del señor Capitán de Corbeta Dn. Rafael Morán Valverde, Oficiales y Tropa con pundonor, lealtad y dignidad, en circunstancias que se encontraban en aguas adyacentes al Canal de Jambelí, en el Golfo de Guayaquil, libró cruenta y esforzada batalla naval, en condiciones desiguales, derrotando al destructor de la Armada Peruana, ALMIRANTE VILLAR;

Que la causa o motivo por la que se realizó esta contienda obedece al hecho cierto e indiscutible de que las fuerzas peruanas intentaban bloquear el Puerto de Guayaquil, comprometiendo la seguridad del Estado;

Que es de justicia que el Parlamento Ecuatoriano rinda los honores y privilegios que les corresponde a todos y cada uno de los Oficiales y Tripulantes de la citada acción naval de Jambelí, como corresponde en retribución a esta gloriosa acción;

ACUERDA:

Art. 1º.—Declarar héroes nacionales a todos los Oficiales y Tripulantes que con singular acto de valentía derrotaron al destructor de la Armada Peruana "ALMIRANTE VILLAR" el 25 de Julio de 1941 en el Canal de Jambelí.

Dado en el Salón de Sesiones del H. Congreso Nacional, en Quito, a primero de Noviembre del mil novecientos sesenta.

CARLOS JULIO AROSEMENA
Vicepresidente de la República,
Presidente del H. Congreso Nacional

GONZALO ALMEIDA URRUTIA
Secretario del H. Congreso Nacional

Es Copia,
JAIME PRADO VALLEJO
Prosecretario del H. Congreso Nacional

Comunicado Oficial

Desde algún tiempo diferentes medios de publicidad de la República del Ecuador, han venido llamando impropiamente a una acción sin importancia, "COMBATE NAVAL DE JAMBELI", acreditando a los participantes características de Héroes Mitológicos y desvirtuando la verdad de lo acontecido.

Esta campaña de propaganda culminó el 25 de Julio del presente año, al establecerse esa fecha como "Día de la Marina Ecuatoriana".

Con tal motivo el señor Ministro de Marina, dispuso se efectuase un exhaustivo Estudio Histórico, que respaldado con documentos e informes oficiales nacionales, y comunicados oficiales de la prensa ecuatoriana, da a conocer al país la verdad histórica.

La narración siguiente es el resultado exacto de los hechos amparados por documentos históricos que obran en poder del Ministerio de Marina.

Lima, 15 Octubre 1960.

NARRACION VERIDICA DE LA PERSECUCION DEL CAÑONERO ECUATORIANO "ABDON CALDERON" POR EL B. A. P. "ALMIRANTE VILLAR", EL DIA 25 de JULIO DE 1941

Persecución del Cañonero Ecuatoriano "Abdón Calderón" por el Destroyer Peruano "Almirante Villar" el 25 Julio 1941

Podemos referirnos a un **decoro** en escribir la Historia, que suele ser maltratado por la ignorancia, la pasión, y los prejuicios; con pena y con asombro ha de mirarse toda tentativa de burlar la verdad, desquiciar cualquier acontecimiento y, en resumen, no escribir Historia sino inventarla con detalles ridículos a fuerza de ser absurdos. Sucede a veces que el patriotismo más exaltado, acopia una serie de conceptos elogiosos a fin de representar la sublimación de un hecho particular; ello es humano, pero no la declaración hinchada de un heroísmo soñado que sólo inspiró el tropicalismo a pesar de tener en contra el testimonio irrecusable de testigos y documentos.

La persecución, no combate y ni siquiera escaramuza, del Cañonero ecuatoriano "Abdón Calderón" por el Destroyer Peruano "Almirante Villar", ocurrida el 25 de Julio de 1941, frente a Boca Jambelí en el Golfo de Guayaquil y que el Ecuador ha dado en llamar Glorioso Combate de Jambelí, parangoneándolo por lo "radiante y hermoso" con las célebres batallas navales de Trafalgar, de Lepanto, de Tsushima, agraviando a la Historia y a los genios navales que en esas lides brillaron, no fue más que una persecución por el Destroyer peruano, la cual no tuvo culminación ni influencia alguna en el conflicto de ese entonces existente entre el Perú y el Ecuador; ni pudo llamarse escaramuza, porque a poco de avistarse los adversarios, el buque ecuatoriano buscó refugio y se ocultó tras la espesa vegetación de los esteros en medio de gran humareda y silenciada su estación de radio, por lo que, dada la poca importancia del oponente, el Comandante peruano no creyó conveniente aniquilarlo exponiéndose para ello a una varadura, dada la poca profundidad de la costa, la inseguridad de las cartas de navegación cuyas sondas no coincidían con las reales (lo que está anotado en las Cartas) y la cercanía a tierra que lo exponían al alcance de cualquier batería oculta en la ribera.

No son ciertas las versiones ecuatorianas de haber hecho impactos en el "Villar" y de averías en su planta propulsora; tampoco es cierto que haya ocurrido bajas, muertos o heridos a bordo del "Villar" que la fantasía ecuatoriana ha ido incubando cada año con mayor irresponsabilidad. Para el efecto obran en el Ministerio de Marina, los documentos oficiales y co-

municaciones transmitidas por la misma Marina Ecuatoriana, que prueban la falsedad de las narraciones creadas 20 años después del Combate mitológico; documentos que se encuentran a disposición de quienes deseen conocer la verdad.

Puede fácilmente comprobarse que el nombre de ningún Oficial ni tripulante de la Marina Peruana figura en la lista de los caídos en la campaña de 1941. No hubiera sido tan fácil ocultar estas bajas, no sólo por el deber que hubiera tenido la Nación y particularmente la Marina de rendirles el correspondiente homenaje a los hombres que hubieran perecido en el mar en cumplimiento del deber, sinó porque los propios deudos de las supuestas víctimas, naturalmente habrían reclamado las pensiones de muerte o invalidez en "Acción" y figurarían en los registros de los pensionistas del Estado, lo que no ocurre. Desvirtuada la audaz y tropical imaginación de los numerosos muertos y heridos, aparte de otras pruebas, quedaría así demostrado simplemente la inexistencia de todo lo que se ha dicho respecto a las "terribles" averías sufridas por el B.A.P. "Almirante Villar". En cambio si podemos afirmar que el B.A.E. "Calderón", regresó a Guayaquil con serios daños, según noticias cablegráficas anunciadas al mundo por la Agencia United Press de Guayaquil.

He aquí los despachos a que nos referimos:

"QUITO-26 (United) Arribaron al puerto de Guayaquil el buque aviso "Atahualpa" y el cañonero "Abdón Calderón" procedentes de puerto Bolívar, donde según informaciones de los tripulantes el "Atahualpa" fue atacado varias veces por la aviación peruana sin sufrir daños.

El "Calderón" sufrió algunos daños en el combate que se libró en el golfo de Jambelí contra tres naves peruanas, los cuales lo atacaron de acuerdo con lo que refiere la dotación.

El mencionado cañonero trajo la estación radiotelegráfica destrozada y vino convoyando a la motonave "Olmedo" averiada por los buques peruanos y cuyas máquinas se hallan en mal estado".

GUAYAQUIL, 26 (U.P.) La Comandancia de la Marina informó que el cañonero "Calderón" sostuvo un **ligero encuentro** con un buque de guerra peruano, cerca de puerto de Bolívar.

Oficialmente se desmintió el rumor de que había sido bloqueado el puerto de Guayaquil".

Como se puede apreciar por los despachos arriba mencionados, que no fueron trasmitidos desde el Perú, sino del propio Ecuador, el Comandante

General de la Marina de ese país, informa que el "Calderón" sostuvo "un ligero encuentro" que ahora se ha convertido en un combate mitológico.

Además se sabe que el "Alfaro", otro buque ecuatoriano, fue armado poco después con los cañones Breda del "Calderón", lo que demuestra que este buque fue puesto fuera de servicio, no porque quedara en muy buenas condiciones, sino simplemente porque ocurría lo contrario.

Nunca el Perú dió la menor importancia a esta persecución, ya que aun cuando el buque ecuatoriano pasó a la inactividad después del encuentro, ningún resultado o influencia tuvo esto para el éxito de las operaciones. A través de la centenaria tradición naval del Perú y en los diferentes libros escritos sobre su historia, nunca hemos dejado de reconocer hidalgamente el valor y los actos de heroísmo de los que en alguna época fueron nuestros enemigos y lucharon contra el Perú en el mar, pero ante los alardes y jactancias de los oradores y periodistas ecuatorianos que erigen en héroe a un Oficial, cuya reacción fue evadir a un enemigo superior y ante la imposibilidad de producirle algún daño, trató de huir y refugiarse donde le fue posible; disparando algunos tiros, comportamiento normal sin el menor viso de heroicidad, nos vemos pues forzados a la ingrata necesidad de aclarar lo ocurrido.

Es poca seriedad de una nación crear historietas como la de Jambelí, llegando hasta sublimizar una vulgar persecución, y disponiendo que su aniversario sea celebrado como día de la marina ecuatoriana. No es respetar la Historia, el falsear deliberadamente los hechos y poco honor hacen a su patria y a su marina los ecuatorianos, sosteniendo una fábula, que el Comando Naval sabe que es completamente falsa y que raya en lo ridículo.

2.—DETALLES DEL ENCUENTRO

Dejemos narrar los hechos al Comandante del buque ecuatoriano en aquella época, Teniente de Fragata Rafael Morán Valverde, cuya veracidad no se puede dudar, pues fue publicado en los diarios ecuatorianos y cuyos recortes obran en nuestro poder:

"O/Nº 160

Al Sr. Comandante de Marina

Del Comandante Int. del C/"Calderón"

Para informar a Ud.

1.—Que el 24 del presente a las 2300 horas zarpamos a Puerto Bolívar, convoyando a los buques nacionales, que menciona en las instrucciones enviadas por Ud.

2.—Durante la travesía, no hubo mayor novedad. A las 0600 horas del día 25 llegamos hasta la boca de Jambelí, donde constatamos la ausencia de buques enemigos. Como el primer buque de convoy se encontraba retrasado regresamos a convoyarlo más de cerca hasta que encontré la boca. Luego regresamos a convoyar en igual forma al Motovelero "La Pinta", con el cual entramos hasta Puerto Bolívar fondeando a las 0830 horas, permaneciendo allí para proteger el desembarco contra posibles incursiones aéreas.

3.—El tercer buque del convoy llegó sin novedad a las 1000 horas. A las las 1025, cuando ya habían terminado el desembarco, se da la alarma de incursiones aéreas, y para poder tener campo de maniobras, levamos y zarpamos hacia el Golfo a las 1025 horas.

4.—A las 1115 horas cuando nos encontrábamos navegando con rumbo al Norte y a una distancia aproximada de **tres millas** del faro de Jambelí, el vigía anunció la presencia de un buque a la cuadra de babor y que navegaba con proa hacia el buque de mi mando como también el humo de varios buques que se presume era el resto de la escuadra peruana. En este instante el personal se preparaba para ejercicios de artillería. El buque avistado visiblemente aumentó su andar, cambiando varias veces de rumbo y con manifiestas intenciones de cortar nuestra proa. Cuando el buque se acercó más, se le reconoció ser un destroyer de bandera peruana por lo cual ordené caer a estribor cambiando ciento ochenta grados el rumbo. Simultáneamente el enemigo cayó a estribor navegando luego con rumbo paralelo al nuestro. A las 1125 horas, se ordena zafarrancho de combate y a las 1130 horas el enemigo rompe los fuegos con un cañón de proa. Al verse el fogonazo del primer disparo se ordena fuego, repeliendo el primer momento con un nutrido fuego de nuestra artillería. El combate se prolongó hasta las 1146 horas, **instante en que nos ocultamos del enemigo tras la Boca de Jambelí.** La contienda fue absolutamente desigual, pues, se sostuvo la acción únicamente con un cañón de 3" y dos antiaéreos de 20 mm. ya que el cañón de popa salió después del primer disparo, que **posiblemente** le impactó en la popa del buque enemigo. También se cree que el cañón antiaéreo de popa hizo varios impactos en la superestructura del enemigo. Nuestro buque no sufrió daño alguno a pesar de que los piques del enemigo estaban correctos en deflexión y apenas 20 metros largos y cortos.

Es mi obligación conocer la heroicidad con que combatió la tripulación, en todo momento supo cumplir con su deber; como también la deficiencia absoluta del material, pues, que de las pocas cargas que llevamos, sólo respondieron el 30%.

Terminada la acción fondeamos en Puerto Bolívar a las 1211 horas. Para mayor comprensión acompaño un croquis de los movimientos de los buques y lugares exactos del combate.

5.—Encontrándonos fondeados, a las 1342 horas se rompen los fuegos contra dos aviones enemigos que trataban de atacar el buque, obligándoles a huir después de 15 minutos de nutrido fuego de artillería antiaérea. En espera de los aviones enemigos permanecemos en continuo movimiento, frente al puerto, hasta las 1600 horas que volvemos a fondear.

6.—A las 0025 horas del 26, zarpamos obscurecidos y en zafarrancho de combate rumbo a Guayaquil convoyando a las mismas naves. Sin tener novedad fondeamos en este puerto a las 0729 horas, atracando a las 1034 horas al muelle del Arsenal de Marina.

7.—También hago conocer a Ud. para que a su vez informe a la Superioridad la eficiencia y valerosa cooperación del personal del Grupo antiaéreo que presta servicios en esta Unidad.

8.—Debido al forzamiento de la caldera en el momento del combate, ésta ha sufrido **"un grave daño"** del que detalladamente informaré después".

El buque avistado era efectivamente un destroyer peruano, el B.A.P. "Almirante Villar", que llegaba al área procedente de Zorritos y se aproximaba para identificar al buque que recíprocamente había avistado. La fuerte refracción típica de la zona dificultaba la identificación a distancia y no se distinguía pabellón pues el "Calderón" no lo llevaba izado. Es evidente por el parte del Comandante ecuatoriano ya mencionado y por su actitud, que él reconoció antes al destroyer peruano, lo que no era nada difícil dada su típica silueta de buque de guerra proyectada sobre el horizonte y cayó 180º (invirtió el rumbo) y forzando con gran riesgo e imprevisión sus máquinas buscó refugio en los esteros donde la vegetación podría proporcionarle ocultamiento. Fue una huída lógica, pero huída al fin y al cabo. Hasta ese momento no cruzó por la mente del Comando ecuatoriano la más mínima idea de emplear su artillería.

El "Villar" mientras tanto, todavía inseguro de la nacionalidad del buque que tenía por delante, procedió a tratar de que se identificase izando las banderas correspondientes del Código Internacional y recién al no tener respuesta lo intimó mediante un cañonazo disparado a distancia prudencial adelante de su proa. Ante esa intimación el buque ecuatoriano izó su pabellón y abrió fuego directamente sobre el "Villar" el que fue contestado de inmediato.

Al romperse los fuegos ya el "Abdón Calderón" navegaba de regreso a la Boca del Canal de Jambelí para guardarse en él. El rumbo adop-

tado por el destroyer peruano, con el objeto de utilizar todos sus sectores de fuego por la banda de babor, era prácticamente peligroso pues lo acercaba a la línea de costa y sin lugar a dudas lo exponía a una varadura en caso de continuar a ese rumbo, tanto más a la velocidad de casi 20 nudos que llevaba, por lo que su Comandante decidió de primera intención caer 90º hacia babor para descartar dicho peligro, pues aunque la carta usada (1937) señalaba suficiente profundidad que le podría permitir continuar a rumbo y velocidad por unos momentos más, el Comandante del "Villar" señala en su parte:

> "Esos fondos no pueden merecer mucha confianza dado que se trata de un Golfo en donde los ríos que allí desembocan y las fuertes mareas, hacen que los bajos sean móviles como es fácilmente comprobable por todo profesional que haya navegado en ríos (2)".

Esta maniobra si bien descartaba el peligro de una varadura tenía la desventaja de aumentar grandemente la velocidad relativa desde que ambos buques navegaban prácticamente **de vuelta encontrada,** lo que sumando a la velocidad dificultó la labor de sus bisoños artilleros; sin embargo, los proyectiles del "Villar" por poco acribillan al "Calderón" como lo reconoce el Comandante Morán Valverde en su dudosa comunicación:

> "Nuestro buque no sufrió daño alguno a pesar de que los piques del enemigo estaban correctos en deflexión y apenas 20 metros largos y cortos" (3).

Por su parte, los tiros del "Calderón" cayeron cerca del "Villar", pero sin lograr impacto ni daño alguno.

Instantes después, sin obtenerse resultados prácticos por ambos bandos, el "Calderón", consiguió ocultar su silueta entre la espesa vegetación existente a la entrada del mencionado canal.

Por último, y como no merece mayor comentario este insignificante encuentro, nos referimos al documentado libro con información de fuentes ecuatorianas, escrito años después del conflicto, por el Sr. Coronel del Ejército Ecuatoriano Luis A. Rodríguez S., Comandante de la Zona de Operaciones en aquella época, quien en los varios comentarios que formula sobre la acción de las unidades ecuatorianas en ese conflicto, no señala en ninguno de sus párrafos el grado de heroicidad que hoy se le da a la intervención del "Calderón" en la mañana del citado 25 de Julio.

---

(2) Of. I.100-5 (S) del Cmdte. del B.A.P. "Alm. Villar" - 10 Nov. 1941.

(3) Parte del Cmdte. Int. del C/ "Calderón" al Cmdte. de Mar. O/Nº160 aparecido en diarios ecuatorianos.

He aquí como da cuenta de dicha persecución:

"Al regresar de los puestos adelantados, recibimos varios informes, que se comunican a Quito; y que dicen: "He sabido por Capitán Game, que me habló telefónicamente de Puerto Bolívar, que nuestro Cañonero "Calderón" fue atacado por Bolognesi y Grau, que se encuentran frente a faro de Jambelí; y por este motivo no podrá salir esta noche a Guayaquil. El Teniente Coronel Páez informa, desde el mismo Puerto, que fue bombardeado por aviones enemigos. Arenillas también fue bombardeada, salvándonos con felicidad e hiriendo gravemente al Mayor Rosero en el pecho y en los brazos. Nuestras tropas piden refuerzos y aviación, como tiene el enemigo, y hasta comentan ofrecimientos anteriores. Comandante Pérez nos indica que Guardias Nacionales tienen fusil y que no saben ni cargar el arma. En angustiosos momentos llegaron a ésta y no sabemos que cooperación podrían ofrecer. Esta es la triste realidad del momento". (Pág. 296).

"Mensaje para Quito: "417.—Este momento, las 11 y 45 horas de Puerto Bolívar comunícame que tres barcos peruanos atacan Cañonero "Calderón", frente Puerto Jambelí.— Comanzona". (Pág. 297).

"Para Quito: "418.— Este momento, las 12 y 55 horas, recibo el siguiente parte de Machala: "Después de sostener encuentro con buques peruanos, cañonero "Calderón" regresó a Puerto Bolívar en donde está anclado.— Capitán Altamirano. También acaba de pasar hacia Santa Rosa aviones enemigos evolucionando sobre campo aviación.—Comanzona". (Pág. 297).

"También el cañonero "Calderón" fue atacado por tres barcos peruanos. Contestó valientemente con el fuego; y regresó a Puerto Bolívar. Según informaciones se cree que el "Villar" o el "Guise" fue tocado por los proyectiles disparados por el "Calderón". (Comentario Pág. 299).

Como se puede apreciar, el Coronel Luis A. Rodríguez no le da importancia alguna, ni deduce de esa llamada acción, que el curso de las operaciones variaría en ninguna forma.

No cabe pues justificación alguna para que esa insignificante jornada sea cotejada con las clásicas de la Historia y que trovadores ecuatorianos admitan: "Que no tiene parangón con ningún otro hecho que tuviera como escenario los mares del planeta".

En su afán de crear un héroe de una presunta acción heroica, olvidan los más elementales principios de ética como si no existieran documentos que en oposición al parte del Comandante Morán indican que éste ni siquiera fue veraz en sus informes, como correspondería a un Oficial Naval. Los Despa-

chos cablegráficos de United Press que hemos transcrito anteriormente así lo prueban.

En conclusión, la persecución de un buque ecuatoriano en Jambelí, no fue un acontecimiento heroico, ni de importancia militar alguna. Este hecho ha sido magnificado en forma grotesca por el Ecuador, ante la necesidad de forjarse una tradición naval que más bien deberían encontrarla en el origen de su independencia y no tan cerca y con fundamentos tan débiles que han sido fáciles de refutar y con resultados tan ajenos a la verdad histórica.

La iniciativa (desde el primer disparo, hasta la cesación del fuego) fue del destroyer peruano y terminó la persecución por decisión peruana, que estimó, no valer la pena continuarla para aniquilar un objetivo de tan escaso valor militar y cuando el mando naval ya había sido reservadamente informado de la inminente cesación de las hostilidades, como ocurrió 36 horas después.

Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú

Por el Teniente Primero A.P (Capellán)
CESAR A. PERALES MEJIA

(Continuación)

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA

AÑO 1804.

El Cuerpo Directivo de la Escuela Náutica, en este año, estaba constituído en la siguiente forma:

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe y Director de la Escuela de Lima el Teniente de Fragata D. José de Moraleda. Ausente. Primer Maestro y Oficial Encargado interinamente de esta Dependencia, el Alférez de Navío, D. Andrés Baleato.

Segundo Maestro. El 2o. Piloto D. . . . . .

Maestro Instrumentario. D. Pedro Alvarez.

17 Primeros Pilotos, matriculados para el servicio de la Marina Mercante.

25 Segundos. idem.

10 Pilotines.

13 Alumnos de la Escuela.

8 Prácticos de la Costa.

Portero, Un Artillero de Mar de los Baxeles de Guerra.

Hay en esta Escuela un surtido de Obras Hidrográficas y otras relativas a la Marina que se venden con equidad, y de la que se la provee por la Dirección de trabajos Hidrográficos establecida en Madrid con el objeto de cuidar del grabado y renovación de las Cartas Marítimas, y de preparar y publicar las que convengan para nuestra navegación y comercio, con los

Derroteros necesarios para su ilustración y demás obras Marinas que se den a luz.

Los Capitanes, Patrones, y Pilotos de las Embarcaciones mercantes Españolas, deben usar en sus navegaciones de estas cartas con preferencia a las Estranjeras; así ellos como los Oficiales y Pilotos de la Armada tienen la obligación de avisar al Director del Depósito de Madrid, el Capitán de Navío D. José de Espinoza, directamente o por medio de sus Xefes respectivos, de los errores que se noten en las Cartas, de los baxos y sondas que se descubran, situaciones de Costas y Observaciones Astronómicas, que hagan en sus viajes, con el fin de ir perfeccionando las Cartas y Derroteros, y asegurar más y más por este medio la presteza y seguridad de los viajes de mar".

HOSPITAL REAL DE BELLA VISTA

AÑO 1804.

La Directiva del Hospital, estaba constituída de la siguiente manera:

"CANTRALOR. Ej. El Oficial 2o. del Ministerio de Real Hacienda de Marina, D. Francisco Miangolarra.

Comisario de entradas: D. Miguel Fernández.

Capellán Mayor. D. .....

Médico-Cirujano: Ignacio Urías Erazo.

Primero Profesor encargado interinamente de esta Dependencia, D. Rafael Gutiérrez Corona.

Capellán Provisional, D. Juan José Villanueva.

Un Practicante Mayor, y los sirvientes necesarios según el número de enfermos.

MARINERIA MATRICULADA

Se halla repartida en las Costas de este Apostadero, que se dividirán en las tres Provincias: Callao, Guayaquil y Valparayso, y estas en Subdelegaciones con el objeto de establecer por escala el servicio de dichas Matrículas; siendo Comisionado por Real Orden de 22 de Julio de 1800 para su arreglo e Inspección, y Visita de la de Puertos, que prefixa la Ordenanza General de la Armada cada quatro años, el Teniente de Navío D. José Ignacio Colmenares.

Capitanes y Patrones . . . . . 32.

Contramaestres . . . . . 40.

Guardianes . . . . . 38.

Marinería de Servicio . . . . . 900.

Carpinteros de blanco . . . . . 23.

Carpinteros de Rivera . . . . . 82.

Calafates . . . . . 96.

Embarcaciones . . . . . 48.

El Comandante interino de la Provincia de Marina del Callao, D. José Pasqual de Vivero.

Su Ayudante, el Alférez de Navío, Marqués de Tovolosos.

Asesores: Los de la Comandancia General del Apostadero.

Un Escribano. . . . . ".

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA

AÑO 1805.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo e Inter. Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata. D. José Moraleda. Ausente.— Primer Maestro y Oficial encargado interinamente de esta Dependencia.

El Alférez de Navío Graduado, D. Andrés Baleato.

Segundo Maestro, El Segundo Piloto, D. . . . . .

Maestro Instrumentario. D. Pedro Alvarez.

Intérprete de Lenguas. D. José Gambini.

Portero. Un Artillero ordinario de los Baxeles de Guerra.

Pilotos Matriculados: . . . . . 4, Inaviles (sic) y enfermos.

Primeros Pilotos: . . . . . 17.

Segundos Pilotos: . . . . . 28.

Pilotines y Prácticos: . . . . . 11.

Alumnos de la Escuela: . . . . . 19.

Navegando: . . . . . 3.

MATRICULAS DEL CALLAO

La de Maestranzas: Carpinteros de Blanco y de Rivera . . . . 102.

Calafates . . . . . 82.

Oficiales de Mar Matriculados: Contramaestres: . . . . . 40.

Guardianes: . . . . . 34.

Marinería de Servicio, repartida en los buques del Comercio, y en las Costas del Apostadero, a cargo de sus Subdelegados Marinos: 900.

Matrícula de Cargadores de la Playa: 5 Quadrillas de a 10 hombres, incluso el Cabo de cada una, con un Capit. (sic) de todas".

HOSPITAL REAL DE MARINA DE BELLA VISTA

"CONTADOR: El Oficial 2o. del Ministerio de Marina, D. Francisco de Miangolarra.

CAPELLAN: El del Arsenal y del Número de Armada: D. Manuel Méndez.

MEDICO CIRUJANO de la Clase de primeros de la Real Armada, D. Rafael Gutiérrez Corona.

COMISARIO de entrada. D. Miguel Fernández.

Un Practicante Mayor y los sirvientes necesarios según el número de enfermos.

Han entrado el año anterior en este Hospital: Enfermos: . . . . . 792, de Marina y Exército.— Se han curado: . . . .760.— Han falecido: . . . .17, y existen enfermos: . . . .15".

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA

AÑO 1806.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo, é Inter. Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata F. José Moraleda. Ausente.

Primer Maestro y Oficial encargado interinamente de esta Dependencia. El Alférez de Navío Graduado, D. Andrés Baleato.

Segundo Maestro, El 2o. Piloto D. . . . . .

Maestro Instrumentario. D. Pedro Alvarez.

Intérprete de Lenguas. D. José Gambini.

Portero. Un Artillero ordinario de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS: . . . . . 4 inaviles y enfermos.

PRIMEROS PILOTOS: . . . . . 17.

Segundos Pilotos: . . . . . 28.

Pilotines y Prácticos: . . . . . 11.

ALUMNOS DE LA ESCUELA: . . . . 19.

Navegando . . . . . 3.

COMANDANCIA MILITAR DE MATRICULAS DEL CALLAO

AÑO 1806.

"La de Maestranzas: Carpinteros de Blanco y de Rivera: . . . . 102.

Calafates: . . . . . 82.

OFICIALES DE MAR MATRICULADOS: . . . Contramaestres: . . . . 40.

Guardianes: . . . . . 34.

Marinería de Servicio: . . . . . 900, que está repartida en los buques del Comercio, y en las Costas del Apostadero a cargo de sus Subdelegados.— Matrícula de Cargadores de la Playa con cinco quadrillas de a 10 hombres cada una incluyendo al Cabo".

HOSPITAL REAL DE BELLA VISTA

"La constitución de su Directiva como el año anterior sin ninguna variante. A continuación se anota lo siguiente: . . . ." Han entrado el año anterior en este Hospital: Enfermos . . . 581, de la Marina y Exército.

Se han curado: 500.
Fallecidos: . . . . 19.
Existen enfermos: 62. . . . . "

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1807.

"Ayudante del Sr. Comandante en Xefe del Cuerpo é Interino Director de la Escuela de Lima, El Teniente Fragata, D. Juan Díaz Maqueda. Ausente.

Primer Maestro y Oficial encargado interinamente de esta Dependencia. El Alferez de Navío Graduado. D. Andrés Baleato.

Segundo Maestro, el 2o. Piloto, D. Eduardo Carrasco.

Maestro Instrumentario. D. Pedro Alvarez.

Intéprete de Lenguas, D. José Gambini

Portero: Un Artillero ordinario de los Baxeles de Guerra.

Pilotos Matriculados: . . . . . 4 inaviles y enfermos.

17 Primeros Pilotos.—28 Segundos Pilotos.— Pilotines y Prácticos: . . . . . 11.

Alumnos de la Escuela: . . . . . 19. Navegando: . . . . . 3 . . . . . ".

HOSPITAL REAL DE MARINA DE BELLA VISTA

AÑO 1807.

La Directiva del Hospital, como el año anterior, con el único cambio:

" CONTRALOR: D. Antonio Alleque del Villar.

Han entrado el año anterior en este Hospital:

Enfermos de Marina y Exército: . . . . 802.

Se han curado: . . . . . 755.

Han fallecido: . . . . . 8.

Existen enfermos: . . . . . 39.

MATRICULAS DEL CALLAO:

La de Maestranzas: Carpinteros de Blanco y Rivera: . . . . . 103.

Calafates: . . . . . 81.

Oficiales de Mar matriculados: Contramaestres: . . . . . 45.

Guardianes: . . . . . 40.

Marinería de Servicio, repartida en los buques del Comercio y en las Costas del Apostadero, a cargo de sus subdelegados Marinos: . . 1003 . . . ".

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1808.

Como es fácil de advertir, la organización y dirección de la Escuela Náutica y Cuerpo de Pilotos es la misma, en muchos años con pequeñas variaciones en el personal y en el número de los alumnos que la frecuentaban.— De todos modos hemos querido consignarlo aquí en estos: "Apuntes para la Historia de la Escuela Naval", porque hemos seguido su desarrollo y régimen de vida, año tras año.

Al revisar nuestras notas tomadas en los distintos archivos y documentos históricos, hemos encontrado algunas pequeñas divergencias con las notas publicadas años atrás, pero que no afectan en lo substancial a la verdad histórica de nuestro tema.— Así por ejemplo se dice, que: "Don Tomás Ugarte, en 1802, fue Director de la Escuela Náutica...".

Esta afirmación no es exacta porque en una fuente histórica digna de todo crédito, como es: "El Almanaque Peruano y Guía de Forasteros", se consigna expresamente lo siguiente: "Don Tomás Ugarte y Liaño, Brigadier de la Real Armada, Comandante en Xefe, Presidente de la Junta del Apostadero, e **Inspector** de su Tropa, **Escuela Náutica,** Matrículas, Arsenal y demás ramos pertenecientes a Marina".

Por lo tanto, era INSPECTOR, ya que su Director, como lo hemos dicho en otro artículo nuestro, era en 1802, Dn. Agustín Mendoza Capitán de Navío.

Puestos estos prenotados, sigamos reseñando año por año; la directiva del:

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1808.

Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo é Interino Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata D. Juan Díaz Maqueda. Ausente.

Primer Maestro y Oficial Encargado interinamente de esta Dependencia.

El Alférez de Navío, Graduado, D. Andrés Baleato.

Segundo Maestro. El Segundo Piloto. D. Eduardo Carrasco.

Maestro Instrumentario. Pedro Alvarez.

Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros Pilotos:	23.
Segundos Pilotos:	44.
Terceros Pilotos:	22.
Inválidos o Retirados:	7.
Prácticos de Costa:	11.
Alumnos:	29.

Veamos lo que nos dice D. Rosendo Melo en su: Historia de la Marina del Perú: "...El arte de navegar había ganado mucho terreno, y aunque extinguida de hecho la Escuela especial que creó el Conde Alva de Liste en 1657, estableciéndola en el hospital del Espíritu Santo, bajo la dirección del cosmógrafo Lozano, con el nombre de Academia Náutica, se había constituído otra vez, en forma más eficaz y legal.

Según real orden de noviembre de 1791, se creó tres años después, a la vez que el Apostadero del Callao y como su anexo, una Academia Náutica, y cuyo director fue el Capitán de Navío y del Puerto, D. Agustín de Mendoza y Arguedas, natural de Moquegua, y profesores el teniente de fragata don José Moraleda, el alférez de idem don Andrés Baleato y el profesor don Pedro Alvarez.

Esa Academia contaba al principio del siglo XIX, con nueve primeros pilotos matriculados para servir en la marina mercante; cuarenta segundos pilotos; cinco pilotines y nueve alumnos.

La biblioteca contenía numerosas obras de hidrografía y navegación y cartas para la venta, las que se anotaban y remitían a Madrid con los derroteros ilustrativos.

Los capitanes y pilotos estaban obligados a avisar los errores que notasen en las cartas; los bajos y sondas que descubriesen, y las situaciones de las costas y observaciones astronómicas que hiciesen en sus viajes, con el fin de rectificar y mejorar dichas cartas y derroteros.

Baleato hizo en 1792 un plano del Perú que se grabó y publicó.— El local de la Escuela Náutica estuvo en el palacio de gobierno y Abascal lo ensanchó y mejoró.

Después de Mendoza fueron directores: Moraleda, Baleato y más tarde don Eduardo Carrasco, que había sido segundo maestro y fue más adelante Contralmirante de la República.

La Escuela Náutica, se estableció más tarde en su anterior local del Espíritu Santo, hoy Escuela de Ingenieros".

Hasta aquí el testimonio de D. Rosendo Melo. Aunque ya más adelante, en la primera parte de nuestro trabajo, hemos hablado sobre la personalidad de los primeros promotores o patrocinadores de la Escuela Náutica, o Academia de Pilotos, etc.; daremos ahora más datos complementarios de la labor realizada por algunos de los personajes mencionados por Melo.

Sea en primer término algo más sobre D. Agustín Mendoza y Arguedas: "Don Agustín Mendoza, había sido condiscípulo, y conservaba amistad íntima con el General de Marina D. Santiago Liniers quien triunfó en Buenos Aires en 1806 venciendo a las tropas inglesas que habían tomado la ciudad, y quedando prisionero el General Beresford que las mandaba.

En Lima hubo por dicha victoria una expléndida fiesta en Octubre de aquel año.— Mendoza encabezó en Lima una junta de amigos que costearon un rico sable, un bastón de oro, y unas hevillas de oro, cuyo regalo envió a Liniers con una expresiva carta acompañada de la lista de los suscritores.

El general la contestó muy reconocido, y ambas se publicaron en la: "Minerva de Lima" de 28 de marzo de 1807.

Falleció Mendoza en Lima en 1808, y para sus honras convidaron sus tíos políticos D. José Baquíjano; D. Francisco Gil de Taboada; D. Domingo Ramírez de Arellano, y su primo D. Pedro Antonio Alfaro y Arguedas.

Labor realizada por D. Andrés Baleato

"El Virrey Gil de Taboada, mandó grabar un plano del territorio del Perú, al piloto D. Andrés Baleato, a quien sirvieron los trabajos de hidrografía continental y descripciones escritas por el infatigable misionero Fray Joaquín Soler, sobre el nacimiento, giro, y confluencias de los principales ríos del Perú, con diversos otros datos importantes".

Labor realizada por D. Francisco Ruíz Lozano

"Las observaciones que hizo Lozano al cometa que apareció en 1660, fueron **el primer trabajo** de esta especie verificado astronómicamente en Sud América, y se publicaron en el mismo año.

Este cometa lo descubrió Hebelio el 3 de Febrero de 1861, siendo glorioso para el profesor de Lima, Primer Director de la Escuela Náutica, haberlo reconocido meses antes de que, por la situación de Europa, hubiesen podido ejecutarlo los grandes maestros.

Lozano sirvió algunos años con probidad y esmero, el cargo de mayordomo del hospital del Espíritu Santo, habiéndose mejorado su fábrica, rentas y economía.

Falleció Lozano, en 1677, a la edad de 70 años. Escribió un rasgo biográfico de Lozano, el médico peruano D. Gabriel Moreno".

BIBLIOGRAFIA: Mendiburu: Dic. Hist. Biográf. Tomos VI y VII.
Gabriel Moreno: Almanaque y Guía de Forasteros.

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1809.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo é Interino Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata Dn. Juan Díaz Maqueda. Ausente.

Primer Maestro. El Alférez de Navío, Graduado. D. Andrés Baleato.

Segundo Maestro. El Segundo Piloto. D. Eduardo Carrasco.

Maestro Instrumentario. D. Pedro Alvarez.

Intérprete de Lenguas. D. José Gambini.

Portero: Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	21.
Segundos:	50.
Terceros:	25.
Inválidos o Retirados:	7.
Prácticos de Costa:	11.
Alumnos:	29.".

Conviene empero advertir que pese a la intranquilidad política porque atravesaba el Perú en esos tiempos, la Academia Náutica, parece, que no dejó de funcionar, y siguió preparando personal idóneo y competente ya que ellos colaborarán más tarde eficientemente con Brown y Cochrane. Sin embargo, a pesar de tener marinos conspícuos y muy bien formados, por largo tiempo se tuvo que echar mano de los marinos extranjeros para la formación de nuestra Marina, que ya desde sus albores, nos dejó vivísimos destellos de, valor, hidalguía y pericia en las difíciles y complicadas artes de la navegación y de la guerra.

La explicación, de esta participación de marinos extranjeros, en nuestra Marina, la da, la gestación de nuestra Independencia, cuyas campañas nos llegaron por mar, y con extranjeros traídos por Cochrane y, la inmensa mayoría se quedó entre nosotros una vez lograda nuestra Independencia.

Por lo que a los marinos peruanos respecta, podemos decir, que estaban diseminados en distintas partes del orbe dejando muy bien puesto el nombre del Perú, con el brillante desempeño de sus cargos.

Otros peruanos, ya sea por sus simpatías con los Realistas, o por su formación en la Madre Patria, se quedaron allá; y los restantes, desgraciadamente eran perseguidos, por considerárseles. "sospechosos" de **realismo.**

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1810.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo é Interino Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata. D. Juan Díaz Maqueda. Primer Maestro. El Alférez de Navío, Graduado. Don Andrés Baleato, con un Ayudante, 2o. Maestro Particular es esta Matrícula.

Maestro Instrumentario. D. Pedro Alvarez Borrego.

Intérprete de Lenguas. D. José Gambini.

Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	30.
Segundos:	57.
Terceros:	29.
Inválidos o Retirados:	7.
Prácticos de Costa:	12.
Alumnos:	24.".

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA

AÑO 1811.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo e Interino Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata D. Juan Díaz Maqueda. **Primer Maestro Director de la Escuela.** El Teniente **de Fragata D. Andrés Baleato,** con un Ayudante, 2 pilotos de esta Matrícula.

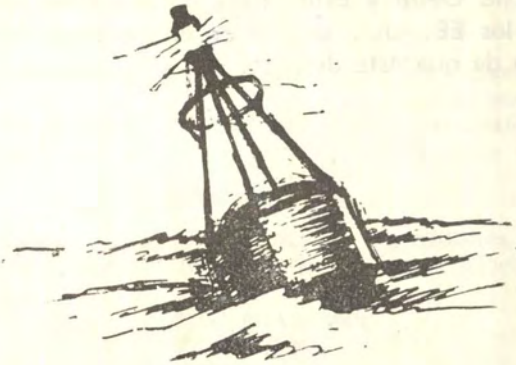
Maestro Instrumentario. D. Pedro Alvarez.

Intérprete de Lenguas. D. José Gambini.

Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	24.
Segundos:	63.
Terceros:	38.
Inválidos o Retirados:	6.
Prácticos de Costa:	17.
Alumnos de la Escuela:	12.
Navegando:	13.



La Marina de los EE. UU. de N. A. Apreciada en Cuarentidos Días

Por los Sres. Instructores de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Armada Peruana

Para facilidad del lector en la lectura de la presente crónica, (que trata de la visita de orientación profesional que durante los años 1961 y 1963 realizó el grupo de Sres. Jefes Instructores y Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Armada Peruana a la Costa Oeste y Este respectivamente de los EE. UU. de N.A.), en el sentido de que éste desee ir directamente a la fuente de información que más le interese, se presenta a continuación una relación de los temas más importantes que este artículo contiene. Debajo de cada uno de los títulos que, de inmediato se presentan, el lector encontrará los títulos a los cuales tendrá que referirse en el contenido del presente trabajo:

T E M A :	TITULO EN EL ARTICULO	OBSERVACIONES
* Escuelas para la Fuerza Aérea y del Ejército de los países latinoamericanos.	* PANAMA	
* Escuelas de Instrucción Militar Superior.	* NORFOLK * NEW PORT * ESCUELA ACCION CONJUNTA DE LAS FF. AA. * EL COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA.	
* Proyectiles dirigidos	* LOS ANGELES * SAN FRANCISCO * POINT MUGU * CABO CAÑAVERAL.	Especialmente el POLARIS lanzado desde submarino sumergido.
* Empleo de las fuerzas aéronavales en misiones contra objetivos aéreos y terrestres, asi como en la GAS.	* SAN DIEGO * NORFOLK.	Se encontrará aquí interesantes reseñas de operaciones aeronavales presenciadas por el grupo visitante.
* Producción industrial orientado hacia el aspecto bélico.	* NORFOLK. * BROOKLYN. * LOS ANGELES * SAN FRANCISCO * LA WESTINHOUSE, Co.	Astilleros, fábricas de aviones, fabricación de satélites.
* Centro de Entrenamiento y Escuelas de Comando intermedios y menores	* CAMPO PENDLETON * SAN DIEGO * NORFOLK.	Escuelas de GAS, de Operaciones Anfibias, de Infantería de Marina.
* Organización de Comandos Mayores.	* NORFOLK. * SAN FRANCISCO * EL PENTAGONO	* El Comando de la Flota del Atlántico. * Los Comandos de Fronteras Marítimas.

INTRODUCCION

Una forma eficiente y excelente de conducir el desarrollo del curso de un Centro de Instrucción Militar Superior es mediante visitas de orientación profesional a las estaciones militares y centros de producción industrial del más alto valor estratégico de aquellos países que por su potencial económico militar, social y cultural ocupan los primeros lugares en el mundo. Nuestra Escuela Superior de Guerra Naval, a base de la gentil invitación que la Armada de los EE. UU. de N.A., anualmente le formula realiza este tipo de instrucción efectuando esta clase de visitas, alternativamente año a año, a la costa oriental y occidental de ese país. El apoyo económico de estos viajes se hace dentro del mecanismo del Plan de Ayuda Militar que sostiene el Gobierno de ese país.

El impresionante esfuerzo económico que realiza los EE. UU. de N. A. para atender una serie de frentes en todos los continentes significa una tremenda y trascendental inversión que fundamentalmente obtendrá la más grande utilidad que pueda lograrse de un negocio: la preservación de la libertad, el medio ambiente natural en el que ha de desarrollarse y perfeccionarse nuestra cultura cristiana. Y para que todas las facetas de esta inversión satisfagan ampliamente su cometido, el Gobierno de los EE. UU. de N.A. crea las seguridades necesarias para que dicha inversión esté rodeada de las mayores posibilidades de éxito, es decir, que ese esfuerzo económico esté ampliamente comprendido por aquellos elementos que reciben el beneficio.

Por esta razón, el viaje de orientación que anualmente realiza nuestra Escuela Superior de Guerra Naval a los EE. UU. de N.A. significa un período de constante estudio y capacitación profesional a base de conferencias, visitas y observación de ejercicios de diferentes áreas de interés nacional y naval militar.

Los aspectos que a continuación se señalan corresponden a las dos visitas de este tipo realizadas durante 42 días en los años 1961 y 1963 a la costa Oeste y Este respectivamente.

PANAMA

a) Organización de Comando.

Es siempre el primer punto a visitar. La Zona del Canal de Panamá, una faja de un promedio de 15 millas de ancho y de 50 de longitud y por la cual circula un promedio diario de 30 buques, es, según el Tratado de 1903 de propiedad perpetua del Gobierno de los EE. UU. de N.A. Sin embargo, EE. UU. de N.A., paga anualmente a Panamá la cantidad de 1'930.000 dólares. La Zona del Canal conforma el 15º Distrito Naval Norteamericano y dentro de él funciona el Comando Unificado del Caribe, uno de los siete Comandos Unificados que tiene actualmente organizado la Junta de Comandantes en Jefe de los EE. UU. de N. A. Un General del Ejército preside este Comando Unificado. El Almirante Jefe del 15º Distrito Naval, como Comandante del componente naval, está bajo las órde-

nes de éste, en lo referente a toda operación conjunta que hubiere de realizar pero depende también en forma directa del Jefe de Operaciones Navales para aquellas operaciones estrictamente de tipo naval y no conjunta. Para aquellas operaciones estrictamente navales que se desarrollan en áreas marítimas lejanas el Almirante Jefe del 15º Distrito Naval depende de los Comandantes de las Fronteras Marítimas del Este y Oeste de los EE. UU. de N.A., con sede en Puerto Rico y San Francisco respectivamente a quienes puede solicitar las fuerzas navales necesarias para cumplir su misión.

La organización de este Comando Unificado incluye la asesoría, en el campo de la política exterior, de un representante o Asesor Político designado por el Departamento de Estado del Gobierno de los EE. UU. de N. A. En general, todos los Comandos Unificados poseen este tipo de Asesoría.

Un vital oleoducto comunica los establecimientos navales norteamericanos de Colón en el Atlántico y de Balboa, en el Pacífico. Especial importancia reviste las instalaciones de comunicaciones de la Zona del Canal que controla grandes áreas marítimas a través del mundo y, secundariamente mantiene estrecho contacto con las misiones militares norteamericanas establecidas en cada país sudamericano sobre las cuales mantiene también control militar y económico del mecanismo del Plan de Ayuda Militar en todos sus aspectos y, en ciertas actividades, pre y durante las Operaciones Unitas. La Estación Naval de comunicaciones norteamericana de Balboa es una de las cuatro grandes estaciones que posee la Marina de los EE. UU. de N.A., lo que le permite mantener un nivel eficiente de comunicaciones al poder utilizar con gran flexibilidad aquella o aquellas en cuyas áreas las condiciones atmosféricas para la transmisión y recepción son ventajosas. Sin embargo, cada una de ellas tiene, básicamente un área de operaciones determinada. Fundamental importancia tiene la Estación Naval de Comunicaciones de Balboa en el control de todo buque que cruza el canal de Panamá.

b) "La Escuela de la Fuerza Aérea Norteamericana para la América Latina".

La Escuela de la USAF para la América Latina es el único Comando de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que está orientado exclusivamente para satisfacer los requisitos de adiestramiento del personal que integra las Fuerzas Aéreas y servicios militares de los países latinoamericanos. Ofrece toda la instrucción en español y brinda adiestramiento técnico y administrativo en especialidades de la Fuerza Aérea a oficiales, aerotécnicos y civiles.

Este tipo de adiestramiento se inició en la Zona del Canal en 1942 a solicitud de una de las repúblicas latinoamericanas, en forma de adiestramiento en el trabajo. Gradualmente evolucionó para suministrar un adiestramiento más formal y para 1945 diez repúblicas americanas se encon-

traban representadas por estudiantes que asistían a ocho cursos que en ese entonces se ofrecían. Poco tiempo después, debido a la reducción en las necesidades militares al terminar la Segunda Guerra Mundial, la "Escuela de la Fuerza Aérea para América Central y América del Sur", nombre con el que en ese tiempo se conocía, suspendió sus labores temporalmente. En enero de 1947, a solicitud de los países que habían participado en el programa anterior de adiestramiento, la Escuela reabrió sus puertas como la "Escuela de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América para la América Latina", como una dependencia del Depósito de Aviación de Panamá (Panamá Air Depot).

En julio de 1949 después de reorganizar la base Albrook de la Fuerza Aérea dentro del plan de grupo, la "Escuela entró a formar parte integrante del Grupo 5700º de la Base Aérea, hasta un año después cuando la Escuela de la USAF para la América Latina" fue organizada como un Cuartel General que dependía directamente del Comando Aéreo del Caribe, status éste en el cual continúa.

Las misiones de la Escuela son las siguientes:

—Ofrece adiestramiento técnico y administrativo, en especialidades de la Fuerza Aérea para oficiales, aerotécnicos y empleados civiles de las Fuerzas Aéreas y Fuerzas Armadas de la América Latina.

—Fomenta y afianza la solidaridad del Hemisferio Occidental.

—Alienta la comprensión entre las naciones Americanas, auspiciando o alentando oportunidades tanto para estudiantes como para sus anfitriones norteamericanos para que participen en las actividades sociales, atléticas, hogareñas, religiosas y de la vida de la Escuela.

—Apoya las Embajadas de los Estados Unidos, las Misiones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, los Agregados Militares y los Grupos de Asesoramiento de Ayuda Militar y Comisiones en la América Latina.

—Trata de inculcar en todo el personal un mayor reconocimiento de los ideales de democracia y del modo de vida americano.

—Traduce al español manuales técnicos de la Fuerza Aérea y otras publicaciones en inglés, necesarios para la Escuela y otras agencias del gobierno.

—Desarrolla nuevos cursos en especialidades de la Fuerza Aérea para satisfacer las necesidades presentes y futuras de las Fuerzas Aéreas Latinoamericanas.

—Se encarga del apoyo administrativo para los estudiantes de la Fuerza Aérea de la América Latina que se encuentran recibiendo adiestramiento en el trabajo en la Zona del Canal de Panamá.

Desde 1945 hasta la fecha se han graduado en esta Escuela cerca de 5,500 alumnos destacando Colombia y Perú con más de 600 siguiéndoles Ecuador con 500, luego Chile y Nicaragua con 300 y

los demás países con menos de ese número.

La selección de alumnos para el curso es hecho a través de las Misiones Militares de los EE. UU. de N. A. en cada país latinoamericano y de acuerdo a las becas que cada una de ellas haya solicitado previamente. Los cursos duran 6 meses. La escuela proporciona alojamiento, alimentación y lavado sin costo alguno y ropa hasta un valor de $ 60.00 aproximadamente; asimismo reciben también un viático de $ 1.50 diario. El curso comprende las dos siguientes principales áreas: La División de Adiestramiento de Aviones y la División de Adiestramiento Electrónica. En la primera área se desarrollan materias tales como neudráulica (presión de líquidos y de aire), instrumentos de aviones, propulsión a chorro, armamento y estructura de aviones. En la segunda área se trata los fundamentos y técnica de comunicaciones y electrónica para aviones y el adiestrador electrónico para vuelos por instrumentos así como lo referente a técnicas de abastecimiento, administración y personal.

c) **"La Escuela del Ejército Norteamericano para América Latina"**.

Fue creada en el año 1949.

Las misiones de esta Escuela son:

—Apoyar a las misiones del Ejército de EE. UU. Agregados Militares, Grupos Asesores de Ayuda Militar y Comisiones que operan en la América Latina, mediante la instrucción de personal militar y cuasi militar en las habilidades técnicas militares, don de mando militar y doctrina que abarca las acciones militares de los EE. UU. durante tiempos de paz o guerra.

—Aumentar los esfuerzos de otras agencias de los EE. UU. en el mejoramiento de las relaciones amistosas con los países latinoamericanos.

—Traducir al español publicaciones seleccionadas de adiestramiento.

—Proporcionar material de adiestramiento, conforme sea requerido, en apoyo de los grupos móviles de adiestramiento.

En esa fecha, la misión principal de la Escuela era adiestrar técnicos para el Ejército de los Estados Unidos. Los cursos en español eran enseñados solamente a solicitud de los países latinoamericanos. Debido a la popularidad y eficacia de estos pocos cursos solicitados, se fueron agregando otros hasta cambiar lo que era el interés principal. En la primavera de 1956 se solicitó permiso y fue concedido por el Ejército de los Estados Unidos en el Caribe, para eliminar toda la instrucción en inglés y presentarla en español solamente.

Las siguientes estadísticas son una prueba del cambio gradual que sufrió el interés inicial. En 1949 la Escuela graduó a 743 norteamericanos y a sólo 195 latinoamericanos. En 1962 se graduaron 1,200 estudiantes latinoamericanos y 103 del Ejército de los Estados Unidos. Estos últimos son miembros de la Reserva del Ejército y de la Guardia Nacional de Puerto Rico, y oficiales norteamericanos asig-

nados a Misiones en Latinoamérica. Hasta el 30 de noviembre de 1962 se han graduado 12,450 estudiantes latinoamericanos y 8,305 estudiantes norteamericanos.

La oficialidad actual puede llamarse efectivamente Americana, ya que consta de oficiales y alistados del Ejército de los Estados Unidos y de los Ejércitos de muchos de los Países Latinoamericanos. Estos últimos sirven como instructores invitados por períodos de un año, y son una parte vital y necesaria de la organización. Todos los instructores invitados son graduados de la Escuela, cuyos servicios han sido solicitados a sus respectivos gobiernos. Ellos, junto con sus colegas estudiantes, sirven para hacer de ésta, la Escuela de las Américas verdaderamente.

La escuela está dividida en dos departamentos de instrucción que son: El Departamento de Defensa Interna y el Departamento de Adiestramiento Técnico. Cada uno de éstos tiene un director de departamento, quien es responsable directamente ante el Director de la Escuela de la preparación y presentación de la instrucción.

La Escuela funciona durante todo el año, teniendo su período de vacaciones en el mes de diciembre. Los cursos individuales son presentados de una a cuatro veces al año, de acuerdo con su duración y contenido; su duración varía desde dos semanas para el Curso de Orientación de Contrainsurrección hasta cuarenta semanas para los cursos de Comando y Estado Mayor para Oficiales y Cadetes.

Aunque los cursos antes mencionados y sus contenidos comprenden el verdadero plan de estudios de la Escuela, todos los cursos han sufrido grandes modificaciones durante los últimos dieciocho meses, en apoyo del esfuerzo de contra-insurrección. Todos los cursos impartidos tienen una aplicación definitiva en el campo de la contra-insurrección, no sólo aquella cuyos títulos incluye el término de "contra-insurrección". Por otra parte, la magnitud del esfuerzo de contra-insurrección requiere la cooperación con otras agencias norteamericanas que están empeñadas en el programa total. Esta asistencia mutua se manifiesta por medio de las relaciones íntimas que existen entre la Escuela USARCARIB y la Academia Interamericana de Policía. Las capacidades de ambas escuelas se fortalecen en forma significativa a través de un planeamiento conjunto. Además de llevar a cabo ejercicios de adiestramiento, ambas escuelas comparten los servicios de los conferencistas invitados y canjean rutinariamente los instructores.

El intercambio de material de adiestramiento y ayudas de instrucción se lleva a cabo desde el principio. La Escuela y la Academia juntas forman un potente equipo de contra-insurrección. Al instructor y al estudiante, sin excepción, se les hace comprender enteramente la importancia del esfuerzo total necesario para el establecimiento de la seguridad interna y el esfuerzo necesario en el desarrollo de la nación a fin de poder eliminar las instrucciones dirigidas y fomentadas por los comunistas.

En reconocimiento de la creciente amenaza comunista en la América Latina, aquellos cursos que estaban más directamente relacionados con las capacidades de defensa interna nacional fueron agrupados en un solo departamento en 1961. Desde entonces se han agregado secciones adicionales y se han incluído nuevos cursos en el plan de estudios.

En la presente organización el Departamento de Defensa Interna incluye a las siguientes secciones:

La Sección de Operaciones de Contra-insurrección.

La Sección de Inteligencia Militar.

La Sección de Policía Militar.

La Sección de Infantería.

La Sección de Comando y Estado Mayor.

Corrientemente el Departamento proporciona instrucción en todos los aspectos de las operaciones de contra-insurección, ya sea militar, cuasi militar, político, sociológico o sicológico. Se recalca el estímulo del crecimiento económico por medio de las acciones cívicas militares. Además de presentar veintitres cursos al año, las Secciones del Departamento presentan instrucción de contra-insurrección a todos los otros cursos de los otros departamentos, de acuerdo con sus necesidades.

Aunque el Departamento de Seguridad Interna forma el corazón del esfuerzo de contra-insurrección, los otros departamentos le dan el cuerpo necesario para realizar aquellos trabajos que están destinados a evitar, o si es necesario a extirpar, la insurrección. Todo el plan de estudio tiene un amplio alcance en cuanto a la aplicación de la contra-insurrección. Por ejemplo, los Cursos de Equipo Pesado de Ingeniería, de Combate y de Construcción tienen una aplicación definitiva en los proyectos de acción cívica que pueden ser desarrollados por los Ejércitos Latinoamericanos para eliminar las causas de la insurrección. Los cursos para alistados están destinados a dotar al estudiante con habilidades que, no sólo le permitirán ayduar a su país como miembro de las Fuerzas Armadas, sino que lo ayudarán, tanto a él como a su patria, cuando regrese a la vida civil, ya que continuará siendo un valor definitivo en su desarrollo económico.

En conclusión, aún cuando se ha mencionado cada curso detalladamente, se señala nuevamente que toda la Escuela está dedicada al esfuerzo de contra-insurrección. Se cree firmemente que debido a la misión, organización y personal, tanto la facultad como el estudiantado, están particularmente bien capacitados para hacer una gran contribución en esta área vital. Finalmente, se comprende cabalmente la gran importancia de este trabajo, el cual es en realidad, una parte de la Alianza para el Progreso en la América Latina.

Esta Escuela ha graduado hasta la fecha 12,450 alumnos de los cuales los países centroamericanos, Ecuador y Colombia poseen un promedio de 1,200 graduados, Venezuela 850 y

luego Perú, Bolivia y Paraguay con un promedio de 500 graduados.

El curriculum comprende materias tales como Comando y Estado Mayor, Contra-insurrección, Policía Militar, Inteligencia Militar, Comunicaciones, Ingeniería, Abastecimientos, Mantenimiento Preventivo de Motores y Armamento, Orientación de Sanidad para Plana Mayor. Para Plana Menor existen las de Policía Militar, Comunicaciones, Radio, Equipo Pesado de Ingeniería, Mecánica de Vehículos de Ruedas, Reparador Artillero, Abastecimiento y Sanidad.

En esta forma la Escuela cumple con su misión suministrando capacitación en los aspectos militar, cuasimilitar de acción cívica, político, económico y sicológico, satisfaciendo a la vez el lema que aparece en el emblema de ese Centro de Instrucción: "Todos para uno y uno para todos".

c) "La Escuela de Guerra en la Selva".

El propósito de los cursos ofrecidos por el Centro de Entrenamiento de Guerra en la Selva, es de proporcionar adiestramiento y experiencia en actividades a ocurrir en la misma. Se incluye técnica en evasión y fuga; tiro en la selva; trasmisiones y navegación; operaciones logísticas y de táctica.

Se desarrollan las materias siguientes:

Efectos del Calor; Estudios del Terreno; Plantas y Alimentos; Serpientes y Animales; Vida en la Selva; Camouflaje; Cruce de Obstáculos; Navegación; Tiro en Escuadra; Tiro Rápido; Patrullaje de Reconocimiento; Entrenamiento Nocturno; Patrullaje de Combate; Emboscada y Contra-Emboscada; Transmisiones; Reabastecimientos y Evacuación; Senderos y Puentes; Pruebas de Reacción; Evasión y Fuga; Ataque y Defensa; Tácticas de Incursión; Operaciones de Guerrilla. El entrenamiento es realista y, hasta puede decirse, arriesgado. Se considera de naturaleza especializada y progresa desde un nivel individual hasta un nivel de Compañía. Se realiza con la idea de que todos los participantes han sido bien adiestrados para operaciones normales, pero no han tenido experiencia en operaciones en la selva.

A través de todo el entrenamiento se pone en claro de que en la selva no existen los no-combatientes. También se presta suma atención a los siguientes factores:

Planeo Detallado; Aptitud Física e Higiene; Comando de Unidades Pequeñas; Dirección y Navegación; Conducción de Tiro; Defensa Perimétrica; Reconocimiento; Silencio; Seguridad; Comando y Autoridad; Transmisiones; Reabastecimiento y Evacuación.

Los estudiantes deben haber alcanzado el conocimiento y la comprensión de estos factores y su aplicación durante la guerra en la selva, para que a su vez ellos se encuentren en condiciones de adiestrar una unidad para combate en la selva, o para que ellos mismos puedan participar en forma efectiva en operaciones en ésta.

SAN DIEGO

Esta ciudad de 1'000,000 habitantes es el asiento naval militar más importante del Pacífico Occidental. Fuimos alojados en el B.O.Q. de la Estación Aeronaval de North Island. Además de esta Estación Aero Naval existe una Base Naval Anfibia sobre el estrecho brazo de tierra, casi artificial, que une a North Island con tierra firme; la Estación Naval frente a esta última y reforzada por la bahía de San Diego que mide un promedio de 2 millas de ancho por 11 de longitud con una única entrada en la parte septentrional por una estrecha boca de ¾ de milla; la Base de la Infantería de Marina, contigua al aeropuerto Lindbergh y frente a éste, el Centro de Entrenamiento Naval; aquí está también el mayor laboratorio naval militar dedicado a investigación y desarrollo de electrónica, el Laboratorio John Hay Hopkins para la Ciencia Pura y Aplicada (Atómica General) y el Hospital Naval más grande del país. Todas estas dependencias de la Armada situadas entre el río San Diego y el río Sweetwater conforman el núcleo de establecimientos navales militares de esta importante área.

San Diego está comprendido dentro del 11º Distrito Naval, el cual abarca la California del Sur, todo Arizona y Clark County, en Nevada.

Es un centro manufacturero importantísimo en la construcción de aviones, y proyectiles guiados; posee una floreciente industria pesquera que, en el aspecto económico, es la principal de la ciudad; en el aspecto de construcciones navales en San Diego se construyen barreminas, transportes pequeños, remolcadores y buques pesqueros.

San Diego está convirtiéndose en el primer puerto exportador de algodón en la Costa Oeste; tiene una excelente agricultura.

Durante el año 1930 la mayor parte de la Flota de los EE. UU., estuvo basada en el Pacífico. San Diego fue la base de los Destroyers, a órdenes de un "Comandante tipo" como se denomina en la organización de la Armada de los EE. UU., quien, en adición a sus responsabilidades de mantener a los buques en estado de alistamiento de material para cuando sean requeridos para operaciones en la mar, establece y conduce el entrenamiento de Oficiales y Tripulantes de la Escuela de Entrenamiento que en esa área existen. En 1941 se organizó la última Fuerza de Tarea de la II Guerra Mundial y que, a la vez, era la primera Fuerza de Tarea que se organizaba en la Flota del Pacífico. Esta organización relevó a los "Comandantes tipo" de Destroyers y Cruceros en San Diego de muchos de los controles operacionales de sus buques obteniendo aquellas responsabilidades de alistamiento operacional. En ese mismo año, y con el crecimiento del poder naval de los EE. UU. de N.A. el Comando de la Fuerza de Destroyers se trasladó a Pearl Harbor; inmediatamente después (el 7 Diciembre 1941) ocurrió el ataque japonés a esa base naval avanzada. Después de finalizada la II Guerra

la Flota del Pacífico fue nuevamente reorganizada ya que al retirarse los acorazados hacia el Atlántico y habiéndose reducido apreciablemente esta fuerza naval en San Diego se fusionó, en un solo Comando, a las Fuerzas de Destroyers y de Cruceros.

Durante el conflicto de Corea la Comandancia de Cruceros y Destroyers permaneció en San Diego administrando la fuerza de buques y asegurándose que estuviesen operacionalmente listo para sus misiones en el Lejano Este. Con la continua tensión en ese lado del Mundo la fuerza se mantiene activa en administrar, entrenar y reparar unos 150 buques de la Flota.

En San Diego participamos como observadores de una operación SAU a bordo del DD-949 "Parson", unidad que entró en servicio el año 1959, de 4400 toneladas, 3 torres simples de 5"/54 y con un modernísimo equipo de detección por sonar. Esta unidad, actuando con el DDR "RODGERS" en una unidad de ataque coordinado contra submarinos y simulando haber sido destacada por el Comando de una Fuerza Cazador-Matador procedió a la zona del contacto de un submarino efectuado por un avión S2F durante su misión de exploración, Dos S2F y 2 helicópteros HSS completaban el equipo de ataque empleándose en esta operación torpedos acústicos activos lanzados tanto desde los S2F y HSS como desde los DD atacantes. Posteriormente fuimos trasladados desde la Estación Aeronaval de North Island (rebautizada el 20 Agosto 1961 con el nombre de "Almirante Halsey") a bordo de dos aviones TF hasta la cubierta del USS LEXINGTON (CVA-16) que operaba a 60' de costa y observamos en esa unidad el trabajo de un grupo de aviones crusaiders con base en ese portaviones. Luego regresamos a nuestra base en esos mismos aviones.

Otro punto de gran interés fue la Escuela de GAS de la Flota del Pacífico, también en San Diego, en donde se efectúan diversos ciclos de entrenamiento para los equipos de GAS de unidades de la Flota, equipos de GAS de las fuerzas Cazador-Matador y también para Comodoros de Convoyes. Observamos allí los diversos equipos de sonar que actualmente utiliza la Armada, así como registradores químicos, sondadores de porfundidad con referencia al fondo submarino y a la superficie del mar, equipos de sonar detectores de minas y diversos tipos de equipos para la instrucción sobre el empleo de las fuerzas cortinadoras en una protección directa al convoy como indirecta con Grupos Cazador-Matador. Se nos mostró también el equipo de sonar empleado por los helicópteros en la GAS asi como las diversas armas empleadas por los buques, submarinos y aviones en la GAS; los diversos tipos de cazas y bombas de profundidad, hedgehogs, topedos acústicos activos y pasivos, el ASROC (torpedo acústico activo lanzado por cohete, arma efectiva entre 1,000 y 10,000 yardas y que, en vez de ese torpedo puede lanzar también una carga de profundidad nuclear), el arma ALFA (carga de profundidad magnética, lanzada por cohete). Apre-

ciamos también la grande y costosa instalación de equipos que significa la operación del ASROC en una unidad de la flota.

En la Base Naval Anfibia, en San Diego, se nos mostraron los diversos Evaluadores de asalto anfibio desde la iniciación del desembarco hasta las operaciones de control del tiro en sus diferentes fases.

Nuestro recorrido en esta Base de Guerra Anfibia, finalizó con diversas demostraciones del empleo de hombres rana utilizando diversos equipos de buceo de circuito abierto y cerrado muy especialmente el más moderno equipo recientemente ideado por Alemania en donde automáticamente se realiza la mezcla adecuada que necesita el buzo para la respiración así como el equipo Italiano de circuito cerrado, utilizado hasta 30' de profundidad y que por lo tanto, no deja ninguna señal de burbuja de aire en la superficie.

Nuestra última visita en San Diego fue el Laboratorio Electrónico de la Marina, uno de los más grandes, si no el más, de los EE. UU. de N.A. Después de diversas explicaciones sobre los campos de estudio que abarca este centro de investigación y desarrollo, durante los cuales se nos mostraron películas de los equipos actualmente en desarrollo tales como el equipo de sonar portátil operado por un hombre rana para la detección por eco de minas, visitamos diversos laboratorios en donde se prueban resistencia de equipos y pinturas para extremadamente altas y bajas temperaturas, esfuerzos por vibraciones, etc., culminado el programa de esta visita con una reseña que sobre el uso del batiscafo nos expuso personalmente el Teniente USN Walsh, quien con el hijo del científico francés Piccard, alcanzó la profundidad de 33,000 pies, el año 1960 en una zona del Océano Pacífico. El batiscafo, construído en Italia y bautizado con el nombre de TRIESTE fue utilizado primero por Piccard, padre, y luego vendido a la Marina de los EE. UU. Básicamente esta nave consta de una esfera de acero de un diámetro de unos 5 metros y con un espesor de plancha de 5 a 7" cuyo peso es de unas 50 toneladas propulsándose vertical y horizontalmente por dos pares de hélices colocadas, cada par, en cada uno de esos planos; sobre ella existe un tanque comunicado con el mar, por su parte inferior y que contiene 100 toneladas de gasolina de aviación cuya función es darle a la nave la fuerza ascendente y descendente suficiente mediante la mayor o menor comprensibilidad de ese combustible inyectado a presión o expeliendo agua de mar en ese tanque.

CAMPO PENDLETON

En el trayecto entre San Diego y los Angeles, a más o menos una hora de la primera de estas ciudades se encuentra Campo Pendleton Cuartel General del Cuerpo de Infantería de Marina en el Pacífico, y sede del 1er. Regimiento de Infantería de Marina. En este lugar, después de una explición sobre la misión, organización y funciones de esa fuerza se nos ofreció una demostración de aprovisiona-

miento desde el aire, en aviones C-130 de la Infantería de Marina, de objetos de carga ligera, y se nos mostraron también la disposición de pesos mayores, hasta vehículos de ¾ de toneladas, y la forma cómo son lanzados también con aviones. Igualmente, observamos allí la forma en que se instalan y operan los grupos de tanques de caucho de gasolina de aviación para aprovisionar, en el área de operaciones, los helicópteros que están tomando parte en la acción.

Un aspecto muy interesante y digno de especial mención también en el Campo Pendleton, fue la minuciosa explicación de la organización del 3er. Batallón Anfibio de Transportes de la Infantería de Marina y que comprende: la Compañía de Cuarteles y Servicios, dos Compañías de Tractores Anfibios, una Compañía de Anfibios Armados, un Agrupamiento de Camiones y una Compañía de Reconocimiento, con un total, esta fuerza, de 900 infantes de Plana Menor y 41 Oficiales y entre otros vehículos anfibios, los LVTP5 para apoyo logístico de personal y material después de efectuarse la invasión de los vehículos anfibios armados. El tracton anfibio LVTP-5 es indudablemente el mejor vehículo anfibio que, para apoyo dispone la Infantería de Marina; tiene capacidad para 24 hombres armados, desarrolla 6½ nudos en el agua y 17 en tierra y es totalmente estanco haciéndose estanco por la parte superior con escotillas tipo submarino. Apreciamos algunas películas cinematográficas en donde se ven las imponentes pruebas a que fue sometido este vehículo desde el año 1948 contra severos rompientes de mar con olas de más de 5 a 6 metros de altura en donde puede observarse la gran estabilidad del vehículo que, en estas pruebas, alcanzó una inclinación longitudinal de 62º y escoras de hasta 42º durante las maniobras del vehículo para cruzar la rompiente ingresando desde playa y, después de esa operación, durante su regreso a la playa en donde el vehículo fue sometido a esfuerzos más severos. Lo vimos operar en el mar e inclusive, en algunos pasajes de estas operaciones fuimos invitados a ingresar a ellos a fin de observar estrechamente su operación. Con respecto al trabajo de la Compañía de Reconocimiento se nos mostraron los diversos equipos que utilizan los Infantes de Marina que la integran y que son lanzados desde aviones en dos fases: la primera, en grupos de 2 hombres, lanzadas desde unos 60 días antes de la invasión a fin de suministrar una buena información de la zona a invadir y, la segunda, en grupos de 1 Oficial y 9 hombres más cuya misión es encontrar lugares apropiados para el aterrizaje de helicópteros al momento de iniciarse la invasión.

Campos Pendleton es una enorme base de 30 Km. de largo por 15 de ancho, probablemente la base militar más grande del mundo, al menos para este tipo de fuerza.

NORFOLK, Virginia

a) **La Organización del Comando.**

Está comprendido dentro del 5º Distrito Naval. Es la zona naval que en el lado Oeste equivale en impor-

tancia a San Diego en la Costa Occidental. De hecho es más importante. Una de las áreas que comprende Norfolk, llamada Hampton Roads, se denomina generalmente como "La capital de la Armada". Norfolk comprende las siguientes agrupaciones navales de mayor importancia:

a).—El Comando de la Flota del Atlántico.

b).—La Escuela de las Fuerzas Armadas por la Acción Conjunta.

c).—El Comando Anfibio de Entrenamiento del Atlántico.

d).—El Astillero Naval de Norfoln.

e).—El área de Hampton Roads.

b) El Comando de la Flota del Atlantico.

El Jefe del Comando del Atlántico y de la Flota del Atlántico tiene su Cuartel General en Norfolk. Es, además dentro del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) el Comandante Aliado Supremo de las Fuerzas Navales en el área del Atlántico Norte. Como Comandante de la Armada de los EE. UU. de N.A., tiene autoridad sobre todo el Atlántico y parte del área del Océano Indico. Este es otro de los siete Comandos Unificados organizados por la Junta de Comandantes en Jefe de las FF. AA. de los EE. UU. de N.A. (Joint Chiefs of Staff) y en la actualidad tiene asignados permanentemente sólo aquellas fuerzas navales de la Flota del Altántico. El Comandante en Jefe del Comando del Atlántico es responsable por el control operacional del sistema de proyectiles guiados tipo Polaris, disparados por submarinos. Controla las unidades navales, aviones y hombres en toda el área del Océano Atlántico. La Flota del Atlántico comprende aproximadamente, 500 buques, 100 escuadrones de aviones y más de 250,000 Oficiales y Tripulantes.

Para los efectos del control administrativo (Alistamiento y Entrenamiento) la Flota del Atlántico está dividida en fuerzas navales clásicas tales como aeronavales, anfibias, destroyers, cruceros, de la Infantería de Marina de la Flota, minadores, submarinos y de servicios diversos.

Los Comandos mayores incluyen la 2º Flota, de GAS, la Frontera Marítima del Este, la Frontera Marítima del Caribe, la Subárea Marítima, la Fuerza de Evacuación y Prueba Operacional, la Fuerza del Atlántico Sur, el Atlántico Oriental, la Fuerza de Key West, las Fuerzas del Comando de Entrenamiento, las Fuerzas de Apoyo Logístico y la Antártica.

Las principales fuerzas ofensivas son las de la 2º Flota, que posee una gran movilidad, rapidez y potencia destructiva tanto con armas convencionales como nucleares. Esta Flota junto con la 1º Flota en el Pacífico Este, la 6º. en el Mediterráneo y la 7º. en el Océano Pacífico Occidental constituyen gran parte del poderío aeronaval de los EE. UU. de N.A. La potencialidad de la 2º. Flota de la Infantería de Marina del Atlántico y sus helicópteros de asalto. El aprovisionamiento en la mar hace a esta fuerza capaz de operar en la mar por

largos períodos de tiempo. La Flota del Atlántico provee entrenamienta, alistamiento y apoyo administrativo y logístico a las unidades que forman parte de la 6º. Flota en el Mediterráneo. Mientras que operen en el Mediterráneo las unidades de esa fuerza naval están bajo el control operacional del Comandante en Jefe de las Fuerzas Navales de los EE. UU. de N.A. en Europa.

El incremento de la amenaza de la guerra submarina requiere el desarrollo de una fuerza A/S con una gran efectividad. La Fuerza de la GAS del Atlántico consiste de Grupos de Tarea, cuatro de los cuales están conformados por Grupos de portaviones con destroyers, submarinos, patrulleras y aviones con base en tierra, especialmente tipo Neptune y Orión (P2V y P3V), un tipo de avión naval para la GAS. La prolongación hacia el mar del Sistema de Alarma Temperatura Lejana es también una responsabilidad de la Fuerza.

La Fuerza de la Infantería de Marina de la Flota es una parte vital de la Flota del Atlántico, con más de 40,000 hombres listos para el combate.

Las principales tareas de la Flota del Atlántico son:

1).—Ataques con fuerzas de destrucción (Strike Forces) conformadas con portaviones rápidos armados con equipo y armas convencionales y nucleares.

2).—Conquista de objetivos en ultramar con tropas anfibias.

3).—Portección de las líneas de comunicaciones marítimas incluyendo la destrucción de aviones y submarinos enemigos.

4).—Protección de las áreas costeras contra ataques con proyectiles guiados lanzadas por submarinos.

En Diciembre 1960 apareció en escena un nuevo sistema de armas: el submarino de gran alcance balístico armado con proyectiles guiados y que ha dado una nueva dimensión al poder naval. El USS George Washington fue en esa época el primer submarino nuclean armado con proyectiles Polaris y que fue empleado para patrullaje. Hay actualmente en operación 12 submarinos con esta arma y el Congreso de los EE. UU. de N. A. ha autorizado una Flota de 41 submarinos para este formidable sistema.

En lo referente a la Fuerza Anfibia del Atlántico existen hoy nuevos tipos de LST, más grandes y más rápidos que sus predecesores. Los portaviones "Boxer" y "Thetis Bay" han sido rediseñados como buques de asalto anfibio (LPH) desde los cuales parte los equipos de hombres de la Infantería de Marina para desembarcar por helicópteros en las playas, con gran velocidad y movilidad. Es asi como el LPH "Francis Marion" (Portaviones de helicópteros), el más nuevo y rápido puede Transportar un equipo de Batallón de Desembarco de Infantería de Marina compuesto por 1,650 Oficiales y Soldados y desembarcarlos en sus objetivos, o tropas del

Ejército si fuera necesario. Impulsado por un sistema de propulsión de turbina el "Francis Marion" tiene un radio de acción de más de 18,000 millas sin necesidad de reaprovisionarse en la mar.

A los portaviones de 60,000 toneladas Forrestal, Saratoga o Independencia se ha agregado ahora el Enterprise, el primer portaviones de propulsión nuclear. Las 85,000 toneladas de este gigante de los mares, con sus compañeros, son los equivalentes de los modernos jets que poseen mayor movilidad. Los más modernos bombarderos de ataque tipo jet, avión de combate operado desde portaviones de la Flota del Atlántico, son los A3J Vigilante y F4H Phantom. Existen además otros aviones de ataques que poseen tanto la capacidad de destrucción convencional como nuclear iniciado desde la cubierta de un portaviones. Ellos son el A3D Skywarrior, un bombardero pesado de ataque de dos motores a reación capaz de arrojar más armas a 1,000 millas de distancia desde su base y el A4D Skyhawk, el más ligero y el más pequeño avión de combate que posee la Armada. Otro avión empleado por los portaviones para su uso en la guerra antiaérea es el F4D Skyray, con ala en delta interceptor, que es capaz de ganar altura hasta 20,000 pies en un minuto y el F8U Crusader, un jet de combate con velocidad superior a 1,400 millas por hora.

La organización de Fuerzas de Tarea para la GAS para el cumplimiento de la misión de Comando de la Flota del Atlántico con sede en Norfolk comprende:

FT 81: Defensa Cercana
FT 82: Fuerza de Barrera
FT 83: Fuerzas Cazador-Matador
FT 85: Defensa Lejana contra ataques de submarinos con proyectiles guiados.

El Grupo visitante de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Armada Peruana tuvo la valiosa oportunidad de presenciar las operaciones del Grupo de Tarea ALFA, que al igual del GT BRAVO, CHARLIE y DELTA conforman la FT83. Dos aviones tipo TF nos transportó desde Norfolk hasta 300' de costa y aterrizamos en el CVS Randolph, portaviones antisubmarino de 30,000 toneladas cuyo armamento comprende dos escuadrones de S2F (avión antisubmarino) con un total de 20 aviones, dos escuadras de 15 HSS (helicópteros antisubmarinos) y aviones para alarma temprana y de ataque tipo AD-4. Otro CVS integra este mismo GT encortinados ambos por 8DD. Dos SSK (submarinos antisubmarinos) y 6 aviones P2V operados desde tierra completan esta fuerza aeronaval. Ya se ha instalado en todos los portaviones la última palabra en equipo de sonar, un inmenso equipo que se ha ubicado ahora en la proa de la nave ideándose un dispositivo especial que permite operarlo abriendo un sistema de compuertas que forma parte de la estructura de la roda. La experiencia ha demostrado que el portaviones, a parte de la defensa que le proveen sus buques A/S. cortinadores, necesita crearse sus pro-

pios medios de detección submarina que antes no tenía o que los tenía en grado muy insignificante.

Presenciamos a bordo del CVS Randolph, las operaciones aéreas A/S. de los tipos de avión anteriormente aludidos, a chorro, y a hélice, así como el trabajo en el CIC del portaviones, además de una serie de conferencias a bordo sobre el desarrollo de las operaciones de una fuerza Cazador-Matador.

c) La Escuela de Acción Conjunta de las FF. AA.

Esta Escuela se fundó en el año 1947, bajo la dirección de la Junta de Comandantes en Jefe con el objeto de capacitar a Oficiales del Ejército, Marina, Aviación e Infantería de Marina en "Operaciones Combinadas" (aquellas en las que intervienen FF. AA. de dos o más países aliados) o en "operaciones conjuntas" (aquellas en las que intervienen dos o más FF. AA. de un mismo país). Por esa época la Junta de Comandantes en Jefe (Joint Chiefs of Staff) estaba conformada por el General del Ejército Dwight. D. Eisenhower, Fleet Admiral Chester W. Nimitz y el General de la Fuerza Aérea Carl Spaatz. La comunicación oficial de la fundación del Colegio fue hecha por el entonces Secretario de Marina James V. Forrestal. La dirección del Colegio, que funciona en Norfolk está a cargo, sucesivamente de los miembros de las tres FF. AA., por períodos aproximados de 3 años. Hay tres Comandantes Delegados, uno de cada Fuerza Armada, quienes actúan como Asesores del Comandante. Existe también un Comandante Asistente del Comandante Delegado de la Armada y éste es uno nombrado por la Infantería de Marina. Existen tres facultades que son las que hacen la planificación y desarrollo de los cursos.

Las promociones de Oficiales Alumnos se compone, aproximadamente de igual número de Oficiales de las tres FF. AA. Los postulantes se seleccionan de aquellos Oficiales que están entre los 10 y 20 años de servicio y que hayan demostrado alta capacidad para el mando y para el trabajo de Estado Mayor. Los únicos Oficiales extranjeros son aquellos de naciones aliadas tales como el Reino Unido, Francia, Australia, Canadá y Nueva Zelandia que asisten a ciertas clases en calidad de observadores; son ellos 15 en total, aproximadamente.

Los estudiantes se agrupan en 16 seminarios, cada uno de los cuales a su vez comprende generalmente igual parte de miembros de cada Fuerza Armada. Los 16 seminarios se distribuyen, en forma permanente entre las tres Facultades pero durante el desarrollo del curso se crean también Seminarios Temporales que se asignan a otra Facultad para regresar luego a su Facultad de origen o Permanente al término del plan de estudios para el cual fue creado ese Seminario Temporal. El curso dura 5 meses y se realiza dos veces al año, finalizando en Enero y en Junio.

El curriculum o plan de estudios comprende las cuatro siguientes grandes áreas:

a).—Orientación de la Defensa Nacional.

b).—Relaciones de Comando y Organización Militar.

c).—Planificación de las Operaciones Combinadas y Conjuntas.

d).—Consideraciones de la Seguridad Nacional e Internacional.

d) El Comando de Entrenamiento Anfibio del Atlántico.

Es uno de los Comandos subordinados al Comandante de la Fuerza Anfibia. El Comando de Entrenamiento conduce esta actividad, tanto en tierra como a flote, para todas las unidades de la Fuerza Anfibia y para aquellos otros que son temporalmente asignados para operaciones anfibias.

Hay cuatro Comandos mayores bajo el Comando de Entrenamiento Anfibio; ellos son:

a).—La Unidad de Entrenamiento de la Fuerza de Desembarco (Sólo Infantería de Marina).

b).—La Escuela Anfibia de la Armada.

c).—La Base Naval Anfibia.

d).—La Unidad de Entrenamiento Operacional Anfibio.

En toda el área se entrenan en un mismo instante, cerca de 60,000 hombres en esta actividad.

El Grupo visitante de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Armada Peruana tuvo la oportunidad de presenciar una demostración de Guerra Anfibia en el Evaluador de Asalto Anfibio, un gran local preparado especialmente con todas las clases de unidades navales de superficie y aéreas asi como de armamento terrestre de oposición enemiga, hechos a escala, sobre un gran tablero de maniobra de 30 m., por 30 m., en donde mediante dispositivos y trasmisiones mecánicas y eléctricas y juegos de luces se obtiene con gran sentido de la realidad una visión bastante exacta del desarrollo de una de las ocho fases de operación anfibia y, a la vez, la más importante: el aaslto. Luego se hace la evaluación de las operaciones realizadas.

e) El Astillero Naval de Norfolk.

Para obtener una idea de la magnitud de este astillero baste decir que durante la II Guerra Mundial se construyó allí 101 buques y embarcaciones de desembarco y se repararon, convirtieron y terminaron más de 7,000. Posee siete diques secos y trabajan en este astillero 11,000 obreros y 350 Oficiales. Posee además, dos gradas de construcción de buque.

f) El área de Hampton Roads.

Debido a la gran variedad de las actividades de la Armada en el área de Hampton Roads, Norfolk se conoce con el nombre de "la capital de la Armada". Sin embargo, la Armada representa solamente una parte del significado militar de Hampton Roads. Las Unidades importantes del Ejército y de la Fuerza Aérea así como ciertas actividades civiles y militares es-

tán también estacionadas aquí. El mayor centro de actividad militar es la Base Naval de Norfolk que comprende el Naval Supply Center para apoyo logístico de la Flota; el Naval Air Station de Norfolk cuyo principal órgano es el Departamento de Mantenimiento y Reparaciones de Aviones con 6,000 empleados civiles; y el Naval Air Station de Oceana que es una base aérea desde la cual operan todos los tipos de jets; el Naval Shipyard de Portsmouth que emplea a 12,000 civiles en mantenimiento y recorridos de cualquier tipo de buque de la Flota; el Hospital Naval de Portsmouth; la Estación Naval de Norfolk y otros organismos de menor actividad tales como la Estación de Degaussing; el Depósito de Municiones, el Depósito de Combustibles y la Unidad de Defensa de Puerto.

El Cuartel General del Comandante del 5º Distrito Naval que incluye el Estado de Virginia, Virginia Occidental y Kentucky y partes de North Carolina y Maryland, está ubicado en la Estación Naval asi como los Cuarteles Generales del Comandante Supremo Aliado del Atlántico y del Comandante en Jefe Norteamericano de la Flota del Atlántico. Rodeando todos los centros de actividad de Norfolk hay un anillo de proyectiles guiados NIKE que dan protección antiaérea a esta vital área de defensa de los EE. UU. de N.A.

Todo esto hace de Hampton Roads una de las más importantes áreas militares del mundo.

LOS ANGELES

Nuestra siguiente visita correspondió la Estación Naval de Long Beach, Los Angeles, comprendida también dentro del 11º Distrito Naval.

Los Angeles que comprende tres puertos, San Pedro, Los Angeles y Long Beach, es fundamentalmente una base de barredores de minas aunque la Base Naval, que comprende importantes talleres navales, ofrece también apoyo logístico en esta materia a toda clase de unidades.

En este lugar tuvimos la oportunidad de conocer las instalaciones de disparo y control de proyectiles dirigidos instalados en un buque de la Armada, a bordo del CLG-5 OKLAHOMA CITY, de 14,500 toneladas. Esta unidad que dispara el proyectil TALOS (impulsado inicialmente por cohete y autogobernado al final de su trayectoria, con un alcance total de 65 millas) ha adoptado una nueva disposición de CIC celular, es decir, que este compartimento de primer importancia, ha sido subdividido en subcompartimentos en donde se efectúan minuciosamente ploteo de superficie, ploteo aéreo, contramedidas electrónicas y finalmente un compartimento central de mayor magnitud denominado "área de la decisión" en donde el Jefe del CIC, o evaluador determina, dentro de los blancos detectados, sobre cuál de ellos debe realizarse el ataque con el TALOS. Hecha esta decisión y designado asi el blanco esta información es trasmitida a una nueva estación de control del proyectil guiado, ubicada junto al lanzador del proyectil, que, en el caso del OKLA-

HOMA CITY, está en popa. Dicho sea de paso, toda la información del tablero de ploteo de cada estación es trasmitida a otra, sea al compartimento de ploteo del Comandante (en el puente), entre subestaciones del CIC o a la estación de control del TALOS, por pantallas de televisión. El lanzador del TALOS se asemeja en peso, al del montaje de una torre doble de cañones de 5" pero su aspecto es muy diferente y aloja dos proyectiles TALOS que son lanzados independientemente o, cuando se requiere un mayor porcentaje de impacto pueden lanzarse dos proyectiles casi simultáneamente. El proyectil es dirigido por el haz de un radar de control mientras que el haz de otro radar se mantiene sobre el blanco; el problema consiste en llevar, en esta forma, el proyectil sobre el objetivo. Pudimos apreciar el acondicionamiento, preparación y alojamiento del proyectil en el lanzador, casi todo automatizado en impresionantes instalaciones de un funcionamiento de extraordinaria precisión. Este proyectil supersónico, mide 35' de largo, 30" de diámetro, 3,000 libras de peso, y puede usarse contra objetivos en tierra, mar y aire. El cohete que le da la impulsión inicial es de combustible sólido y en la fase libre del vuelo el motor del proyectil trabaja con kerosene.

En los Angeles, fuimos invitados a conocer la Fábrica de Aviones Douglas en donde apreciamos la evaluación de la información obtenida de las pruebas a que se someten los cohetes que allí se experimentan para uso en los aviones de combate de la Armada que allí se construyen, realizada toda esta evaluación con máquinas IBM, y obtenidos sus resultados sólo 5 minutos después de haber finalizado la prueba. Se nos mostraron dos túneles para prueba de éstos proyectiles en donde se pueden obtener velocidades de aire en el túnel equivalente hasta 5 Mach; luego se nos mostraron también el trabajo en talleres, especialmente el de confección de alas y luego el de la fase final de armado del avión e instalación de equipos hidráulicos, eléctricos y de propulsión.

Se nos presentaron también películas y exposiciones a cargo de los técnicos de la fábrica de uno de los aviones navales que hace apenas 2 años está ya en servicio, el avión de bombardeo y ataque A4D Skyhawk, subsónico, de 400 a más de 1,000 millas de radio de acción, capaz de ascender a 40,000 pies y de un peso de 5 toneladas, cuya principal característica es la pequeña dimensión de sus alas (6 m., y medio entre puntas de ala) que hacen innecesario instalarle mecanismos para plegarlas cuando se usa en portaviones; el avión mide de largo solamente 10 metros.

SAN FRANCISCO

Un avión naval militar nos trasladó hasta la Estación Aereo Naval ALAMEDA, cerca de San Francisco. Visitamos allí las Escuelas en la Base Naval de Treasure Island, especialmente aquellas de Control de Averías Electrónica, Defensa de Ataques Nucleares y la de Ayudas de Instrucción,

a cargo de pedagogos civiles. Merece una referencia especial la aplicación que se le está dando a la televisión como ayuda para la instrucción, mediante este equipo un instructor puede dictar eficientemente una clase a un número indeterminado de alumnos si se dispone de una pantalla de televisión en cada aula; este sistema tiene en este caso singular importancia cuando se trata de que el instructor al mostrar al alumnado, por ejemplo, una pieza o mecanismo pequeño que un alumno ubicado en las filas muy posteriores de un aula no alcancen a visualizar con la amplitud y detalle necesario si puede apreciarle perfectamente cuando aparece ampliamente proyectada en una pantalla de televisión.

En el área de San Francisco funcionan las siguientes dependencias, que forman parte del 12º Distrito Naval Station, situada en Treasure Island y Yerba Buena Island, el Naval Shipyard de San Francisco y el Naval Air Station (en Alameda) y el Mare Island Naval Shipyard. La Naval Station, en donde funcionan las Escuelas que hemos descrito anteriormente, proporcionan solamente apoyo logístico a la Flota del Pacífico, así como alojamientos, pero no efectúa servicio de reparaciones y mantenimiento de buques.

El Naval Shipyard aunque esencialmente para reparaciones y recorridos de buques tiene capacidad de construcción de buques; durante nuestra visita apreciamos la construcción, por ejemplo, del U.S.N. "HALSEY" un DLG de más de 5,000 toneladas, un cañón de 5" a proa, ASROC y lanzador a popa de proyectiles Regulus. Estaba también allí otras de las modernas fragatas A/S, y el DL "MAHAN" de 4,500 toneladas, construído también en ese lugar. La mayor parte del volumen del trabajo está dedicado al plan denominado FRAM 1 y FRAM 2 (siglas de las palabras Fleet Rehabilitation and Modernization) dentro del cual cabe mencionarse el trabajo más importante que se estaba realizando, el de un crucero de 17,000 toneladas al cual se le ha cambiado totalmente la superestructura y variado otros compartimentos bajo la cubierta principal a fin de instalarle lanzadores de proyectiles guiados TALOS a proa y popa y TARTAR y REGULUS al centro con capacidad, inclusive de llevar POLARIS, además de una instalación a popa para llevar dos helicópteros. Los nuevos superestructuras de todas las unidades, nuevas o rehabilitadas, son de aluminio (una plancha de aluminio de 2" de espesor equivale a una de fierro de ¾ y pesa el 77% de esta última). Es también digno de mencionarse el nuevo sistema de construcción de los mástiles lo cual van ahora ubicados dentro de las chimeneas; la planta de propulsión aspira el aire a sus compartimentos a través de rejillas instaladas casi en la parte media de éstos y los gases de los combustibles son expulsados por otro tubo concéntrico a la envuelta exterior de la chimenea; este concepto resulta en una impresionante nueva estructura de gran altura aunque, por otro lado presenta un menor blanco lateral.

En este Naval Shipyard recibimos una explicación bastante interesante sobre su organización muy especialmente en lo referente al Departamento de Planes, Costos y Valorizaciones, forma de licitación para obtener contratos con empresas particulares en determinados trabajos del astillero, distribución del dinero recibido según el presupuesto asignado a ese astillero por la Secretaría de Marina y que, por ejemplo para el año 1961 consistía de 50 millones de dólares para pago de jornales y compra de materiales y 25 más para recuperación de equipos y herramientas.

El Mare Island Naval Shipyard.

El control de éste establecimiento cae dentro del Comando del Naval Shipyard de San Francisco. Se construyen submarinos y existe personal técnico que está en capacidad de producirlos con propulsión atómica. Debe hacerse notar que en estos astilleros y en general, en todos los de la Marina Norteamericana el personal de dotación del buque no toma parte en los trabajos de recorrido o reacondicionamiento sino en aquellos trabajos no incluídos en la lista de trabajos del astillero. Otro aspecto importante observado allí es que las valorizaciones para trabajos mayores de cien dólares no varían en más del 5% con el costo del trabajo (como término medio) y para aquellos de menor de 100 dólares el astillero absorbe cualquier diferencia a este respecto.

En el Naval Air Station de Alameda visitamos los talleres de reparaciones y mantenimiento de motores y equipos de aviones de todo tipo. Esta base aeronaval es ligeramente más grande que la de North Island, en San Diego, y opera tipos de aviones A/S, tales como el P2V (Neptune) y el S2F, los de caza tipo Crusaiders, los de ataque-bombardeo A3D y A4D y aviones de transporte navales DC-3 Convair C131 y otros, excepto el F4D (interceptores), el P5M (búsqueda y rescate) y otros. En Alameda se nos mostraron, además, las instalaciones de prueba de motores convencionales y de chorro y de equipos.

Respecto a la organización naval militar de los EE. UU. San Francisco es la sede de la máxima autoridad de la Frontera Marítima del oeste que abarca desde Alaska hasta la latitud de Paita, Perú, con una profundidad de 1,000 millas. Este alto Jefe tiene tres funciones que son: Comandante de las Fuerzas de Defensas Navales del Pacífico Oriental, Comandante de la Frontera Marítima Occidental y Comandante de la Flota de Reserva del Pacífico. La misión de este Jefe es mantener la seguridad del territorio de los EE.U U. de N. A. en esa parte de la costa y de la frontera marítima cuyos límites se han señalado anteriormente, misión para la cual no dispone, a sus órdenes directas, de fuerzas específicas las que solicitaron al JON para una operación que no requiere mayor urgencia, pero, en caso de existir esa urgencia actuará de inmediato con las fuerzas estacionadas a lo largo de ese lado del país. Para aquellos contactos sospechosos informados desde otros

países que no sean los EE. UU. el procedimiento es distinto en cuyo caso el Agregado Naval de los EE. UU. en ese país podrá solicitar que la Armada de los EE. UU. preste asistencia técnica o material para la correspondiente identificación de ese contacto.

NEW ORLEANS

New Orleans, que conforma el VIII Distrito Naval de los EE. UU. es, esencialmente, un centro de entrenamiento y de apoyo logístico de las fuerzas que operan en el Golfo de México; cerca a este centro se encuentran las importantes estaciones aeronavales Pensacola y Corpus Christie.

PUNTA MUGU

El Centro de Experimentación de Proyectiles Guiados de la Armada, en Punta Mugú, entre San Francisco y Los Angeles, es uno de los tres centros de este tipo más importantes de los EE. UU. siendo los otros el de New México que está operado por el Ejército y el de Cabo Cañaveral el más importante de todos, en donde se experimentan proyectiles guiados esencialmente de la Fuerza Aérea pero con participación también de las otras dos FF. AA. y, además de entidades civiles.

Punta Mugú es uno de los tres puntos que en un triángulo cuyos lados varían entre 60 y 120 conforman entre sí el área de experimentación de esa zona. Los lanzamientos de prueba se realizan en las otras dos estaciones y la evaluación de estas pruebas se realizan en Punta Mugú; las tres estaciones sin embargo, disponen de los equipos necesarios para traquear al proyectil en prueba dentro del polígono de prueba. En Punta Mugú, se desarrollan lo que se denomina el Programa de Proyectiles Guiados del Pacífico, dentro del cual el Ejército y la Fuerza Aérea desarrollan también sus propios programas aunque con menor énfasis que la Marina. Desde esta zona se disparan y se prueban la capacidad de proyectiles guiados intercontinentales (ICBM) de unos 5,500 millas de alcance y los de alcance intermedio (IRBM) como el Polaris de unos 2,500 millas de alcance. Estos proyectiles son lanzados hacia otros centros de experimentación, como Hawai, mediante los cuales se detecta con exactitud el lugar de caída del proyectil a fin de recuperar la cápsula. Igualmente desde aquí se disparan satélites de órbita polar ya que este lugar presenta la enorme ventaja de que al Sur de Punta Mugú y hasta el Polo Sur, no hay espacio de tierra que se interponga y, por consiguiente, no existe el peligro de que la cápsula pudiese caer en manos de algún país que, con fines políticos precalculados, se negase a devolverla.

Se nos mostraron también las instalaciones de recepción de datos en esta estación y la forma cómo son también evaluados aquellos datos provenientes de las estaciones que como la Minitrak de Ancón (Lima) registra el paso de todos los satélites que han sido lanzados, y recibe las informaciones pertinentes del mismo. Apreciamos allí una extraordinaria má-

quina que reproduce gráficamente los datos obtenidos por cada satélite, para cada punto del espacio, graficándolas sobre una carta de proyección geográfica que ella misma dibuja con enorme rapidez y precisión.

Se nos explicó luego, y se nos mostró también, la disposición de un satélite meteorológico, sus células solares que cargan un grupo de baterías que suministra luego la energía para el trabajo de los instrumentos de las máquinas fotográficas, el sistema estabilizador de plataforma del satélite (por cohetes periféricos) a fin de colocarlo en posición para las fotografías, los pulsadores de ruidos, el sistema de antenas, etc., todo ello dispuesto admirablemente en un reducido espacio de la cápsula. Vimos también como se emplea la información que trasmite el satélite meteorológico, por ejemplo, en lo referente a una tormenta. Conocimos el Centro de Información y Ploteo, en donde se registran los contactos cercanos a la zona del polígono a fin de comunicarles su alejamiento de la zona, considerada totalmente vedada, especialmente durante las pruebas, para cualquier buque o aeronave que transite por la zona. Recibimos una interesante información sobre los proyectiles de gran e intermedio alcance (ICBM e IRBM) que experimentan las FF. AA. y especialmente la Marina tales como el TITAN, POLARIS y de proyectiles antiproyectiles, tales como el NIKE, ZEUS que experimenta el Ejército en este lugar. Se nos hizo también una reseña del curso de orientación que reciben, por grupos, los Almirantes, Capitanes de Navío y personal civil clave del país en lo referente a conocimientos de navegación espacial y el rol que juega la Marina en esta actividad especialmente en lo referente a Cartografía, Comunicaciones, ubicación de la cápsula en el espacio en cada momento y en la detección de explosiones atómicas en otros lugares del mundo, roles todos ellos que la Marina, en razón de su misión y capacidad, debe asumir.

Punta Mugú es un enorme centro de experimentación y desarrollo de proyectiles guiados que recibe apoyo logístico de todas las FF. AA. y de aquellas organizaciones de la Defensa Nacional así como aquellas que se ocupan de la navegación espacial aún cuando no sean bélicos. Punta Mugú da, a su vez, apoyo logístico a aquellos elementos, como por ejemplo, a los tipos de aviones que en un número superior a las 100 unidades existen allí para colaborar en las experimentaciones de proyectiles guiados. Naturalmente que Punta Mugú dispone también de las instalaciones necesarias en donde el futuro hombre espacial es sometido a todas las pruebas posibles que aseguran que está capacitado para realizar esa trascendental misión.

EL CENTRO DE PRUEBAS DE PROYECTILES GUIADOS DE LA FUERZA AEREA EN CABO CAÑAVERAL, Florida

Generalidades:

Este Centro, sin duda el de mayor valor estratégico en el Mundo Li-

bre y, quizás en todo el mundo, es uno de los tres que posee los EE. UU. de N.A. Los otros dos son el de Vanderberg, en Point Mugú al cual se ha hecho ya referencia y que pertenece a la Armada y el de White Sands del Ejército, situado en New México. En Cabo Cañaveral, sin duda el más importante, se prueban además de los de la Fuerza Aérea algunos de los proyectiles de la Armada y del Ejército así como las naves espaciales. La misión del Centro de Pruebas de Proyectiles Guiados de Cabo Cañaveral es, pues, probar los equipos de la defensa Aérea y de la NASA (National Aeronauties and Space Administration). Son varias las razones para haber escogido este lugar. Entre los más importantes se mencionan las siguientes:

a) Por su conformación geográfica (Cabo Cañaveral es un enorme Itsmo que se amplía hacia el Sur desde una estrecha faja de tierra) y que presenta ventajas para el control de acceso al área por razones de seguridad.

b) Por las características físicas de su litoral presenta ventajas para la operación de unidades navales que cooperan en las pruebas de los proyectiles y artefactos en vuelo, y para los Polaris.

c) Situado en la costa oriental de los EE. UU. de N.A. el campo de experimentación se extiende hacia el Atlántico a la vez que para los experimentos de cohetes de trayectoria balística se obtiene un aumento de velocidad aproximadamente de 1,000 millas sobre el proyectil debido a la rotación hacia el Este del Globo terráqueo.

d) Cuando se estableció este Centro de Proyectiles Guiados, en 1946, Cabo Cañaveral era una área deshabitada de 15,000 áreas; los proyectiles podían dispararse sin afectar a ninguna población.

e) Los países situados al SE, de Cabo Cañaveral en esa época, amigos todos de los EE. UU. de N.A., presentaban la posibilidad de establecer, en la cadena de islas que conforman, estaciones receptoras de telemetría y estaciones de traqueo de los proyectiles.

f) A sólo 15 millas al Sur del Cabo había una isla abandonada desde el término de la II Guerra Mundial, la Estación Aeronaval del Río Barara, que fácilmente podría convertirse en una Base de la Fuerza Aérea y usada como la sede del cuartel general del centro de pruebas así como establecer allí otras operaciones de apoyo logístico.

Las grandes Compañías Panamerican, la RCA y la Marine Transports Lines son las principales concesionarias que trabajan en Cabo Cañaveral. El Departamento de Defensa ad-

judica a éstas las órdenes de construcciones de los proyectiles que se desarrollan, las cuales a su vez pueden celebrar subcontratos con otras Compañías como General Electric, Westinghouse, etc., especialmente para las operaciones de armado de los proyectiles en Cabo Cañaveral.

El Gobierno de los EE. UU. de N.A. revisa sus contratos con esas tres grandes compañías comerciales cada 3 años de modo que puede renovarlas con ellas mismas o seleccionar otras. Como puede comprenderse el mayor volumen de empleados y obreros de Cabo Cañaveral pertenecen a esas tres Compañías Comerciales y no a las FF. AA.

El Centro comenzó a operar desde 1950 y a cargo de la Fuerza Aérea, año en el cual se hizo el primer lanzamiento, una V-2. Se le bautizó con el nombre de Patrick, nombre que todavía mantiene hoy. Cabo Cañaveral está dividido en tres grandes áreas de lanzamiento; al Norte los intercontinentales TITAN y ATLAS, al Sur los de mediano alcance como el MINUTEMAN, JUPITER, SCOUT, POLARIS y los vehículos especiales desarrollados por el NASA.

Cuando un proyectil está listo para ser lanzado todas las órdenes emanan del Control Central en donde se encuentran toda la instrumentación y el cual es el centro nervioso para las operaciones durante el vuelo de pruebas. Conforme el proyectil navegue en el espacio va siendo traqueado y controlado por estaciones tales como la de las Bahamas, Isla Eleuteria (San Salvador) Mayaguane, Grand Turk, República Dominicana, Puerto Rico y Antigua en la dirección Este. Para trayectorias más al Sur existen otras en Fernando de Noronha (Brasil) e Isla Ascensión (una colonia de la Corona Británica en el Atlántico Sur a más de 5,000 millas de Cabo Cañaveral). Por último se estacionan buques o aviones con el mismo fin en aquellos sectores muy alejados de las estaciones intermedias. Las Estaciones terrestres están unidas también por cable submarino estableciéndose así un sistema de comunicación hidrofónico.

El principal propósito del Centro durante la prueba de un proyectil es registrar el desempeño de éste bajo las más exactas condiciones de laboratorio. Durante el despegue y hasta una milla de la rampa es relativamente fácil medir la posición del proyectil con una aproximación de algunas pulgadas usando máquinas de fotografía de alta velocidad. Después de una milla y hasta las 15 se usan teodolitos y cámaras de gran alcance que obtienen datos con una aproximación de 30 pies. Pero el problema se presenta más difícil cuando el proyectil adquiere una aceleración de 10,000 a 15,000 millas por hora a alturas de algunos cientos de millas. Para esta nueva exigencia de medición existe el sistema llamado AZUZA, la última palabra en desarrollo tecnológico electrónico. Este equipo puede colectar datos precisos, referen-

tes a la posición del proyectil asi como su velocidad, a razón de 10 impulsos por segundo y con una exactitud excepcional. Esta información es acumulada por ocho antenas en tierra y enviadas a un computador digital (IBM de alta velocidad) y se exhibe luego en un tablero de ploteo vertical en el Centro de Operaciones. Como AZUZA, va indicando constantemente cuál será el punto de caída del proyectil se utiliza también para misiones de seguridad del astronauta ya que una desviación peligrosa del proyectil haría necesario enviar a éste la orden de que se eyecte a fin de ponerse a salvo para destruir prontatamente y desde tierra al proyectil guiado o vehículo espacial.

Para tomar la decisión de si el proyectil debe ser destruído o no, a base de los datos sobre desviación de la trayectoria que se vayan recibiendo, el Centro de Operaciones debe hacerla dentro de los 5 minutos de haberse lanzado el proyectil, pues vencido este lapso, no existirá ya ningún control que desde tierra pudiese "ordenar" esa acción. Esto da una idea de la enorme responsabilidad, eficiencia y tremenda rapidez con la que debe actuar este órgano de cerebros y máquinas que constituyen el Centro de Operaciones.

Sin embargo, el sistema más importante para obtener los datos del vuelo es el telemétrico, el cual obtiene hasta el 75% de datos del total. El sistema telemétrico consiste en un pequeño radio transmisor instalado en el proyectil y el cual envía 250,000 datos de información por 175 canales. Esta información es captada por estaciones receptoras que la registran en cinta magnética de modo de reconstruir cuantas veces sea necesario el vuelo del proyectil. Este sistema obtiene datos, por ejemplo, sobre altura, comportamiento, voltaje de batería, temperatura, vibración, aceleración, funcionamiento de válvulas y otros componentes, separación de cada etapa o boosters, etapa de ignición, etc. del proyectil.

EL PROYECTIL NAVAL POLARIS

El Sr. Director, Instructores y Oficiales Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval tuvieron la oportunidad de visitar las instalaciones en donde se desarrollan los estudios y pruebas de los proyectiles POLARIS, en Cabo Cañaveral. Este proyectil guiado, de combustible sólido, con sistema de guiado inercial, puede ser lanzado tanto desde rampas, como desde buques de superficie o submarinos, sumergido o nó. El POLARIS disparado desde un submarino en inmersión reviste una particular importancia si se tiene en cuenta que las aguas internacionales abarcan el 70% de la superficie de la tierra.

El POLARIS, llamado así por la estrella del Norte, es un proyectil balístico de dos etapas impulsado por motores cohete de combustible sólido y guiado por un sistema inercial independiente de cualquier control exterior. El POLARIS A-1 tiene un alcance de 1,200 millas, una longitud de 9 metros, 1 m.. 30 de diámetro y un peso de 14 toneladas. El A-2 tiene un alcance de 1,500 millas. Ac-

tualmente está en desarrollo el A-3 cuyo alcance será de 2,500 millas.

Los submarinos nucleares de las clases del George Washington, Ethan Allen y Lafayette cuyos tonelajes varían entre 5,900 y 7,000 toneladas tienen una capacidad de almacenamiento de 16 POLARIS, ubicados en ocho pares de tubos lanzadores verticales (estos submarinos tienen tres cubiertas). El proyectil puede dispararse desde 15' bajo la superficie siendo impulsado por aire hasta que, al llegar a la superficie del mar, se produce el arranque de los motores iniciando asi el vuelo. A fin de evitar que el fuerte oleaje que puede existir en la superficie del mar en el momento del lanzamiento impida que el proyectil sufra una peligrosa desviación de la vertical al llegar a ese nivel estos submarinos están provistos de un sistema de sonar que, mediante una disposición especial de transducers, orientados hacia arriba dan una presentación visual en una pantalla de tal forma que permite conocer el instante apropiado de lanzar el arma, en el momento en que no cruce sobre el tubo lanzador una onda de mar de altura apreciable. A este nuevo sistema de sonar se le llama "úlcera".

La potencia de fuego de un submarino nuclear con 16 Polaris a bordo excede la potencia destructiva combinada de todas las bombas arrojadas por todos los participantes de la II Guerra Mundial incluyendo las dos bombas atómicas lanzadas sobre Hiroshima y Nagasaky. El submarino puede lanzar un POLARIS cada minuto.

Cada submarino posee dos tripulaciones, llamadas Azul y Oro de 110 Oficiales y tripulantes cada una, las cuales se alternan en los patrullajes, empleándose, la que quede en tierra, en entrenamientos especiales, teniendo cada patrulla, un período de 8 meses a un año.

Los proyectiles guiados SATURNO, MINUTEMAN, ATLAS.

El grupo visitante fue instruído sobre el terreno en aspectos muy generales sobre estos cohetes guiados de alcance intercontinental (ICBM) entre los 5,000 y más de 8,000 millas, asi como las rampas de lanzamiento y las estaciones locales, cercanas al proyectil, desde donde se dispara el cohete. No todas ellas serán empleadas para cuestiones bélicas; algunas, como el TITAN se desarrollan para portar vehículos especiales o satélites como por ejemplo el del proyecto GEMINI, un viaje que enviará, para fines del año 1964, a dos hombres en una cápsula para hacer una rendenvous con otro vehículo espacial de reabastecimiento para su regreso a la tierra y cuyo viaje se estima en 12 días. Igualmente, con estos cohetes se espera realizar el proyecto APOLO que consiste en un viaje de una tripulación de astronautas hacia la Luna, para el año 1970.

EL PENTAGONO

Situado en Arlington, Virginia (Washington D.C.) constituye el agrupamiento de los cuarteles generales del Departamento de Defensa. Es el centro nervioso que dirige las actividades de las FF. AA. de los EE.

UU. de N.A. Tienen su sede en este enorme edificio el Departamento de Defensa, los Secretariados de la Armada, Ejército y Fuerza Aérea, la Junta de Comandantes en Jefe (Joint Chiefs Staff) y los Cuarteles Generales de esos mismos tres Comandantes en Jefe.

El Pentágono es virtualmente, una ciudad en si misma y en donde trabajan 27,000 a 30,000 empleados. Fue construido en el año 1943 a un costo de $ U.S. 83'000.000. En este vital órgano directivo de la política militar de los EE. UU. de N. A. el Sr. Director, Instructor y Jefes Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval de la Armada Peruana asistieron a una conferencia con el Sr. Contralmirante Quinn, Jefe de la Oficina de Asuntos Panamericanos para el aspecto naval, organización que funciona bajo las órdenes directas del Comandante de Operaciones Navales, y con el Sr. Contralmirante Reed actualmente a cargo de funciones de entrenamiento del personal naval y que tuvo a su mando la primera Fuerza de Tarea que realizó la Operación Unitas I en el año 1960.

LA ACADEMIA NAVAL DE ANNAPOLIS

Está situada en Maryland, a una hora de viaje por carretera desde Washington D.C.

El Director de la Academia, dirige ese centro de instrucción bajo el inmediato control administrativo de la Dirección del Personal de la Armada. Annapolis instruye a 4,000 cadetes.

Los graduados en Annapolis reciben el grado de Bachilleres en Ciencias y son comisionados ya sea como Alfereces en la Flota o como Tenientes Segundos en la Infantería de Marina.

Annapolis, gradúa solamente algo más del 10% del total de los Oficiales de la Armada de los EE. UU. de N.A., el resto proviene de los cursos que se dictan por la Naval Reserve Officer Corps; pero como gran parte de estos últimos dejan la Armada después de cumplir su contrato de 3 años de servicio obligatorio después de haberse graduado, éste porcentaje sube luego hasta 40% para los grados intermedios y más altos.

La Facultad de la Escuela Naval comprende 287 Oficiales y 240 civiles, todos instructores, además de 110 Oficiales más que componen el Estado Mayor del Director. Dentro de las cantidades de instructores anteriormente mencionadas están incluídos aquellos otros Oficiales de otras FF. AA. que también desempeñan esa función.

Cerca del 50% del curriculum se dedica a materias científicas y de ingeniería; 25% para materias profesionales y militares, incluyendo educación física. Cada verano los cadetes, al embarcarse por 5 semanas en la Flota, siguen un curriculum diferente en el cual varían estos porcentajes dándosele entonces más énfasis a las materias profesionales y militares.

El Presidente de los EE. UU. de N.A. puede señalar 75 candidatos.

El Vice-Presidente, cada Senador y cada diputado tienen derecho a cubrir 5 vacantes. Se reservan 160 vacantes para el personal subalterno de la Armada y de la Infantería de Marina en servicio activo y 160 de la Reserva de la Infantería de Marina y de la Armada en servicio activo o inactivo.

Los diputados están autorizados para nominar a un máximo de 6 candidatos por cada vacante las que se denominan "principal" a la primera y "alternadas" a la segunda, tercera, cuarta y quinta vacante, pero la Academia Naval, en definitiva y de acuerdo al orden de mérito de los resultados de los exámenes de ingreso harán la selección final, de acuerdo al orden de mérito que hayan ocupado los 6 postulantes para cada vacante después de los exámenes de admisión. Los cadetes reciben una paga de $ U.S. 111.15 mensuales. El objeto de esta cantidad es cubrir los gastos relacionados con su entrenamiento en la Academia Naval que comprende equipo de vestuario; libros; servicios de lavandería, sastrería, etc.; parte de este dinero se les entrega en efectivo para sus salidas francas (esta cantidad es desde aproximadamente el 22% para el primer año hasta el 100% para el cuarto y último año académico) y para que el cadete pueda adquirir el equipo necesario para su graduación como Oficial. El valor de la ración no está incluída dentro los $ 111.15 cuyo valor diario es de $ U.S. 1.35 o sea $ 40.50 mensual que se entrega a la Academia Naval para ser usada total y exclusivamente con este propósito.

EL COLEGIO INTERAMERICANO DE DEFENSA

Está situado en Washington D. C. La inspiración para su creación puede decirse que nació con la Carta de Bogotá, en el año 1948. Derivada de los postulados de ese documento el Consejo de Delegados de la Junta Interamericana de Defensa emitió una resolución en el año 1960 en la cual se trazaron las bases del Colegio que fueron luego consultados a todos los países de la OEA, y los que, por mayoría, aceptaron la creación del Colegio y su ubicación en Washington D.C. Los gastos de instalación (aproximadamente $ U. S. 1,600.000) corrieron a cargo del Gobierno de los EE. UU. de N.A. y para su sostenimiento los EE. UU. de N. A. cubren el 65% de estos gastos prorratéandose el resto entre los demás países y en función de un factor de acuerdo a las mayores o menores posibilidades de cada país. El Perú por ejemplo aporta $ U.S. 3,200 anuales. En Febrero 1962 la Secretaría de Guerra de los EE. UU. de N. A. designó al primer Director, que por reglamento del Colegio siempre debe ser estadounidense. El Sub-Director es de cualquier nacionalidad americana y ese puesto se ocupa rotativamente entre todos los países.

La misión del Colegio es capacitar Oficiales de las FF. AA. de los países de la OEA en aquellos aspectos sociales, económicos y culturales que presenten las relaciones más directas con la actividad militar a fin de que sirvan de elementos colaboradores de los organismos internaciona-

les. El Colegio funciona como órgano de la Junta Interamericana de Defensa. El idioma oficial es el español.

Su organización es, básicamente, así: un Director, un Sub-Director y dos Consejos, uno Académico y otro Consultivo.

El Consejo Consultivo está conformado por Oficiales de diferentes países y otras autoridades de importancia tales como el Presidente de la OEA, el Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo, el Rector de la Universidad de John Hopkins, el Director de la Escuela Nacional de Guerra de los EE. UU. de N.A., etc.

El Consejo Académico está conformado por Instructores de diferentes países que son invitados para desempeñar estos cargos.

Para ingresar a la Escuela el postulante debe haber sido graduado en algún Centro Militar de Instrucción Superior.

El Plan de Estudios abarca los siguientes campos:

a) Situación Internacional, bloque comunista, naciones democráticas y países neutrales. Se desarrollan aquí problemas tales como determinar los factores de potencia y debilidad de los bloques Occidental y Oriental.

b) El sistema interamericano y sus objetivos. Se desarrollan aquí problemas tales como la determinación de los factores naturales que limitan la cooperación interamericana y una apreciación del futuro de este sistema, sus limitaciones y posibilidades.

c) La guerra moderna y la Defensa Continental, fundamentalmente en lo referente a la guerra subversiva, así como el rol que juegan las FF. AA. en el Hemisferio Occidental.

d) Ejercicios de planificación para la Defensa Continental. Se desarrollan problemas referentes a la naturaleza de la amenaza presente, las posibilidades actuales de la planificación y la seguridad y defensa continental, ¿Cuánto vale Latino América como objetivo del comunismo y cuánto vale su pérdida como perjuicio a la democracia? Estas son preguntas que hay que resolver después de profundos estudios.

COMANDO DE SISTEMAS DE DEFENSA AEREA CON PROYECTILES GUIADOS NIKE - ZEUS

El grupo visitante perteneciente a la Escuela Superior de Guerra Naval de la Armada Peruana tuvo oportunidad de visitar ciertas instalaciones de uno de los componentes de este sistema: la 35º Brigada de la Defensa Aérea, acantonada en Maryland, a una hora por carretera, de Washington D.C.

El sistema de Defensa Aérea comprende agrupaciones de instalaciones alrededor de aquellas zonas industriales y militares del mayor inte-

rés para la defensa. Todas las instalaciones comprenden dos áreas bien definidas: el área de control y el área de lanzamiento de los proyectiles guiados. Todas las instalaciones están intercomunicadas. El Nike-Zeus puede interceptar a un blanco aéreo de una velocidad de 2,200 millas por hora y que esté volando hasta una altura de 100,000 pies teniendo el proyectil un alcance superior a 150 millas. El Nike-Zeus además de su misión de destruir blancos aéreos cumple igual objetivo contra blancos terrestres.

Cada una de estas brigadas que conforman toda la organización del Sistema de Defensa Aérea de Proyectiles Guiados Nike-Zeus efectúa períodos de vigilancia en lapsos de descanso de 3 horas pero al detectarse un contacto desconocido o no identificado toda la red entra en situación de alerta.

NAVAL SHIPYARD - Brooklyn

Situado en el lugar del mismo nombre, en New York, es probablemente el astillero más importante de la Armada de los EE. UU. de N.A. Aquí se han construído ya más de 1,000 buques en sus 160 años de vida y unidades tan importantes como el portaviones CONSTELLATION, de propulsión nuclear, primera unidad de superficie con este tipo de propulsión. Los 11 astilleros que la Armada Norteamericana posee en Japón, Guam, Filipinas, Hawai y en la costa oriental del país no llegan a tener la importancia del astillero de Brooklyn. Trece mil obreros trabajan aquí dirigidos por ingenieros civiles sobre los cuales existe un Staff de 50 Oficiales del Cuerpo General de la Armada y que están ya clasificados por la Superioridad Naval como de Comando Especialista.

LA WESTINGHOUSE Co.

La tercera planta industrial de este tipo en los EE. UU. de N.A. después de la General Electric y de la RCA, fue también visitada.

Se encuentra situada en Baltimore. En el recorrido efectuado a toda la planta se nos explicó, previamente, los aspectos más interesantes en la construcción de satélites así como las excepcionales condiciones de profilaxis que se necesitan para la elaboración de los diminutos mecanismos que conforman ese tipo de instrumento espacial ya que una partícula de polvo, un cabello del individuo que arma o prueba una pieza o un sistema, podría hechar a perder todo un trabajo de equipo de muchos hombres durante muchos meses y consiguientemente, una gran cantidad de dinero. En este sentido el grupo visitante realizó una inspección visual de laboratorio en donde se prepara el proyecto GEMINI, el viaje de dos astronautas en una sola cápsula que para su regreso a la tierra después de seis días de orbitaciones efectuará un rendesvous con otro vehículo espacial de reabastecimiento.

Visitamos también los talleres de armado de las grandes antenas de radar, inmensas esferas de material flexible inflados con aire, de 9 metros

de diámetro. Completó esta visita una explicación, con ayudas visuales, del Deep Star, una embarcación pequeña submarina de una velocidad de 4 nudos y que con una tripulación de 2 hombres, tendrá una capacidad de inmersión de más de 1,000 pies y equipada con especiales instrumentos de búsqueda sónica, asi como visual.

En la Westinghouse Co, asi como en todos los centros industriales en donde la Armada de los EE. UU. de N.A. tiene contratos de armas y equipos, existen grupos de Oficiales de Marina cuya función es certificar que la firma comercial que está elaborando el instrumento, equipo o arma, en este caso la Westinghouse haya cumplido con las especificaciones de diseño que ha señalado el Bureau of Ships de la Armada de los EE. UU. de N.A. La importancia de mantener estos equipos de Oficiales puede sopesarse mejor si se tiene en cuenta que solamente en la Westinghouse la Armada de los EE. UU. de N.A. tiene órdenes de trabajo que alcanza el monto 10'000.000 de dólares mensuales.

Tuvimos la oportunidad de apreciar un satélite en proceso de armado, el cual cumplirá más tarde misiones meteorológicas, medición de polvo y ruido cósmico para determinación de distancias a las estrellas y otras funciones más.

LA ESCUELA DE GUERRA NAVAL DE NEW PORT

En este importantísimo alto centro de instrucción naval superior el grupo visitante recibió algunas charlas referentes a la organización académica de la Escuela y, en forma específica, la conducción de los cursos residentes que alli se dictan: el de Guerra Naval, el de Comando y Estado Mayor y el de Comando Naval, este último para Capitanes de Navío y Capitanes de Fragata representantes de las Marinas de Guerra del Mundo Libre. Parte igualmente importante de esta visita consistió en el recorrido de los compartimentos y equipos del Simulador Electrónico de Juegos de Guerra en donde una impresionante instalación de máquinas computadoras que superan el costo de los diez millones de dólares y comprende un volumen de más de 13,000 tubos electrónicos, resuelve en un instante los complicados y laboriosos cálculos de daños infringidos al enemigo y las posiciones que las fuerzas van ocupando en función de los movimientos que cada Comandante de Fuerza ordena para cada una de las decisiones que va tomando en este tipo de entrenamiento de simulación de combates navales.

NACIONES UNIDAS

Una minuciosa e interesante visita a esta principalísima organización internacional tuvo lugar durante la permanencia en Nueva York del grupo visitante. La visita a cada uno de los compartimentos en donde funcionan el Consejo de Seguridad, el Consejo de Administración Fiduciaria, el Consejo Económico y Social, y la Asamblea General estuvo complementada con amplias informaciones sobre una serie de aspectos y puntos de

interés tanto a la labor realizada como aquella actualmente en ejecución.

CONCLUSIONES

A través de la presentación de esta crónica el Oficial Naval peruano puede formarse una idea de la magnitud y de algunos aspectos de la organización de la Armada de los EE. UU. de N.A. Es, indudablemente, un panorama solamente parcial ya que muchos otros establecimientos navales, armas, equipos y organizaciones de comandos no han sido visitadas en estas oportunidades. Pero, se estima que esta información llega a formar una idea bastante aproximada de ese gran conjunto que conforma la Armada de los EE. UU. de N.A., las áreas continentales y ultracontinentales que cubre y las enormes responsabilidades que asume para la defensa de ese país y del Mundo Libre, del cual es hoy el leader.

Los EE. UU. de N.A., emplean el 67% de su presupuesto nacional en gastos para la defensa. Jamás antes ningún país democrático estuvo sometido a tan tremendo esfuerzo económico y, aún así, las posibilidades de mayores incrementos no parecen ser remotas. Tengamos fe en que si, por desgracia, se produjera la III Guerra Mundial estas fuerzas militares lucharán totalmente imbuídos en la filosofía del tercer Presidente de los EE. UU. de N.A., Thomas Jefferson cuyos pensamientos contienen una permanente vigencia:

"Todos los hombres son creados iguales. Ellos han sido dotados por el Creador con ciertos derechos inalienables, entre los cuales está la vida, la libertad y la persecución de la felicidad. Para asegurar estos derechos se constituyen los gobiernos.

El Todopoderoso ha creado la mente libre. Todos los intentos de presionarla por medio de castigos temporales u obstáculos sin desviaciones del plan de Dios. Ningún hombre deberá ser obligado a cultivar o apoyar determinada actividad religiosa o de cualquier otro modo sufrir a consecuencia de sus opiniones o credo religioso, sino que todos los hombres serán libres para profesar y mantener sus convicciones en asuntos religiosos. No conozco más que un código de moral para los hombres ya sea que éstos actúan individualmente o en forma colectiva".



Poder Marítimo y Estrategia General

Por el Capitán de Fragata A.P.
LUIS FELIPE VILLENA GUTIERREZ

Mahan parte de la hipótesis de que el poder naval es vital para el engrandecimiento, la prosperidad y la seguridad nacional. Para ello señaló seis factores fundamentales de los cuales, por lo menos dos, la posición geográfica y la configuración física, influyen destacadamente en este concepto. Gran parte de la importancia de su teoría descansa en la necesidad de obtener y mantener colonias o bases avanzadas. En su acertada interpretación de la historia dedujo la relación que existen entre el poder marítimo y la grandeza nacional y entre el imperialismo y el poder marítimo, deducción que fatalmente alentó a las corrientes imperialistas. De su teoría sobre el poder naval dedujo ciertos principios fundamentales sobre estrategia naval.

Si bien es cierto que el Poder Marítimo es vital para el engrandecimiento y la seguridad de un país, soy de la opinión que este poder es la consecuencia única y exclusivamente del desarrollo económico bajo un sistema en el cual **las consideraciones estratégicas militares de tiempo de paz no tengan supremacía en la orientación de esta economía.** Factor esencial del desarrollo económico de un país, es indudablemente las comunicaciones internas, carreteras y ferroviarias a las cuales se agregan, como un complemento, las rutas marítimas por las cuales circulan los elementos de importación y exportación que mantienen y acrecientan la vida de la nación. Podría entonces decirse que las vías marítimas, refiriéndose al desarrollo del país, son una prolongación de las vías terrestres. El Poder Marítimo es entonces el fruto que automáticamente se obtiene de una correcta estructuración económica de un país, que tiene conciencia del valor del mar y de que a su vez la prosperidad económica de la nación depende de una alta producción e industrialización con vista al relativo autoabastecimiento interno hasta donde sea posible, y luego conquistar los mercados de ultramar.

El Poder Marítimo es, haciendo una figura matemática la suma de dos componentes: Poder Naval e Intereses Marítimos, siendo el primero el conjunto de elementos y personal esencialmente bélico (buques, bases, aviones, personal naval militar y sus correspondientes facilidades de apoyo logístico) y el segundo el sistema de líneas de comunicaciones marítimas vitales para el comercio de importación y exportación del país, los buques mercantes de bandera nacional que cubren esas líneas, las facilidades

portuarias y personal naval mercante.

La Estrategia Marítima comprende dos grandes fases: el control del mar (que es la primera y siempre la primera) y luego la explotación de ese control. Será ésta entonces la forma de que la Estrategia Marítima cumpla la teoría del objeto de la guerra el que, en mi opinión, debe consistir esencialmente en "realizar toda clase de operaciones que concurran a una mayor rapidez y efectividad para quebrar la capacidad económica del enemigo", objetivo para el cual las operaciones marítimas tienen una importancia fundamental. El control de las vías de comunicación es un objetivo común tanto a la Estrategia Marítima como a la Estrategia Terrestre dependiendo sólo del medio físico en el cual se lleve a cabo; sin embargo, la Estrategia Terrestre no podrá alcanzar sus objetivos si no dispone del apoyo efectivo del Poder Marítimo y, aun más, sólo podrá hacerlo una vez que el Poder Marítimo haya alcanzado los suyos. Estos objetivos son los que conducen al Dominio del Mar.

Hay dos factores que, en orden de importancia, limitan el dominio del mar y restringen la libertad de su uso, ellos son: la extensión del mar y el uso que de él hacen, por derecho, los países neutrales. Este último factor gravita fuertemente en oposición a un mejor éxito de la Estrategia Marítima, punto que diferencia casi sustancialmente a la Estrategia Marítima de la Estrategia Terrestre ya que determinan ciertos rozamientos que pueden producirse con los países neutrales, y en la Estrategia Terrestre no. El Dominio del Mar, en toda la extensión de la palabra, no existe en la actualidad; se trata sólo de mantener un mar sin dominio más que dominar el mar. Consiste esencialmente en mantener el control sobre nuestras vías de comunicaciones marítimas negándole las suyas a las del enemigo. Para alcanzar este objetivo es necesario tomar en cuenta una serie de factores y circunstancias que determinará estrategias alternadas en lo referente a su carácter ofensivo unas veces y defensivo otras.

Hacia la importancia de este aspecto opino que debe orientarse la formación de un Oficial de Marina, es decir, tratar de desarrollar en él una profunda y bien formada personalidad, mediante la cual tenga claramente comprendido el concepto de que la etapa defensiva es solamente un "alto", conveniente en una determinada circunstancia y por un tiempo determinado, en el camino de la ofensividad que sólo termina en la conquista del objetivo. Creo indispensable también inculcar en él un acertado sentido de equilibrio entre el empleo de las fuerzas a su alcance y el riesgo que de este empleo pueden acarrear sus decisiones y que, en este sentido, no existe ni existirá nunca una decisión de importancia en donde, no hayan riesgos implicados. Esta idea parte, naturalmente, del supuesto de que estamos tratando de una nación que no ha descuidado su Poder Marítimo.

Mantener un carácter ofensivo por el dominio del mar significa mante-

ner la iniciativa en áreas marítimas esenciales. Para mantener el dominio del mar se requiere emplear las fuerzas navales de combate en dos sentidos igualmente importantes: la protección de nuestras líneas de comunicaciones marítimas vitales (protección de convoys) y negarle su uso a las del enemigo. Opino que el arte de obtener y mantener el dominio del mar depende del acertado equilibrio entre las magnitudes que se den a estos dos factores (protección de convoys y ataque a las vías marítimas del enemigo) en cada momento de la guerra y de acuerdo a la magnitud e importancia de cada operación.

La última etapa para obtener el dominio del mar debe ser la destrucción de la fuerza naval organizada enemiga, pero puede darse el caso de que se alcance la victoria antes de que el enemigo sea golpeado en esta forma.

Un ensayo de Estrategia Marítima aplicable, en mi opinión y en forma general, la mayoría de las circunstancias de la guerra para obtener el dominio del mar, sería:

1º Prioridad: Protección a las vías de comunicaciones marítimas propias.

2º Prioridad: Interdicción al tráfico enemigo con las fuerzas disponibles que no sean absolutamente indispensables para la 1º Prioridad.

Tanto en la primera como en la segunda prioridad, la constitución de las fuerzas navales deben representar un poder destructivo capaz de superar a las fuerzas navales enemigas casi en cualquier punto del recorrido; si ello no fuese posible sólo quedaría la posibilidad de realizarse una guerra de corso contra las vías de comunicaciones enemigas provocando, a la vez, a las fuerzas navales enemigas para que intenten una acción contra las propias de modo que éstas sean atraídas hacia el campo de protección de los convoyes propios.

La última etapa para obtener el dominio del mar debe ser la destrucción de la fuerza naval organizada enemiga, pero como se mencionó antes, puede darse el caso de que alcance la victoria antes de que sea golpeada. Naturalmente la importancia del Poder Marítimo para cada país es diferente; ello depende, esencialmente de la posición geográfica y de la configuración física del territorio nacional. Pero creo que, para cualquier país, este Poder, como también se expresó antes, es una consecuencia del desarrollo económico de la nación. Bajo este concepto, y aun cuando lo que menciono a continuación pertenezca a los más altos niveles de la política nacional, es necesario comprender que para que este Poder Marítimo alcance su máximo desarrollo, será necesario reglar el desenvolvimiento económico de un país de acuerdo a los siguientes pasos:

1º—Ubicar la capital del país en el centro de gravedad económico del territorio nacional.

2º—Adecuar una eficiente legislación para obtener una descentralización económica que fomente una correcta distribución de la pobla-

ción combatiendo así la tendencia de incrementar excesiva e innecesariamente determinados centros poblados.

3º—Estudiar la posibilidad de adoptar el sistema más conveniente de administración interna del país.

4º—Mejoramiento del sistema carretero, férreo, portuario y aéreo.

5º—Impulso a la producción y a la industrialización de los productos naturales básicos del país hasta alcanzar el nivel del consumo interno en un mínimo de tiempo e, inmediatamente después, ampliar los mercados en otros países obtenidos hasta esa época.

6º—Celebración de pactos comerciales con otros países y que beneficien, especialmente, a las zonas fronterizas que no sean fácilmente accesibles por tierra o mar.

7º—Impulso a la industria pesquera en la máxima escala.



El Creciente Rol del Submarino

Por el Vice-Almirante U.S.N.
ELTON W. GRENFELL
(Del U.S.N. I. "Proceedings", Enero 1963)

En una Batalla Naval del futuro se podrían encontrar dos submarinos acechando en los grandes sistemas montañosos del fondo del mar, en profundidades de hasta 10,000 pies, buscándose uno al otro, con una variedad de equipos sensores de largo alcance, y atacándose a gran distancia con armas impulsadas por cohetes o con haces de los "Rayos mortíferos" LASER. Los submarinos pueden ser usados para el transporte submarino, a grandes velocidades, de carga en bulto o líquida. Virtualmente, no hay límite para los empleos a los que se puede adaptar el submarino.

Si uno observa a un submarinista actuando como un hombre de brillante destino, hoy en día, es por que su futuro —y el futuro del submarino— nunca han parecido más halagüeños. Los submarinistas están convencidos de que su arma continuará siendo eficiente, efectiva y necesaria. Hay entre ellos una fe, respaldada por indicio seguro, de que el rol del submarino en la Armada es de continuo desarrollo.

La historia del submarino en la Armada de los Estados Unidos, puede ser analizada en tres fases, una desde 1900 hasta el final de la 1ra. Guerra Mundial; otra desde 1919 hasta el final de la 2da. Guerra Mundial, y la última desde 1945 hasta el presente.

El primer período del desarrollo del submarino lo marcan progresos lentos pero seguros hacia la meta de hacer de nuestros submarinos instrumentos efectivos y dignos de confianza para la guerra. A causa de su pequeño tamaño, y su limitada resistencia bajo el agua, los submarinos operaban la mayor parte del tiempo en la superficie del océano, donde su principal enemigo fue siempre el mar. La vida a bordo de estos pioneros era muy dura y peligrosa. El sistema de propulsión era de motores de gasolina sujetos a continuas fallas, que eran una constante amenaza y una fuente permanente de problemas. Las baterías tenían el hábito de volar de tiempo en tiempo, con grandes explosiones. Desgraciadamente algunos de estos buques se perdieron por desastres.

El rol del submarino, como un elemento del floreciente Poder Naval de nuestra nación, era restringido y nada espectacular. El submarino generalmente era considerado como un arma defensiva, como un medio de reducir la superioridad enemiga en buques de guerra de superficie.

La 1ra. Guerra Mundial produjo un cambio muy significativo en estos conceptos. Poco antes de la guerra, los alemanes perfeccionaron el motor diesel y lo instalaron en sus subma-

rinos. Con esta innovación los submarinos gozaron de un grado de movilidad mucho más grande, así como de una gran seguridad mecánica. El camino estaba preparado ya para un nuevo concepto estratégico. Mientras que antes, todos los submarinos estaban restringidos a la defensa de costa, ahora podrían hacerse cargo de la lucha desde las profundidades de alta mar, contra los buques de otras armadas

Además, los alemanes, sacando ventaja de la nueva gran movilidad de sus submarinos, expandieron espectacularmente el concepto del rol del submarino, declarando la guerra sin restricciones al tráfico comercial. Así, el potencial estratégico del submarino representó una seria amenaza para cualquier nación cuyo sistema económico estuviera basado en el comercio extranjero

Mientras que los alemanes se lanzaron al trabajo de probar esta movilidad, el empleo operacional del submarino era todavía esencialmente de carácter negativo. La guerra submarina fue calculada para negar el uso del mar al enemigo. Solo indirectamente las operaciones submarinas, facilitan el positivo control del mar para un país, por que el submarino no podría asumir el control permanente de las rutas marinas

El potencial de la fuerza submarina de los Estados Unidos permaneció inactivo durante la 1ra. Guerra Mundial, debido a que nuestros antagonistas, a diferencia de nuestros aliados, no eran una coalisión de potencias marítimas que fueran vulnerables a la guerra submarina

Realmente, fue tan pequeño el papel que jugaron en la guerra los submarinos de los Estados Unidos y la Gran Bretaña, que surgió un fuerte movimiento en nuestra Marina y en la Marina Inglesa, apoyando la idea de que la mejor manera de resolver la amenaza del potencial submarino de un enemigo en el futuro, era proscribir todos los submarinos. Esta actitud tuvo gran acogida por los tremendos éxitos de los submarinos alemanes contra los buques de guerra y mercantes aliados, durante la 1ra. Guerra Mundial.

La forma de empleo del submarino por los Estados Unidos contra los japoneses en la 2da. Guerra Mundial, fue esencialmente la misma que la puesta en práctica por los alemanes durante las guerras mundiales uno y dos, estas operaciones irrestrictas contra los buques de guerra y mercante. Mientras que los alemanes fracasaron en ambos casos, nosotros tuvimos éxito en el pacífico con operaciones navales combinadas en las cuales, por supuesto nuestros submarinos contribuyeron significativamente. La economía de guerra japonesa fue efectivamente detenida por estas tácticas navales coordinadas.

Los esfuerzos posteriores a la 2da. Guerra Mundial frente a las contramedidas de técnicas muy desarrolla-

das en la guerra antisubmarina derivadas de la guerra contra los submarinos alemanes y en el Atlántico, se dirigieron a permitir a nuestros submarinos, continuar en los antiguos roles que tuvieron en el pasado. En particular estos progresos fueron calculados para contrapesar el alto poder de localización del radar aéreo. Agregamos el snorkel y cascos de líneas hidrodinámicas, los cuales junto con las baterías de alta capacidad, aumentaron las características de inmersión de los nuevos buques.

Un nuevo factor que favorecía grandemente al submarino en el precario balance entre su potencia de las técnicas desarrolladas de la guerra antisubmarina, fue introducido el 17 Enero de 1955 cuando el U.S.S. Nautilis (SSN-571) se hizo a la mar por primera vez con propulsión atómica. Aquí estaba la promesa de movilidad ilimitada y un perfecto ocultamiento. La contaminación de la atmósfera en este submarino sellado, fue inicialmente obstáculo significativo a la realización del prolongado ocultamiento que deseábamos, pero se hicieron intensos esfuerzos que resultaron en la operación que el USS. Seawolf (SSN-575) realizó completamente sumergido durante 60 días, a fines de 1959. Estábamos en camino.

Durante este mismo período, comenzaron a materializarse otros esfuerzos dirigidos a capacitar y hacer posible que nuestros submarinos asuman un nuevo papel en la guerra antisubmarina. Surgió el submarino de ataque.

Aunque los submarinos de los Estados Unidos hundieron un número de submarinos enemigos, durante la II Guerra Mundial por ataques con torpedos, las armas y tácticas empleadas fueron las mismas que contra los buques de superficie.

Ninguno de estos hundimientos comprendía submarinos operando sumergidos al momento del ataque.

Consecuentemente cuando se hizo una evaluación de la probable amenaza futura de los submarinos enemigos, en los últimos años de la década de 1949, reconocimos que nuestro propio desarrollo en el campo de los submarinos, necesitaba una nueva orientación.

Por lo tanto, en 1949 se organizó en el Pacífico el Proyecto Kayo, cuya meta era producir el submarino de ataque; y en New London, Connecticut, se estableció el Grupo Dos para el Fomento del Progreso Submarino. Estas dos organizaciones recibieron la tarea de orientar los esfuerzos en esta dirección, dentro de las fuerzas submarinas operativas de los dos océanos, efectuando el enlace necesario con las actividades de investigación y Desarrollo dedicadas al problema.

En 1956, los nuevos sonares producidos para su uso en la Guerra Anti-submarina, se instalaron en todos los submarinos con espacio disponible, tan pronto como fue posible. ... el desarrollo del arma fue precisamente uno o dos pasos hacia atrás. Las técnicas para reducir los ruidos propios fueron desarrolladas e incorpo-

radas, y el entrenamiento en operaciones fue completamente cambiado de orientación, dirigiéndolo hacia esta nueva misión fundamental. En poco tiempo surgió el submarino anti-submarino

En resumen, hoy en día, cada submarino de ataque en nuestra Armada, tiene una misión fundamental en la Guerra Anti-Submarina. Esta es una misión relativamente nueva, pero una misión para la que todos nuestros submarinos han demostrado un alto grado de eficiencia. Se alcanzaron muchos progresos y efectividad, de una manera tan rápida, como para indicar una marcada inclinación para esta clase de tareas, y en particular, los Submarinos atómicos han demostrado una aptitud excepcional para la Guerra Anti-Submarina.

Para las normas establecidas hoy día, los primeros submarinos atómicos eran relativamente ruidosos bajo ciertas condiciones, aunque esto es comprensible ya que en la época en que se construyeron, las técnicas desarrolladas y probadas, para la reducción de ruidos eran solo algunas cuantas. Los progresos fueron llegando rápidamente, y los resultados ya estaban a la mano cuando se ordenó la construcción del U.S.S. Thresher (S.S.N.-593) en el año fiscal de 1957.

Hoy en día hay 17 submarinos de ataque, propulsados por energía atómica, en la Flota, 3 de los cuales son de la clase Thresher.

Se ha autorizado 23 unidades más de este tipo para los actuales programas de construcción. Nosotros esperamos muchos más en el futuro, como reconocimiento a la gran importancia que tienen los submarinos de ataque.

¿Qué cambio fundamental ha ocurrido? Aparentemente, el empleo del submarino está todavía limitado a una estrategia de negación; negación de la libertad de movimiento al Comercio Marítimo enemigo, a sus Unidades de Guerra de Superficie, y ahora, a sus submarinos. Desde que aparentemente, la piedra angular de la estrategia naval de Rusia, es su fuerza submarina, nosotros nos hemos dedicado a los submarinos atómicos, para ayudar a reducir y circunscribir la amenaza planteada por aquella fuerza submarina de propulsión convencional (más de 250 submarinos de propulsión diesel solo en la última década), Rusia ha cometido un serio desatino estratégico. El arma submarina desde los primeros años de la década de 1950, ha sido y es el verdadero submarino de propulsión atómica.

Aunque se demostró que la estrategia de negación había producido efectos positivos en el pasado, nuestros submarinos son muy pocos en número y no tienen aun la capacidad para sostener completamente una estrategia de control. Nuestros submarinos sostienen nuestras operaciones por todo el mundo colaborando en los esfuerzos de controlar para nosotros, y negar al enemigo, el uso de aquellos océanos y tierras en los cuales trata de entrometerse.

Antes de 1955, cuando muchos de los progresos logrados en los submarinos comenzaron a pagar dividendos,

nosotros tratamos de acrecentar la cantidad de poder militar que un submarino podría trasladar a un Teatro de operaciones, modificando varios de ellos para el transporte de tropas, carga y petróleo. Pero las limitaciones de volumen y costos de transporte de toneladas-millas, no eran competitivas con los sistemas tradicionales. En vista de su utilidad probadamente limitada, solo unos pocos submarinos fueron convertidos para estas tareas.

Volviendo hacia otras áreas de desarrollo, en Enero de 1948, se efectuó el lanzamiento de una bomba llamada LOON, que era una versión de la bomba sumbadora V-1 alemana, desde el submarino CUSK (SS-348) de la Flota del Pacífico. Este experimento de lanzar proyectiles de corto alcance desde una plataforma móvil basada en el mar, nos condujo al empleo operacional del proyectil REGULUS en 1953. Si bien solamente son cinco los submarinos, todos desplegados hoy día en el Pacífico, que están equipados para lanzar proyectiles REGULUS, han estado realizando un trabajo sobresaliente por muchos años.

Antes de la época en la que se produjo el POLARIS, los dos tipos de proyectiles, el Balístico y el del tipo zumbador o respirador de más largo alcance, estaban caracterizados por su gran tamaño, y el balístico por su considerable peso. Siendo el submarino una unidad de tamaño limitado, se pensó que era anti-económico para propósitos de transportar estos proyectiles, y no mereció consideraciones serias para emplearlo como una plataforma móvil, desde la cual se podrían lanzar grandes cantidades de dichos proyectiles.

Mientras no se produjo el advenimiento de las muchas técnicas que hicieron posible obtener el Polaris, no se reconoció bastante el POTENCIAL MILITAR de tales misiones para los submarinos. Recién, fue económicamente factible emplear el submarino como un vehículo transportador en gran escala para tales proyectiles. Consecuentemente, a fines de 1956, pocos después que ocurrió este gran paso adelante, se obtuvo con asombrosa rapidez, la aprobación Presidencial para construir una Fuerza de Submarino tipo Polaris.

La disponibilidad de fuerza atómica fue, incuestionablemente, un factor significativo en la decisión Polaris. Si no se hubiera tenido disponibilidad de esta fuerza atómica, es problemático decir si la decisión fue la correcta o no. Como resultado de esto, sin embargo, fuimos capaces de dar un gran salto por sobre nuestros opositores, triunfo del que aun disfrutamos, pero que podremos mantener solamente con esfuerzos incesantes.

Estos submarinos incorporan todos los poderes que han sido desarrollados y perfeccionados en los años anteriores, y en un monumental giro de la tecnología, la capacidad del antiguo submarino de transportar solamente pequeñas cantidades de poder ofensivo, ha sido transformada, dándonos unos submarinos que podrían trasladar el más grande poder jamás conocido por el hombre.

La magnitud de este poder está haciéndose más grande constantemente. Al presente, nueve submarinos Polaris con 144 proyectiles están diseminados, siempre listos a hacer fuego a la primera orden. Dentro de los próximos años estos serán reforzados por 32 submarinos más de este tipo, equipados con proyectiles de suficiente alcance para dar en blanco con cualquier parte del mundo. Su misión y tarea de persuación son de gran importancia para nuestra seguridad.

Es así como a los submarinos se les ha asignado dos importantes papeles más, en los últimos años. En el turbulento período entre 1955 y 1960 la naciente misión del submarino con la guerra anti-submarina llegó a ser una realidad, y los 32 proyectiles Polaris de los USS. Jorge Washington (SSBN-598) y USS Patrick Henry (SSBN-599) ocuparon su sitio en la vanguardia del Mundo Libre.

Empero, nuestra Armada requiere una vasta gama de poder para cumplir con las misiones que se le han designado. La capacidad del submarino para transportar este poder, corre desde los límites más bajos hasta los más altos de aquella amplia gama. Y si bien, los submarinos también tienen una excelente capacidad, que cada vez se desarrolla más, para sostener nuestro objetivo Naval dirigido al control del mar, no son los suficientes; probablemente nunca serán suficientes en cantidad.

El concepto de "Fuerza balanceada" ha sido el prevaleciente en nuestra marina por muchos años. Para más claridad, han habido serios argumentos en el seno de la Marina en muchas ocasiones, acerca de lo que debería constituir aquel balance. Un primer ejemplo fue la dificultad experimentada por nuestros proponentes de una Marina Aérea en su lucha contra los promotores del Acorazado en la Marina.

La historia está llena de muchos ejemplos de estancamiento en el pensamiento militar de un vencedor, después de la conclusión de una guerra excitosa. La 2da. Guerra Mundial probó que no había excepción, por lo menos hasta que nuestra experiencia en Corea dió nacimiento a una moderada re-evaluación de los roles militares. Afortunadamente, este mismo período del pensamiento militar ha sido marcado por su ilustración política hacia los objetivos del Comunismo Mundial, y por el conocimiento de que se requiere una amplia gama de poder para tener suficiente fuerza para la basta índole de posibles conflictos.

Gracias a esta experiencia, en donde la acogida a innovaciones y cambios es la más grande, se han logrado las nuevas capacidades del submarino, arriba mencionadas. Mientras es innegable que ellas han sido llevadas a cabo de hecho por los revolucionarios cambios en las diferentes tecnologías durante este período, es imposible que se hubiera logrado sacarlas a luz tan rápidamente en un ambiente como el que se tenía en el período subsiguiente a la 2da. Guerra Mundial, y en el período comprendido dentro de los 15 años después de la 1ra. Guerra Mundial.

En tanto que el ambiente actual exista, es improbable que el pensamiento militar vuelva a estancarse. Este es un ambiente que ha producido cambio; cambios grandemente dependientes de la misión de nuestros líderes civiles, y cambios con efectos positivos a largos plazos, que determinen la seguridad de nuestra nación.

El período con el que vivimos hoy en día, pues, está marcado por su desafío a los militares a competir en el uso de la imaginación para desarrollar nuevos conceptos, para descartar ideas pasadas que bien podrían no servir más, y para recomendar medios por los cuales enjaezar más la revolución tecnológica que va a servir las metas militares y fuerzas confiadas a nosotros.

Los importantes papeles que el submarino juega en la actualidad son un producto de esta misma revolución. Hay signos inconfundibles de que si esta revolución continúa, el submarino tiene mucho que ganar.

Durante la próxima década es probable que veamos muchos cambios en los submarinos, los cuales serán productos de los esfuerzos de investigaciones y el desarrollo mundiales. Vamos a evaluar estos progresos potenciales. Mientras que el USS. Thresher es notable por su elevada velocidad y operación relativamente silenciosa confiamos llenos de esperanza, tener en el futuro plantas de poder más livianas, y que sean verdaderamente silenciosas en su operación. Juntamente con tal planta, desearíamos tener maquinaria auxiliar que no tenga partes móviles, y por lo tanto nada que emita sonidos. La mayoría de los equipos futuros, el control de la atmósfera interior, por ejemplo, serán completamente automáticos. La tecnología futura del computador podría facilitar muchas tareas del control de la Atmósfera interior. Las velocidades de 60 nudos y los descensos a profundidades de más de 10,000 pies no están fuera del dominio de las posibilidades para nuestros submarinos del futuro.

Por la introducción de equipos nuevos y automatizados, dentro de los próximos diez años, podría ser posible proveer un centro de control del buque, desde el cual uno o dos hombres serían capaces de efectuar todas las evoluciones necesarias del submarino. A disposición de estos hombres estaría un completo panorama televisado del ambiente circundante al submarino, así como toda la información necesaria para gobernar el buque. Similarmente, el Comandante y el Oficial de Control de Tiro, podrían tener a su disposición un cuadro completo de todo el problema de control de tiro. Se podría tener a disposición del equipo de control de tiro, un cuadro completo y continuo del blanco, así como de los datos del problema. Además, por los años de 1973, desearíamos tener un grado mucho mayor de simplicidad en todos nuestros equipos electrónicos, así como también tener la seguridad de poder confiar en ellos, para de ese modo reducir los requerimientos de técnicos altamente especializados, hasta por lo menos el 50 por ciento.

Nosotros desearíamos tener torpedos de un alcance bastante grande, muy grande, capaces de dar contra cualquier blanco que se encontrase en cualquier parte entre la superficie y la mayor profundidad. Los alcances de detección deberían acrecentarse a varios cientos de millas, y al mismo tiempo debería desarrollarse un proyectil guiado tipo SUBROC, de alcance correspondiente, para librar ataques atómicos contra submarinos, blancos de superficie y blancos de tierra. Desearíamos que tal clase de proyectil guiado, pudiera ser adaptado para su uso en el tiro Antiaéreo, contra aviones de cualquier tipo, y también tanto para la defensa aérea como para negar el uso de un espacio aéreo determinado al enemigo tomado colectivamente, tal mezcla de armas a bordo de los submarinos que operen en íntima cooperación entre ellos, podría ir bastante lejos al permitirles controlar el océano, incluyendo las alturas, la superficie y las profundidades en las cuales operen. El control del Artico llegaría a ser un asunto viable, y estaría bajo el dominio exclusivo de tal fuerza de tarea.

Para contrarrestar imprevistos avances en los métodos de detección, que pudieran convertir los océanos, en "transportes" desde arriba, las profundidades continuarán perteneciendo al submarino, para ser usadas con la misma facilidad que si se siguiera un mapa de caminos, y sea que se requiera para propósitos de paz o guerra. El transporte submarino de un ejército anfibio, o de carga en bultos o líquida, será enteramente posible. Se debe sin embargo, efectuar una investigación oceanográfica amplia cuyo punto podría ayudar a eliminar las observaciones en el mundo y mucho de lo cual deberá ser necesariamente efectuada por el submarino.

Todos estos progresos están bien dentro del dominio de la posibilidad. Algunos de ellos serán una parte del crecimiento evolucionario de las aptitudes del submarino, crecimiento que es necesario preservar para tener el submarino como un instrumento efectivo para los papeles que se le asignen. Mientras que se admite que los avances en la detección son siempre posibles, es probable que sus efectos a partir de entonces serán transitorios. En el pasado siempre se encontraron contramedidas en contra de posibilidades surgidas de la guerra antisubmarina, es la de operar nuestros submarinos a mayores profundidades.

Al haber alcanzado tales profundidades e introducido armas de características apropiadas, nosotros hemos presentado una efectiva contramedida a las posibilidades de la guerra antisubmarina a pesar de sus progresos. Cualquier enemigo deberá hacer enormes gastos para obtener nuevas armas contra estas características de nuestros submarinos, y deberá equipar, por consiguiente, todas sus unidades antisubmarinas para esta tarea.

La traducción de alguna posibilidad en una aptitud, es sin embargo, una decisión estratégica que se basa de muchos factores. Muchas de estas aptitudes podrían crear campos de acción enteramente nuevos para el submarino, los cuales reflejarían los ob-

jetivos de nuestra nación. Si el submarino no puede desempeñarse mejor en estos campos, más eficiente y económicamente que otro tipo de buques, se le seleccionará para estas tareas, y se establecerá un nuevo balance de fuerzas. Si se hiciera necesario una decisión de esta clase, nosotros deberíamos de estar preparados para proporcionar los implementos necesarios sin demora. El tiempo es el "verdugo" en la guerra fría.

Los papeles asignados al submarino en el futuro, van a depender en gran medida del desarrollo y capacidades de los enemigos potenciales. Nosotros debemos estar preparados para utilizar la ventaja inicial que tenemos en la tecnología del submarino, para ayudar a preservar la habilidad de nuestra Armada en ejecutar las misiones asignadas, expandiendo y ampliando las tareas para las cuales el submarino tiene ciertas aptitudes inherentes.

Tal conjetura es una herramienta incierta en la tentativa de predecir los futuros campos de acción del submarino. Sólo el tiempo dirá si se derivará o no el potencial submarino para estos nuevos roles. Solamente el costo es el que limita, actualmente, el desarrollo de una gama de amplia base en el poder submarino se requieren miles de buques de superficie para transportar una cantidad efectiva de potencial anfibio, para proporcionar bocas de fuego y cobertura aérea, y para llevar una fuerza a tierras lejanas y mantenerla ahí. Y para usos de época de paz, el transporte submarino no puede competir económicamente, en la actualidad, con los buques de superficie. La tendencia de la tecnología no revela todavía cambios significativos en estos aspectos.

Sin embargo, los avances en las técnicas de la vigilancia continua en superficie, tal como con satélites, indican que las fuerzas anfibias estarán privadas del elemento sorpresa. Y si la sorpresa es esencial para el éxito en tales operaciones, el submarino es el único vehículo capaz de realizarlas. Pero si la supremacía aérea también debe ser hecha realidad para asegurar aquel éxito, es difícil concebir que tal supremacía aérea será provista en un futuro cercano por un portaviones submarino.

Sin embargo, el año de 1973 no está tan lejano. La experiencia de los años recientes indica que con la excepción del programa Polaris, hay un tiempo muerto promedio de siete años entre cada nuevo concepto y la disponibilidad de su operación. Por consiguiente, es improbable que los cambios tecnológicos inducirán algunas alteraciones "dramáticas" en el balance de las fuerzas navales, durante la próxima década. Tales cambios de ocurrir serán dictados por la creciente tecnología, siempre que se afecte al surgimiento, o que decline la efectividad de un tipo específico de arma para la misión que se le ha asignado.

Como se ha expuesto previamente, los submarinos atómicos han demostrado una marcada proclividad para su uso en la guerra antisubmarina, mientras se les opere de manera de

capitalizar su tradicional poder de ocultamiento, de cautela y sorpresa. Operando independientemente en "las narices" del enemigo, pueden capitalizar estos poderes de ubicación en cualquier punto. Sin embargo, operando como parte de un equipo, sus poderes son los mismos que los de Sansón, después que le cortaron la cabellera. Consecuentemente el submarino de hoy día, tiene todavía que demostrar la excelencia en general, por ejemplo, de un destroyer para realizar las múltiples tareas de la guerra antisubmarina, requeridas en la defensa de convoyes, grupos de tarea de superficie, fuerzas de portaviones, áreas de objetivos anfibios, etc.

Este tipo de operaciones de la Guerra Anti-submarina impone un cambio fundamental en el empleo del submarino, pero este cambio se está realizando lentamente. El desarrollo de los cambios necesarios para mejorar las aptitudes proyectadas, deberán producirse dentro de la próxima década. Cuando se obtenga estas aptitudes mejoradas, es probable que se construirán más submarinos para estas tareas de la guerra antisubmarina.

Mientras tanto, nosotros estamos construyendo una fuerza de submarinos de propulsión atómica, los cuales, en virtud de su movilidad ilimitada, están capacitados para la lucha en cualquier océano, sin la necesidad de bases adicionales para proporcionales apoyo. Desde que la incertidumbre es la principal característica de nuestro futuro geopolítico, nos sentiremos afortunados de poseer un poder submarino de gran movilidad, cuya flexibilidad encaja dentro de los intereses globales de nuestra nación.

Un rasgo distintivo clave de esta flexivilidad, es la virtual inmunidad del submarino atómico a la guerra atómica. Si estos submarinos tuvieran que hacer la guerra en el mar, la selección de armas, ya sea de nosotros o de nuestros enemigos no tienen mayor efecto, naturalmente, el problema de destruir un enemigo se resuelve más fácilmente con un arma atómica, y ciertamente que nadie desearía pelear con palitos de dientes contra un enemigo que tuviera un palo de base-ball. Lo único que realmente nos concierne es asegurar que podemos luchar con o sin armas atómicas y ganar el control del mar por cualquier medio que escojamos.

Es esta misma inmunidad, esta indiferencia, si se desea, de submarino atómico a la guerra atómica en el mar, la que ha hecho que el submarino Polaris sea el conjunto de armas tan completo y buena que es. Así este es el sistema con más chance de supervivencia para la represalia, que hemos producido o que conocemos; es capaz de sobrevivir en cualquier ambiente de guerra, y a diferencia de cualquier otro, por un período de tiempo indefinido. La supervivencia en tiempo, por consiguiente, permite una casi ilimitada flexibilidad de reacción, que varía desde la reacción instantánea, inmediata con todos los proyec-

tiles guiados, hasta una que puede ser demorada por horas, días, semanas o meses, y que puede usarse en cualquier medida de acuerdo a la selección de los estrategas. En esta cualidad esencial la que hace del submarino Polaris un auxiliar tan valioso de la estrategia nacional, ya sea hoy día o en un futuro incierto.

La segunda cualidad esencial del submarino Polaris es la excelente capacidad que ha demostrado durante los pasados dos años en operaciones de patrullaje en el mar. Por repetidas pruebas, sabemos que el Polaris es un sistema acabado y digno de confianza en toda la expresión de la palabra. Se han satisfecho todas y cada una de tareas asignadas en cada patrullaje de los submarinos SSBN, y nunca ha fracasado una misión. El desempeño de los proyectiles guiados y de los equipos de navegación, ha excedido las espectativas.

Estas son cualidades sobre las que un enemigo potencial no tiene control, no tiene contramedidas, no tiene réplica. El submarino Polaris nos da un sistema con aptitudes realmente increibles, y con cualidades que nos proporcionan en gran medida, el disuasivo digno de confianza que debemos de tener.

Como un punto opuesto a todo este conjunto de armas submarinas altamente desarrolladas, los SSN y SSBN, debemos tener el hombre, que corresponda esta maquinaria. Este hombre debe ser completamente diferente del que se necesitaba hace 50 años. En mi primer submarino había un fornido maquinista que era el hombre llave para tener nuestra planta de ingeniería lista para hacerse a la mar. Firmaba su nombre con una "X". Un excelente submarinista en aquellos días, ahora sería inútil en un submarino nuevo, y sería rechazado por sus compañeros de a bordo. Estaría incapacitado para poder cooperar ya sea con la tecnología actual o con el orden social producido por ésta.

Este ejemplo, ilustra meramente la naturaleza del cambio, para hacer hincapié en que el compás del cambio se está acelerando, y que la dirección de cambio, un vector de dimensiones inciertas, es altamente impredecible.

Las necesidades de personal para el submarino de 1973, probablemente se reduzcan bastante. Los marcados adelantos en la automatización, y en la confiabilidad y simplicidad de nuestros equipos, reducirán correspondientemente, las demandas de mantenimiento. Lógicamente, por consiguiente, todos estos factores se debería combinar para reducir el número de tripulantes en una dotación. Podría resultar una reducción del 20%, lo cual facilitaría el problema de obtener el suficiente número de personal inteligente para nuestra fuerza submarina de esa época.

Uno de los signos más importantes de nuestro tiempo, es la creciente importancia del submarino en apoyo de los objetivos militares de nuestra nación. Aún no es según, si este crecimiento continuará en el futuro al paso logarítmico del cambio en la tecnología, como lo fue en el pasado.

Cualquiera que sea el producto de ese cambio, los submarinos solamente serán uno de los muchos sistemas que nuestro país requiere para su seguridad. No permitamos que nadie piense que un solo sistema o una sola trayectoria estratégica hará jamás a nuestro país inmune a un ataque. Los submarinos son sólo un factor nuevo en esta ecuación diversificada de seguridad, pero si con un factor de extrema importancia y con un poder tremendo.



La Reconstrucción de la Marina Italiana

Por el Almirante GIUSEPPE FIORAVANZO
(Traducido de la "Revue Maritime" Nº 196).

NOTA:—Traducimos este artículo como un ejemplo clásico de la reconstrucción de una marina que después de su derrota se vió casi aniquilada.

I.—El Tratado de Paz y sus Consecuencias Inmediatas.—

Según el tratado de paz firmado el 7 de Febrero de 1947, la Marina Italiana tuvo que entregar a los aliados 171 unidades, 30 de las cuales eran "principales", 65 ligeras y 76 auxiliares. Le estaba prohibido construir nuevas unidades hasta el 1º de Enero de 1950 y de mantener o de construir nunca portaviones, submarinos, lanchas rápidas M.A.S. ni unidades de asalto.

En realidad la transferencia de 171 unidades a los aliados no llegó a tener lugar en su totalidad, puesto que los Estados Unidos y la Gran Bretaña renunciaron a las unidades que tenían que recibir, exigiendo en cambio su demolición a cargo del mismo Gobierno Italiano.

Después de haber cumplido el tratado de paz, la Marina Italiana quedó con los siguientes buques:

(170.000 tons. en total aproximadamente).

—2 acorazados: "Duilio" y "Doria"; 4 cruceros: "Duca degli Abruzzi", "Garibaldi", "Montecuccoli", y "Cadorna"; 4 torpederos de 650 tons;. 20 corbetas; 19 dragaminas; 8 lanchas y 76 buques auxiliares.

Cuando en 1949 se constituyó la OTAN, de la cual formó parte Italia desde el primer momento, se reconoció que era ilógico que un miembro de la Alianza Atlántica estuviese limitado en su soberanía, sobre todo en materia de armamento.

Las negociaciones entabladas por el Gobierno Italiano con los 22 Estados que habían ratificado el tratado y que constituían la OTAN, —para obtener oficialmente la libertad de armarse sin limitación alguna,— terminaron en 1951 con un acuerdo que hubiera sido unánime si la URSS y sus satélites, no hubiesen condicionado su adhesión, a la salida de Italia del Pacto del Atlántico Norte: pretensión absurda.

II.—La Reconstrucción.—

A pesar de las dificultades económicas de un país que había soportado y perdido la guerra, el Estado Mayor de la Marina Italiana puso en estudio en 1949 un primer programa naval que preveía la construcción de:

—2 destroyers escolta de primera clase; 4 fragatas; 16 dragaminas y la terminación de los dos cruceros ligeros cuyos cascos ya habían sido construídos durante la guerra.

Se trataba evidentemente de buques adaptados para la protección directa e indirecta de las comunicaciones marítimas, objeto exclusivo, —en las nuevas condiciones del mundo,— de la Marina de un país que, como Italia, cuenta en un 80% sobre sus importaciones por vía marítima y que no tiene ninguna flota enemiga que combatir.

La ejecución de este primer programa sufrió retardos a causa de dificultades financieras.

Según este programa, se puso en gradas los siguientes buques:

—en 1952: 2 destroyers de 1ª clase "Impetuoso" é "Indómito"; 2 fragatas "Canopo" y "Centauro".

—en 1953-54: 2 fragatas "Castore" y "Cigno";

—en 1954-55: 12 dragaminas tipo *Agave*.

En 1953 empezaron los trabajos de terminación de los dos cruceros ligeros modernizados según planos nuevos: "San Giorgio" (ex-"Pompeo Magno") y "San Marco" (ex-"Giulio Germanico") del mismo tipo que los dos escoltas de escuadra (franceses) "Chateaurenault" y "Guichen".

A estos buques se agregó las cuatro corbetas "Airone", "Albatros", y "Alcione" (puestas en gradas en 1953) y la "Sentinella" (puesta en gradas en Enero de 1954), y una cañonera rápida de 160 toneladas. La "Vendetta", del mismo tipo que la "Sentinella" fue construída en Francia para Alemania por encargo de los Estados Unidos y transferida después a la Marina Italiana en 1959.

Todos estos buques entraron en servicio entre 1955 y 1958.

Mientras tanto, los Estados Unidos habían suministrado a Italia en P. y A.

—en 1951: 2 destroyers "Artigliere" y "Aviere"; 3 fragatas: "Altair", "Aldebaran", y "Andromeda"; 6 cañoneras, tipo *Alano;*

—en 1953-54: 18 dragaminas tipo *Abete;*

—en 1954-55: 2 submarinos "Da Vinci" y "Tazzoli".

Por su parte, a fines de 1952, la Marina Italiana había continuado los trabajos de transformación de dos submarinos "Giada" y "Vortice", que habían entrado en servicio durante la guerra y que habían sido declarados fuera de servicio en 1947, por una astucia administrativa.

Finalmente no se puede ocultar que Italia había comprado en Norteamérica 17 dragaminas tipo *Azalea*, y

en Inglaterra 16 dragaminas tipo *DR-301* para apresurar el dragado de las zonas contiguas a sus costas.

En 1956-57 se estableció un segundo programa que preveía la construcción de:

—2 destroyers lanza proyectiles dirigidos; 4 fragatas "Bergamini", "Rizzo", "Margottini" y "Fasan"; 2 cruceros lanza proyectiles dirigidos, de 6000 tons. "Doria" y "Duilio", que llevan los nombres de los acorazados que fueron dados de baja en 1956; 2 submarinos de 450 toneladas "Toti" y "Bagnolini"; 2 cañoneras rápidas de 170 tons. y preveía también la transformación del crucero "Garibaldi" en buque lanza proyectiles dirigidos.

Este programa está en ejecución. Los barcos que están todavía en terminación o en construcción son: el "Impávido", el "Intrépido", el "Fasan", el "Doria" y el "Duilio"; y dos submarinos que todavía no han sido puestos en gradas.

En 1958 se empezó los estudios para la construcción de un submarino de propulsión atómica.

En 1962 se ha previsto la puesta en gradas, para 1963-64 de las siguientes unidades:

—1 crucero lanza proyectiles dirigidos: "Vittorio Veneto"; 2 fragatas tipo *Canopo* mejorado; 4 corbetas tipo *Airone* mejorado; 2 submarinos más y 4 cañoneras rápidas.

Además, no hay que olvidar que en el período de 1950 a 1962 han entrado también en servicio 33 dragaminas que han reemplazado a los dragaminas viejos después que terminaron su trabajo de dragado a lo largo de las costas italianas, 17 lanchas rápidas y algunos buques auxiliares.

A fines de 1962 la Marina Italiana poseía:

2 cruceros "Garibaldi" y "Montecuccoli" transformado en buque - escuela; 2 destroyers-conductores de flotilla "San Giorgio" y "San Marco"; 4 destroyers; 11 fragatas; 4 torpederos antiguos; 29 corbetas; 6 cañoneras; 3 cañoneras rápidas; 16 lanchas rápidas; 2 lanchas; 94 dragaminas; 6 submarinos; 47 transportes militares especiales; 76 buques auxiliares y 67 barcos para diversos servicios.

En construcción estaban los 7 buques del programa de 1956-57, y en proyecto los 13 buques previstos en el programa de 1962.

Se trata pues de un conjunto de fuerzas entre las cuales prevalece la "poussiere" como se decía en la época del Almirante Aube: (N. del T. El Almirante francés Aube llamaba "poussiere navale" (polvillo naval) al conjunto de buques pequeños de guerra (torpederos en su mayoría) cuya preferencia en la construcción naval le hizo perder a Francia en 1908 su segundo puesto entre las potencias navales); pero con la diferencia de que en aquella época la "poussiere" no hubiera podido por sí sola asegurar la victoria, mientras que hoy, esta "poussiere" es indispensable para proteger las rutas marítimas de un país que tenga la si-

tuación económica y la posición geográfica de Italia.

En cuanto a la aviación naval, la Marina Italiana carece de ella como antes. No existen sino formaciones antisubmarinas de aviación que para su empleo dependen de la Marina, a excepción de los helicópteros que le pertenecen.

A propósito de las posibilidades de la industria nacional, el Ministro de la Defensa M. Taviani preguntó el 20 de Octubre de 1953 en el Senado:

"¿Hay acaso alguien que pueda creer en una industria italiana completa del todo en su producción?".

El Ministro terminó así su discurso que llamó la atención del Senado acerca de la extremada complejidad de las construcciones navales modernas y sobre la rapidez fulminante del progreso técnico que un país no puede estudiar y aplicar por sí sólo.

III.—Los Presupuestos.

Nos parece interesante, —antes de hablar de los presupuestos anuales de la Marina,— el reproducir un pasaje del discurso de M. Taviani en la Cámara de Diputados el 21 de Junio de 1956:

"En relación a sus poblaciones respectivas, los efectivos representan: en Italia el 0,68%; en la URSS el 1.38%; en Checoeslovaquia el 1,23%; en Polonia el 0.94%; en Rumanía el 1,39%; en Albania el 2,68%; en Bulgaria 2,3%; solamente la Alemania Oriental se encuentra al nivel de Italia.

"En cuanto al gasto *per capite*, los países del otro lado de la cortina de hierro sobrepasarían en liras italianas, según el cambio oficial, como sigue:

"U.R.S.S.,	72.168 liras
Checoeslovaquia	66.536 „
Polonia	75.461 „
Rumania	25.151 „
Hungría	22.736 „
Bulgaria	17.893 „
Alemania Oriental	16.000 „

"Mientras que Italia gastó 11.583 liras.

"¿Es pues este un presupuesto demasiado grande o demasiado modesto para nuestro país?—Se trata sin duda de un presupuesto muy modesto que representa de todas maneras el máximo esfuerzo permitido para el presupuesto nacional. . . . .".

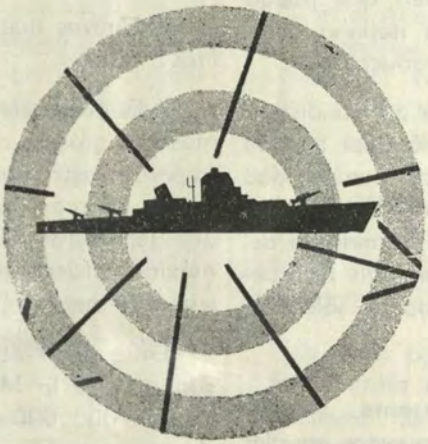
Entre 1947-48 y 1962-63 el presupuesto de la Marina ha pasado de 70.000'000.000 a 132.000'000.000 de liras siguiendo una progresión constante.

El presupuesto de 1947-48 era en efecto, de 58.000'000.000, pero hemos multiplicado este número por el coeficiente de desvalorización de la lira durante el período considerado lo que da 70.000'000.000.

Se comprueba que el presupuesto se ha duplicado casi en 15 años, pero desgraciadamente es de todos modos muy modesto, como lo ha dicho el Ministro Toviani.

Y si se tiene en cuenta que casi un 37% de los créditos son absorbidos por cargas y obligaciones muy fuertes (empleados civiles, gran cantidad de obreros en los arsenales, a los cuales no se les puede despedir por razones sociales, pensiones, etc.) y que la extensión de las fronteras marítimas de Italia (8.000 Kms. poco más o menos) requiere grandes servicios disponibles para los gastos en provecho de la flota son demasiado bajos, y eso explica nuestra lentitud en la realización de nuestros programas navales.

A. G. F.



Revisando Libros

FERNANDO DE LESSEPS
Por J. Fauli

OBJETOS DESCONOCIDOS EN EL CIELO
Por Antonio Ribera

FERNANDO DE LESSEPS

Por J. Fauli

Revisado por el Capitán de Fragata A.P. (R)
JUAN E. BENITES

Fernando de Lesseps nació en Versalles el 19 de Noviembre de 1805 y perteneció a una familia de diplomáticos.

Mateo de Lesseps su padre, que acabada de pasar tres años en Egipto como Cónsul de Francia, fue a visitar a su padre retirado de la vida diplomática y sólo este hecho ocasional fue la causa de que Fernando naciera en la aristocrática Versalles. Muchas veces se refirió a esta circunstancia y nunca aceptó que ello fuera algo meramente casual.

El libro relata con lujo de detalles los viajes sucesivos y repetidos que Lesseps hizo a España, Italia, Francia y Egipto hasta que en 1854 llegó a este país dispuesto a llevar a cabo por su cuenta la obsesión de su vida, la gran empresa de cortar el Istmo de Suez.

Después de quince años de luchas contra influencias diversas y contra los adversarios de la gran empresa "Ferdinand Lesseps", después de diez años de trabajos, fue terminada la perforación del Itsmo, el "Canal de los Mares" pudo ser solemnemente inaugurado el 17 de Noviembre de 1869. Desde la víspera habían empezado las ceremonias en Port-Said, en donde el 14 habían llegado Ferdinand Lesseps y su familia, el 15 el Emperador de Austria Francisco José en su yate "Greif" y el 16 en la mañana los miembros del Consejo de Administración de la Compañía Universal en el

"Peluse" de las Messageries Imperiales; luego el "Bertha" llevando al Príncipe real de Prusia que fue después el Emperador Federico III; finalmente el yate imperial francés "Aigle" con la Emperatriz Eugenia de Montijo. El "Aigle" estuvo escoltado por 20 buques de diversas nacionalidades, y en la rada de Port-Said había 50 barcos entre los cuales estaban:

6 buques de guerra franceses, entre ellos la fragata "Themis" arbolaba la insignia del Almirante Moulac.

6 egipcios,

12 ingleses,

7 austriacos y

5 de la Confederación de Alemania del Norte.

Las fiestas comenzaron en la tarde del día 16 con ceremonias religiosas musulmanas y cristianas y siguieron con visitas a la nueva ciudad de Port-Said.

El 17 de Noviembre a las 8 y 30 a.m. empezó un desfile de 54 buques que iban a pasar del Mediterráneo al Mar Rojo de Port-Said a Suez para inaugurar oficialmente la nueva vía marítima.

La ceremonia estuvo a punto de ser pospuesta por la varadura de la fragata egipcia "Latif" la víspera en la tarde a causa de una mala maniobra en el canal, pero un trabajo intenso dirigido por el "kedive Ismail" en persona, permitió reflotar la fragata y dejar expedito el canal.

La lista de millas marinas que se ahorra en el viaje desde estos diversos puertos hasta Bombay es la siguiente:

Desde Constantinopla	se ahorra 2322 millas
Desde Malta	se ahorra 1631 millas
Desde Triestre	se ahorra 1954 millas
Desde Marsella	se ahorra 1233 millas
Desde Lisboa	se ahorra 1510 millas
Desde Burdeos	se ahorra 1359 millas
Desde El Havre	se ahorra 1620 millas
Desde Londres	se ahorra 1359 millas
Desde Amsterdam	se ahorra 1485 millas
Desde San Petesburgo	se ahorra 2079 millas
Desde Nueva York	se ahorra 1350 millas
Desde Nueva Orleans	se ahorra 1454 millas

El Canal de Suez hizo este prodigio. Gracias a él, es posible navegar desde el Mediterráneo hasta el Océano Indico sin tener necesidad de rodear el Africa. La ruta abrió insospechados progresos al comercio y a la civilización. El hombre una vez más, había vencido a la naturaleza. En Port-Said, punto de entrada al Canal por el Mediterráneo, una gran estatua recordaba al insigne hombre que con su tesón había hecho posible la magna obra. El 29 de Diciembre de 1956 una gran columna de humo se elevaba por detrás de la estatua del francés constructor del Canal de Suez. Un grupo de manifestantes egipcios había volado la obra que Fremiet había esculpido en 1899.

Más tarde la fiebre amarilla le hizo fracasar en la apertura del Canal de Panamá y sus compatriotas que habían perdido plata en esta obra lo enjuiciaron y fue condenado a cinco años de prisión, pero escapó a ellos

gracias a una formalidad administrativa bien llevada por sus abogados.

El 17 de Noviembre de 1894 se conmemoró las bodas de plata del Canal Egipcio. Poco después Lesseps enfermo se vió obligado a guardar cama y el 7 de Diciembre de ese mismo año a la edad de 89 años falleció tranquilamente.

OBJETOS DESCONOCIDOS EN EL CIELO.

Por ANTONIO RIBERA

de la Sociedad Astronómica de España y América

Editorial **Argos** S. A. Barcelona.

Interpretación y síntesis de un enigma interesante

Revisado por el C. de F. (R) **Juan E. Benites**

El 15 de Agosto de 1952 el personal del aeródromo de la ciudad de Washington —la cual no había sufrido ningún bombardeo aéreo durante la Segunda Guerra Mundial— se vio sumergido, durante *cinco* horas, en el más incomprensible y extraño terror. Fue en la madrugada; las pantallas de radar del aeródromo señalaron la presencia de una flota de "Objetos no identificados" volando a velocidades inconcebibles. Finalmente cuando los cazas yanquis entraron en acción, renació poco a poco la calma; los ONI desaparecieron del espacio. Así los sobreexcitados técnicos del aeródromo de la capital federal recobraron la paz de espíritu, más sólo en parte, ya que no pudiendo atribuir a los rusos estas máquinas tan diabólicas por su forma y su celeridad.... ¿de dónde procedían?

Algo similar, esta vez en pleno día y durante menos tiempo le ocurrirá un Sábado por la tarde del mismo Verano, a la ciudad de Indianápolis, siendo contemplado por centenares de miles de personas.

¿Se trata, efectivamente, en ambos casos —por citar sólo dos— de "platillos voladores", es decir, ingenios de origen extraterrestre, gobernados por una fuerza inteligente... o bien es todo ello una sugestión colectiva?

Wernher von Braun —desde los Estados Unidos— y el Doctor Zonshain —desde la URSS— tienen una respuesta concreta al indicar que se trata de una fuerza que realmente existe y cuyo origen o punto de partida radica más allá de nuestro planeta.

Otras personalidades eminentes que se adhieren a tal dictamen son Aimé Michel, Gabriel Voisin, el profesor C. F. Powell decano de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Brístol y Premio Nobel; Walter Riedel ex-director del "Centro Experimental de Cohetes" de Penemunde; el Doctor H. Percy Wilkins de la "British Interplanetary", etc., etc.

Las principales Potencias tienen centros de investigación dedicados enteramente a esclarecer el problema de los ONI. En los Estados Unidos, la "Air Technical Intelligence Center" de la USAF, creó en 1947 una comisión de encuesta, provocada por la dramática muerte del Capitán Thomas A. Martell "as" de la aviación norteamericana, al perseguir a un "Objeto no identificado".

Pero antes de seguir adelante—y dado el rigor científico de esta obra, que excluye el sensacionalismo y sólo se atiene a hechos comprobados— conviene significar que el autor, cartesiano ciento por ciento, comienza la obra presentando los siguientes interrogantes:

¿Es posible la vida en otros mundos?

¿Es la tierra la única morada de la vida, desde la bacteria al hombre, o esta chispa divina ha prendido también en otros mundos además del nuestro?

El Doctor Harold Urey, Premio Nóbel de Química, afirma: "El número de mundos de nuestra Galaxia capaces de desarrollar algún tipo de vida basada en el oxígeno es de cien mil millones". El Profesor Asimov añade que "acaso vivimos, sin darnos cuenta, en una "reserva india" en los confines de la Galaxia" ¿Cuál sería entonces nuestro papel en este Imperio Galáctico? Simplemente el de unas lejanas y atrasadas tribus, situadas en los suburbios de la Galaxia, ¡Rudo golpe para nuestro orgullo de terrícolas!

Sólo después de sentar que la Ciencia acepta como probabilísima la existencia de vida —aunque distinta a la nuestra— en otros planetas, el autor del presente libro realiza un inventario de los casos que se hallan fuera de toda sospecha.

Aparecen los *footfihters* (o cazas de fuego), vistos por los aviadores aliados y los del Eje en la última guerra. Luego surgen los *Objetos no identificados* (o platillos voladores) observados en todas partes del mundo y al parecer en todas las épocas, si bien sólo una muy pequeña fracción de tales observaciones es aceptada como cierta.

Resultado: ha quedado una porción de *absoluta autenticidad*. Y en esa relación de *casos* y *de fotos* ciertos que nos aproximan al enigma —¡casi comprobado!— de que no estamos solos en el Universo, de que estamos observados y de que podemos ser visitados muy pronto por seres de más allá de la Tierra... Estas emociones asaltan al lector desde el primer capítulo del libro, llevándolo a parajes de un sabor indescriptible e inaudito.



Notas Profesionales

LAS NUEVAS CONSTRUCCIONES NAVALES FRANCESAS

Por M. BERTINI

(De la "Rivista Marittima" XCVI-4)

Antes de examinar el desarrollo de las nuevas construcciones navales francesas es oportuno pasar una rápida revista a los objetivos a que tiende la actual política militar de la Francia.

Ella está interesada en tener:

—una fuerza de choque nuclear como fuerza disuasiva contra cualquier agresión eventual;

—una fuerza de intervención para conflictos marginales en los cuales la Francia podría encontrarse envuelta, fuerza empleable de conformidad con el cuadro de la Alianza Atlántica;

—una fuerza convencional modernamente equilibrada, apta para enfrentar las múltiples exigencias ya sea de la defensa del País o bien de los Estados asociados.

En el cuadro de esta política, la Marina francesa se está preparando con un vasto programa de construcciones nuevas, en parte ya realizado, para desempeñar las tareas que le sean asignadas. Para el cumplimiento de estas tareas, la Marina deberá disponer, como ha sido expresamente indicado por el Jefe de Estado Mayor Almirante Cabanier:

a) de elementos navales y aeronavales dotados de una capacidad de choque nuclear;

b) de una fuerza de intervención naval y aeronaval, componente esen-

cial de la fuerza de intervención interarmas;

c) de la fuerza necesaria para la defensa de las vías de comunicación oceánicas y absolutamente vitales para el País, así como para los territorios franceses de ultramar y para los Estados asociados de la Comunidad ligados a la Francia por acuerdos defensivos.

En particular, —en lo que respecta al punto a), está interesada en que se construya el conjunto de armas "Submarino atómico —proyectil dirigido con cabeza nuclear", que representa la forma ideal de la fuerza de disuasión,— la Marina podría contribuir a dicha fuerza de disuasión asociando la bomba "A" al conjunto "Portaviones Etendard IV - unidades de escolta".

En lo que concierne al punto b), la fuerza naval de intervención estará centralizada en los portaviones con elementos anfibios y con apoyo logístico propio.

Por lo tanto, el desarrollo de las construcciones navales francesas prevé con preponderancia (como es posible deducir por las tareas que probablemente tendrá que desempeñar) unidades portaviones; unidades de escolta para los grupos de intervención; submarinos nucleares con proyectiles dirigidos y submarinos convencionales veloces de ataque; unidades ligeras especialmente idóneas para la lucha antisubmarina y para escolta antiaérea; unidades anfibias de asalto, y finalmente unidades de apoyo logístico para la escuadra.

Es oportuno también precisar que desde fines de la Segunda Guerra Mundial hasta hoy, la Marina francesa ha efectuado ya un notable esfuerzo en la construcción de sus propias fuerzas.

En efecto, habiendo salido extenuada del conflicto y habiendo visto reducido a un tercio su tonelaje operativo de guerra, la Marina francesa, en su mayor parte, mediante varios pro-



El "Etendard IV", avión destinado para los nuevos portaviones y que podrá llevar armas atómicas

gramas de construcciones ahora terminados, se ha colocado en el cuarto lugar entre las potencias navales del mundo con un tonelaje actual operativo de 269. 487 tons. st., habiendo asimismo dado de baja a 131.910 tons. de unidades de construcción antigua o superadas por los nuevos fines bélicos, empleándolas para tareas de adiestramiento.

De este tonelaje operativo, —constituído especialmente por unidades ligeras convencionales antiaéreas y antisubmarinas en su mayor parte aptos para misiones de escoltar el tráfico,— cerca de 120.000 tons. están representadas por unidades de construcción reciente, como los dos cruceros antiaéreos, los 18 destroyers de la clase "Surcouf" entre los cuales está la nueva unidad " La Galissonniere"; las 18 fragatas de las clases *Le Normand*, y *Le Corse*, los 14 submarinos de las clases *Arethuse*, *Narval* y *La Creole;* los 34 dragaminas de la clase *Sirius* y las 14 unidades de patrullaje de la clase *Le Fougueux*, — con un conjunto de 100 unidades nuevas de un notable valor de combate.



El portaviones "FOCH" de la clase **Clemenceau** en sus pruebas

A estas 120.000 tons. de construcción reciente hay que agregar otras 30.000 del nuevo programa entradas hace poco en servicio sobre las cuales nos detendremos más adelante y que están constituídas por un portaviones de 22.000 tons. st., tres avisos de escolta de la clase *Commandant Riviére* y cuatro submarinos veloces de ataque de la clase *Daphné*.

Por lo tanto, el actual tonelaje operativo está constituído por cerca de los dos tercios de las unidades de reciente o recientísima construcción.

Portaviones.—

De los dos portaviones de 22.000 tons. st. previstos en el programa, uno el "Clemenceau" ha entrado en servicio, el segundo, el "Foch" ha hecho sus pruebas y en breve entrará en servicio.

Estas unidades embarcarán 60 aviones cada una, subdivididos en tres grupos; uno de los cuales de aviones "Etendard IV", otro de aviones "Aquillon" y el tercero de aviones "Breguet Alizé", aptos estos últimos para el empleo antisubmarino.

Unidades porta-helicópteros.—

La primera unidad de este tipo que ha sido construída es "La Resolue" de 10.000 tons. lanzada al agua en 1961 y que actualmente está en terminación a flote.

Se prevé que en los próximos meses pueda efectuar sus pruebas preliminares. En tiempo de paz, esta unidad será empleada como buque escuela en sustitución de la "Jeanne d' Arc". Para tiempo de guerra está prevista su transformación rápida en unidad porta-helicópteros (capacidad 8 helicópteros) y transporte de fuerzas de desembarco.

Fragatas lanza proyectiles dirigidos.—

Recientemente se ha colocado la quilla de dos de estas unidades que representan el nervio de las escoltas AA y AS de los grupos navales de intervención, y a las cuales se les ha dado el nombre de "Suffren" y "Duquesne" respectivamente. También está prevista la construcción de una tercera de estas unidades.

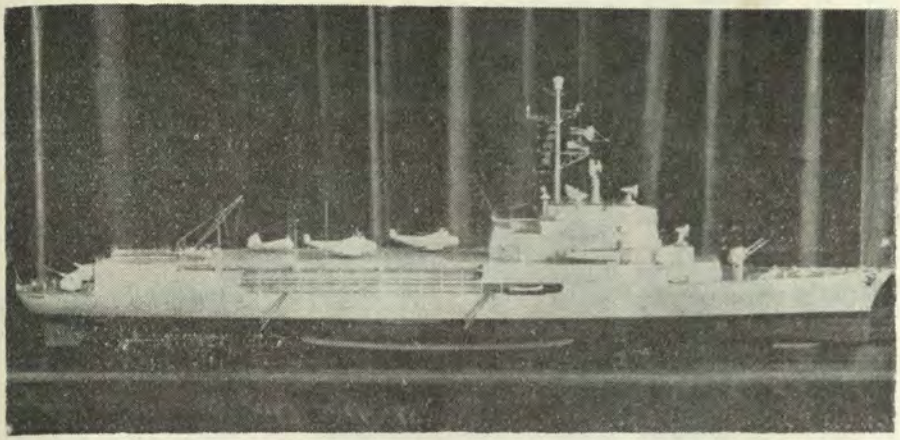
Con un tonelaje de 4,700 tons., tendrán buenas cualidades náuticas y una autonomía para poder escoltar a los modernos portaviones con cualquier clase de tiempo. Su armamento antiaéreo comprenderá una rampa doble a popa para proyectiles superficie-aire "Masurca" para la defensa a mediana distancia (40 Kms.) y artillería AA automática de tiro rápido para la defensa cercana. Su armamento antisubmarino comprenderá, entre otras cosas, el conjunto de armas "proyectil dirigido antisubmarino "Malafon" - Helicóptero", sistema ya experimentado en "La Galissonniere".

Avisos escolta.—

De la nueva clase de nueve unidades de 1650 tons. st., las tres primeras, "Commandant Riviere", "Victor Schoelcher" y "Amiral Charner", están en servicio, mientras que las seis restantes, "Commandant Bory", "Com-

Las nuevas construcciones francesas todavía no entradas en servicio

Tipo y nombre, si ha sido asignado	Desplazamiento unitario standard	En construcción	En armamento o en pruebas	En programa	Desplazamiento total standard
Portaviones					
1.—Foch	22.000	–	1	–	22.000
Portahelicópteros					
1.—La Resolue	10.000	–	1	–	10.000
Fragata lanzadora					
1.—Suffren	4.700	1	–	–	14.100
2.—Duquesne	»	1	–	–	
3.— ?	»	–	–	1	
Avisos escolta					
1.—Com. Bourdais	1.650	1	5	–	9.900
2.—Com. Bory	»				
3.—Balny	»				
4.—Doudart de Langrée	»				
5.—Protet	»				
6.—Enseigne Henry	»				
Submarinos nucleares lanzadores					7.000
1.— ?	7.000	–	–	–	
Submarinos veloces de ataque					
1.—Minerve	700	2	3	–	3.500
2.—Galatée	»				
3.—Eurydice	»				
4.—Q-249	»				
5.—Q-250	»				
Cazasumergibles					
1.—La Combattant	160	1	–	–	160
Buque anfibio de asalto					
1.—TDC-1 Ouragan	5.800	1	–	–	11.600
2.—TDC-2 ?	»	–	–	1	
Buque apoyo logístico de escuadra					
1.—Rhin	2.075	–	1	–	6.225
2.—Rhone	»	–	1	–	
3.— ?	»	1	–	–	
Buque cisterna					
1.—Aberwrach	1.220	1	–	–	1.220
Buque transporte de municiones de la escuadra					
1.—TRM (61)	6.485	1	–	–	6.485
Buques hidrográficos					
1.—Astrolabe	350	1	–	–	700
2.—Baussole	»	1	–	–	
3.— ?	120	1	–	–	240
4.— ?	»	1	–	–	
TOTAL					93.130



Modelo de la unidad portahelicópteros "La Resolue"

mandant Bourdais", "Balny", "Doudart de Lagrée", "Enseigne de Vaisseau Henry" y "Protet" están en diversas fases de construcción o en terminación. Estas unidades tienen un armamento convencional antisubmarino y antiaéreo de servicios modernos.

Submarinos.—

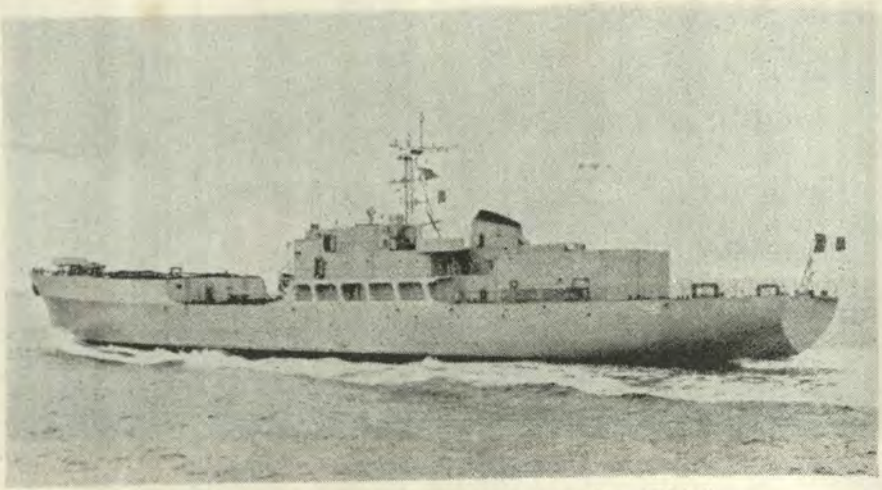
El programa en ejecución prevé la construcción de nueve unidades convencionales de 700 tons. de la clase "Daphné" que pueden definirse como submarinos veloces de ataque. Cuatro de ellos están en servicio ("Daphné", "Diane", "Doris" y "Flore"). Los cinco restantes están en diversas fases de construcción o en pruebas, (submarinos "Minerve", "Galatée", "Eurydice", "Q-249" y "Q-250").

Recientemente, después de una larga serie de experiencias, se ha decidido la construcción de la primera unidad submarina de propulsión nuclear lanza proyectiles dirigidos. Esta unidad tendrá un desplazamiento de unas 7000 tons., una profundidad máxima de inmersión de 300 metros, un armamento estratégico de 16 proyectiles dirigidos con un alcance de 2000 a 3000 Kms. y un armamento táctico constituído por torpedos autoguiados.

Se presume que esta unidad representará el prototipo de una serie cuya entidad no se conoce todavía.

Como se ve en el cuadro adjunto de las nuevas construcciones, se ha previsto en el programa otras unidades de diversos tipos: entre ellas, las más importantes para los fines de nuestro examen, son las unidades anfibias de asalto y los buques de apoyo logístico de la escuadra.

Las primeras comprenden una clase de dos unidades de 5.800 tons., la primera de las cuales, la "TDC-1 Ouragan" ya ha sido empezada a cons-



La unidad de apoyo logístico de escuadra "Rhin"

truir. Además de su capacidad para transportar medios de desembarco y del correspondiente personal con su armamento bélico, podrán embarcar también varios helicópteros pesados para servir de apoyo en las operaciones anfibias.

Las segundas (las unidades de apoyo logístico para la escuadra) comprenden una clase que debería estar compuesta de cuatro unidades de 2075 tons. st. Actualmente dos de ellas ya han sido lanzadas al agua ("Rhin" y "Rhone") y están en terminación a flote, y la construcción de la tercera ya ha sido autorizada.

Estas unidades fueron proyectadas para tareas especiales de apoyo logístico para la escuadra: así la "Rhone" será unidad de apoyo para los submarinos; la "Rhin" unidad de apoyo para la escuadra con preponderancia para la parte eléctronica, y la tercera autorizada será una unidad de apoyo para las unidades de dragado.

En total, el tonelaje global hasta hoy en construcción o programado se eleva a 93.130 tons. st. para un conjunto de 29 unidades de diversos tipos. Cuando esté construído el tonelaje operativo de la Marina francesa llegará a 362.617 tons. st., compuesto en su mayor parte (lo cual es muy importante) de construcciones recientes o recientísimas, cuyos servicios bélicos estarán adecuados a las exigencias de la nueva estrategia naval.

Teniendo presente que está programado además el remodelamiento de algunos destroyers de la clase "Surcouf", en lo que respecta al armamento antiaéreo dotándolos de rampas de lanzamiento para proyectiles superficie-aire, se puede llegar a la conclusión de que la Marina francesa se está preparando adecuadamente con un ritmo rápido para poder desempeñar las tareas que le han sido confiadas.

Informaciones Mundiales

AUSTRALIA

CANADA

DINAMARCA

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

AUSTRALIA

(De la "Revue Maritime" N° 195)

El plan de defensa de 1962 a 1965 y la Marina.

Los proyectos de gastos militares para los tres próximos años se elevan a 650 millones de libras australianas, repartidas en la siguiente forma:

Presupuesto 1962-1963 . . . 210 millones de Libras australianas

Presupuesto 1963-1964 . . . 218 millones de Libras australianas

Presupuesto 1964-1965 . . . 222 millones de Libras australianas

Si se compara estas cifras con las del ejercicio trienal precedente, se puede comprobar un aumento de gastos militares del orden de 56 millones de libras, pero no hay que ilusionarse por eso.

En efecto, el presupuesto total de Australia ha aumentado en la misma proporción, lo cual hace que estos créditos no representen sino la décima parte de los gastos globales del país.

En lo que concierne a la Marina, se prevé que sus efectivos pasarán de 11,000 a 12,500 hombres de aquí a tres años. En lo que concierne al material, el escolta rápido HMAS "Stewart" lanzado el 8 de Abril de 1962, ya ha efectuado las primeras pruebas de sus máquinas en la mar. Entrará en servicio en 1963 y ulteriormente será dotado de un sistema de armas antisubmarinas "Ikara" que

ha sido estudiado por la Marina australiana y adoptado por la Royal Navy para equipar los escoltas que pondrá en gradas en los próximos años para reemplazar a las unidades de la clase "Leander" actualmente en construcción.

Este sistema formará igualmente parte del equipo de los dos destroyers lanzadores de proyectiles dirigidos "Tartar" del tipo CH.F. Adams, cuya construcción la Royal Navy ha encargado a los Estados Unidos.

Se espera que estos dos buques entren en servicio en 1965 - 1966.

Los helicópteros ASM Wesland "Wesser" encargados a Inglaterra en número de 27, están siendo entregados; el último de ellos está esperado para Junio de 1963. Estas máquinas están destinadas principalmente para el portaviones HMAS "Melbourne".

Por otra parte, se ha decidido mantener en actividad una escuadrilla de "Cazas de todo tiempo", a bordo de este buque, principalmente a causa del crecimiento constante de la Marina indonesa que se compone especialmente de un cruceros tipo Sverdlov, de destroyers y de varios submarinos de la clase "W" cedidos por la URSS.

En la categoría de submarinos, la Marina australiana piensa siempre adquirirlos en el extranjero para reemplazar a los tres submarinos (actualmente los HMS "Taciturn", "Tabard" y "Trump"), que le presta la Royal Navy para el adiestramiento de sus buques escolta. Sin embargo, parece que todavía no se ha tomado ninguna decisión a este respecto.

CANADA

Empleo de material plástico.—

La Marina Canadiense ha adoptado defensas de material plástico para proteger los montajes dobles de 76 m/m., A.A., de los escoltas rápidos del tipo Sant-Laurent y Restingouche. Por otra parte, ha adoptado igualmente material plástico para la construcción de chalupas y de las embarcaciones de los barcos que están en construcción.

DINAMARCA

El programa naval.—

El programa naval en formación comprende de 1960 a 1965. En su mayor parte depende de la ayuda financiera y material de los Estados Unidos y prevé la construcción de 37 unidades, a saber:

—2 escoltas rápidos de 2,700 tons.

—3 submarinos costaneros,

—8 patrulleros costaneros,

—10 lanchas rápidas.

—4 fondeadores de minas, de 1890 tons.

—4 dragas de bajos fondos,

—4 guarda-pesca de 1650 tons.

—2 lanchas guarda-pesca.

La construcción de los **escoltas rápidos** ha sido encomendada a los astilleros de Elseneur y se cree que podrán estar terminados en 1964-1965. Estarán movidos por dos diésels y dos turbinas de gas; y tendrán dos torres dobles de 127 m/m. A.A. y cuatro cañones de 40 m/m. A.A. suministrados por la U.S.N. No se conoce todavía su armamento ASM, pero podrá estar constituído por el sistema de armas "Terne" arreglado para la Marina noruega, y que conviene perfectamente para las zonas normales de operaciones de estos pequeños buques.

Uno de los **submarinos,** se trata del "Springeren", está en gradas desde 1960. Será idéntico a los tres de la clase Delfinen ("Delfinen", "Spaekhuggeren" y "Tumleren") entrados en servicio en 1960-1961 y que desplazan 600 tons., en superficie. Su armamento se compone de 4 TLT y su velocidad en inmersión es de 12 nudos.

Los otros **dos submarinos** serán idénticos al "U-1" de la Marina federal alemana. Todavía no se ha tomado ninguna decisión sobre si serán construídos con licencia en un astillero danés o si serán encargados a Alemania.

Los **patrulleros de costa,** cinco de los cuales ya han sido lanzados al agua (clase Daphné), desplazan 150 tons., y tendrán una velocidad de 20 nudos.

Seis de las 10 **lanchas rápidas** del programa pertenecen al tipo Brave Británico y serán construídas, parte en Dinamarca y parte en la Gran Bretaña.

Los **fondeadores de minas** (clase Falster) han sido puestos en gradas en 1961. Tendrán una velocidad de 16 nudos y podrán fondear 400 minas cada uno.

Los **guarda-pesca** de 1650 tons., dos de los cuales ya han sido lanzados, tendrán una velocidad de 18 nudos y estarán equipados con un helicóptero ligero tipo "Alouette". Su armamento comprenderá una pieza de 75 m/m., y dos de 40 m/m.

ESTADOS UNIDOS

Proyecto para transformar buques de línea en navíos auxiliares para operaciones anfibias.—

La U.S.N. estudia actualmente la posibilidad de transformar los cuatro buques de línea de la clase Iowa ("Iowa", "Missouri", "New Jarsey" y "Wisconsin") en buques auxiliares para operaciones anfibias.

Estos buques, que están actualmente en la reserva entraron en servicio en 1943-1944. Sus principales características son:

—desplazamiento: 57.950 tons., en plena carga,

—velocidad: 33 nudos,

—armamento: 9 piezas de 406 m/m. (III x 3)
20 piezas de 127 m/m. (II x 10)

30 piezas de 76 m/m. A.A. (II x 15).

La transformación en estudio comprenderá la supresión de las torres triples de 406 m/m., y de las torres de 127 m/m. A.A. de popa. Estarían reemplazadas por un cobertizo y por una plataforma de despegue y de abordaje para los helicópteros pesados de asalto. Además, los locales interiores estarían preparados para llevar tropas (por lo menos mil hombres) y su impedimenta.

Según el "Navy Times", esta transformación ha sido preconizada por la "Marine Corps", que se quejaba de no disponer de un apoyo táctico de artillería suficiente para poder hacer operaciones anfibias de gran envergadura, desde que pasaron a la reserva esos cuatro buques de línea y la mayor parte de los cruceros pesados.

Modernización del portaviones CVS 9 "Essex".—

El portaviones ASM CVS 9 "Essex" acaba de entrar nuevamente en servicio después de haber recibido importantes trabajos de modernización que han costado 40 millones de dólares y que han demorado seis meses. El buque ha sido dotado principalmente de un sonar de casco AN/SQS 23 y de un sistema "Iconorama", es decir, de un equipo que reproduce sobre una esfera de aplicación los ecos, empleando colores diferentes según su naturaleza.

El CVS "Bennington" va a sufrir una modernización de la misma clase. Estará dotado de radares nuevos tipo SPS 43 y SPS 30, y del mismo equipo de detección submarina que el "Essex".

Puesta en gradas del "AS 33".—

Ha sido encomendada al arsenal de Puget Sound la construcción del tercer buque base de submarinos atómicos lanzadores de proyectiles dirigidos. "Polaris".

Su construcción efectiva principiará a mediados de 1963 y se espera que podrá ser lanzado al agua en 1965. Sus características serán idénticas, a las del "AS 31 Hunley" que va a reemplazar al "AS 19 Proteus" como base flotante de submarinos "Polaris" en Holylock en Escocia, y al "AS 32 Holland" actualmente en construcción.

Caracteríticas de los nuevos P.G.M. ("Patrol Wessels Motor Gunboats").

El programa naval del año fiscal 1962, según la adición decidida por el Presidente Kennedy, comprende principalmente la construcción de 10 pequeños barcos de un nuevo tipo llamado P.G.M. (del P.G.M. 59 al P.G.M. 68 inclusive), y el programa de 1963 comprende la construcción de dos buques suplementarios de esta clase.

Las primeras unidades de este programa deben ser entregadas, en principio, próximamente, pero sin su armamento. Todavía no se ha tomado ninguna decisión en cuanto a la composición de éste, pero se ha reservado 20 toneladas para este fin.

Los P.G.M. tendrán las siguien- características:

—desplazamiento en plena carga: 225 toneladas,

—eslora: 48,80 metros,

—aparato motor: 2 diesels y una turbina de gas,

—tres hélices,

—velocidad máxima: 30 nudos,

—radio de acción: 1700 millas a 16 nudos con los diesels,

—dotación: 22 hombres.

La gran carena del SSNR 586 "Triton".—

Este buque, cuya vuelta al mundo (sic) en 83 días, lo ha hecho célebre, ha entrado en gran carena a mediados de 1962. El núcleo de su reactor que le ha permitido al "Triton" recorrer 126.500 millas náuticas desde su entrada en servicio en Noviembre de 1959, va a ser reemplazado y esta pequeña operación costará cinco millones de dólares.

Nuevos proyectiles dirigidos para la U.S.N. y para la Marine Corps.—

Según la prensa norteamericana especializada, la Marine Corps ha adoptado una nueva rampa de lanzamiento para los cohetes "Honest John" con los cuales está equipada. Por otra parte, procede a reemplazar los proyectiles suelo-aire "Terrier" por el sistema de armas "Haw" más manejable en tierra y que puede ser empleado contra los aviones que vuelen a baja altitud. Los "Terrier" que queden disponibles serán devueltos a la Marina.

Por su parte, la U.S.N. ha adoptado el proyectil de pequeño alcance "Mauler" que dentro de algunos años reemplazará a la artillería de 76 m/m., con la que están equipados los buques de superficie. Este proyectil, adoptado igualmente por el Ejército, tendrá un alcance de 10,000 metros y una velocidad del orden de Mack 3,5. La versión "Marine" tendrá el nombre de "Sea Mauler".

Nuevo caza norteamericano.—

La Sociedad norteamericana General Dynamic ha obtenido la buena pro en la licitación hecha por el Pentágono para la construcción del caza TFX (F - 111) destinado para la US AF y para la USN. Se trata de un aparato de la clase de los Mach 2,5 construído con una aleación de aluminio y que pesa 27,2 toneladas en su versión naval que lleva alas plegables.

Tentativa de record de inmersión.—

Hannes Keller que tiene el record mundial de inmersión sin escafandrá con una profundidad de 222 metros, tratará de alcanzar 300 metros. Esta experiencia se hará cerca de la Isla de Catalina en Florida.

FRANCIA

Navegación por inercia.—

El Instituto Francés de Navegación organizó en Noviembre último

en la Escuela Nacional Superior de Aeronáutica, un debate sobre el tema "Progresos en materia de equipos y de procedimientos concernientes a la navegación por inercia".

Este debate se desarrolló bajo la presidencia del General de la Fuerza Aérea, Valin, Presidente del Instituto Francés de Navegación. Comprendió un cierto número de exposiciones presentadas por diversas firmas europeas especializadas en la industria giroscópica. Fueron pasadas varias películas de demostración.

Oficiales de Relaciones Públicas.—

El Ministro de Guerra Messmer acaba de crear una nueva especialidad en el seno de los Estados Mayores, la de "Oficial de Relaciones Públicas". La misión de estos Oficiales será doble:

—informarán a los cuadros del Ejército sobre la vida de la Nación, y

—harán que el Ejército sea mejor conocido por los civiles, especialmente por los jóvenes listos para entrar al servicio militar.

Nuevo sistema de movilización.—

El sistema de movilización general que han conocido los franceses en vísperas de las dos últimas guerras mundiales, acaba de ser abrogado po un texto que acaba de aparecer y que se conoce a grandes rasgos.

El nuevo sistema sustituye a la antigua organización territorial con la "afectación de defensa".

En caso de movilización, solamente un millón y medio de jóvenes serán llamados a filas. Los otros reservistas recibirán la orden de permanecer en sus ocupaciones o en el lugar de su trabajo.

Finalmente, algunos serán movilizados en las formaciones civiles llamadas "Cuerpos de Defensa", tales como el "Cuerpo de Protección Civil", el "Cuerpo de protección Sanitaria" y el "Cuerpo de Transportes".

Construcción de una nueva Escuela Naval.—

La construcción en Lanvéoc-Poulmic de la nueva Escuela Naval continúa activamente. El edificio para los Cadetes debe entrar en servicio en Octubre de 1963.

La casi totalidad de los recuerdos y de las obras de arte reunidas en la antigua Escuela Naval de Saint-Pierre han sido desgraciadamente destruídas o robadas durante la última guerra.

Se publicó lo siguiente:

"La Marina quedaría muy agradecida a todos los que se interesasen por ella haciendo obsequios para contribuir a la decoración de la nueva Escuela Naval: cuadros, grabados, fotografías, documentos, armas, uniformes, pabellones ú objetos diversos.

"Estaría igualmente gustosa de poder hacer reproducir las piezas especialmente interesantes cuyos dueños no quisieran separarse de ellas.

"Las donaciones y las ofertas podrán ser dirigidas o remitidas:

—ya sea al Ministerio de Marina, 2 Rue Royal, (Oficina del Jefe de Estado Mayor de Marina),
—o bien a la Escuela Naval Lanvéoc-Poulmic (Finistere),
—o bien a la Prefectura Marítima de Brest (Finistere) con la indicación "para la Escuela Naval".

Devolución del portaviones "La Fayette" a la Marina norteamericana.—

El portaviones "La Fayette", después de haber navegado 11 años bajo pabellón francés, será devuelto a la Marina norteamericana y zarpará próximamente a los Estados Unidos.

No podemos trazar aquí sino muy brevemente la gloriosa carrera del "La Fayette". Puesto en gradas en 1942, este barco, que inicialmente debía haber sido un crucero ligero, fue bien pronto remodelado como portaviones ligero. Recibió el nombre de "Samuel P. Langley", nombre del "inventor" norteamericano de las catapultas (sic). Armado en Agosto de 1943, el USS "Langley" participó desde Enero de 1944 en las operaciones del Pacífico. Combatió durante 18 meses casi sin descanso, recorriendo 180.000 millas, destruyendo 194 buques y 99 aviones en el suelo; abatiendo 119 aviones en combates aéreos y hundiendo 32 buques de guerra.

Después del Armisticio el "Langley" fue puesto en desarme en Filadelfia, y fue solamente después de cuatro años que se decidió su transferencia a la Marina francesa.

Una vez terminados los trabajos de reparación el buque recibió el nombre de "La Fayette" y arboló el pabellón francés en Junio de 1951.

Al servicio de la Francia, el "La Fayette" participó en muchísimos ejercicios, así como en operaciones militares en Indochina. A mérito de estas operaciones se le otorgó la Cruz de Guerra T.O.E.

Los años siguientes fueron de una actividad intensa interrumpida tan sólo por sus entradas en carena, por la segunda campaña del Extremo Oriente y por ejercicios nacionales e internacionales.

Mencionemos finalmente que después de las catástrofes de Frejus y de Agadir, el "La Fayette" ha prestado una ayuda inestimable a los damnificados, y que durante su último año al servicio de la Francia ha ayudado así mismo a repatriar a más de 10.000 franceses de Argelia, efectuando ocho viajes redondos entre Argelia y la metrópoli.

La manera como el "La Fayette" efectuó esta misión le ha valido los mejores elogios del Almirante Jubelin.

Después de once años gloriosos, los Estados Unidos van a volver a tener al "La Fayette".

GRAN BRETAÑA

Lanzamiento del submarino HMS "Osiris" y puesta en gradas del HMS "Opportune".—

El submarino "Osiris" de la clase Oberon fue lanzado al agua el 30

de Noviembre último en los astilleros de Vickers Armstrong de Barrow-in-Forness.

El 26 de Octubre último ha sido puesta en gradas la quilla del submarino HMS "Opportune" en los astilleros de la Scotts Shipbuilding and Engineering Company de Greenock.

Este es el décimo tercer submarino de la clase Oberon.

Esta puesta en gradas desmiente en parte, las informaciones que teníamos hasta hoy sobre el programa de construcciones de submarinos clásicos tipo Oberon. Según dichas informaciones, este programa debía terminar con la puesta en gradas, el 27 de Setiembre de 1962, del duodécimo buque de esta serie, en el arsenal de Chatham.

Reingreso al servicio del HMS "Salisbury" después de su reconstrucción.—

El escolta rápido "Salisbury" ha reingresado al servicio el 2 de Octubre último después de su reconstrucción, durante la cual su equipo de radar ha sido modernizado.

El "Salisbury" forma parte de una clase de cuatro unidades que además comprende a los HMS "Chichester", "Lincoln" y "Llandaff". Entró al servicio el 27 de Febrero de 1957. Los buques de este tipo desplazan 2350 tons., en plena carga y están movidos por 8 motores diesel que actúan sobre dos hélices. Su potencia total instalada es de 16.000 C.V. y su velocidad máxima es de 24 nudos. La potencia eléctrica es de 2600 KW. Su radio de acción es de 4500 millas marinas a 15 nudos. Su armamento comprende una torre doble de 114 m/m. AA a proa, un montaje doble de 40 m/m. AA a popa que puede ser reemplazado en el "Salisbury" por un montaje "Sea Cat" durante su reconstrucción.

Accidente a bordo del portaviones HMS "Centaur".—

Cinco hombres han encontrado la muerte a consecuencia de un accidente habido en la sala de máquinas del HMS "Centaur". El accidente fue causado por un escape de vapor a alta presión. Se ordenó inmediatamente hacer una investigación.

Formación de la primera flotilla combinada de destroyers y escoltas.—

Una flotilla de escoltas ("Escort squadron") compuesta de destroyers y de "fragatas" fue constituída el 1º de Enero de 1963, la cual integrará seguramente la Home Fleet.

Esta será la primera de una serie de nuevas flotillas cuyo servicio será aplicado no solamente a las aguas metropolitanas, sino también al Este de Suez. Comprenderán en particular 4 destroyers piquets-radar de la clase Battle (HMS "Agincourt", "Aisne", "Barrosa" y Corunna") vueltos a poner en servicio en 1963 después de su conversión. El destroyer HMS "Cambrian" de la clase "C" fue destinado a una de las nuevas flotillas después de haber sido modernizado.

"Recordemos en esta ocasión, que el título de "fragata" se aplica

en la Royal Navy a los buques que en Francia están clasificados como "escoltas rápidos".

Primeros ensayos del submarino HMS "Dreadnought".—

El 4 de Noviembre de 1962 el submarino atómico HMS "Dreadnougth" en terminación a flote en los astilleros de Vickers Armstrong en Barrow-in-Furness ha recorrido una corta distancia con la ayuda de sus motores eléctricos auxiliares para ir al muelle del "Almiranty Research Establishement", en donde el día 12 a media noche su reactor empezó a divergir: este reactor, idéntico a los que están en servicio en los submarinos norteamericanos de la clase Skipjack fue construído con permiso de la Gran Bretaña.

El "Dreadnought" es un submarino de 3500 tons., aproximadamente.

Por otra parte, ha empezado en los mismos astilleros la construcción de los elementos destinados al tercer submarino atómico de la Royal Navy, que se llamará HMS "Warspite". Esta unidad será idéntica al HMS "Valiant" actualmente en construcción.

Record de sondaje oceanográfico.—

El buque de investigaciones oceanográficas HMS "Cook" ha registrado recientemente al Este de Mindanao en el archipiélago de las Filipinas, una profundidad de 11,486 metros en una fosa de 28 Km., de largo por 7 Km. de ancho, recientemente descubierta.

La mayor profundidad registrada hasta entonces había sido de 11.200 metros en la fosa de las Marianas.

El HMS "Cook" pertenece a una clase de 4 barcos hidrográficos (HMS "Cook", "Datrymple", "Dampier" y "Owen") provenientes de la transformación en 1956-1958 de los escoltas de la clase Bay (2.250 tons., en plena carga; máquinas de triple expansión; 2 hélices; 18 nudos) cuya construcción fue suspendida cuando estaban en terminación a flote, al final de la guerra.

La Royal Navy dispone de otros 3 buques hidrográficos de alta mar (el HMS "Vidal" de 2.200 tons., terminado en 1954, el "Scott" y el "Shackleton" de 1300 tons., que datan de la segunda preguerra), y de 5 buques hidrográficos costaneros (HMS "Echo", "Egeria", "Enterprise", "Meda" y "Medusa").



Proyectiles Dirigidos

CANADA

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

INDONESIA

ISRAEL

JAPON

CANADA

Primer Satélite Canadiense.—

(Traducido de la Rivista Marittima XCV-12)

Desde la base de Vandenberg (California) ha sido puesto en órbita el "Aloutte", un satélite proyectado y construído íntegramente en el Canadá con el propósito de explorar la la ionósfera y especialmente la zona situada entre los 90 y los 500 Km., de altura que interfiere con las comunicaciones.

El "Alouette" registra también las ondas de radio provenientes del espacio y efectúa medidas sobre la faja de radiaciones generadas por las explosiones nucleares efectuadas por los norteamericanos a gran altura en el Pacífico.

El satélite está constituído por una esfera de 106 cm., de diámetro de la cual salen las antenas más largas montadas hasta ahora en un vehículo espacial.

La instalación de radio funciona con energía solar.

ESTADOS UNIDOS

Nuevas pruebas del ICBM "Atlas".—

Continúa el desarrollo del programa relativo al proyectil balístico intercontinental "Atlas", programa que comprende tanto las pruebas de las más recientes versiones, como el empleo de este proyectil para experimentos espaciales.

De este modo se ha efectuado sobre una distancia de 8000 Km., el lanzamiento del "Atlas F" desde posiciones blindadas subterráneas en silos con elevadores semejantes a los del "Titán I".

En los Estados Unidos hay listas 72 de estas instalaciones. Como es sabido, los "Atlas D y E" tienen en cambio instalaciones solamente semiprotegidas, constituídas por trincheras horizontales de cemento armado.

Se ha efectuado otro lanzamiento siempre a la misma distancia con una versión no precisada que llevaba en la ojiva un cilindro que contenía dos pomos de hidrógeno líquido, instrumentos de medición y un radiotransmisor. De esa manera se ha conseguido muchos datos que servirán para el programa de utilización del hidrógeno líquido como carburante para los futuros vehículos espaciales.

Sobre los primeros 100 lanzamientos del "Atlas" efectuados desde Cabo Cañaveral (a partir del 1º de Junio de 1957) se ha registrado 68 éxitos completos, 21 parciales y 11 fallas.

Vector Espacial "Centaur".—

Se considera que el vector "Centaur", sobre el cual se basan muchos planes espaciales norteamericanos de vencimiento inmediato, no podrá ser probado sino en la Primavera de 1963 (hemisferio Norte), es decir, con casi dos años de atraso respecto al programa establecido.

Después del fracaso de la primera tentativa efectuada en Mayo, la onda de choque generada por la explosión accidental de un "Atlas" averió gravemente al "Sycamore Canyon" (San Diego, California), tanto a la instalación para las pruebas a firme del "Centaur" que debía ser lanzado en Octubre, como al mismo "Centaur". Después de inútiles tentativas de reparaciones, se decidió esperar el alistamiento de otro ejemplar.

El "Centaur" es el primer vector norteamericano de la clase "alta energía". Tiene dos estadios, el primero constituído por un "Atlas D" ligeramente modificado y el segundo por un cohete con dos motores principales de hidrógeno líquido de 6800 Kgs., de impulso cada uno y diez pequeños cohetes para la estabilización y el control.

De estos motores, denominados "LR 115" ("RL 10" en la versión civil) hasta ahora han sido entregados 40 ejemplares a la Entidad Espacial Norteamericana. En el transcurso de las pruebas, la firma constructora ha efectuado 1600 pruebas en el banco, acumulando un tiempo total de funcionamiento de igual a 200.000 segundos. Normalmente las pruebas sencillas se hacen durante un máximo de 12 minutos, pero un ejemplar ha funcionado ininterrumpidamente durante 116 minutos sin desmontaje, mantenimiento ni sustitución de piezas.

Estos motores disfrutan de los buenos servicios del hidrógeno líquido como carburante para proyectiles dirigidos: la reacción química del hi-

drógeno y del oxígeno produce, para una determinada masa de sustancias, más energía que la que produce la combinación del oxígeno y el kerosene, a la cual está confiada la tarea de alimentar casi todos los proyectiles dirigidos de propelente líquido que están hoy en servicio.

Prácticamente, empleando hidrógeno líquido en lugar de kerosene, se puede obtener un 40% más de impulso con una determinada cantidad de propelente. Este empleo encuentra su mejor aplicación en los estadios superiores de los proyectiles dirigidos compuestos: de esta manera resulta posible lanzar satélites de peso mucho mayor.

En particular el "Centaur" podrá poner en órbita vehículos espaciales de cuatro toneladas y de ese modo, por la primera vez, los norteamericanos dispondrán de un vector igual a los empleados por los soviéticos para lanzar a sus astronautas.

Hasta ahora los proyectistas de los motores no habían hecho uso del hidrógeno a causa de los múltiples problemas que se derivan de la manipulación de dicho carburante. Los principales entre estos son los que elevan excesivamente la temperatura bajo la cual hierve el hidrógeno líquido, ésta es un poco más de 250º C bajo cero, cosa que hace muy difícil la proyección de las bombas destinadas a funcionar en semejantes condiciones.

Se ha necesitado pues hacer largos estudios y muchos experimentos para aislar el hidrógeno líquido de las otras partes del proyectil y hacer las pantallas necesarias para proteger el reservorio de dicho carburante contra los rayos solares.

Entre estas numerosas dificultades encontradas están citados finalmente los problemas que se presentan a causa de la baja densidad del hidrógeno líquido, (menos de un catorceavo de la densidad del agua).

Aunque no haya intención de emplear el "Centaur" para mandar hombres a la Luna, éste está todavía previsto como vehículo para depositar instrumentos.

Está sin embargo en el programa, el servirse de aquél como vector para la sonda espacial interplanetaria en sustitución de los actuales proyectiles dirigidos menos potentes.

La primera función del "Centaur" será sin embargo, la puesta en órbita terrestre de los satélites para telecomunicaciones, construídos por el Ejército norteamericano que deberán tener una velocidad de rotación igual a la de la Tierra.

La facultad de tener y de volver a poner en marcha los motores, realizada en el "Centaur", es esencial para darle a esta órbita el grado de precisión indispensable.

Está finalmente en estudio, para las misiones que requieren una máxima potencia, una versión mejorada que tendrá tres estadios y que deberá ser probada en 1964.

Mimetización de los proyectiles dirigidos.—

El Ejército norteamericano ha resuelto brillantemente el problema del camuflaje de los proyectiles dirigidos.

La posición (en el aire) de tales armas resultaba hasta ahora fácilmente determinable, porque, para que no se calentasen los delicados componentes del sistema de guía, era necesario barnizar la ojiva de un color blanco brillante. Los otros colores, especialmente los oscuros, absorbían en efecto, excesivamente los rayos solares.

Por lo tanto, se ha ideado un pigmento verde, que mientras posee un elevado poder de reflexión, permite, gracias a su coloración, mimetizar fácilmente los proyectiles dirigidos.

FRANCIA

"SS 11" Proyectil Dirigido Polivalente.—

El "SS 11", un proyectil dirigido por hilo, superficie-superficie o aire-superficie, hecho para Francia y Alemania, ya apreciado en la Gran Bretaña y adoptado en los helicópteros "Wessex", ha sido probado por la Marina Norteamericana, especialmente como arma para pequeñas unidades.

Iniciado como anticarro, el "SS 11" que presenta gran flexibilidad de empleo, se usa corrientemente tanto en los helicópteros como en los aviones de hélice. Pesa 28,5 Kgs., tiene un cuerpo cilíndrico de 1,14 m., de largo, con 0,16 m., de diámetro y corte de alas cruciforme.

Se le puede adaptar varias ojivas, entre las cuales, con carga de 5.9 Kgs., capaz de perforar 50 cm., de coraza y una de alta fragmentación contra el personal.

Es un biestadio de combustible sólido con 440 Km/h., de velocidad y un alcance de 3000 m.

GRAN BRETAÑA

Desmantelamiento de los "Thor".—

Conforme a las voces que ya corrían desde hace algún tiempo, se ha declarado oficialmente que en el transcurso de 1963 serán desmanteladas las actuales instalaciones de los proyectiles dirigidos "Thor" en cuanto el Gobierno Británico haya decidido suspender a su vez el acuerdo estipulado con los Estados Unidos para la instalación de tales armas en el territorio de la Gran Bretaña.

El proyectil balístico de mediano alcance "Thor" fue ideado cuando los Occidentales disponían todavía de una aplastante superioridad en la época de las armas nucleares.

Estando en instalaciones descubiertas y accionado por propelentes líquidos (lo cual requería una larga preparación para su lanzamiento) resultaba muy vulnerable especialmente contra los ataques por sorpresa, hoy tan temibles.

Por eso fueron desmanteladas las cuatro bases (cada una de 15 armas)

situadas en la parte oriental de Inglaterra. El Ministro de Aeronáutica calculó que de ese modo se podría economizar cerca de un millón de libras al año, y que 4000 hombres de la R.A.F. habrían quedado disponibles para otras tareas.

Anticarro "Malcara" para la Reserva Estratétegica.—

Una escuadrilla del 2º Regimiento de Carros (regresado de Africa a fines de Setiembre y destinado a Irlanda del Norte) será convertida ahora en unidad anticarro transportada por aire, provista de proyectiles dirigidos "Malcara", una de las ramas standard del Ejército para la defensa contra los medios acorazados.

Esta escuadrilla que formará parte de la reserva estratégica, será organizada en tres secciones independientes dotadas de aviones blindados de una tonelada, aptos para llevar cuatro proyectiles dirigidos cada uno.

Estos vehículos pueden ser cargados por aviones del "Transport Comando" de la RAF, y en caso necesario soltados mediante paracaídas.

La Gran Bretaña dispondrá de ese modo, de un medio eficaz para la defensa anticarro en operaciones bélicas, rápidamente transportable hacia cualquier punto de la Tierra.

INDONESIA

Proyectiles dirigidos.—

El Vicealmirante del Aire, Omar Jani ha declarado que Indonesia tiene proyectiles dirigidos capaces de abatir aún vehículos procedentes de grandes alturas como los del tipo "U-2".

ISRAEL

Proyectil Dirigido "Hawak".—

Para equilibrar las armas recientemente suministradas por las naciones del bloque soviético a los países árabes que confinan con Israel, los Estados Unidos han decidido venderle a Tel Aviv un cierto número de proyectiles dirigidos superficie-aire de corto alcance "Hawk" ya en construcción también en algunas naciones de la OTAN.

Con esto, Israel será la primera nación no perteneciente al bloque militar occidental que esté dotada de estas armas y del correspondiente material complementario.

Las secciones israelitas a las cuales se confiará la tarea de emplear los proyectiles dirigidos serán adiestradas en los Estados Unidos probablemente durante el tiempo (cerca de un año) que transcurra entre la orden de venta y la entrega de las armas.

Esta decisión de Washington modifica por completo la política según la cual los Estados Unidos no habrían debido ser una fuente importante de armamento para ninguna nación del Medio Oriente, y eso ya ha suscitado violentísimas protestas.

Pero según fuentes dignas de crédito, Norteamérica temía el dese-



Lanzamiento del proyectil dirigido superficie-aire norteamericano "Hawk" en el polígono de White Sands N. M.

quilibrio de fuerzas que hubiese podido provocar un ataque a Israel o una guerra preventiva de esta nación contra los Arabes.

JAPON

Proyectiles suecos construídos bajo licencia.—

La firma Mitsubushi Zosen construirá bajo licencia lanza-proyectiles y proyectiles dirigidos antisubmarinos modelo Bofors.

El acuerdo estipulado con la firma sueca (que suministrará algunas de las partes componentes) será válido durante 10 años y los trabajos serán efectuados en una fábrica de Nagasaki.



Crónica Nacional

Inauguración del busto al Almirante Don Miguel Grau en el Puerto de Pimentel.

Conmemoración del 97º Aniversario del glorioso Combate del 2 de Mayo.

Jefes de la Marina viajaron a EE. UU.

Conmemoración del Combate Naval de Iquique en la Asociación Nacional Pro-Marina.

Cadete Naval viaja en misión de estudios a la Academia Naval de Annapolis.

En Homenaje a los vencedores de Sángrar inauguran Obelisco a 4,350 m. de altura.

Homenaje en la Sociedad de Retirados de los Institutos Armados.

Locales de los Ministerios de las FF. AA. se levantarán en San Felipe.

Fallecimiento del Capitán de Navío SN. (MC) José Gamero Fernandini.

Certamen "CEHMP" para Oficiales de los Institutos Armados.

Inauguración del Busto al Almirante Don Miguel Grau en el Puerto de Pimentel.—

El día 1º de Abril del presente se llevó a cabo en el Puerto de Pimentel la inauguración de un busto erigido a la memoria del Almirante Grau. La Marina estuvo representada en la persona del Vice-Almirante Pedro Gálvez V., y asistieron al acto el Sr. Prefecto del Departamento, el General Jefe de la 7ma. Región, el Sr. Alcalde de Pimentel y Jefe y Oficiales de las Fuerzas Armadas.

Conmemoración del 97º Aniversario del Glorioso Combate del "2 de Mayo".—

Con motivo de conmemorarse el 97º aniversario del glorioso Combate del 2 de Mayo de 1866, se tuvo diversas actuaciones patrióticas, algunas de las cuales tuvieron por escenario el puerto del Callao, donde tuvo lugar la épica jornada, y otras en nuestra Capital.

En la Plaza "Gálvez", del Callao.—

A 10 horas del día 2 de Mayo se dió comienzo a la actuación en la plaza donde se encuentra el Monumento al Coronel José Galvez. Asistieron al acto los Presidentes de la Junta de Gobierno, General de División Nicolás E. Lindley López, Vice Almirante Juan F. Torres Matos y Teniente General FAP. Pedro Vargas Peirano; la Alcaldesa de Lima señora Anita Fernandini de Naranjo; el Alcalde del Callao señor Manuel Arispe; y autoridades políticas y militares, tanto de Lima como del Callao.

Rindió los honores de reglamento el Batallón de Infantería "3 de Octubre" Nº 39, que se encontraba desplegado en la Plaza.



Una vista de los asistentes al acto inaugural del Busto al Almirante Don Miguel Grau en el Puerto de Pimentel.

En primer término, el Vicario General Castrense, Arzobispo Monseñor Santiago Hermoza, ofició una Misa de Campaña al pie del Monumento, que se encontraba rodeado de delegaciones del Colegio Militar Leoncio Prado y de otros planteles de educación, tanto públicas como particulares de la Provincia Constitucional.

Terminado el servicio religioso, la Banda de Músicos del Batallón "3 de Octubre" ejecutó el Himno Nacional. Luego el Alcalde del Callao, señor Arispe, pronunció una alocución patriótica, en la que se refirió a la efemérides que se conmemoraba, que calificó de épica jornada chalaca y corolario más brillante de la epopeya emancipadora del Perú y del Nuevo Mundo. Continuando, expresó que las naves españolas intentaron la reconquista de sus antiguos dominios, pero el duelo de Abtao y la contienda del 2 de Mayo, le probaron, como en Junín y en Ayacucho, que el Perú tenía que defender el solar de los fundadores del Tahuantinsuyo con la misma sangre y con la misma virtud que heredó de los leones de Castilla, e indicó que el ejemplo de nuestros padres y la sangre de nuestros mártires constituyen un código de enseñanzas de nuestros deberes para convertir nuestros corazones, por el ideal de la Patria, en una fortaleza inexpugnable contra los enemigos de la paz y de la democracia.

Finalmente el Coro de la Gran Unidad Escolar Dos de Mayo, entonó el Himno al Callao.

Similares actuaciones se llevaron a cabo ante el Monumento en la Plaza "Dos de Mayo" de Lima.

Jefes de la Marina viajaron a EE. UU.—

En la mañana del 1º de Mayo del pte. partió a los EE. UU. de Norte América, el grupo de Jefes que conforma la Planta Orgánica y Alumnos de la Escuela Superior de Guerra Naval del Perú.

Preside la delegación el Director de la Escuela Contralmirante Edmundo Guzmán Barrón, y la integran el Capitán de Navío Miguel Rotalde, Sub-director, los Capitanes de Fragata Instructores Manuel Piqueras, Luis F. Villena y Luis Díaz Zumaeta y los Jefes Alumnos, Capitanes de Fragata: Tomás Pizarro, Jorge Parodi, Jacques Bartra, Alejandro Marchini, Oscar Barco, José Carbajal y Tte. Coronel Mario Gálvez.

Acompañados por el asesor de dicha Escuela, Capitán de Fragata USN. Frank O. Barret, visitarán bases navales y asientos industriales de importancia en la costa oriental de ese país, atendiendo una gentil invitación que la Escuela de Guerra de los Estados Unidos ha extendido bajo el auspicio del Plan de Ayuda Militar con fines de orientación profesional.

Conmemoración del Combate Naval de Iquique en la Asociación Nacional Pro-Marina.—

Con una Sesión Solemne la Asociación Nacional Pro-Marina, conmemoró el 21 de Mayo, el 84º Aniversario del Combate de Iquique, uno de los hechos más gloriosos de la infausta Guerra del Pacífico de 1879.

Bajo la Presidencia del Vice-Almirante A.P. Pedro J. Gálvez, se dió comienzo al acto conmemorativo con la lectura del Acta de la sesión anterior a cargo del Secretario de la Asociación señor Moisés Ramón Livia. A continuación se dió lectura a la relación de los nuevos miembros incorporados a la Asociación.

Seguidamente usó de la palabra el Capitán de Fragata (SN), Adrián Llerena Quintanilla, quien se ocupó del tema "El Combate de Iquique", expresándose en los siguientes términos:

"Señor Presidente de la Asociación Nacional Pro-Marina

Señores consocios

Señoras

Señores:

Gran motivo de satisfacción es para mí hacer uso de la palabra en el acto recordatorio de hoy, de uno de los hechos más gloriosos de la Guerra

del Pacífico, "El Combate de Iquique" en nuestra benemérita Institución Pro-Marina, tan brillantemente dirigida por el ilustre Vice-Almirante Dn. Pedro Gálvez.

Hacen precisamente 84 años, que un día 21 de Mayo, tuvo lugar el histórico combate de Iquique, frente al litoral de Antofagasta, entre los buques de nuestra Armada "Huáscar" y la "Independencia" y los buques chilenos "Esmeralda" y "Covadonga", a raíz de la infausta guerra del 79, que nos declaró Chile, y a la que fuimos llevados sin encontrarnos preparados, ni por mar, ni por tierra, ni con el factor humano.

La imprevisión fatal de nuestros gobernantes de la época dió lugar a que ingresáramos al conflicto completamente desarmados y que en consecuencia nos enfrentáramos a la tragedia inevitable que se avecindaba y así, fuéronse desenvolviendo los acontecimientos en medio de dolor, lágrimas, sacrificios y grandes heroísmos que han hecho vibrar de emoción y de entusiasmo a las generaciones.

Las operaciones navales de la Guerra del Pacífico se iniciaron con el primer cañonazo que disparó la "Pilcomayo" sobre la corbeta chilena "Magallanes" cuando se hallaba navegando frente a la costa chilena al sur del río Loa; la corbeta "Magallanes" pudo huir de la cacería que le hicieron objeto la "Pilcomayo" y la "Unión" debido al hecho de que estos buques se encontraban con sus máquinas en condiciones insuficientes para desarrollar las velocidades que normalmente hubieran podido adquirir. El buque chileno pudo así escapar a sus perseguidores.

Entretanto se aprestaba la Escuadra Peruana en el Callao, para hacerse a la mar. Las reparaciones efectuadas en los buques no eran integrales y los ejercicios previos demostraron, a Grau, que las dotaciones de los buques no estaban preparadas para los fines que debían cumplir, muy especialmente los artilleros; pero había que hacer frente al peligro y es así el 16 de Mayo de 1879 zarparon en estas condiciones del Callao.

La Escuadra chilena, que se dirigió al Callao se cruzó con la peruana, sin avistarse los buques por cuanto ésta navegaba cerca de la costa y la chilena muy separada de ella.

Al llegar a Arica, el General Mariano Ignacio Prado que gobernaba nuestro país y que iba a bordo del transporte "Oroya", se enteró que la Escuadra Chilena no se hallaba en Iquique y que más bien la "Esmeralda" y otros buques chilenos se encontraban manteniendo el bloqueo, ordenándole entonces al Comandante Grau se dirigiera a ese Puerto.

En las primeras horas de la noche del 20 de Mayo zarpó el Comandante Grau con la Primera División Naval a sus órdenes compuesta por el "Huáscar" y la "Independencia".

A las 4.40 de la mañana del 21 a la altura de Punta Pichalo, Grau ordenó a la "Independencia" que le siguiera las aguas al "Huáscar", pero ésta no las pudo seguir por la calima que seguramente lo impidió. Cuando aclaró el día, la "Independencia" distinguió al "Huáscar" pero a pesar de desarrollar 15 nudos no pudo reunirse con él antes de Iquique.

En el puerto se hallaban los buques chilenos corbeta "Esmeralda", goleta "Covadonga" y transporte "La Mar". Los dos primeros buques levantaron vapor apresuradamente aprestándose a la defensa, mientras el último navegaba en dirección al sur.

El "Huáscar" se acercó a mil metros de distancia por el norte de los dos buques chilenos ordenando a la "Independencia" que se hallaba a 5 millas de distancia entrar en acción.

En este momento la "Esmeralda" y la "Covadonga" se colocaron entre la playa del norte de Iquique y una fila de lanchones fondeados al frente

A las 8 y 20 de la mañana se inició el combate llamado de "Iquique", el "Huáscar" atacó resueltamente a la Escuadra enemiga y concentró sus fuegos sobre la "Esmeralda", media hora después llegó la "Independencia" y a la hora del combate la "Covadonga" logró escapar hacia el sur. Grau ordenó que la "Independencia" emprendiera su persecución . . . . . .

A las 10 y 30 de la mañana, mediante una habilísima maniobra el "Huáscar" embistió a la "Esmeralda" por tres veces, hundiéndola rápidamente al dividirla en dos pedazos.

Fue en estos momentos de angustia y desesperación para los náufragos chilenos, que ya veían su muerte segura, cuando surge el espíritu generoso, la conciencia humanitaria de Dn. Miguel Grau propia de todos los grandes hombres — y da orden de recoger y atender a los náufragos, salvando a más de 63 marinos chilenos y éstos atónitos ante tanta magnanimidad, agradecidos y emocionados sólo atinan a gritar: "Viva el Perú". Empero hay crueles ironías en destinos análogos: más allá a poca distancia y en el mismo mar hay otra escena: "la "Independencia" que perseguía a la "Covadonga" —que huía— realizó una mala maniobra, se encalló y se hundió y sus náufragos, que no arriaron su bandera, lejos de recibir un trato generoso y humano, al contrario fueron cañoneados por orden del Capitán de la "Covadonga" — Capitán de Corbeta Carlos Condell; pero la oportuna llegada del "Huáscar" puso fin a ese proceder tan cruel e inhumano. Efectuado el salvataje que le dirigió personalmente el Comandante Dn. Miguel Grau fueron embarcados con los náufragos de la "Esmeralda" en el transporte peruano "Chalaco" con dirección a Iquique.

Tal fue, señores, a grandes rasgos el histórico combate de Iquique y tal fue su desenlace en el que el infortunio acabó con la "Indepen-

dencia", privándonos de su ayuda y dejando sólo al "Huáscar". En esta acción brilló el talento, el valor, la capacidad y la experiencia del gran marino Dn. Miguel Grau, junto con su espíritu generoso y noble en la adversidad.

Es de todos bien conocida la carta que Grau dirigió a la viuda del Comandante de la "Esmeralda" don Arturo Prat, enviándole las reliquias de su valeroso esposo y tratando de consolarla con frases sentidas, en medio de su gran dolor por aquella pérdida irreparable.

Señores: Grau se sacrificó, y se sacrificó en el mar y con su sacrificio, legó a la juventud esperanza de ayer, alegría de hoy y garantía de mañana, una gran lección, que fue recogida y he ahí la razón de ser de nuestra benemérita Institución de Pro-Marina, que fue fundada el 28 de Agosto de 1909, por preclaras figuras a las que en estos momentos rindo mi homenaje de admiración y de reconocimiento y estoy seguro que merecen la gratitud de la nación entera, y haciendo eco a ello, recordaré sus primeras frases: "La Asociación Pro-Marina se lanza llena de entusiasmo a la obra en la seguridad de que sus resultados, grandes o pequeños, serán siempre positivos". Sólo perseguían, como lo hacemos nosotros, los sucesores, el ideal del amor a la Patria y su grandeza y prosperidad, por encima de todas las cosas; el fortalecimiento de nuestra Marina de Guerra —no para agredir— sino como defensa y para evitarnos una segunda imprevisión en el mar — después de la primera del 79; para evitarnos sangre, dolor, lágrimas y sacrificios".

Cadete Naval viaja en Misión de Estudios a la Academia Naval de Annapolis.—

Habiendo rendido satisfactoriamente los exámenes y obtenido la mayor nota entre los Cadetes de 1er. Año postulantes a la Beca otorgada por la Marina de EE. UU., para continuar estudios en la Academia Naval de Annapolis, viajó el 11 de Junio del pte. el Cadete del 1er. año Julio Giannotti Iturrino.

En Homenaje a los Vencedores de Sángrar inauguran Obelisco a 4,350 m. de altura.—

En la planicie de Sángrar, donde las tropas peruanas escribieron otra página de heroísmo en la Guerra del Pacífico, derrotando a las fuerzas chilenas de ocupación, se inauguró el día Miércoles 26 de Junio un obelisco levantado a la memoria de los vencedores de esa acción de armas.

La planicie, cubierta de ichus, se encuentra a 4,350 metros de altura sobre el nivel del mar, al pie de picos nevados y próxima a las importantes obras de ingeniería hidroeléctrica del Proyecto de Marcapomacocha.

El obelisco levantado en homenaje de los Vencedores en la Batalla de Sángrar, ha sido construído por iniciativa del historiador Teodoro Casana, bajo la financiación de las Empresas Eléctricas Asociadas, con rocas extraídas del túnel trasandino que atraviesa la planicie de Sángrar.

Emocionante Espectáculo.—

Como en Junio de 1881, en la mañana del 26, comenzaron a descender de las alturas que rodean Sángrar, numerosos jinetes de la Comunidad de Canta, acompañados por el doctor Carlos Mariotti, Gerente General de las Empresas Eléctricas Asociadas, quienes pernoctaron en las punas de Oxamachay. También se hicieron presentes, después de una marcha pedestre desde Canta, los alumnos del Colegio Gabriel Moreno. El espectáculo fue realmente emocionante. Por momentos parecía que volvían a repetirse las maniobras de nuestros bravos soldados y civiles que nos dieron la gloria de una victoria el 26 de Junio de 1881.

Solemne Ceremonia.—

Poco después del mediodía, llegaron a la planicie de Sángrar las comitivas del Ministerio de Guerra, del Centro de Estudios Históricos Militares, Oficiales del Ejército, comisiones de Cadetes de los Institutos Armados, tropas de infantería, soldados del Regimiento de Caballería "Húsares de Junín" Nº 1, a quienes esperaban delegaciones de la comunidad de Canta. Luego de rendirse honores a la Bandera y entonarse el Himno Nacional, se develaron las placas del monumento y se colocaron numerosas ofrendas florales. La ceremonia alcanzó contornos solemnes en medio de un creciente fervor patriótico, que culminó con una misa de campaña.

Los Discursos.—

Después de que un Oficial del Centro de Instrucción Militar del Perú, ofreció una reseña de la acción de armas de Sángrar, usó de la palabra el doctor Carlos Mariotti, quien a nombre de las Empresas Eléctricas Asociadas, hizo entrega del Monumento. Dijo entre otras cosas: "Estamos aquí reunidos, en un casi religioso recogimiento, para rendir un justo homenaje de gratitud y admiración a los heroicos combatientes de hace 82 años, los cuales al impulso de su cálido amor a la patria y su noble pasión por la libertad, no vacilaron en exponer y ofrendar sus vidas por el Perú, escribiendo una hermosa página de historia que este Obelisco quiere recordar".

Luego, en una vibrante intervención, recordó el significado de la Batalla de Sángrar, el doctor Teodoro Casana, Presidente del Comité de Canta Pro-Monumento. Seguidamente, a nombre del Gobierno, usó de la palabra el Coronel León Molero, representante del Ministerio de Guerra y

finalmente un familiar del Coronel Norberto Vento, quien estuvo al mando de las tropas que derrotaron a los invasores chilenos, evocó la figura de su antepasado.

La Batalla de Sángrar.—

La casa-hacienda de Sángrar, había sido ocupada por fuerzas chilenas procedentes de Casapalca, con el fin de proteger un movimiento táctico de repliegue hacia Lima, ordenado por Lynch. De pronto, el 26 de Junio de 1881, apareció por las alturas una legión de defensores, civiles y militares, dispuesto a desalojar a los chilenos. Esta legión, integrada por jóvenes canteños que habían luchado denodadamente en los campos de batalla de Miraflores, acometieron tan vigorosamente, que pusieron en fuga a los invasores, quienes se habían tratado de proteger tras los muros de piedra de la casa-hacienda y de la iglesia. La batalla, puso de manifiesto la inconquistable resistencia que caracterizó a nuestros hombres de las serranías, como un capítulo más de la Campaña de la Breña. Cabe recordar que tanto en Sángrar como en Tarapacá, los peruanos a pesar de sus precarias condiciones materiales, hicieron morder el polvo de la derrota a los bien pertrechados invasores.

Homenaje en la Sociedad de Retirados de los Institutos Armados.—

El día Jueves 27 de Junio, fueron colocados en el Salón de Actuaciones de la Sociedad de Retirados de los Institutos Armados, retratos al óleo de los Patrones de las Fuerzas Armadas, el celebrarse el 32º Aniversario de Fundación de la Sociedad.

Las actuaciones comenzaron a las 9.30 horas, con una romería al Cementerio General donde fueron colocados aparatos florales en las tumbas del Teniente Coronel César T. Legrand, fundador de la Sociedad y del Coronel Ricardo Sevilla, primer presidente de la institución. En dicho lugar el Teniente Coronel Luis Bodero y el Coronel Jerónimo Santibáñez hicieron uso de la palabra y recordaron la labor patriótica de los mencionados jefes.

A continuación, a las 10.30 hs. se llevó a cabo una Misa de Réquiem en la Parroquial de Santa Ana, en memoria de los socios fallecidos.

A las 11.30 hs. se efectuó la colocación de los retratos al óleo del Almirante Miguel Grau, Coronel Francisco Bolognesi, Mariscal Ramón Castilla y Aviador Jorge Chávez en el Salón de Sesiones de la Sociedad. Este acto, lo efectuaron el Edecán de la Junta de Gobierno, Mayor Luis Delgado Paredes, el Capitán de Navío Luis Colmenares, el General Leonidas Gonzales H. y el Coronel FAP. Alfredo Mendívil respectivamente.

Al iniciarse la sesión solemne dióse lectura al Acta de Fundación de la Sociedad. Luego habló el Capitán de Navío Germán Narváez, siguiéndole, en el uso de la palabra, el Coronel GC. Ricardo Botto V., y el Presidente de la Sociedad Coronel Manuel Loayza L.

Posteriormente se sirvió un cóctel a los señores invitados y asociados.

Locales de los Ministerios de las FF. AA. se levantarán en San Felipe.—

Sobre un área de 41,700 metros cuadrados se levantarán en la nueva Urbanización San Felipe, los futuros edificios para los Ministerios de las Fuerzas Armadas.

En la lotización del antiguo hipódromo capitalino, se ha separado también una zona para el local propio de la Junta Nacional de la Vivienda.

En tanto los Ministerios de Guerra, Marina y Aeronáutica tendrán sus fachadas hacia la Avenida Salaverry.

El amplio terreno del antiguo Hipódromo de San Felipe, comprende, por otra parte, un total de 373,851 metros cuadrados, de los cuales 86,968 han sido dedicados para áreas verdes y 68,443 para vías.

Con referencia a los edificios de los Ministerio de las Fuerzas Armadas, se indicó que los proyectos respectivos se encuentran a cargo exclusivo de las mismas reparticiones interesadas.

Capitán de Navío SN. (MC)

JOSE GAMERO FERNANDINI
(Q. E. P. D.)

Fallecimiento del Capitán de Navío SN. (MC) José Gamero Fernandini.—

Hondo pesar ha causado el sensible fallecimiento del Capitán de Navío SN. (MC) José Gamero Fernandini, ocurrido el 6 de Mayo.

El Capitán de Navío Gamero, prestó importantes servicios a la Marina de Guerra del Perú durante su dilatada vida profesional.

En la ceremonia de la inhumación de sus restos que se realizó en el Cementerio "El Angel" el día 7 de Mayo, a nombre del Cuerpo General de la Armada hizo uso de la palabra el Capitán de Navío SN. (MC) José Lozano Pardo quien expresó:

Señores:

Nombrado por la Superioridad, cuya designación agradezco no obstante el profundo dolor que me embarga, traigo la palabra del Cuerpo General de la Armada para dar el postrer adiós a quien en vida fue digno miembro de la Sanidad Naval del Perú, Capitán de Navío don José Gamero Fernandini.

La semblanza de su proficua y sacrificada trayectoria dentro de la Institución Naval, es la historia de una etapa y una generación de Médicos Navales cuyo único propósito fue servir a la Patria y, sin otro aliciente que la satisfacción del deber cumplido en la más ascendrada acepción castrense y la más pura versión Hipocrática.

De esta armoniosa conjunción de ideales nació la mística y floreció la Escuela de Sanidad Naval de la Armada, uno de cuyos más brillantes exponentes fue el ilustre extinto cuya desaparición cubre de luto los blancos mandiles y la roja cruz que simbolizan el traje de faena y la heráldica de su silenciosa y abnegada misión.

Desde su ingreso a la Armada en el año 1925, el entonces joven y vigoroso médico y oficial de Sanidad, demostró su capacidad profesional y su indeclinable cariño por la Institución Naval, sirviendo con extraordinaria dedicación y eficiencia, prácticamente en todas las Unidades y Dependencias de la Armada y alcanzando, a través de una larga y destacada actuación, a la par que el alto grado de Capitán de Navío, los importantes cargos de Jefe del Departamento de Cirugía, Jefe de los Servicios Técnicos y, finalmente, Segundo Comandante del Hospital Naval de Bellavista. En honor a sus méritos en el año 1927, la Cámara de Diputados le hizo partícipe del homenaje que merecieron los Jefes y Oficiales que tomaron parte en la Campaña Plebiscitaria de Tacna y Arica. En 1940, recibió mención especial de la Superioridad como premio a su atención a los numerosos y graves pacientes hospitalizados con motivo del terremoto que ocurrió en aquel año. Ostentaba también la condecoración de la Orden de Ayacucho en el grado de Oficial.

Quienes trabajamos a sus órdenes y más que a sus órdenes, a su lado, fuimos testigos de excepción de cualidades y virtudes que comunmente no trascienden fuera del rígido ambiente a donde cada día, se repite la tragedia ignorada del cirujano que ofrenda retazos de su propia vida en su afán de salvar otra, a punto de extinguirse. Don José Gamero perteneció a este tipo de médico, y ejerció con gran jerarquía ese arte y ciencia que brinda las más grandes satisfacciones espirituales pero que exige de sus artífices el caro tributo de sus órganos más nobles: el corazón y el cerebro, de cuya amalgama nace el impulso que guía el corte certero que puede segar como salvar una existencia.

Consciente de su sino y víctima ya de las secuelas que suceden a la constante tensión, inquietud, frustraciones y sufrimientos morales a que estamos condenados los médicos, en el azaroso cumplimiento de una misión cuyo éxito a veces se celebra, pero cuyo fracaso siempre se condena; don José Gamero, enfermo, pero aun en la plenitud de su madurez profesional, antes que rendirse al peso de la dolencia física, persistió en el ejercicio de su apostolado, dedicando sus últimos años a trasmitir los frutos de su valiosa experiencia a sus más allegados y discípulos.

Muchos somos los miembros de la Sanidad Naval, que bebimos de esta fuente generosa de enseñanzas, como son muchas las generaciones de marinos que recibieron el beneficio de su solícita y eficiente atención profesional.

En nombre de ellos; de sus discípulos y sus pacientes, y en nombre de la Institución a la que tanto amó y brindó lo mejor de su vida, rindo hoy, ante sus restos mortales, el homenaje de gratitud y pleitesía que bien se merece, en su máxima expresión, quien supo cumplir hasta el sacrificio, como médico, como miembro de la Sanidad Naval y como intachable amigo de las horas alegres y tristes, exquisitamente romántico y profundamente humano, mi palabra de admiración por esa vida noble que se apagó lentamente cuando dejó de ser lumbre para los ojos indiventes de su adorada madre a cuyo regazo ha volado ya su alma adolorida, en pos del descanso eterno.

Capitán de Navío, don José Gamero Fernandini, que el gran Arquitecto del Universo os reserve en el Oriente Eterno el lugar de privilegio que os corresponde.

La "Revista de Marina" expresa a sus deudos su más sentido pésame.



CERTAMEN "CEHMP" PARA OFICIALES DE LOS INSTITUTOS ARMADOS

En Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú cumpliendo una de sus finalidades institucionales en orden al fomento y estímulo de la investigación y estudios de Historia Militar Peruana, ha programado para los eventos correspondientes a 1963 las siguientes directivas y Bases Generales:

Organización y Bases Generales.—

I.—El tema materia del certamen será libre, refiriéndose al estudio de un ciclo o acontecimiento militar, de cualquiera de los período históricos y como contribución al estudio de la Historia Militar integral Peruana.

II.—Cada trabajo será inédito y tendrá una extensión máxima de 15 páginas, tamaño oficio y escrito a máquina a dos espacios firmado con seudónimo, y en sobre cerrado adjunto al trabajo se inscribirá el nombre del autor.

Las fuentes históricas se citarán obligadamente en los casos que sea menester, al pie de la página, y se acompañarán los croquis o diseños que fueran necesarios.

III.—El plazo para la remisión de los trabajos a la Presidencia del CEHMP (Paseo Colón 150) vencerá el último día del mes de octubre, fecha en la que todos los trabajos serán entregados a la Comisión del Certamen respectivo para su estudio y dictamen.

IV.—La Comisión de Certamen efectuará un estudio suscinto de cada trabajo y propondrá en su dictamen el orden de los trabajos merecedores de premios, correspondiendo a la Comisión Directiva decidir sobre el otorgamiento de los mismos. El dictamen será elevado a la Presidencia del CEHMP el 15 de noviembre acompañado de todos los trabajos.

V.—Los premios consistirán en:

A).—**Premio General:**

a) Diploma de Honor;

b) La suma de Dos Mil Soles Oro, en efectivo, pudiendo dividirse en dos premios.

B).—**Premios Subsidiarios:**

a) Mención Honrosa a los autores de trabajos aprobados por la Comisión y que no hayan alcanzado el premio General, consistiendo en Diploma otorgado por el CEHMP.

VI.—El Trabajo que haya obtenido el Premio General será publicado en la Revista del CEHMP y eventualmente se hará de él una separata de 100 ejemplares que se obsequiará al autor.

VII.—La distribución de los premios se efectuará cada año en el mes de diicembre, en la actuación académica organizada como final del Ciclo de Conferencias.

TEMA

TEMA LIBRE en el cuadro de las Campañas de 1941 (Fronteras del Norte y Nor-Oriente), comprendiendo cualquiera de los siguientes tópicos:

1.—Sinopsis histórico acerca de los orígenes del conflicto limítrofe provocado por el Ecuador.

2.—Reseña histórica de las acciones terrestres, aéreas y navales en la Campaña de Zarumilla.

3.—Reseña histórica de las acciones militares en la frontera del Nor-Oriente.

Nota.— Tendrá preeminencia en la calificación el trabajo que se ocupe de los tres tópicos señalados.

GUIA DEL ANUNCIADOR

Cía. Aviación "Faucett" S.A.
Banco Unión
Bahco Primus S.A.
"El Chalaco"
"Valera"
Manufacturas de Tejidos de Lana del Pacífico
Eduardo Mirando Sousa
Cerro de Pasco Corporation
Grace Line
Empresas Eléctricas Asociadas
Kohler & Co. S.,A.
Enrique Palacios S.A.
Enrique Ferreyros y Cía. S.A.
Compañía Inglesa de Vapores
Rotondo & Cía. S.A.
Mateco
Banco Continental
Duncan Fox & Co. Ltd.
Nicolini Hnos. S.A.

TARIFA DE AVISOS

Tapa Interior y ontratapa . .	S/.	2,500.00
Página Interior	,,	1,500.00
½ Página Interior	,,	1,000.00
1/3 Página Interior	,,	700.00
¼ Página Interior	,,	600.00

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

MANUEL I. VEGAS

(CONTINUACION NOTAS AL CAPITULO IV)

Por el Capitán de Navío A.P.

JULIO J. ELIAS

rogar el permiso que solicitaba; en efecto, con informe favorable de la autoridad marítima, el gobierno dió el permiso, lo mismo que al bergantín de guerra francés **Griffon**, que se encontraba en las mismas condiciones. El 8, salió para el norte la fragata **Monteagudo** conduciendo al batallón Zepita y escoltada por la corbeta **Libertad**, la cual llevaba de pasaje al general de brigada Francisco Vidal y cuatro oficiales más: se trataba de la revolución de Salaverry, quien había bajado de Cajamarca hasta Trujillo, donde fomentó la insurrección apoyado por algunas personas influyentes como el tesorero José María Lizarzaburu que se encargó de la prefectura; fue entonces que se despachó el convoy que hemos señalado con las tropas de Vidal, y Salaverry, impetuoso como siempre avanzó a presentarle batalla en el lugar denominado la garita de Moche, combatiendo con sus tropas mal armadas y colecticias a una fuerza más numerosa y bien disciplinada, de modo que salió batido huyendo sus hombres y él mismo tuvo que hacer igual cosa; dice Basadre: "Siendo mil cuatrocientos los combatientes, hubo más de quinientos muertos de ambos lados (19 de noviembre de 1833). Salaverry escapó y cayó en manos de sus perseguidores. Fue libertado por el jefe de ellos, el coronel (sic) Francisco de Vidal, que no quiso cumplir la orden de fusilarlo, y antes bien, lo ocultó en su dormitorio. Se dirigió luego al Ecuador; pero en la travesía hizo variar el rumbo del barco y desembarcó otra vez para conspirar. "El ya citado 8 de noviembre, recibió la comandancia general un aviso del capitán de puerto de Paita, de que había llegado a esa bahía en la goleta **María**, procedentes de Guayaquil, varios desterrados políticos citando entre ellos a los generales Juan Ignacio Pareja y Antonio Guerra, a los coroneles Francisco Casanova, Federico Valencia, etc. El día 10, reclamaba el presupuesto de marina el comandante general y le oficiaba al ministro del ramo: "Con este motivo hago presente a V.S., en resguardo de mi responsabilidad, que de este año solo se han pagado los meses de Febrero y Marzo **EN LEÑA** con una pérdida considerable, de consiguiente la oficialidad se halla sin tener **con que sostenerse** ni como presentarse a hacer el servicio según corresponde a sus clases". El 11, dió a conocer el gobierno que se había descubierto una conspiración a favor de Riva Agüero y Camporedondo solicitó el desafuero de varios diputados comprometidos en el complot descubierto, con lo cual creó una reacción adversa en la convención contra el gobierno. El 15, llegó la goleta **Limeña** procedente de Pisco conduciendo 29 reclutas del contingente de Ica; el 16, se presentó una sedición encabezada por Nestares en Chancay; este mismo día, cumplió la cuarentena reglamentaria en la isla de San Lorenzo, por haber llegado en un barco de Guayaquil, el político Manuel Tellería que regresaba llamado por la convención nacional, su llegada a Lima significó una poderosa ayuda para los enemigos de Gamarra; el citado día, se encargó interinamente del despacho del ministerio de gobierno, el de guerra y marina general Pedro Bermúdez. El 17, oficiaba al ministro el comandante general lo siguiente: "El Sor. General Prefecto del Departamento con nota 9 del corriente, me remitió en calidad de arrestado en uno de los Buques de Guerra al joven D. Miguel Zevallos por vía de corrección y a petición de su apoderado el Diputado Convencional D. Francisco Rodríguez Piedra; y como no esté en mis facultades el embarcar por castigo a ninguno y no ser el Prefecto autoridad competente para ordenármelo, le contesté sacase la orden respectiva del Supremo Gobierno y que dicho apoderado le proporcionase los alimentos y la decencia propia de su nacimiento y educación, pues el Estado no podía gravarse con sostener a un hombre enteramente inútil a bordo, quedamos entretanto arrestado en este Arsenal. Hasta la fecha no he tenido contestación ninguna y lo participo a V.S. que se sirva deliverar en ello lo correspondiente". El 18, regresó de un recorrido por las costas del norte en vigilancia contra el

contrabando, la goleta **Peruviana**, informando el comandante de ese buque J. J. Panizo haber tenido noticias "que la lancha de la fragata de guerra inglesa Doublin, estuvo en una caleta a barlovento de Salinas, en cuya embarcación seguramente debe haberse embarcado el dinero". El 20, se tuvo la orden oficial de que fueron ascendidos: a teniente primero efectivo Manuel de la Haza, a alfereces de fragata Onofre Pareja y José de la Haza. El 23, informaba García del Postigo: "Acaban de avisarme que los S.S. Hutt Gruningt, Comerciantes de esa Capital, han recibido noticias que el Bergantín Americano **Melville, ha sido armado en Manila en corso y mercancía con diez** cañones y 80 hombres, bajo el Pabellón Español y del nombre de **Tulasco**, y que salió a principios de Mayo para las Islas de Sandwich a tomar la Bandera de aquellas Islas, tocar en uno de los Puertos de Chile para vender el cargamento que trae, tomar noticias y comenzar el Corso.—Avísole a V.S. para que tomándose con más certeza e individualidad la noticia de dichos SS. en esa Capital, si a V.S. le parece se avise al Gobierno de Chile para lograr su aprehensión en aquellos Puertos, y, por nuestra parte dar aviso a los Capitanes de los Puertos para si tocase en alguno de ellos con las demás providencias que V.S. juzgue oportunas". El 25, llegaba un oficio a la comandancia general del ministro del ramo, su fecha 23 del corriente, enterándolo de que el presidente se había encargado del ejercicio del poder ejecutivo: en efecto, Gamarra que había estado en campaña tomó tal decisión en vista de la oposición que hacía la convención nacional a Camporedondo. Ese mismo día 25, dió la vela a fin de cumplir un comisión, la goleta **Peruviana**; como la situación del personal por falta de pagas era realmente trágica, se vió precisado García del Postigo de pedir bajo su responsabilidad a un comerciante chalaco doscientos pesos para darles una buena cuenta. El 26, fondeó en el lazareto de la isla de San Lorenzo a cumplir su cuarentena la barca norteamericana **Don Quijote**. El 27, informaba al ministro del ramo el comandante general lo que sigue: 'Es ya casi imposible se haga el penoso servicio según la desnudez y miseria en que están los clases por falta de sueldos, habiéndose aumentado éste con tener que atender diariamente a la cuarentena del Lazareto de la Isla de San Lorenzo, en que así como el demás Servicio que se hace es redoblado por la falta de tropa y marinería, la que no pudiendo resistir a su calamidad se deserta abandonando las Guardias y echándose al agua de los Buques de Guerra, sin que pueda contenerse estos desórdenes tan trascendentales en la disciplina militar. Por todo esto y en resguardo de mi responsabilidad, lo hago presente a V.S. y a S.E. para que se tome una medida activa en ello".

En cuanto al mes de diciembre del año que tratamos, podemos expresar: el día 5 elevaba al ministro del ramo la siguiente comunicación el comandante general de marina": La escasez tan grande de Pilotos peruanos, hace que nuestros Buques estén en manos de extranjeros que ha sido preciso habilitarlos para que no se paralice el Comercio del Cabotaje, sin que pueda esperarse su aumento de ningún modo porque la juventud de esa Capital no se dedica a esta Carrera tan penosa: por esto me dirijo a S.E. por el conducto de V.S. haciendo la propuesta siguiente.— Los Puertos de Payta y Arica son aparentes para establecer en ellos una Escuela Náutica de la que puede sacarse en corto tiempo muy buenos pilotos, por la mucha afición a la navegación de sus habitantes, cuyos maestros pueden ser los Ayudantes de las Capitanías, que sirviendo aquel destino por el sueldo que les corresponde se dediquen a la enseñanza de los conocimientos precisos a este ramo, con el aumento de la gratificación de mesa, la mitad por su destino y la otra para la habilitación de Pizarras, planos, etc. Como este establecimiento es de utilidad Pública, parece que las Municipalidades deben prestarse a proporcionar el local y demás útiles de los fondos de propios con ahorro del Estado.— El Ayudante de la Capitanía del Puerto de Payta Teniente 1º D. Manuel de la Haza, puede desempeñar la que se forme en aquel Puerto y para la de Arica se nombrará un oficial que tenga los conocimientos precisos para este objeto.— Si fuese de la aprobación de

V.S. y de S.E. mi propuesta, parece que con el tiempo se verá aumentada nuestra Marina Militar y Mercante con Oficiales que den honor a la Nación a que pertenecen y a S.E. la satisfacción de haber sido el fundador de tal útil establecimiento". A través del tiempo solo perduró el recuerdo, poco ajustado a la realidad, de que el gran Mariscal Gamarra había sido el fundador de la escuela náutica de Payta, prodigándoseie muchos elogios por tal motivo; más ahora, con el documento hasta hoy inédito que damos a la luz pública, comprendemos como fuera el capitán de navío Carlos García del Postigo quien diese la idea de tal establecimiento, precisamente cuando Gamarra estaba por dejar el poder y no le sería posible materializar con hechos el proyecto; entonces llegamos a la conclusión que correspondiendo a García del Postigo la paternidad por ello, lo mismo que por otras obras más, se prueba el peruanismo de esta gran marino y más si se agrega que pasó por el comando de nuestra marina poseído de una notable inquietud progresista y que defendió los derechos de sus subordinados con valor y cariño, demostrados por la obstinación con que los sostuvo y manifestó; por todo lo anterior, el olvido en que se encuentra García del Postigo es inexplicable en un hombre que hasta actuó como profeta, porque bastará releer la comunicación que acabamos de reproducir para comprobar sus aciertos, con solo rememorar cuánto significó en nuestra historia naval la escuela náutica de Paita. Siguiendo con los acontecimientos, diremos que el día 6, dió la vela con rumbo al norte el bergantín **Arequipeño,** llevando oficiales, tropa y armamento; el 9, quedó fondeado fuera de la bahía del Callao para hacer la cuarentena, el bergantín sardo **Príncipe Eugenio,** procedente de Guayaquil; el 10, entró a puerto procedente de Santa, la goleta **Peruviana;** el 11, proponía el comandante general de marina el ascenso a la clase inmediata superior de los tenientes segundos José Giral Chacón y Francisco Lagmide; el 13, sucedió el curioso incidente que el capitán Joaquín Itúrbide del bergantín mercante chileno **Railef,** fugó con el dinero de la venta del trigo, dejando a la tripulación sin un centavo, de modo que tuvo que ser licenciada toda la dotación salvo el piloto, pues no tenía con que comer y ponerse guardia militar a bordo. Y así llegamos a un momento crucial de la situación política del país, el cual debe tratarse en otro acápite.

Sabemos que la convención nacional se había instalado desde el 12 de setiembre de 1833, de conformidad con los artículos 177 y 182 de la constitución de 1828, la ley de elecciones y la ley de arreglo de legislaturas, de 30 de julio de 1831; los diputados que constituían dicha convención nacional tenían poderes especiales "para examinar y reformar, en todo o en parte, la Constitución de 1828". (Véase **Historia del Senado del Perú** por Atilio Sivirichi). Los partidarios del gobierno difundieron ante la opinión pública ese concepto de que la convención no poseía ninguna facultad para nombrar presidente de la república y, en efecto, tal como le expone el historiador Jorge Basadre, la convención pareció aceptar la tesis gobiernista, no ocupándose sino de asuntos propios a la reforma de la carta fundamental, pero sin dejar de poner en evidencia una clara oposición a Gamarra. Sobre todo, cuando en octubre de 1833 se incorporó Luna Pizarro, acentuándose los ataques al gobierno, en cierta forma alentando a los conspiradores y buscando la caída del presidente; en suma, la convención cada vez se sentía más poderosa y si no divulgó la idea que tenía de elegir al próximo jefe supremo de la Nación, esperó a que Gamarra procediese, tomando muy en cuenta que el período constitucional de éste terminaba el día 19 de diciembre de 1833: "Si Gamarra nada hacía y llegado el último día de su mandato legal lo prorrogaba, se salía de la constitucionalidad y era como si izara una bandera convocando a una sublevación contra él". Debemos recordar que con toda oportunidad Gamarra había convocado a un congreso extraordinario para el 1º de junio de 1833, sin perjuicio de la citación a la convención nacional y el objeto de ese congreso era con el fin de proclamar al presidente de la república que saliera nombrado en las elecciones a que convocó Gamarra el 25 de mayo de 1833; más si la conven-

ción nacional se materializó en un hecho, en cambio falló por más esfuerzos que hizo Gamarra, el congreso extraordinario que no pudo reunirse y se frustraron también las elecciones para un nuevo gobierno, pues uno y otras resultaron un fracaso, efectuándose los procesos de votación por ejecutivo y parlamentarios en unas provincias, mientras en otras no se hizo nada. Por lo pronto, en las elecciones realizadas, triunfaron en el sur, Bermúdez; en la costa, Nieto y Orbegoso; y en el norte, Orbegoso y Riva Agüero; o sea que ninguno de los candidatos alcanzó el número legal de votos para ser proclamado presidente, aunque Riva Agüero que ganó en Lima pretendió atribuirse el el triunfo. El país vivió intensamente un verdadero drama político, que trataremos de sintetizar en dos actores principales. De un lado Luna Pizarro, sacerdote que dominando la convención nacional, de tendencia liberal, buscaba un enemigo de Gamarra fijándose primero en Nieto, pero este hallábase con destino militar en Arequipa, y por eso decidió Luna Pizarro que fuera el general Orbegoso, diputado en la convención y refractario al presidente; aclaremos respecto a Luna Pizarro lo que decía el general José Rivadeneyra a San Martín: "tiene la lujuria de mandar sobre los que gobiernan", esto constituía una especie de voracidad de predominio, verdad que con las mejores miras patrióticas, eligiendo a personajes como La Mar (1822 y 1827) y Orbegoso (1833), que "si poseían intenciones inmaculadas, estaban absolutamente faltos de genio político; de ese genio que en tales días era más preciso que nunca....." (Jorge Guillermo Leguía). Del otro lado estaba Gamarra, astuto sin llegar en esto a la altura de Luna Pizarro, lleno de planes ambiciosos de poder que deseaba el mando supremo y para ese fin quiso como sucesor al general Bermúdez. El 18 de diciembre de 1833, Gamarra remitió un oficio a la convención, expresando que no proseguiría en la presidencia al terminar su período constitucional, la convención a instancias de Luna Pizarro, respondió: La Convención no halla que pueda justificarse la continuación del Presidente en el mando habiendo expirado el período constitucional. "El 19 de diciembre, día de su cese, Gamarra envió otra nota manifestando que dejaría el mando a quien la convención eligiese para sucederle provisoriamente; quedaba, pues, autorizada la convención por el ejecutivo para elegir un presidente provisional, habiendo vencido Luna Pizarro y los liberales parecían dueños del poder. El 20 de diciembre, la convención procedió a designar el presidente provisorio, Orbegoso triunfó con 47 votos, Bermúdez tuvo 36 y Nieto 1. ¿Quedaría quieto Gamarra? Esa era la incógnita.

Vamos a concluir con la parte naval correspondiente al resto de los días de diciembre del año 1833. El 20, entró a puerto el bergantín norteamericano **Hiperon** procedente de Gibraltar, sospechándose que fuera propiedad española y tuviera dos patentes por vía de precaución se le puso a su costado la goleta **Peruviana**; pero, examinada escrupulosamente la documentación del buque, se encontró que solo el sobrecargo era español y la carga de la misma nacionalidad, estando todos los papeles en buen orden. El 25, por medio de la goleta mercante **Olmedo** se recibieron informes del comandante de la corbeta de guerra **Libertad**, dando parte respecto a la derrota de Salaverry el 19 de noviembre y que este buque de guerra seguía viaje al norte con instrucciones. El 31, recibió el comandante general de marina la resolución suprema por la cual quedaban exceptuados del servicio por el término de un año los matriculados de las provincias de Arica y Tarapacá, en razón a la desolación en que habían quedado de resultas del terremoto que experimentaron en 18 de setiembre de 1833. El mismo 31, comunicaba el comandante general al capitán del puerto de Paita lo que sigue: "Con esta fecha acabo de recibir la suprema resolución siguiente.— (Copia de la que concede el que se establezca una Escuela Náutica en Paita).— Trascríbola a V. para que esté a la mira de que luego que reciba la orden del Sor. Ministro de Estado de Gobierno la Prefectura de ese Departamento, se plantifique la Escuela en el local que señale la Municipalidad de ese Puerto y me de el oportuno aviso, encargando

de su ejecución al Ayudante Dn. Manuel de la Haza como lo prescribe la orden, así como el número de alumnos para dar cuenta de todo al Gobierno y pedir la gratificación por la enseñanza". Este documento prueba sin dejar duda alguna que, la respectiva resolución suprema la firmó el nuevo presidente general Orbegoso; de modo que si el dueño de la idea se llamó el capitán de navío Carlos García del Postigo, el autor para ordenar la ejecución de la obra no fue Gamarra, como lo han sostenido algunos historiadores, sino Orbegoso.

AÑO 1834

El nuevo gobierno o sea la presidencia provisoria del general Luis José de Orbegoso, había dejado a cargo del ministerio de guerra y marina al mismo general Bermúdez, su rival en las elecciones de la Convención, mientras Gamarra retenía el mando en jefe del ejército, o sea que el expresidente ejercía un verdadero y completo control sobre el flamante ejecutivo. Un gamarrista como el general Mendiburu ha dicho: "Orbegoso vió a Gamarra con azar, reservándose de él. Los primeros pasos fueron emplear enemigos de Gamarra, rodearse de los que le ofendieron y permitir se le acercaran los que estaban caídos u ocultos por las pasadas conspiraciones y crímenes. Hubo insultos y provocaciones que sufría Gamarra y rumores siniestros que circulaban, llegando a asegurarse que trataban de atentar contra su vida algunos subalternos de los muchos que él había castigado". En la misma forma los orbegosistas pregonaban que se pretendía asesinar a su jefe, que el presidente de la república estaba como prisionero en palacio y, por último, que la insolencia de los gamarristas ya no tenía medida. En resumen, el año 1834 comenzó con los síntomas más agudos de una crisis y todo el mundo esperaba una revolución que según decían debía estallar de un momento a otro. El presidente Orbegoso, empujado por las circunstancias, le pareció que ya no debía esperar más y súbitamente se apoderó de las fortalezas del Callao el día 3 de enero, donde fueron refugiándose poco a poco cuanto empleado era adicto al gobierno, los miembros de la Convención y los jefes y oficiales de la fuerza armada que se plegaban a esta causa: por rara casualidad la marina estuvo totalmente al lado de Orbegoso, quizá empujada por la miseria a que la sometiera Gamarra, Orbegoso nombró de inmediato al general Necochea comandante general del ejército acantonado en Lima y al coronel Anselmo Quiroz de su jefe de estado mayor; asimismo, fue reconocido como comandante general de marina el capitán de navío García del Postigo. La respuesta de los gamarristas fue dada al día siguiente 4 de enero, cuando el general Bermúdez se proclamó jefe supremo de la nación, procediendo a disolver por la fuerza la Convención nacional, no obstante la heroica resistencia que presentara el famoso centinela Juan Ríos; pusieron los adictos a Gamarra sitio al Callao y las tropas avanzaron hasta La Legua. Así comenzó este período revolucionario, uno de los más dañinos que tuviera el Perú, sobre todo porque vino a servir como de prólogo a otros movimientos más sangrientos que le sucedieron, los cuales presentaron una importancia decisivamente aciaga y dolorosa para el futuro peruano.

Escribe Alfredo Guinassi Morán en su obra **General Trinidad Morán** (1796 á 1854), lo siguiente: "La Escuadra peruana no siguió como el ejército las banderas de los levantiscos: paréceme que el mar influyó con su grandeza a nuestros marinos, puros y más nobles ideales; aquellos casi siempre delinquieron, éstos pocas veces. Teniendo la Escuadra los sitiados, eran dueños del mar y podían hacer expediciones y correrías certeras sobre la vasta costa del Perú. El sitio de los Castillos no podía, pues, tampoco, anonadar a Orbegoso y a los suyos que tenían delante la esperanza de ser apoyados por el país, y que cada día recibía refuerzos de numerosos y distinguidos militares que traían si no gran fuerza, gran prestigio, a su causa, tales fueron Necochea, Miller, Plaza,

Cerdeña, Valle Riestra, Quiróz, Valle, Lanao, Espino y sobre todo la actitud de Arequipa con Nieto, Morán, Castillo, Althaus y Alvarez Thomas a su cabeza". Si bien es verdad que no nos corresponde reseñar detalladamente los incidentes militares de esta revolución, solo adelantaremos como medio de aclarar el panorama histórico unos pocos aspectos generales. Gamarra con el fin de apoyar a Bermúdez, avanzó hasta situarse en Bellavista, desde donde hostilizó los castillos del Callao; pero no dejaba de sentirse la acción de los civiles contra los que se tenían como asaltantes del poder y esa obra de la opinión pública llegó a tal punto de hostilidad, que marcó una de las etapas más significativas de nuestra historia, mientras aprovechando cuanta circunstancia favorable se presentaba, elementos populares se metían en el Callao conduciendo víveres y toda clase de ayuda. El 24 de enero llegaba la noticia, que circuló por todas partes, respecto al general Nieto quien se preparaba a combatir la revolución de Arequipa, con esa nueva la reacción popular subió de punto y abundaron las deserciones engrosando las filas de Orbegoso; en la citada fecha, Gamarra se dirigió a batir a Necochea que había avanzado hacia Chancay y Bermúdez, desesperado al perder su tropa de artillería que se pasó al contrario, ordenó la retirada sobre Lima. Fue entonces que tuviera lugar aquello que ha titulado Basadre: "la primera lucha de la multitud contra el ejército". en efecto, el 28 de enero al concluir el repliegue de las tropas gamarristas sobre la capital, surgió una espantosa refriega como nunca antes se había visto el levantamiento parecía crecer como las olas del mar en un temporal; de nada sirvió que la propia esposa de Gamarra, la famosa "Mariscala", alentar en persona a los soldados y tratara de infundirles ánimos con el ejemplo de su valor, de nada sirvió que el prefecto Manuel Ignacio de Vivanco se portara a gran altura; por la noche, Bermúdez con sus huestes tuvo que salir en plena derrota de Lima. Dice Basadre: "Por vez primera, en lucha callejera, el pueblo había derrotado al ejército. El Palacio, los ministerios, la casa de Gamarra y la de Vivanco que había sido nombrado prefecto de Lima, el colegio militar, y varios establecimientos fueron saqueados". A las ocho de la mañana del 29 de enero, entró en triunfo Orbegoso en Lima.

Pasemos a examinar el aspecto naval. En los primeros días de enero, la comandancia general de marina ante los requerimientos del ejecutivo, que como sabemos desde el Callao se resistía en dura lucha contra los revolucionarios gamarristas, debió multiplicarse en sus faenas con objeto de cumplir cuanto se le pedía; recuérdese que las tropas no eran muy numerosas y la marina estuvo obligada a brindar el máximo apoyo, dentro de la miseria que la había mantenido el anterior gobierno. Venciendo todos los obstáculos cumplió con su misión. Así, al recibir la orden suprema a fin de formar una compañía de artilleros que tanta falta hacían, en este primer desempeño vino prácticamente a improvisar esa tropa, valiéndose de parte de las dotaciones de los buques de guerra los cuales quedaron solo con el personal preciso para su cuidado y el resto se completó con los marineros matriculados de la playa chalaca: parece que esta especie de milagro conmovió mucho a Orbegoso, pues los cañones de la plaza quedaron listos para funcionar en menos de 24 horas, cuando el capitán de puerto a quien correspondió el mando y formación de tal compañía, la puso en acción llevándola a las fortalezas y encargándose el día 6 de enero en la forma más eficiente de la defensa del Callao. Asimismo, tomando en cuenta la situación y con acuerdo superior, ordenó la comandancia general que el proveedor de marina facilitara 600 raciones diarias para las tropas de tierra y, también, provisiones para la flamante compañía de cargadores, unidad improvisada a mérito del esfuerzo naval y que reforzó de inmediato a la dotación de la plaza. El mismo citado día 6, el presidente Orbegoso confirmó el ascenso a teniente primero efectivo del graduado Domingo del Valle y Riestra y a teniente segundo del alférez de fragata José Zavala. Al día siguiente 7, el propio presidente Orbegoso ordenó verbalmente que se procediera a armar lan-

chas cañoneras y como no existía otro oficial más aparente para el mando de ellas que el entonces teniente primero retirado del servicio naval Alfonso San Julián, quedó este incorporado encargándose de esas funciones. En igual fecha, es decir el 7 de enero, principió a prepararse como buque de guerra a la goleta **Galgo**, para lo que se destinó la suma de 6,800 pesos. Por otra parte, las necesidades del servicio llevaron a que por un acuerdo con el ministro y el presidente de la república, se nombrara al antiguo y prestigioso miembro de la administración naval, Pablo Romero, como contratista de pertrechos navales y víveres para el ejército y la armada, de modo que la mayor parte del desempeño logístico en esos momentos apremiantes, reposó en el citado funcionario. El día 9, el ejecutivo decidió llamar nuevamente al servicio al capitán de fragata Jorge Young y al graduado de igual clase Enrique Freeman. El día 10, a mérito de una orden suprema quedó cerrado el puerto del Callao para la salida de los buques, según se dijo por un espacio de ocho días; este mismo día, Orbegoso nombró como su ayudante al capitán de fragata graduado José G. Palacio. El 13, ingresaron a puerto el bergantín de guerra **Arequipeño** y la fragata transporte **Monteagudo**, ésta trayendo presos políticos y ambas naves procedentes de Paita. El 14, el ejecutivo ascendió a capitán de corbeta efectivo al teniente primero Alfonso San Julián y a sargento mayor graduado al capitán de infantería de marina Manuel Arnáez. El 16, quedó abierto de nuevo al tráfico marítimo el puerto del Callao; asimismo, desde esta fecha se estableció que la lancha cañonera Nº 3 estuviera constantemente cruzando sobre Miraflores y sus inmediaciones. El 21, el ejecutivo llamó nuevamente al servicio al teniente segundo Federico Elmore; en esta misma fecha oficiaba el comandante general de marina al secretario general de S. E. lo siguiente: "He comunicado a quien corresponde la suprema orden de la fecha, en que V.S. me previene que S.E. el Presidente de la República ha tenido a bien resolver el que la Goleta **Galgo** armada en guerra se llame desde hoy Goleta **Convención**". El 22, los oficiales prisioneros llegados en los buques de guerra, respecto a los cuales había orden de ponerlos en un pontón, se dispuso que pasaran al bergantín **Soledad** a cargo de un oficial y con todas las medidas de seguridad del caso. El 28, el ejecutivo encargó provisionalmente de la auditoría de guerra y marina al doctor Gaspar Carrasco, vocal de la corte superior del departamento de La Libertad. El 31, oficiaba el comandante general de marina lo siguiente: "Callao, 31 de Enero de 1834.—Sor. Secretario General de S.E. el Presidente de la República.— S.S.G.—El Comandante de la Fragata del Estado **Monteagudo** me ha representado, que las raciones que suministran por la Plaza a los Jefes y Oficiales que se hallan allí detenidos, carecen algunos días de ellas tal vez por olvido en los grandes afanes del Servicio y otras veces van muy tarde; y creo sería mejor se les diese por este Arsenal con las diarias del buque. Del mismo modo me dice carecen de todo servicio de mesa, que si a V.S. le parece, puede facilitarse lo muy preciso por el Contratista D. Pablo Romero.— Dios gue. a V.S.—C. García del Postigo". He aquí las miserias de las revoluciones y una actitud digna del jefe de la marina.

Como sabemos, el presidente Orbegoso había regresado a la capital el día 29 de enero, dedicándose a organizar su ejército y a consolidar el orden; pero la convención nacional continuó todavía por un corto tiempo en el Callao, hasta el 13 de febrero, cuando se trasladó también a Lima. El ministro José Villa, que desempeñó la secretaría general del gobierno supremo durante los incidentes que tuvieron lugar en Lima y en el Callao con motivo de la insurrección encabezada por Gamarra y Bermúdez, leyó el día 6 de febrero en el Callao ante la convención nacional reunida en sesión solemne, una interesante **Memoria** donde narró todos los acontecimientos del famoso mes de enero. He aquí algunos párrafos del mencionado documento, los cuales se relacionan con la marina: "Los sediciosos habilitaron el puerto de Chorrillos, que

no podía serles muy útil, tanto para el comercio, como para establecer sus comunicaciones con toda la costa. Fue preciso, pues, declararlo en estado de bloqueo, y sostener esta declaración con alguna fuerza marítima. Esta medida produjo su efecto. Los extranjeros la respetaron, y los sediciosos quedaron sin puerto. Entre tanto, engrosábamos nuestras fuerzas de mar y tierra. Incierto el gobierno de la suerte de los buques de guerra que estaban en el norte, compró la goleta **Galgo**, y la hizo poner un buen cañón giratorio; armó cuatro lanchas cañoneras, y fletó el bergantín **Congreso**, para armarlo también. Estos buques han hecho su servicio; pero felizmente no han tenido que batirse, porque la corbeta **Libertad**, la fragata **Monteagudo** y el bergantín **Arequipeño**, han **confirmado el concepto de que siempre ha gozado la marina del Perú.** Aún los oficiales y guardias marinas que estaban en Lima, vinieron a ofrecer sus servicios al gobierno. Es muy lisonjero poder decir, que en medio de los partidos que muchas veces han puesto a la Patria en agonías, LA MARINA SIEMPRE HA SIDO FIEL, DEFENDIENDO LA JUSTICIA Y EL ORDEN LEGAL..... El cuerpo de artillería merece una mención particular. Todo él estaba por el orden..... El jefe, viendo que ya no podía hacer los servicios que se había propuesto, se vino a esta plaza y lo mismo hicieron los oficiales sucesivamente, hasta que el mayor Luján se trajo una compañía íntegra. En la actualidad ninguno de los oficiales de este ilustre cuerpo que estaban en Lima, sirve con los sediciosos. Es muy satisfactorio que la marina y la artillería, los dos únicos cuerpos científicos que hay en el Perú, hayan desplegado tanto honor y fidelidad".

Veámos los acontecimientos navales en febrero de 1834. En los primeros días del citado mes, estaban en plena campaña todas nuestras naves persiguiendo a los partidarios de Gamarra y a éste que se había desplazado hacia el norte: La **Libertad** dió la vela para Huacho y Huarmey, la lancha cañonera Nº 2 pasó a Huacho cañoneando a tropas gamarristas, la goleta **Convención** navegó a Supe, la goleta alquilada **Elinora** servía de base de operaciones a los coroneles Loyola y Quirós, en el bergantín **Arequipeño** estaba embarcado el general Necochea, la goleta **Peruviana** daba la vela con destino a Santa y, asimismo, estaban movilizadas tres lanchas más cañoneras, una falúa perteneciente a la capitanía y una lancha denominada **General Nieto.** El 3 de febrero exponía el comandante general de Marina que los guardias marinas cursantes de la escuela náutica, instituto el cual estaba unido al colegio militar, se refería a los jóvenes Antonio Ascona y Ramón Cabieses, se habían presentado al gobernador de la plaza del Callao, quien a su vez los remitió a la marina para que los embarcara en uno de los buques de guerra a practicar los estudios de navegación que habían concluído en dicha escuela y, por ese motivo, solicitaba del gobierno que se les expidiera los títulos de guardias marinas correspondientes. Conforme pasaron los días, poco a poco fueron regresando los buques de la escuadra de sus comisiones, entre otros la **Libertad** y la **Peruviana.** El 12, encontramos una nota de la superioridad naval, dándonos a conocer que se había puesto a las órdenes del capitán de corbeta, ayudante del presidente de la república Manuel García, la lancha **General Nieto.** El 15, por orden suprema se colocó a disposición del general José María Plaza el bergantín **Arequipeño**, la fragata **Monteagudo** y la goleta **Elinora**, saliendo todas estas naves el día 16 hacia el norte para cumplir una comisión del gobierno. El 20, corrió la voz que los gamarristas Andrés Martínez y Manuel Ignacio de Vivanco, estando escondido en el Callao, pretendían embarcarse sigilosamente para Islay, por lo cual se dieron todas las instrucciones del caso para ver si se les podía apresar; este mismo día se supo oficialmente el ascenso a capitán de navío graduado de José Boterín y a guardia marina de Carlos Castro. El 21 dió la vela para Islay la corbeta de guerra **Libertad** al mando de Boterín con 60 hombres de tropa, convoyando al buque mercante también de nombre **Libertad,** que conducía al coronel Anselmo Quirós, tropa y oficiales. El 22, el comandante general de marina García del

Postigo le decía al ministro del ramo lo siguiente: "Los Oficiales del Cuerpo de la Armada que tengo el honor de mandar, me han representado que el anterior Gobierno les postergó en sus pagas a las del Ejército, por motivos que V.S. no ignora y que no es del caso detallar, debiéndoles ONCE MESES del año próximo pasado; y que ahora en las actuales circunstancias, que han prestado un Servicio activo y hecho los mayores sacrificios en defensa de la Nación, se ven reducidos enteramente a la miseria, sin que hasta la fecha hayan recibido más que la cuarta parte de una paga los del Departamento, y media los embarcados, teniendo entendido que el Ejército ha sido socorrido ya, y me han pedido lo haga presente por el conducto de V.S. a S.E. el Presidente, a fin de que sean nivelados con ellos, y se eviten los justos celos que ocasionan estos privilegios. salvando con esta representación mi responsabilidad. "El jefe del ejecutivo ponía al margen del anterior documento, el proveído que sigue: "Lima, Mayo 10 de 1834.— Los servicios que en todo tiempo ha prestado a la Nación la Marina, principalmente en las actuales circunstancias, la hacen acreedora a las consideraciones y estimación del Gobierno; y siendo tan justo el reclamo que se hace: diríjase orden al Ministro de Hacienda para que el Ejército y la Marina sean pagados de sus sueldos a la par.— Una rúbrica.— Por orden de S.E. (fdo.) Sierra". El 24, comunicaba el comandante general de marina al ministro del ramo: La Goleta **Convención** no puede concluir las obras que ha sido preciso emprender en ella para que sea un Buque de guerra del Estado, sino se socorre a la Maestranza, a quienes se les debe cuanto trabajo han ejecutado desde el mes de Enero en que comenzó el armamento de las Lanchas Cañoneras, Buques y demás atenciones de Marina; pues siendo este el único recurso que tienen para sostenerse ellos y sus familiares, es imposible obligarlos a que trabajen más, a no ser por medio de medidas muy violentas que solo pueden practicarse en un caso de que de él dependa la salvación del País. En estas circunstancias es de mi deber y para salvar mi responsabilidad hacerle presente a V.S. y a S.E. para que se les de en el día siquiera la mitad de los que se les adeuda, para que de este modo vengan voluntarios a concluir dicha obra y la carena de la Goleta **Peruviana** que está paralizada por igual motivo". El ejecutivo puso el siguiente proveído al anterior oficio: "Lima y Febrero 25 de 1834.— Dése orden a los Administradores de la Tesorería General, para que entreguen trescientos pesos al comisario ordenador de Marina, con destino a la recorrida de la Goleta **Convención.**— Comuníquese en contestación. (Una rúbrica).— Por orden de S.E. (fdo.) Villa". El mismo 24 exponía la anterior autoridad al ministerio: "Incluyo a V.S. el parte original del Capitán del Puerto de Pisco Teniente Primero Dn. Domingo del Valle en el que se queja de la falta de recursos para sostener a la gente que tiene a sus órdenes en la lancha armada para la seguridad de aquel Puerto y correspondiente a la Goleta nacional **Convención.** Voy a remitirle en el primer buque que salga cuatrocientas raciones de armada que es lo único que puede proporcionarles interín V.S. imparte las órdenes que crea oportunas a los Jefes territoriales a fin de que les franqueen todo cuanto necesitan para poderse sostener en dicho Puerto". El 25, comunicaba el comandante general de marina al ministro del ramo que, las dos compañías de infantería de marina existentes en el arsenal habían quedado en cuadro sin poder cumplir los propósitos a que estaban destinadas y como verbalmente el gobierno había manifestado por boca de S.E. el deseo de remediar tal situación, proponía el proyecto que la Brigada de Infantería de marina estuviese compuesta de cuatro compañías de 150 plazas y una de artillería con igual fuerza; el proyecto fue aprobado por Orbegoso el 28 del mismo mes.

En el mes de marzo podemos señalar los siguientes acaecimientos de la marina; el día 1º, dió la vela la falúa de la comandancia general conduciendo al sargento mayor Pedro Gasitúa con destino a Samanco y en comisión del servicio; el mismo día se recibieron los títulos de guardias marinas expedidos a favor de Toribio Otero

y Pedro Freyre; el 2, dejó el puerto la corbeta de guerra norteamericana **Fairfield** con destino a Valparaíso; el 4, dió la vela la goleta de guerra **Convención** con destino a Pisco, al mando del capitán de fragata graduado Enrique Freeman, conduciendo al general de división Blas Cerdeña con diez oficiales y ocho individuos de tropa. El 5, informaba García del Postigo al ministro: "La experiencia de 28 años de navegación me ha hecho ver de que no se puede ser buen Oficial de Marina, sino navegando mucho desde muy joven, y que en los principios de la carrera es mejor Oficial aquel que ha estado más tiempo de Guardia Marina, por ser la clase en que tiene que practicar todas las faenas y maniobras que se hagan a bordo, que aquellos saltando a Oficial muy en breve, que no se les puede obligar como a los primeros, sino se les contrae a este mecanismo. En este concepto debo hacer presente a V.S. y a S.E. que para que se metodice nuestra Marina militar y tome el impulso y nombre que tienen las de Europa con el tiempo y adelantarla en los conocimientos que deben tener los jóvenes dedicados a esta brillante carrera con utilidad de la Nación, me parece sería conveniente que los Guardias Marinas no puedan salir a Oficiales hasta los cinco años de una continua navegación, sin permitir se embarquen hasta no haber dado un completo examen de las clases necesarias que se estudian en el día, que prestan más de los conocimientos suficientes para conducir un Buque a cualquier parte del Globo, agregándoseles el estudio de la Pirotecnia para el uso con conocimientos de la artillería a bordo.— Para llevar este Plan adelante es de necesidad suprimir la Clase de Alférez de Fragata y que queden solo la de Primeros y Segundos Tenientes, siendo esta última la inmediata a que ascienden los Guardias Marinas según se ha dicho, y que aunque hubiese motivos poderosos para elevarlos se les premie de otro modo, sin darles el ascenso hasta después de ser aprobados en su último examen, que a más de comprender la teoría y práctica de las Clases que han estudiado, deben tener la marinera y también naval, y el tiempo determinado de cinco años, pudiéndoseles compensar entonces los grados según sus méritos". El 8 salió del puerto el bergantín **Huáscar** con destino a Pisco, nave que había sido fletada por el gobierno, su capitán Carlos G. Anderson; conducía 4 oficiales, 80 hombres de tropa, 50 lanzas y 8,000 tiros de fusil a bala; en Pisco debía de ponerse a órdenes del general Blas Cerdeña para conducir al Callao 400 hombres. El mismo 8 se encargó provisionalmente del ministerio de guerra y marina el oficial mayor del mismo coronel Mariano Sierra. El 10 nombró el presidente capitán de puerto de Huanchaco al teniente coronel José Clemente Merino por fallecimiento del capitán Pío Bastidas; como se aprecia continuaba la mala costumbre de nombrar militares para estos menesteres. El 12, a las nueve de la noche fondeó la goleta **Convención** procedente de Pisco, convoyando al bergantín nacional **San Ignacio** el cual trasportaba ciento cincuenta individuos de tropa al mando del sargento mayor Baltazar Caravedo. El 13, a las 2.30 p.m. fondeó el bergantín de guerra **Arequipeño** procedente de Santa y en cumplimiento de órdenes supremas quedaron en la plaza, a disposición del coronel gobernador de ella, el general José María Raygada, el capitán Ramón Castillo, el teniente Mariano López y el subteniente José Antonio Raygada; el comadante del bergantín informó de la venida por tierra del general Vidal. El 14, le decía al ministro lo siguiente el comandante general de marina: "Acompaño a V.S. la representación que me hace el Comandante General de la Provincia de Piura Tnte. Coronel de Ingos. D. Manuel Pando, pidiendo se le exonere del cargo de Comandante Militar y Capn. del Puerto de Payta que obtiene de orden del Sor. General Prefecto y Comdte. General del Departamento. En ella expone las razones que tiene para solicitar su separación que las consideró justas y mucho más cuando estos destinos son propios de los Oficiales de Marina, únicos que los obtienen por Ordenanza en premio de sus servicios, según se prevee en el Tratado de Policía de los Puertos, Título 7º tratado 2 Artículo 3º; y en este concepto parece que cuando se ordene el relevo de este Jefe del Ejército, se nombre un Oficial de Marina, si así

S.E. lo estimase conveniente". Era un reclamo que envolvía una lección. El 14 salió para Huacho la goleta **Elinora,** fletada por el estado, con objeto de traer 140 individuos de tropa. El 15, decía en son de queja el comandante general de marina: "El Comisario ordenador de Marina ha llegado aquí tarde de esa Capital y no da la menor esperanza de que se pueda pagar al Departamento, pues dice que a pesar de los repetidos reclamos que ha hecho a los Tesoreros, éstos no cubren los presupuestos de Marina, cuando es notorio haberse satisfecho ya el mes de Febrero al Ejército y ordenándose se den buenas cuentas de Marzo, estando en cambio la oficialidad del Departamento en una situación lamentable, que me obliga a representarla a V.S. suplicando lo haga presente a S.E. a fin de que ordene se cubra el referido presupuesto". El 20, arribó al Callao la goleta mercante **Salmón,** procedente de Pisco, a cuyo bordo realizó el viaje el general Salas con un ayudante y un asistente, todos los que fueron puestos a disposición del gobernador de las fortalezas. El 22, fondeó la fragata **Monteagudo** al mando del teniente primero José Félix Márquez, habiendo embarcado en Huanchaco para Santa, 2 jefes, 7 oficiales y 69 individuos de tropa de caballería; de Santa al Callao 2 oficiales enfermos y 4 inválidos. El 23, fondeó el bergantín mercante **Huáscar** conduciendo de Pisco 901 botijas de aguardiente pertenecientes al estado, que se embarcaron por orden del jefe militar de esa región. El 24, dió la vela para cumplir una comisión, la goleta de guerra **Convención.** El 28 salió cumpliendo una orden del gobierno la goleta mercante **Elinora,** llevando a los generales Vidal y Raygada, al comandante Juan Crisóstomo Torrico y cinco oficiales más. El 29 llegó el bergantín **Atrevido,** procedente de Pisco con 18 botijas de aguardiente de propiedad del estado; ese mismo día fondeó el bergantín **Martín** procedente de Pisco, conduciendo una compañía de cazadores y oficiales; y el 30 entró al Callao la goleta de guerra **Convención** procedente de Cañete, en donde a 15 millas a barlovento de dicho punto había encontrado al citado bergantín **Martín** el que trasportaba al general de división Blas Cerdeña al cual tomó a su bordo y lo desembarcó en Cerro Azul.

En el mes de abril anotaremos lo siguiente: el día 1º se recibió comunicación del comandante de la corbeta de guerra **Libertad** surta en Islay, que su buque necesitaba varias reparaciones urgentes; el 8, a mérito de las noticias de haber fugado de la isla de Juan Fernández varios reos, se pasó una circular a los capitanes de puerto de nuestro litoral que tomaran todas las precauciones posibles para impedir el desembarco de esos forajidos y el peligro que significaban al orden de las poblaciones; el 10, fueron ascendidos a guardias marinas Alejo Palomeque y Pedro Rodríguez y a alférez de fragata el primer piloto de la armada Pedro Arteaga. El mismo 10, pasó el comandante general de marina al ministro del ramo el siguiente informe: "Por Decreto Supremo de 8 de Mayo de 1832, se mandó incorporar la Escuela Central de Marina en el Colegio Militar, creyendo el gobierno que este paso sería de mayor utilidad y fomento a dicha Escuela, y al adelantamiento de los jóvenes que se dedicasen a la carrera de Marina militar y mercante. En este estado, y por últimas ocurrencias, el Colegio y la Escuela han quedado reducidos a nulidad, perdiéndose un establecimiento que ha hecho honor a la República desde el antiguo origen de su fundación, y que en la época del referido Supremo decreto se había logrado por la dedicación de su Director el Capitán de Navío Dn. Eduardo Carrasco, se pusiera en un pie brillante que prestaba esperanzas de lograrse en breve tiempo su solidez y estabilidad, bajo los auspicios del Supremo Gobierno.— Son solo tres meses los que han corrido desde los últimos acontecimientos y si S.E. quiere plantificarla de nuevo, no debe perderse un solo momento mandando su restablecimiento en el mismo local, y en los mismos términos que estaba antes de su reunión al Colegio Militar, ordenando para su nueva base que los Guardias Marinas embarcados actualmente vuelvan a la Academia, a continuar sus estudios para que con la experiencia práctica que han tenido de la Navegación, pueden ser con el tiempo ofi-

ciales que sirvan de ornato a la Nación a que pertenecen, sin permitir vuelvan a embarcarse en lo sucesivo, sin haber sido examinados y aprobados con el Certificado del Director de la Escuela, que acredite haber concluído sus estudios, y estar en estado de embarcarse.— La utilidad de este establecimiento, Señor Ministro, no es solo para la Marina militar, sino también para la Mercante, ya que en el día nos vemos en la dura necesidad de que nuestros Buques estén dirigidos por extranjeros por la falta de Pilotos nacionales.— Si por todas estas razones, S.E. el Supremo Delegado, a quien se dignará V.S. poner en su conocimiento esta representación, se sirve ordenar el restablecimiento de la Escuela Náutica en los términos que expongo, cabrá la satisfacción al Cuerpo de la Armada de que en el tiempo de su mando ha contribuído a su adelantamiento, y a mí el de haberlo representado en beneficio de ella, y de la República.— Dios guarde a V.S.— Carlos García del Postigo". El 11, comunicaba el comandante general de marina que al hacerse saber por orden del gobierno a los señores Felipe Pardo y Antolín Rodulfo para abandonar el país en el primer buque que saliera para Valparaíso, respondieron que no tenían como trasportarse si no se les abonaba su pasaje, por lo cual consultaba García del Postigo respecto a conseguirles movilidad en el bergantín chileno **Paulino** próximo a salir. El 16, quedó reconocido como comandante de la goleta de guerra **Peruviana**, el capitán de corbeta Alonso San Julián. El 21, se extendieron despachos de guardias marinas a los hermanos Manuel y Antonio Sagastaveitia. El 22, informaba la superioridad naval como habiéndose dado orden de partir para Pisco el bergantín de guerra **Arequipeño**, el comandante de esta nave respondió por escrito que no podía cumplirla, entre otros motivos: "el no haber recibido la Oficialidad y Tripulación en todo este año, más que una media paga, por cuyo motivo mucha de ésta ha desertado, y los existentes a bordo han demostrado una disposición de insubordinación que en las circunstancias presentes podían tener una tendencia fatal: y a pesar de que yo mismo (escribe el comandante del buque Jorge Young) he hecho presente estas circunstancias tanto a V.S. como al Supremo Gobierno, no se ha tomado paso alguno para remediarlas, y se han mirado todas mis representaciones con la mayor indiferencia. Otro motivo tengo que hacer presente a V.S. y es, que habiendo el Gobierno siempre prometido que este buque sería pagado igualmente con los demás y el Ejército, yo tengo empeñada mi palabra que el Buque no saldría sin las pagas correspondientes y este paso me ha sido preciso para tener los ánimos contentos a bordo". Tal como se puede apreciar se estaba frente a muy malos síntomas, o sea a un verdadero clima de motín, registrándose por escrito expresiones de una marcada indisciplina las cuales pocas veces se habían usado; felizmente se llegó a un arreglo y el **Arequipeño** dió la vela para Pisco el día 27. El día 22 partió la goleta **Convención,** la cual fuera recorrida en forma que pudiera resistir los malos tiempos que posiblemente experimentaría por esta época en las costas chilenas, a donde iría a navegar en el desempeño de una comisión. El 28, daba la vela con destino a Huanchaco la fragata **Monteagudo** para traer tropas al Callao y, luego, desempeñar otras labores; esta notable nave estaba recién recorrida, con tres gavias nuevas y una serie de diversas otras reparaciones, habiéndosele montado seis piezas de artillería del calibre de a 12, con la dotación necesaria de pertrechos y de pólvora. El 29, informaba el comandante general que las obras a bordo de la goleta **Peruviana** continuaban adelante, pero que era indispensable aumentar el presupuesto, pues tenía que variarse su arboladura haciéndola goleta de gavias, porque el palo trinquete que era de pino resultaba rendido y no quedaba otra solución que la anotada.

Pasemos al mes de mayo. El día 3 notificaba la comandancia general que la maestranza de la armada no quería llevar a cabo trabajo alguno, de modo que la obra de reparación de la **Peruviana** quedaría detenida: "Si no se les paga antes, alegando lo mucho que se les debe, y que es con lo único que cuentan para sostener a sus familias". El 6, remitía la comandancia general la reglamentación formada a fin de dotar los

buques de guerra con la guarnición y tripulación que debían navegar y era la siguiente: goleta de guerra **Peruviana** de un cañón de coliza del calibre de a 9:1 comandante, 1 guardia marina, 2 oficiales de mar, 15 hombres de tripulación y 5 infantes de guarnición; goleta de guerra **Convención** de un cañón de colina de calibre de a 18; 1 comayor, 1 contador, 1 cirujano, 5 oficiales de mar, 40 tripulantes y 13 infantes de guarnición; goleta de guerra **Convención** de nu cañón de coliza de calibre de a 18: 1 comandante, 1 teniente primero, 1 teniente segundo, 1 alférez de fragata, 1 contador, 1 cirujano, 7 oficiales de mar, 28 tripulantes y 14 infantes de guarnición; corbeta de guerra **Libertad** de 24 cañones de calibre de a 12: 1 comandante, 1 teniente primero, 2 tenientes segundos, 2 alfereces de fragata, 1 oficial de infantería de marina, 1 contador, 1 cirujano, 16 oficiales de mar, 118 tripulantes y 38 infantes de guarnición; y, bergantín de guerra **Arequipeño** de 16 cañones de 9: 1 comandante, 1 teniente primero, 2 tenientes segundos, 1 alférez de fragata, 1 oficial de infantería de marina, 1 contador, 1 cirujano, 11 oficiales de mar, 58 tripulantes y 24 infantes de guarnición. El 6, regresó el **Arequipeño** trayendo reclutas de Pisco. Recordemos como Orbegoso con sus tropas se había internado hacia la sierra en el mes de abril pasando por Jauja y después por Huancavelica, teniendo el 17 de abril el encuentro de Huaylacucho con Bermúdez, quien vencedor hizo replegar a Orbegoso hacia Huancayo; el 18 de abril, la convención nacional tuvo el error de facultar al gobierno a pedir el apoyo boliviano si lo necesitaba para terminar la guerra civil, o sea que le ofreció una buena carta a los planes confederales de Santa Cruz; empero, rehecho de su fracaso Orbegoso, se enfrentó a sus enemigos en el llano de Maquinhuayo, donde se realizara el famoso abrazo del mismo nombre, el 24 de abril, un caso insólito por el cual el coronel Rufino Echenique rindió sus tropas para "no derramar sangre humana"; y este episodio, prácticamente, dió fin a la guerra civil. Bermúdez tuvo que exilarse, mientras un motín popular en Arequipa (16 de mayo), obligó a Gamarra y a su esposa la Mariscala a fugar, él a Bolivia y élla a refugiarse en un buque; por su parte Orbegoso emprendió camino a Lima donde ingresó el 3 de mayo, en medio de vítores y aclamaciones, pese a lo cual el 7 del citado mes elevó una nota a la convención, por la que renunciaba a la presidencia provisional de la república por motivo de salud, renuncia que no fue aceptada por unanimidad y desde cuyo momento entra en vigor el gobierno del citado mandatario. El 23, se hizo conocer en la armada el nombramiento que el gobierno había hecho del coronel Francisco Valle y Riestra, como ministro de estado en el despacho de guerra y marina, con fecha 21 de este mes. El 25, quedó nombrado capitán de puerto de Paita el teniente coronel José de los Ríos; este mismo día, en vista de las noticias que venían de Guayaquil de haberse presentado una epidemia, la cual produjera muchas víctimas, se estableció una severa cuarentena para las naves procedentes del citado puerto. El 26, entró la **Monteagudo** trayendo al primer batallón Defensores de la Libertad con 456 plazas, 3 jefes y 17 oficiales, embarcados en Huanchaco a cargo del coronel Domingo Casanova: cuatro soldados murieron en el viaje. El 27, informaba la comandancia general al ministro del ramo: "Elevo a manos de V.S. la nota que pasa el Sor. Capitán de Navío Dn. José Boterín, Comandante de la Corbeta de Guerra **Libertad**, acusando de falta de subordinación al Capitán de Corbeta Dn. José Salcedo, falta que no debe quedar impune por las consecuencias que de ella resultan; a pesar de lo sensible que es haya recaído en un oficial de tan buena razón, bellas aptitudes para la carrera y distinguidos servicios a la República". Boterín, que siempre tuvo fama de genio fuerte, procedió de inmediato a embarcar a Salcedo para el Callao en la balandra **Independencia**, en calidad de arrestado.

Respecto al mes de junio, notaremos lo siguiente: el dí 1º quedó destinado por el gobierno en clase de alférez supernumerario, en el escuadrón de Húsares de la constitución, el guardia marina Pedro Rodríguez; el 5, salió en comisión la fragata **Monteagudo** llevando al batallón Rímac de 255 plazas, al escuadrón Húsares de 150 plazas, todo

con destino a Islay; el 12, comunicaba la comandancia general de marina al ministro del ramo, cómo frente a la gran escasez de marinería por la cual se pasaba, había sido preciso tomar gente de los buques mercantes nacionales, tal sucedió para alistar y despachar la fragata **Monteagudo** con marineros chilenos; a mérito de ello, se quejó el cónsul general de aquella república sin razón, pues todos los marineros chilenos existentes en el Perú estaban matriculados en las capitanías; agregaba el comandante general: "Este es el único medio como puede dárseles movilidad a las embarcaciones de guerra, hasta que formemos marineros de los que están dedicados en nuestras costas a la pesca; sin que a mi parecer el Gobierno pueda conceder ninguna excepción a las peticiones de los SS. Cónsules en este caso, según las circunstancias en que nos hallamos". El 12, el comandante del bergantín de guerra **Arequipeño** solicitaba ropa para su tripulación, "para abrigar la desnudez en que se hallaba en la actual estación de invierno". El 14, expidió el gobierno título de teniente primero a favor del teniente segundo Federico Elmore. El día 17, recibió la comandancia general de marina los ejemplares del supremo decreto del 11 del mismo mes, donde se prescribía las solemnidades para el juramento de la que se llamaba por el ejecutivo constitución reformada, la cual fuera jurada por el presidente Orbegoso en la sesión de la convención del citado 11 de junio, cuando él y Vigil se abrazaron; el comandante general de marina, debía jurar ante el propio presidente de la república el día 22, acompañado de los jefes y oficiales francos; además, de la asistencia de todas las autoriades el 19, para su promulgación. Es muy importante consultar el notable estudio del doctor Manuel Vicente Villarán respecto a la constitución de 1834, la cual cuidó de limitar las facultades del ejecutivo, dando mayores atribuciones al congreso y su nota predominante la vino a marcar su espíritu antimilitarista; también es fundamental leer el brillante comentario llevado a cabo por Jorge Basadre, en su última obra histórica, donde entre otras cuestiones cita a Luna Pizarro, autor del proyecto constitucional, quien sin embargo, en una carta a Nieto hasta llega a decir: "El Ejecutivo con la Constitución se va a encontrar lleno de trabas y puede decirse que con ciertos artículos añadidos se ha colocado en ella la palanca de las revoluciones". El mismo 17, se conoció el nombramiento de comisario accidental de marina a favor del oficial primero del cuerpo político de la armada Tomás Vivero. El 18, comunicaba García del Postigo al ministro de marina: "A las 4 de la tarde de hoy ha fondeado procedente de Islay, el bergantín inglés **Guillermo Rowston** conduciendo a su bordo a Dña. Francisca Zubiaga de Gamarra, D. Bernardo Escudero y otros que se expresan en la adjunta relación; y como por el decreto de 3 de Junio está proscripto dicho Escudero, a precaución he ordenado quede el Buque incomunicado y sin que salte a tierra ninguna de las personas que vienen en él, hasta que V.S. se sirva ordenarme lo que tenga por conveniente y a cuyo fin le acompaño el pasaporte con que vienen las dos personas indicadas arriba y que V.S. me devolverá según su determinación". El 19, ordenó la autoridad marítima el desembarco de los pasajeros del bergantín **Guillermo Rowston,** comprendiendo a la mujer de Gamarra, la **Mariscala,** pero esta señora no lo quiso verificar por ningún motivo exigiendo más bien su pasaporte para trasladarse a otra nave que la condujiese al puerto de La Mar o a Valparaíso; en efecto, la **Mariscala** dejó al Callao el 21 en la barca inglesa **Henrrieta** con destino a Valparaíso, su capitán John Dickson, además viajaban de pasajeros Bernardo Escudero y Esteban Villanueva. El 20, se remitió la relación de los jefes y oficiales del cuerpo general y político de la armada y la de los individuos del depósito del arsenal, matriculados y brigada de infantería de marina, que eran acreedores al escudo decretado a los que se hallaron en el Callao al tomar el supremo gobierno las fortalezas, el 3 de enero anterior, y en cumplimiento del supremo decreto de 9 de junio que lo ordenaba. El 25, prestó juramento el llamado consejo de estado compuesto de trece miembros y además un presidente, Manuel Salazar y Baquíjano, quien venía a reemplazar al antiguo vice-presidente de la república y sería el llamado al poder en los casos de suspensión o vacancia; el 26, la convención nacional procedió a la elección

del organismo denominado supremo consejo de guerra que fuera integrado por los generales Rivadeneyra y Aparicio, coronel Villa, capitán de navío García del Postigo y fiscal Manuel Ignacio García: como García del Postigo estaba actuando de comandante general de marina, tenía que ser reemplazado a fin de ocupar el nuevo puesto que se le había designado. El 26, oficiaba el comandante general de marina al ministro lo siguiente: "Por repetidas representaciones he manifestado a V.S. el atraso que sufre la marina en sus pagos, y la responsabilidad que gravita sobre mi para mantener el orden y disciplina de este Cuerpo que está sometido a un estado miserable. Se han cumplido cuatro meses sin que se le haya auxiliado con el más pequeño socorro, y cada día se va manifestando más el descontento de la marinería y de la tropa, que abandonan sus buques dejándoles en estado de inmovilidad, y a sus jefes sin recursos para poder contenerlos, y ni aun castigarlos con el rigor de la Ordenanza en las faltas que cometen. Impelido de mi deber, lo hago a V.S. nuevamente presente, y con el fin de que sirviéndose ponerlo en conocimiento de S.E. se digne tomar las providencias que crea necesarias. El 30, fondeó el bergantín inglés **John Kin** procedente de Guayaquil, donde venía embarcado el coronel Juan Crisóstomo Torrico con pasaporte para seguir a Valparaíso en calidad de proscripto.

En el mes de julio, anotaremos los sucesos que siguen en la marina. El día 3, en obediencia de la orden ya citada del 26 de junio dada por la convención nacional, el capitán de navío Carlos García del Postigo procedió a entregar el elevado cargo de comandante general de marina al capitán de navío Juan Iladoy con las formalidades de ordenanza, quien había sido nombrado accidentalmente: lo primero que hizo este jefe fue reiterar por escrito la situación en que se encontraba la marina por falta de pago. El 4, por orden del gobierno fue remitido preso al cuartel de artillería, el coronel Juan Crisóstomo Torrico. El mismo 4, fondeó en el Callao la goleta de guerra **Convención** procedente de Islay, traía en condición de presos para ponerlos a disposición del supremo gobierno a los excoroneles José Quiroga, Julián Montoya y Valerio Arrisueño y al exadministrador de la aduana de Arica Pedro Salmón. El 7, fue ascendido a efectivo el alférez de fragata graduado José Rosendo Carreño. Por orden suprema del 12, fue nombrado comandante general de marina en propiedad el capitán de navío José María García y, mientras llegaba éste al departamento, debía de continuar en sus funciones el de igual clase Juan de Iladoy. El 26, dejó el bergantín **Arequipeño** el capitán de navío Jorge Young y lo reemplazó como comandante de esa nave el capitán de fragata Enrique Freeman; como éste mandaba la goleta **Convención**, quedó accidentalmente a cargo de ella el teniente segundo Agustín Arriola.

Sigamos con el mes de agosto. El día 2, quedó en posesión del mando de la goleta de guerra **Convención**, el capitán de corbeta graduado Ignacio Mariátegui. El 4, fondeó la corbeta de guerra **Libertad** procedente de Islay, al mando del capitán de navío graduado José Boterín, conducía de trasporte a los tenientes coroneles Juan José Arrieta, Ildefonso Coloma y Pedro Pablo Delgado, al sargento mayor Manuel Roa, a cinco capitanes, quince oficiales subalternos más, treinta y dos cadetes de la Legión Sagrada, doce soldados del batallón Rímac, nueve sargentos de la división San Román y diez y siete sirvientes de los oficiales, igualmente a Juan Angel Bujunda y Camino Lucio de la Bellota; en el oficio que la superioridad naval comunicaba la llegada del buque, el presidente de la república puso el siguiente proveído: "Contéstese que mande desarmar el buque y que los pertrechos, artillería y útiles navales se depositen en Almacenes aparte. Que sólo quede en la corbeta dos Oficiales con la fuerza que crea necesaria, y que el resto lo destine al Bergantín **Arequipeño** y Goleta **Convención**, debiendo mandar reconocer el buque y dar cuenta.—Una rúbrica.— P. O. de S.E. (fdo.) Valle Riestra". El 5, se encargó del mando de la goleta **Peruviana** el capitán de corbeta graduado Juan Corrochano. El 9, exponía el comandante general que, los comandantes de los buques

de guerra, le había hecho presente la desnudez en que estaban las tripulaciones de sus naves y que no podían descontárseles de su sueldo el valor íntegro de los vestuarios por el atraso en los pagos, por lo cual solicitaba que si se les daba ropa se la descontaran por partes. El 18, informaba el comandante general de marina al ministro del ramo lo siguiente: "Casi todos los vecinos de este Puerto son de la República de Chile, que se han establecido y matriculado espontáneamente en él, y disfrutan de todos los derechos de que gozan los Peruanos, así es que les es permitido la pesca de lobos, tener botes fleteros, lanchas de carga y descarga, casas propias y la de navegar en nuestros Buques mercantes por la conveniencia que les resulta en ello, pues de este modo disfrutan de todas las prerrogativas y excepciones de los nacionales y por consiguiente de sus cargas. Este principio parece no serle desconocido al Sor. Cónsul, cuando por un derecho general de todas las Naciones, el extranjero que se domicilia o toma servicio en un Estado se considera como Nacional y desde luego pierde todos los derechos que pueda obtar en el suyo; en cuyo caso se hallan los siete que se reclaman.— Sería la falta de equidad más notable si reportando los Chilenos todas las ventajas que les ofrece nuestro suelo, no sirviesen al Estado; y mucho más lo sería, si los hijos del País fuesen solo los que hiciesen el servicio: era menester que cesasen los establecimientos de aquellos, se les prohibiese su industria, y que se les tratase como verdaderamente Extranjeros.— En las cultas Naciones, el Extranjero que se avecinda y toma un establecimiento, o adquiere bienes raíces, está sujeto a las leyes del país, y defiende a la Patria que los sostiene.— Ultimamente debo decir a V.S., que si se excepciona a los Chilenos del servicio reportando a ellos el lucro de este Puerto, se faltará a la justicia, y los pocos Peruanos que existen en él, serían los que sufran el trabajo, que debe ser partible entre los que disfrutan del beneficio y protección de nuestras leyes.— Tengo el honor de comunicarlo a V.S. en contestación a su oficio de 14 del presente.— Dios gue. a V.S.— S.M.— Juan de Iladoy". El 24, fondeó la fragata trasporte **Monteagudo** procedente de Iladoy, trayendo tropas. El 29, se les comunicó sus nombramientos a los capitanes de corbeta graduados José Giral Chacón y Jorge French para capitanes de los puertos de Pisco y Lambayeque, respectivamente; al mismo tiempo fue propuesto y aceptado para Huacho el teniente segundo Francisco Gómez.

A continuación los sucesos del mes de setiembre. El 3, salió la goleta **Peruviana** a recorrer la costa de Chorrillos y sus inmediaciones por orden del gobierno. El 4, tomó el mando del bergantín **Arequipeño,** con las formalidades de ordenanza, el capitán de navío graduado José Boterín. El 6, a mérito de la orden suprema preveniendo el nombramiento de un oficial de marina peruano con conocimientos y aptitudes, al objeto que marchara con otro oficial de la marina inglesa para levantar planes del río Ucayali, la superioridad naval proponía al teniente segundo Ramón Ascárate, tanto por los estudios realizados en España, en la escuela central de marina y colegio militar de Lima donde fuera maestro, cuanto por su educación y buen comportamiento: con fecha 12 de este mes hizo el nombramiento respectivo el ejecutivo. El 8, regresó la goleta de guerra **Peruviana** de la comisión para recorrer la costa de chorrillos a Lurín, persiguiendo el contrabando; el gobierno dispuso que dicha nave continuara haciendo salidas. El 20, decía Iladoy al ministro de marina que había corrido 29 días desde la llegada a la capital del capitán de navío José María García, nombrado en propiedad comandante general de marina, quien hasta esta fecha no había ido a hacerse cargo de su destino, y agregaba: "Hace más de un mes que estoy bastante enfermo, y cada día me voy imposibilitando de continuar en este desempeño, por ello espero que haciéndolo V.S. presente a S.E. se sirva disponer venga a la posible brevedad el mencionado jefe a recibirse de su destino". El 25, dió la vela para Islay la goleta de guerra **Convención** al mando del capitán de corbeta graduado Ignacio Mariátegui, llevando al general de

(CONTINUARA)

Se Inauguró Monumento más Alto del Mundo en Sángrar

ASISTIERON CADETES DE LA ESCUELA NAVAL

En la planicie de Sángrar, donde las tropas peruanas escribieron otra página de heroismo en la Guerra del Pacífico, derrotaron a las fuerzas chilenas de ocupación, se inauguró ayer un obelisco levantado a la memoria de los vencedores de esa acción de armas.

La planicie, cubierta de ichus, se encuentra a 4,350 metros de altura sobre el nivel del mar, al pie de picos nevados y próxima a las importantes obras de ingeniería hidroeléctrica del Proyecto Marcapomacocha.

El Obelisco levantado en homenaje de los Vencedores en la Batalla de Sángrar, ha sido construido por iniciativa del historiador Teodoro Casana, bajo la financiación de las Empresas Eléctricas Asociadas, con rocas extraídas del túnel trasandino que atraviesa la planicie de Sángrar.

EMOCIONANTE ESPECTACULO

Como en Junio de 1881, en la mañana de ayer, comenzaron a descender de las alturas que rodean Sángrar, numerosos jinetes de la Comunidad de Canta, acompañados por el doctor Carlos Mariotti, Gerente General de las Empresas Eléctricas Asociadas, quienes pernoctaron en las punas de Oxamachay. También se hicieron presentes, después de una marcha pedestre desde Canta, los alumnos del Colegio Nacional Gabriel Moreno. El espectáculo fue realmente emocionante. Por momentos parecía que volvían a repetirse las maniobras de nuestros bravos soldados y civiles que nos dieron la gloria de una victoria el 26 de Junio de 1881.

SOLEMNE CEREMONIA

Poco después del mediodía, llegaron a la planicie de Sángrar, las comitivas del Ministerio de Guerra, del Centro de Estudios Históricos Militares, Oficiales del Ejército, comisiones de Cadetes de los Institutos Armados, Cadetes de la Escuela Naval del Perú, tropas de infantería, soldados del Regimiento de Caballería "Húsares de Junín" Nº 1, a quienes esperaban delegaciones de la comunidad de Canta. Luego de rendirse honores a la Bandera y entonarse el Himno Nacional, se develaron las placas del monumento y se colocaron numerosas ofrendas florales. La ceremonia alcanzó contornos solemnes en medio de un creciente fervor patriótico, que culminó con una misa de campaña.

LOS DISCURSOS

Después de que un oficial del Centro de Instrucción Militar del Perú, ofreció una reseña de la acción de armas de Sángrar, usó de la palabra el doctor Carlos Mariotti, quien a nombre de las Empresas Eléctricas Aciadas, hizo entrega del Monumento. Dijo entre otras cosas: "Estamos aquí reunidos, en un casi religioso recogimiento, para rendir un justo homenaje de gratitud y admiración a los heroicos combatientes de hace 82 años, los cuales al impulso de su cálido amor a la patria y su noble pasión por la libertad, no vacilaron en exponer y ofrendar sus vidas por el Perú, escribiendo una hermosa página de historia que este Obelisco quiere recordar".

Luego, en una vibrante intervención, recordó el significado de la Batalla de Sángrar, el doctor Teodoro Casana, Presidente del Comité de Canta Pro-Monumento. Seguidamente, a nombre del Gobierno, usó de la palabra el Coronel León Molero, representante del Ministerio de Guerra, y finalmente una familiar del Coronel Norberto Vento, quien estuvo al mando de las tropas que derrotaron a los invasores chilenos, evocó la figura de su antepasado.

LA BATALLA DE SANGRAR

La casa-hacienda de Sángrar, había sido ocupada por fuerzas chilenas procedentes de Casapalca, con el fin de proteger un movimiento táctico de repliegue hacia Lima, ordenado por Lynch. De pronto, el 26 de junio de 1881, apareció por las alturas una legión de defensores, civiles y militares, dispuesto a desalojar a los chilenos Esta legión, integrada por jóvenes canteños que habían luchado denodadamente en los campos de batalla de Miraflores, acometieron tan vigorosamente, pusieron en fuga a los invasores, quienes se habían tratado de proteger tras los muros de piedra de la casa-hacienda y de la iglesia. La batalla, puso de manifiesto la inconquistable resistencia que caracterizó a nuestros hombres de las serranías, como un capítulo más de la Campaña de la Breña. Cabe recordar que tanto Sángrar como en Tarapacá, los peruanos a pesar de sus precarias condiciones materiales, hicieron morder el polvo de la derrota a los bien pertrechados invasores.

REVISTA DE MARINA

Julio y Agosto
Año 49 - No. 4

Contenido

1963
Vol. No. 284

Pág.

Saludo al Perú en el 142º Aniversario de su Independencia ... 335
Por el Teniente Primero SN. (MC) Tobías Zúñiga R.

Fuerzas Armadas: Una Esfera dentro del Panorama Nacional ... 339
Por el Capitán de Fragata A.P. Felipe Villena G.

Una Nueva Arma de Insospechados Resultados ... 343
Por el Capitán de Corbeta (Ingº.) Humberto Silva Novóa

La Imagen Naval ... 350
Por Stephen T. de la Mater.

"Edison" El Hombre y el Genio ... 362
(Traducción del Libro "Incandescent Genius", de C. B. Wall

Los Portaviones de 1960.—Corporación y Tendencias de Evolución ... 381
Por J. Labayle - Couhat

El "De Grasse" pasa por el Canal de Panamá ... 394
Por el Capitaine de Corvette G. de Castelbajac

Crónicas de Ayer ... 404
LOS NAVIOS DEL REY SALOMON
Por el Capitán de Fragata A.P. José Valdizán Gamio

Revisando Libros ... 411

Informaciones Mundiales ... 414

Proyectiles Dirigidos ... 422

Crónica Nacional ... 433

Historia de la Marina de Guerra del Perú.—Capítulo IV
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vega G.

(Continuación de las Notas al Capítulo IV).
Por el Capitán de Navío A.P. Julio J. Elías

REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure
ADMINISTRADOR
Capitán de Fragata A.P. Alejandro Pérez Ruíz
JEFE DE REDACCION
Capitán de Corbeta A.P. Augusto Pérez del Solar
REDACTOR
Teniente Primero A.P. Alberto Santillana G.

DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinces, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

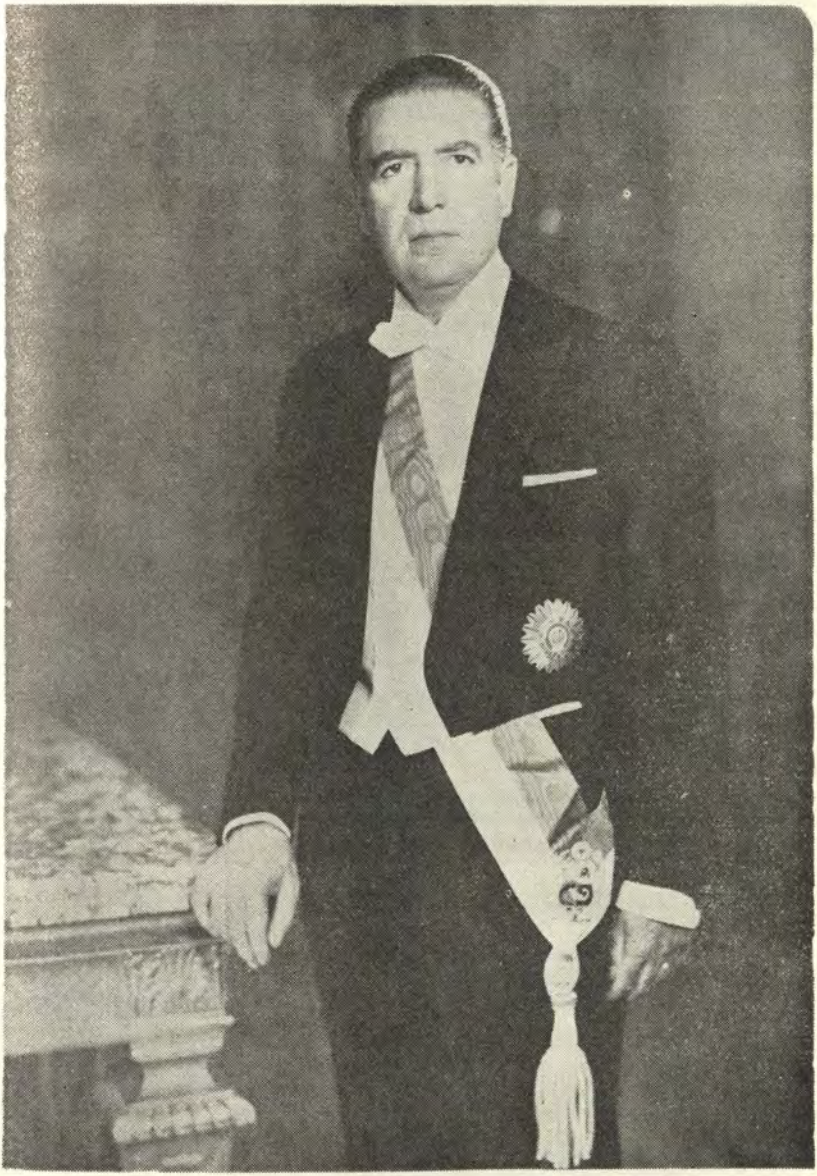
GUIA DEL ANUNCIADOR

Cía. Aviación "Faucett" S.A.
Grace Line
Nelly Gutiérrez S.A.
Corporación Ingenieros S.A.
Samuel Dávila S.A.
Promecán Ingenieros S.A.
Banco Wiese Ltdo.
Gibbs & Cía. S.A.
Banco Continental
Duncan Fox & Co. Ltd.
West Coast Line
Compañía Inglesa de Vapores
Rotondo & Cía. S.A.
Mateco
Librería e Imprenta "Mancilla"
Textil Algodonera S.A.
"Valera"
Vencedor
Banco Internacional del Perú
Copsa
Marcona Mining Company
Nicolini Hnos. S.A.

TARIFA DE AVISOS

Tapa Interior y Contratapa . .	S/.	2,500.00
Página Interior	„	1,500.00
½ Página Interior	„	1,000.00
1/3 Página Interior	„	700.00
¼ Página Interior	„	600.00

1963 - 1969



Señor Arquitecto FERNANDO BELAUNDE TERRY
Presidente Constitucional de la República



Señor Vice-Almirante FLORENCIO TEIXEIRA VELA
Ministro de Marina



Señor Vice-Almirante MIGUEL CHAVEZ GOYTIZOLO
Comandante General de la Marina

REVISTA DE MARINA

Julio y Agosto
Año 49 - No. 4

1963
Vol. No. 284

Museo Naval del Perú
Julio J. Elías Murguía

Saludo al Perú en el 142° Aniversario de su Independencia

Por el Tte. 1. SN. (MC)
TOBIAS ZUÑIGA RODRIGUEZ

Es un problema más ideomático que ideológico, definir con exactitud lo que es Patria; difícilmente se conseguirá hacerlo sin restarle valor a esta palabra que en su aceptación más amplia encierra todo cuanto de noble podemos albergar en nuestros corazones. Patria es todo.

La Patria está constituída por nuestros hogares, por nuestros padres en su tumba y nuestros hijos en su cuna, por nuestros héroes que la glorificaron y por nuestros santos que orlaron su idealizada belleza con los blancos lirios de su castidad. En fin ella simboliza nuestras glorias y nuestros infortunios, nuestra prosperidad y nuestra miseria, nuestras esperanzas y nuestros desengaños.

Patria no es, pues, un mito; es una realidad tangible que se manifiesta por la inmensidad de nuestro territorio y también por la profundidad del sentimiento que nos inspira, sentimiento que al llamarlo patriotismo, se está así, dando nombre al móvil más elevado que nos impulsa a trabajar por su engrandecimiento.

A mi Patria, el Perú, con todo el cariño y la unción de un peruano que tiene fe profunda en la grandeza de sus destinos en esta fecha le rindo reverente pleitesía.

Al ofrecerle mi más sentido homenaje saludo a nuestro Emblema Nacional, a esa bandera mil veces bendita, orgullosa testigo de gestas gloriosas, amoroso sudario de los que inmolaron su vida por defenderla; enseña cuyos colores significan dos extremos del espíritu de nuestra nacionalidad: el rojo que representa fuego, apasionamiento, sangre, como trasunto del alma gallarda de nuestros héroes y mártires; el blanco reflejo de la impóluta pureza de los que en vida ganaron el cielo, como Santa Rosa de Lima, Santo Toribio de Mogrovejo y San Martín de Porres.

Con el Perú la naturaleza ha sido pródiga al darle un suelo atormentado y grandioso a la vez, con una configuración geográfica tan extraordinaria que se le puede imaginar cabalgando hacia el progreso futuro a lomos del encabritado corcel de los An-

des. Esta tierra linda de magníficos contrastes es el orgullo de todos los que la habitamos; para justificar este sentimiento bastará recordar su Selva ubérrima, esmeraldino cofre que guarda hasta ahora indomables riquezas; su Sierra, en cuyas cumbres nevadas todo es tan bello que hasta el ulular del viento entre la paja de puna finge las notas de una quena enamorada; y su Costa, inmensidad desértica por la que bajan los ríos serranos dejando a su paso oasis de progreso y civilización, hasta verterse en el mar Pacífico, el que también forma parte de nuestro rico patrimonio nacional.

Así, pues, la Selva, la Sierra y la Costa, tres regiones geográficamente diferentes, pero hermanadas por el sentimiento de constituir una sola heredad, son la más firme esperanza en que continuará paseando por el mundo la inmortal frase de ¡"Vale un Perú"!

Se pensaría con razón que este escenario gigante y diversificado ha sido uno de los factores principales para que entre nosotros la leyenda se haya hecho historia, historia plena de heroicidad y sacrificio, de mística y romanticismo. Evocando en apretadas síntesis sus diferentes pasajes; vivamos imaginariamente en la época azul del incanato y gocemos del dulce misterio de sus leyendas, con el deslumbrante esplendor de sus emperadores, los hijos del Sol; recordemos esa raza fuerte que tiene encantos de rubor de ñusta pero también la bravura indómita como la que demostraron Cahuide, Condorcanqui y Pumacahua.

Asistamos luego a la conquista de ese gran imperio, nacido en las ondas de un lago azul, acompañando a los valientes hispanos que en la Isla del Gallo escogieron el sur en busca de riquezas y de gloria y no el norte con la miseria y la muerte. Con ellos vivamos épicas jornadas donde el arrojo y la audacia son puestos a prueba con cotidiana rutina y lleguemos hasta la histórica Cajamarca donde en un alarde de astucia y valor Pizarro captura al Inca Atahualpa, quien se yergue como un digno exponente de su estirpe al reconocer, con dignidad que asombra, que "usos de la guerra son vencer o ser vencido". En la tarde trágica del 29 de Agosto de 1533 la naturaleza misma vestirá de luto, pues el sol transponiendo las violáceas montañas parecía ocultar su pena por la muerte del último de sus hijos.

Iniciada así la conquista española, ésta se extenderá a través de todo el territorio, ocurriendo en el curso de los primeros años, hechos plenos de heroísmo y sacrificio por reconquistar la libertad, sin embargo, el Virreynato se afianzará agregando al libro de nuestra historia páginas impregnadas con el aroma sutil de una época señorial, que nos trae rumores de serenata al pie de artesanados balcones, de pregones picarescamente intencionados al amanecer, confundidos muchas veces con los arpegios de una jacarandosa marinera. Todo ello nos habla de esta Lima tres veces coronada, de virreyes arrogantes y capitanes pendencieros; de bellas mujeres tras rejas floridas y caladas celosías, que llevan ritmo de canción en sus anda-

res, ocultando en su tapada toda la gracia de una corte galante. Pero si este es el marco de ensueño, en el cuadro que aprieta hay hombres ilustres que destacaron en los diferentes campos del saber humano. Bastará nombrar a Garcilazo de la Vega, a Baltazar Gavilán, Noguera y a Fray Tomás de San Martín que con el apoyo del Arzobispo Loayza y de La Gasca fundaron la Universidad Mayor de San Marcos, Alma Mater de nuestra cultura.

Después de esta etapa aromada con el delicado perfume de un elixir oriental, contemplaremos a los precursores de nuestra independencia que recogen el mensaje que les llega desde las ruinas de Sacsaihuamán y Machupichu. María Parado de Bellido y Micaela Bastidas, entre las mujeres; Melgar, Olaya, Zela, Sánchez Carrión, Rodríguez de Mendoza, Baquíjano y Carrillo e Hipólito Unánue, entre los varones; siembran en el surco fértil de nuestra peruanidad la semilla emancipadora que más tarde fructificará en la redención de un pueblo que nació para ser libre.

San Martín y Bolívar escuchan este llamado y recorriendo pampas y cruzando cordilleras llegan hasta Junín y Ayacucho para sellar la independencia del Perú y con ella la de la América toda. Hoy ante nuestras miradas agradecidas se alzan las figuras epónimas de estos hombres que ostentan la aureola de semidioses en la frente y empuñan en la diestra la invencible espada de los héroes.

Se dice que con la sangre de los buenos se riega la libertad.

Muchos fueron en el Perú los hombres buenos que brindaron hasta la última gota de su sangre para que nuestra libertad sea perdurable y se convierta en una verdad eterna como la que declaró al Perú libre e independiente por la voluntad general de sus pueblos y por la causa que Dios defiende.

Terminaremos este peregrinaje por las páginas de esta historia sin par rememorando nuestra época republicana en la que el Perú no solamente supo mantener su soberanía sino que ha ido fortaleciéndola hasta ocupar un sitio digno entre los países libres del orbe. Sería largo enumerar los múltiples hechos que se han sucedido en esta etapa de nuestra vida nacional, tan sólo me limitaré a rendir mi emocionada admiración a los que dieron brillo a nuestra Patria:

En primer término saludo al Perú en sus mujeres desde la mitología Mama Ocllo, la regia maestra del hilado y la cocina, hasta las de nuestra época, todas, como puede leerse en nuestra historia, han sido buenas hijas; tiernas esposas, capaces de llegar hasta el sacrificio en defensa de su hogar y de la felicidad de los suyos; y amorosas madres que inculcaron a sus hijos la adoración a Dios y el amor a la Patria.

En sus escritores como Ricardo Palma, el creador de nuestro romántico pasado virreynal cuando Lima era una corte y sus habitantes lucían blasones de condes y marqueses; Manuel Ascencio Segura, que educó con la sátira leve; José Carlos Mariátegui, es-

tudioso de nuestra realidad, diagnosticando la causa filosófica del atraso económico de su época y Manuel Gonzáles Prada, famoso panfletario de los errores políticos nacionales.

Saludo al Perú en sus científicos ilustres, como el sabio matemático Federico Villarreal; Godofredo García, Carlos Lisson, Antúnez de Mayolo y Rospigliosi.

En sus médicos insignes como Cayetano Heredia, fundador de la Escuela de Medicina de San Fernando, Casimiro Ulloa, Odriozola, Celso Bambarén, Gastañeta y otros que al lado de Daniel Alcides Carrión, dieron prestancia a la Medicina Nacional.

En sus artistas, como Ignacio Merino, laureado en París, Luis Montero y Francisco Lazo; el fino retratista Carlos Baca Flor y el famoso acuarelista criollo Pancho Fierro.

En sus poetas como César Vallejos, el bardo de los "Heraldos Negros", José María Eguren que, con su poesía atisbó lo ignoto del más allá; José Gálvez, el ilustre cajamarquino de la luenga barba y de los versos de oro; José Santos Chocano, el cantor de América, y otros tantos que han ilustrado el habla castellana con los frutos de su estro poético.

En sus estadistas que velaron por su soberanía y su progreso.

En fin terminaré mi salutación al Perú evocando a las figuras máximas de nuestra vida republicana que nacieron para vivir una vida digna y murieron para vivir eternamente en nuestra gratitud, para ello miremos arriba, siempre arriba, es decir al cielo, donde Jorge Chávez grabara con letras luminosas el nombre del Perú; veamos igualmente en el Olimpo de los dioses a Don Francisco Bolognesi, el anciano venerable que hiciera del Morro legendario el pedestal de su gloria, el soldado que en cumplimiento de deberes muy sagrados ascendió a la inmortalidad entre el humo de los cañones y con el disparo de su último cartucho; finalmente, distingamos en el horizonte al majestuoso perfil del Monitor Huáscar, lleva proa a la gloria, y en su puente permanece vigilante el Caballero de los Mares, el marino que escribiera con la estela de su buque el más bello poema de valor, nobleza y patriotismo. El Almirante Miguel Grau, el vencido triunfante, a los peruanos y en especial a los que llevamos su glorioso uniforme nos legó un código de honor y a su ocasional rival y al mundo entero el más puro tratado de caballerosidad.

Perú grande y eterno, tu pasado grandioso te señala un futuro superior.

Tu soberanía y tu grandeza, serán siempre inconmensurables como el cielo, la tierra y el mar, por algo, Jorge Chávez cuidará que en tu cielo no haya nubes que empañen tu grandeza, Bolognesi velará por la integridad de tu suelo y Grau, navegando en las olas de la inmortalidad garantizará tu HONOR y tu GLORIA.

La Punta, 28 de Julio de 1963.

Fuerzas Armadas: Una Esfera dentro del Panorama Nacional

Por el Capitán de Fragata A.P.
LUIS F. VILLENA G.

Entre otras definiciones igualmente aceptables puede expresarse que Política Nacional es la manera de conducir en forma acertada las fuerzas que constituyen las esferas de actividad de la vida de una nación, y en forma que propenda al bien común de esa colectividad. Desde que la conjunción de estas fuerzas (la económica, la militar, la sicológica y aquellas que llamamos política interior y exterior) constituyen un conglomerado al que debe dársele un sentido, una dirección, a través de un Plan Estratégico Nacional y en vista de que, en los más altos niveles de la dirección estatal la Estrategia se confunde con la Política, es que podemos llamar Política Nacional a este Plan Estratégico Nacional.

Dentro de este esquema nacional, y a modo de órganos productores de elementos directores de esa Política Nacional existen los partidos políticos cuyos objetivos políticos tienen que coincidir con los Objetivos Nacionales expuestos en nuestra Carta Magna o Constitución del Estado. Si ello no fuese así ese partido político automáticamente está fuera de la ley. De estas últimas agrupaciones saldrán los hombres que van a trazar y a ejecutar esa Política Nacional, en lo que respecta a las Políticas Económica, Política Interna, Externa y Política Sicológica. Similarmente, las organizaciones militares capacitan a los hombres que han de trazar y ejecutar la Política Militar bajo la dirección política del poder civil, en el cual se sustenta nuestro régimen democrático, *eventualmente planteada por el partido político que obtuvo la mayoría en los sufragios o bajo cualquier coalición de partidos que esté gobernando al país.*

Cuando nos referimos a la Política, escrita así, con P mayúscula, lo hacemos con respecto al conocimiento de los aspectos esenciales que conforman los más altos intereses nacionales, aquellos intereses que están, de todos modos, sobre los intereses de personas, grupos o partidos políticos. Cuando hacemos mención a la política, escrita con p minúscula, damos a entender aquella actividad partidaria, aquella militancia dentro de un *partido político, aquel campo que puede y debe cultivar la gran mayoría de los ciudadanos con la excepción, que también nuestras leyes fijan, para ciertos funcionarios públicos y para los miem-*

bros de las Fuerzas Armadas en situación de actividad.

Si este es el aspecto panorámico real dentro del cual se mueve y se desarrolla un país cabría entonces preguntarse: ¿es aparente y conveniente que el ciudadano que pertenece a cualquiera de las cuatro esferas de actividad de la nación permanezca desinteresado en conocer los conceptos y problemas fundamentales que tienen que resolverse en las otras esferas? ¿debe o no debe tratar el ciudadano de tomar conciencia de los planteamientos que requiere el país para el trazado del esquema de la mejor Palítica Nacional? ¿debe o no debe tomar Conciencia Política (con mayúsculas) para influenciar dentro del espíritu de nuestras leyes y sin violentar sus disposiciones en pró de unas mejores posibilidades de satisfacer las necesidades y esperanzas nacionales en vez de limitarse exclusivamente a su propia esfera, a su propio ambiente, que solo constituye una parte del escenario del país?

Antes de analizar las respuestas a estos interrogantes creo que debe dejarse establecido, que para el raciocinio que se expone a continuación, he de partir de la premisa de que la democracia es y será, hasta que el hombre no invente algo mejor, el sistema preferente de convivencia humana, un sistema que aunque jamás será perfecto, como no lo es el hombre, si es perfectible, es decir, susceptible de corregirse y mejorarse. Ya el gran político y estadista Sir Winston Churchill ha expresado acertadamente: "La democracia es el peor de los sistemas políticos... con excepción de todos los demás".

Democracia es el sistema de Gobierno en el que el pueblo ejerce la soberanía, o también, es aquella doctrina política favorable a la intervención del pueblo en el Gobierno. Esta soberanía se ejerce a través del voto o sufragio libremente expresado y es este voto, justamente, el elemento fundamental de la democracia.

Es indudable que la democracia, así como posee grandes ventajas (que nosotros suponemos que son las más) presenta también sus desventajas (que creemos que son las menos). Pensamos, con razón, que la mejor democracia puede ejercerse mediante el "voto selectivo", es decir, el que recibe un valor, mayor o menor, en función de la mayor o menor capacitación moral y cultural del sufragante. Pero esta solución tropieza con un obstáculo insalvable: el de quién determina y cómo puede establecerse un factor o coeficiente que aumente o disminuya, sobre un valor patrón, la expresión de cada votante. Sería éste un análisis fundamentalmente subjetivo, una penetración de conciencia en cada individuo que solamente Dios y no otros hombres, están en capacidad de hacer.

Esta dificultad insalvable no quita ni un ápice de valor a la magnitud y a la seriedad de este aspecto desventajoso del sistema democrático. Podemos decir sí, que de hecho, nuestro sistema de votación en el cual no pueden votar los individuos analfabetos es

una aproximación hacia el voto selectivo. Por otro lado, en un mundo como en el que hoy vivimos, en el cual los valores espirituales están presentando, según creo, una de las más bajas cotizaciones de la historia de la humanidad nos enfrentamos al riesgo de que una gran masa desprovista de una adecuada formación cívica constituya *un factor* que a veces abrumadoramente llega a imponer su influencia y su peso, en la conducción de la Política Nacional. Y, para desgracia, esto es conseguido mediante un mecanismo democrático cuyo espíritu, me atrevería a afirmar, persigue justamente lo contrario, esto, es, que la calidad se imponga a la cantidad y no lo inverso. Peor todavía cuando esa masa es empujada a obrar así, masivamente y no conscientemente, por agitadores que a veces, y fatalmente, señalan con razón aunque con malas intenciones ciertos vicios o defectos de este sistema político democrático que no han sido corregidos debida u oportunamente.

Es indudable que para contrarrestar ese peligro y lograr así el mantenimiento del orden constitucional y democrático será necesario que todos los hombres que se consideran como elementos de valor contribuyentes al bienestar del país frente a esa influencia masiva y lesiva ejecuten un esfuerzo intenso y constante, de toda la vida, a fin de mantenerse identificados con las necesidades y problemas que conforman el panorama total, y no parcial, del país. No hay individuo, ni ambiente, ni esfera de actividad que deba inhibirse de esto. No contribuir a este esfuerzo es casi atentar contra nuestro progreso y contra la de las próximas generaciones, sobre las cuales tenemos también cierta y directa responsabilidad.

Podemos ahora establecer una conclusión muy importante: la democracia es el mejor sistema político pero debemos tomar exacta conciencia de sus riesgos a fin de no perder la fe en ella. Si esta conclusión se considera acertada debemos convenir también que, de acuerdo a una ley natural, el individuo tratará de eliminar o reducir al mínimo aquellos riesgos que existan en su ambiente de vida que él ha escogido. Esos riesgos solo pueden evitarse si todo ciudadano toma conciencia de esa Política Nacional de modo de coadyuvar así al mantenimiento del sistema de vida que ha escogido y que cree mejor.

Además, así como nadie podría afirmar que entre una zona de luz y otra de obscuridad hay otra perfectamente definida que indique en dónde termina la primera y en dónde comienza la segunda sino que realmente existe un espacio de penumbra, en la misma forma las cuatro esferas de actividad nacional en donde juegan las fuerzas políticas, económicas, militares y sicológicas no son totalmente independientes sino que, de hecho, existen zonas de superposición o contacto. Esto es un hecho, no es una teoría ni una idea personal. Aún en nuestras cadenas de mando existen áreas de tangencias entre ciertas responsabilidades y que tienen que ser asumidas por dos comandos diferentes so pena

de hacer fracasar la misión de ambos si no se siguiera este criterio. Pero, es indudable que ha de significar un arte, un profundo sentido del equilibrio y del criterio, que el individuo que actúa en una esfera determine con certeza hasta dónde debe penetrar en el conocimiento de las demás con el objeto de adquirir el conocimiento panorámico de la Política Nacional, panorama que podrá estructurar solo si puede capacitarse en los fundamentos técnicos, científicos, sicológicos o militares de esas otras esferas.

Cada Fuerza Armada posee un Centro de Instrucción Militar Superior. Se llama Escuela de Guerra. Aquí se capacitan los hombres que han de ubicar su esfuerzo y su capacidad dentro del Alto Mando, en donde no solamente se van a formular concepciones estratégicas militares a base de conocimientos estrictamente de índole militar sino que estos planes van a ser conjugados con aquellos otros de tipo económico, político o sicológico. Esta interdependencia es no sólo deseable sino fundamental e imprescindible para elaborar un Plan Estratégico Nacional o Plan Político Nacional que tenga posibilidades de éxito.

Inversamente, existen en algunos países muy desarrollados aquellas Escuelas Nacionales de Guerra en donde se capacita al elemento civil (que ejerce funciones directoras en importantes organizaciones estatales de tipo económico, educacional o político) en cuestiones militares que les servirán, a su vez, de instrumentos esenciales para la planificación de sus respectivas políticas.

Opino que el futuro depende principalmente del esfuerzo armónico de los individuos que conforman estos cuatro campos de actividad. El éxito de un país dependerá de un acertado enfoque a este respecto; su fracaso, de un equivocado criterio que se base en la independencia absoluta de ellas.



Una Nueva Arma de Insospechados Resultados

Por el Capitán de Corbeta (Ingº)
HUMBERTO SILVA NOVOA

Antes de entrar en el tema de este artículo, recordemos algunos de los conceptos que tenemos en nuestro conocimiento respecto a la energía electromagnética lo más someramente posible, lo que nos permitirá entusiasmarnos en meditar sobre las posibles utilizaciones de la luz homogenizada, hoy conocida como "LASER".

Cuando una sustancia se le somete a muy alta temperatura emite ondas similares a las que se usan en la radio comunicación, pero las ondas de luz no tienen la misma longitud de onda que las de radio. Para tener una idea de las longitudes de onda de la luz visible tenemos que pensar en medidas como 0.000040 centímetros á 0.000076 centímetros, mientras que las ondas de radio son más de cien millones de veces más grandes. El ojo humano solo es capaz de captar ciertas longitudes de onda. Está imposibilitado de responder a las energías de longitudes de onda que sean demasiado grandes (más allá de las infrarojos) o demasiado pequeños (las que anteceden a las ultra-violetas). La luz por lo tanto es una forma de energía radiante en la forma de una onda que en ciertas medidas pueden afectar al ojo humano y producir la sensación de luz.

Bien conocido es que la velocidad de la luz en números redondos es de 3×10^{10} centímetros por segundo, un equivalente a 180.000 millas por segundo. El número de ondas que pasan en un segundo por un punto (frecuencia) varía, naturalmente, inversamente con la longitud de onda, esto es a mayor longitud de onda menor frecuencia, o lo que es lo mismo a menor longitud de onda mayor frecuencia.

Sin lugar a dudas una de las cosas muy importantes de la luz, es que la luz puede desviarse de su trayectoria original. Esto se observa por ejemplo cuando, en un vaso de vidrio con agua colocamos una cuchara en ángulo, al mirar por afuera del vaso, vemos como si la cuchara estuviera rota en la superficie del agua. Esto se debe a que la luz se ha desviado de su camino al pasar del aire al agua, (cambio de medio de transmisión). Esta desviación de la luz es lo que conocemos con el nombre de "refracción".

Y es bien conocido el fenómeno que acontece cuando la luz atraviesa

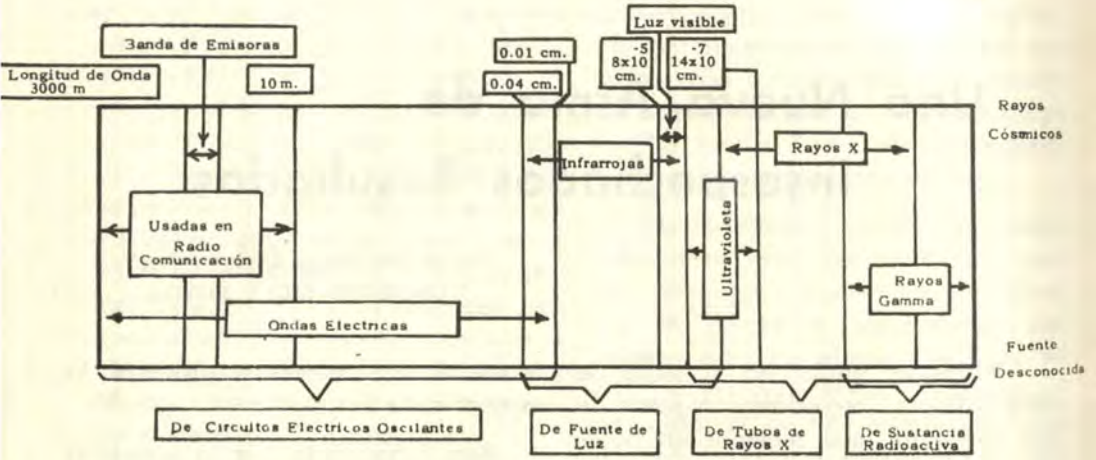


Fig. Nº 1

El espectro de la radiación electromagnética mostrando las diferencias en longitudes de onda de las radiaciones desde circuitos eléctricos oscilantes, fuentes de luz, tubos de rayos X, y sustancias radioactivas.

una pieza triangular de vidrio a que llamamos prisma. En tal pasaje no solamente la luz sufre refracción sino que también se produce su fraccionamiento en los colores del arco iris, el conjunto de colores que analizan a la luz blanca se denomina espectro de la luz visible y el fenómeno de producirlo se conoce como "dispersión". El espectro resulta enmarcado entre la luz invisible de los rayos infrarrojos y los también invisibles ultravioletas, siendo de un extremo al otro como sigue:

Rojo, anaranjado, amarillo, verde, azul, índigo y violeta.

La explicación de este fenómeno es que la luz blanca viaja más rápido por el aire que por el vidrio y que la luz viaja en un frente de onda recta. Estos dos hechos permiten explicar el pasaje de la luz a través de un prisma.

Al llegar la luz al prisma, la parte del frente de la onda de luz que incide primero en el vidrio del prisma, es desacelerada primero, y así produce un giro a un lado, la luz viaja en línea recta, a través del prisma de vidrio, pero el lado opuesto del frente de onda de luz, llega primero y recobra su velocidad original, produciéndose así, un nuevo giro hacia el mismo lado.

Explicado ya cómo se produce el doble giro de ingreso y salida de la luz en un prisma, veamos ahora cómo se producen los colores. Algunos colores viajan en el vidrio, con mayor rapidez que otros, así el rojo lo hace con mayor rapidez que el violeta cuando pasa por un prisma. De ese modo, al abandonar el prisma cada color sigue un camino separado

Otro fenómeno que debemos recordar es la reflexión. Cuando un haz

luminoso incide sobre una superficie opaca lisa, sufre una reflexión, reflejándose en el mismo ángulo de incidencia. Esta ley de reflexión es muy importante, ya que permite a los ingenieros la construcción de reflectores, para diversos procesos de iluminación. Así, si el reflector es una superficie plana, la luz viaja en todas direcciones, pero si es parabólica se forma un haz recto. Muchas lámparas para reflectores tienen dos filamentos que se pueden prender por separado con lo que se cambia el ángulo de incidencia, lo que permite que el alumbrado sea alto o bajo según el filamento prendido. Para este tipo de reflector, las lámparas deben tener una posición determinada de ahí que el sóquete de tales lámparas sean del tipo de balloneta, y no de tornillo que no fijaría los filamentos en su posición determinada.

No podemos dejar de lado el fenómeno de la "polarización". La luz que es reflejada de un espejo tiene solamente una onda frontal y se le conoce como luz polarizada.— Existen muchos dispositivos para polarizar la luz. Uno de los mejores métodos es permitir pasar la luz a través de ciertas sustancias cuyas estructuras cristalinas tiene la capacidad de parar toda la luz excepto aquella que viaja en un plano dado.

Estas sustancias en cristales en una emulsión que se coloque entre dos placas de vidrio polarizan la luz en forma barata. Hoy en día todos los autos se venden con parabrisa de lunas polarizadas. Una ventaja análoga se consigue pintando los vidrios de ventana con ciertas lacas semitransparentes, que ahorran dinero, pues no se produce decoloración del tapizado de los muebles.

Gracias al fenómeno de la refracción se puede usar lentes que son de dos tipos generales, convergentes cuando la luz que reciben la convergen a un punto separado del eje vertical de la lente por una distancia llamada distancia focal, y divergentes cuando la luz que reciben la dispersan en abanico desde un punto aparente situado delante de la lente a una distancia que también se llama focal.

En las propiedades de las lentes es que está basada el maravilloso instrumento que nos permite la visión y la cámara fotográfica.

Una lente convexa puede hacernos ver un objeto más grande de lo que es, por el contrario una lente cóncova nos lo puede hacer ver más pequeño. Mucho de esto depende de la distancia focal de la lente, por eso el ojo humano tiene atrás del iris una lente convexa de foco variable, ya que los ojos nos permiten la visión cercana y la distante.

La Física valiéndose de las propiedades de las lentes, mediante una combinación inteligente de estas propiedades ha permitido la construcción de instrumentos para ver el mundo infinitamente pequeño que escapa a la visión normal del ojo humano sano, y la visión de distancias que escapa también al ojo normal. Para el primer caso ha construído el microsco-

pio y para el segundo caso el telescopio.

Ya con estos conocimientos refrescados de óptica veamos los nuevos adelantos que motivan estas líneas, el "LASER". Hemos dicho que la luz es una energía electromagnética, es decir la perturbación de un medio, produciendo un movimiento ondulatorio al progresar en su seno el desplazamiento de una condensación energética. E = hv, conocida como foton, condensación de tamaño aún no llegado a medir volumétricamente, estos paquetes energéticos que dan como resultado lo que conocemos como luz y cuyos efectos simples nos son bien conocidos. Para muestra vale mencionar los más comunes, como es la activación de las sustancias químicas de los tintes para su combinación con el oxígeno produciendo la decoloración de las telas, la activación de las sales de plata, aprovechado en las películas fotográficas, la descomposición del ozono, produciendo oxígeno y otras muchas manifestaciones de orden más superior como es la reacción foto síntesis en los vegetales para la elaboración de almidones, azucares, y en los seres humanos, la producción de vitamina "D" por su acción sobre nuestra piel.

Hemos visto más arriba que la luz ordinaria y las luces invisibles que anteceden y siguen en su colocación a la luz visible en el espectro están constituídas por paquetes de energía llamados fotones, y que dado a la velocidad que viajan su energía cinética es considerable lo que le permite realizar una serie de trabajos entre los cuales unos cuantos de los más corrientes están los citados en el párrafo anterior. Para la luz invisible, los rayos -X, y los rayos infrarrojos, también es conocido el trabajo que pueden rendir como es la terapia, la radiografía entre lo más común, para los primeros y la fotografía a oscuras y terapia médica para los segundos también entre lo más común. A las ondas de mayor longitud se les aprovecha en la televisión y radiocomunicación.

Todas las formas de uso de la luz visible a invisible hasta hoy difundida es en su forma incoherente, es decir la polifásica que hemos visto.

Desde hace muchos años, se ha venido estudiando las luces monocromáticas, mediante el espectroscopio, aparato que analiza la luz como en el prisma, y las luces producidas por emisión estimulada de radiación (LASER). Lento ha sido el avance en descubrir las posibilidades de utilización de esta generación de luz coherente.

El análisis espectrográfico se manifiesta en forma de líneas llamados espectrales que se registran en placas fotográficas para su estudio, los físicos de esta parte del siglo, han conseguido obtener un haz luminoso coherente, luz perteneciente a una banda espectoral de frecuencia muy angosta, que puede propagarse como lo hace una señal de radio.

Hace aproximadamente 15 años, ya que estos estudios comenzaron en la década del medio siglo XX, principalmente para mejorar el sistema de

comunicaciones, y el rubí sintético que originalmente se obtuvo para cojinetes de relojes e instrumentos de precisión de aviación, con motivo de la segunda guerra mundial, pasó a obtener un nuevo uso, sirviendo de núcleo a un transmisor llamado MASER que emitía diminutos microondas y ampliarlos al recibirlas.

El rubí sintético se le fabrica en la forma de moldes que se desee, fundiendo en el arco eléctrico óxido puro de aluminio y agregándole trazas de óxido crómico.

El LASER metálico más conocido es el formado por un núcleo de rubí en forma de varilla a la que se le platea los dos extremos y rodeado de una lámpara en forma helicoidal de un gas noble como el xenón, uno de los gases más raros en proporción en la atmósfera y por lo tanto de alto precio, tal lámpara es en realidad una de destello, lo que produce una excitación momentánea y violenta a los electrones de los átomos de cromo, por ser el metal de transición en el cristal, es decir por ser un átomo con pisos electrónicos no completos, lo que permite a los electrones energetizados por la energía, $E = hv$, proveniente de la luz, salir de órbita produciendo al regresar a su piso la emisión de energía bajo forma fotónica, y como los extremos de la varilla se encuentran plateados (formando superficies especulares) los fotones se reflejan de una superficie a otra, y en el camino que recorren encuentran a átomos de cromo a los que colisionan y hacen producir nuevos fotones de este modo se obtiene un potente haz luminoso que puede proyectarse al exterior del MASER y mediante un telescopio óptico lanzarlo hacia el espacio. Con el desarrollo alcanzado en los viajes extraterrestres este invento ha logrado gran interés científico y militar. El MASER (amplificador atómico) cuando es de gas se llama MASER óptico y se le conoce como LASER, palabra formada de las iniciales del nombre del invento en inglés (light amplification by stimulated of radiation).

Hoy en día se han incorporado cinco gases inertes, helio, neón, argón, criptón y xenón como medios activos en la obtención de LASER con lo que se ha podido producir hasta 14 frecuencias diferentes, dejando o relegando la idea que únicamente con LASER metálicos se podía conseguir una gama de frecuencias.

Por ejemplo, algunos laboratorios han dado a conocer un LASER, helioneón que emite luz visible. Demostrando que por reflexión de luz coherente del LASER "chispea" a consecuencia de efectos interferentes, lo que permitirá usarlo en examen detallado de superficies.

Igualmente se han realizado estudios con un tubo de descarga hecho de cuarzo de dos metros de longitud, provisto de "ventanas" en ángulo de polarización y de espejos confocales exteriores, con resultados que indican que para algunos experimentos espectrales ópticos es mejor usar la luz coherente de un LASER. Por ejemplo de las 14 líneas de emisión citados más

arriba tres no habían sido observados con anterioridad a los LASER de estos cinco gases nobles.

Una unidad de medir la longitud de onda y en general las distancias correspondiente a los fenómenos atómicos es el Angstron (= 1 x 10^{-8} cm). El primer LASER gaseoso de acción continua produjo en la porción infraroja una longitud de onda de 11.5 angstrom.

Semejante al MASER de rubí, el LASER gaseoso emite fotones. Los fotones son emitidos, de frecuencia radiante proporcional a la diferencia de energía entre el estado excitado (estimulado) y el normal del átomo, algunos escapan del tubo a través de sus paredes y son los que producen el brillo del vidrio en el color característico al gas encerrado; y los fotones que se proyectan en el tubo paralelo al eje, del mismo, son los al incidir en los extremos del tubo, que están provistos de superficies reflectoras, y ambas paralelas, producen una potente onda luminosa estacionaria en la cavidad óptica constituída por los espejos recogiendo la energía de los átomos excitados. Como los espejos para estos LASER se construyen de manera que no sean 100% reflectores, a través de ellos se transmite una fracción de energía lumínica que forma el haz de salida.

Es un hecho conocido los trabajos sobre el primer LASER gaseoso, que realizó los laboratorios Bell. Usaron un tubo de cuarzo de 80 cm. de largo y 1.5 cm. de diámetro interior, en cada extremo se colocó cámaras metálicas con espejos paralelos. Estos espejos se podían regular desde el exterior mediante unos muelles contenidos en las cámaras metálicas. En los extremos del sistema así formado, se situaron dos "ventanas" ópticamente planas por los que podrían salir sin sufrir deformación el haz del LASER.

El tubo lo llenaron de una mezcla gaseosa formado de 9 partes de helio y una de neón. El tubo estaba rodeado de tres electrones que eran alimentados por un generador de R.F. de 28 Mc., con lo cual en el interior del tubo se creaba una descarga. Como el resultado se produjo en la región del infrarrojo que no es visible, hubo necesidad de emplear un transformador de imagen.

Los haces de los LASER divergen en una extensión de apenas un minuto de arco. Con los LASER gaseosos se obtiene líneas espectrales de unos cuantos millonésimos de Angstrom o unos cuantos ciclos por segundo.

El primer tubo de cuarzo ha sufrido una serie de modificaciones que han mejorado su utilización. Los espejos de los LASER gaseosos son de varias capas de material dieléctrico, que permiten que los espejos resulten muy reflectores para algunas frecuencias. Se ha comprobado que la aplicación alternada de capas de material con alto y bajo índice de refracción, depositada a razón de un espesor de un cuarto de longitud de onda de la frecuencia deseada, produce una reflectividad muy elevada.

Los electrones están en los átomos girando en órbitas alrededor del

núcleo, órbitas que no son estacionarias. En el Helio existen dos electrones y en el Neón 10 electrones. Al producirse la descarga en el LASER Helio-Neón, los electrones adquieren energía cinética extra del campo de R. F. llevando a los átomos de Helio a un nivel energético metaestable, con un nivel de energía muy cerca a un grupo de cuatro "niveles superiores" del Neón. Por lo tanto los átomos de Helio pueden ceder energía a los de Neón al colisionar con ellos cuando éstos están en su nivel estacionario o de menor energía, excitándolos a niveles superiores, y aquí vemos que el Neón en la mezcla cumple el papel del cromo en el rubí. Por que los átomos de Neón excitados son estimulados por la onda luminosa de la cavidad óptica hasta caer en nivel hipoenergético, emitiendo radiación LASER. Es decir emiten luz en un número de líneas espectrales, que están situadas en la región roja del espectro, todo esto es en forma continua por que al regresar los átomos a la forma mínima de energía, vuelve a producirse el mismo fenómeno, mientras exista energetización.

También hay estudios de LASER gaseoso de un gas noble con uno que no lo es, tal como neón-oxígeno. Aquí es el oxígeno molecular, quien transfiere energía al Neón.

Actualmente también se excita los LASER con corriente continua y electrodos metálicos.

La luz del LASER se modula, permitiendo la "sintonización" rápida de los LASERES. Y su frecuencia puede observarse en una pantalla de un osciloscopio. Esto permite una aplicación importantísima en las comunicaciones.

El LASER puede usarse a manera de patrón de gran exactitud. Ya sabemos que el actual metro patrón está calibrado en términos de la longitud de onda de la radiación de una fuente de frecuencia conocida. El LASER óptico proporciona una fuente de frecuencias miles de veces más exacta que los empleados actualmente.

En 1961 se comenzó el estudio de la posibilidad de utilizar en EE. UU. los LASERES en sistemas militares de telecomunicación y detección, los físicos actuales, preveen su uso en infinidad de aplicaciones industriales.

Dada las altas temperaturas que a distancia puede llegar a producir el efecto mecánico del choque fotómico de los LASER contra superficies metálicas, su utilización como arma contra corazas metálicas hacen preveer que los estudios dirigidos en tal sentido deben ser explorados con acuosidad.

No escapa a los estudiosos e ingenieros que este nuevo descubrimiento e inventos que él ha originado puede dar sosprendentes herramientas, armas y un sin fin de nuevos beneficios a la humanidad.

BIBLIOGRAFIA

Física General.— J. García Santemases
Fundamentos de Física.— F. W. Sears.
The Physical Sciences War Department.
El Ingeniero Westhinghouse-Enero-Abril 1959
El Ingeniero Westinghouse-Mayo-Agosto 1962
Electrónica Internacional Enero 1963.

La Imagen Naval

Por STEPHEN T. DE LA MATER
Mención Honrosa Premio Ensayo 1963

El Capitán de Fragata De La Mater se graduó de Annapolis en el año 1944, recibiendo su Grado de Master de la Universidad Stanford en 1958. Durante la Segunda Guerra Mundial sirvió en el USS. **Colorado** y luego ingresó a vuelos de entrenamiento. Ha sido comandante del VF-92 en 1959 y oficial de operaciones aéreas a bordo del USS. **Coral Sea** de 1960-61. Actualmente trabaja en la Oficina del Jefe de Operaciones Navales.

Las palabras ".... en armonía con las más altas tradiciones del Servicio Naval", son contenido de toda mención concedida al personal de la Marina de los Estados Unidos por valor, coraje, comportamiento sobresaliente o heroísmo. Desde el comienzo de la clásica controversia sobre unificación, se ha argumentado que el concepto de servicio único resultaría en la pérdida de esas tradiciones motivadoras y en la negación, para nuestro personal, de la chispa inspiradora o *espíritu de cuerpo* que tan a menudo es la diferencia entre la actividad dedicada y el mero acto de cumplir solo con el trabajo. Las herencias del poder marítimo han sido tan importantes para los oficiales de marina como la acción democrática lo ha sido para el pueblo americano. Tales tradiciones, profundamente enraizadas en el espíritu de John Paul Jones, George Dwey, "Toro" Halsey, y muchos otros, han servido para establecer una imagen Naval aparte y distinta. Nuestra literatura está ya colmada de poderosas razones para mantener, restablecer o reafirmar esa imagen Naval por medio del liderazgo a alto nivel. Pero a través de todo esto hay una corriente de sincera inquietud que sugiere que la mutable sociología dentro del establecimiento de defensa, con sus estados mayores conjuntos, yuxtaposición de funciones y comandos unificados, nos bautize como de estrecha mentalidad por insistir en una imagen Naval distinta. En esta era, en que América tiene un rol tan vital en la conducción de los asuntos mundiales, a menudo se insiste en que debemos dar más énfasis a la imagen nacional. No puede caber duda de que debemos tener una imagen nacional y el hecho de que exista — buena o mala, no parece ser motivo de seria duda. Ella tiene muchas facetas: "El Americano Feo", Los Cuerpos de Paz, el turista, el conscripto y varias otras. Pero el asunto de la imagen Naval está más relacionado y más cercano a nuestros intereses creados.

Es posible que recibamos con alegría la idea de una imagen naval que deriva más de la emoción y nostalgia que del razonamiento, y por eso debemos plantearnos algunas preguntas prácticas. Si deseamos restaurar la imagen Naval (suponiendo que se ha

perdido), qué es lo que estaríamos restaurando? Aparte del uniforme, hay algo que distingue al Oficial de Marina, del Oficial de otros servicios militares? Tenían en común Farragut, Perry, Nimitz y otros más de su talla, un trato o características peculiares al medio náutico: Si así es, reflexionemos y consideremos lo que era ese trato o tratos. El Oficial de Marina de antaño es clásicamente dedicado, de confianza, maduro, de un marcado dominio de sí mismo y capaz. Estas cualidades ofrecen una guía, pero si quisiera resumirlas en dos palabras, diría que la diferencia entre el carácter del Oficial de Marina y el de los oficiales de otros servicios militares estriba en el grado en que demuestra iniciativa responsable. Esta es una característica o trato que le ha sido conferida a través de un largo pasado histórico de confianza en la iniciativa innata, adquirida a través de prolongados períodos en la mar, separado físicamente del ojo vigilante de sus superiores.

Muchos de nosotros fuimos atraídos hacia el servicio naval por fascinantes historias de capitanes que recibían órdenes selladas que no debían abrir hasta estar a 200 millas fuera de costa. No había orden de operaciones; era muy tarde para hacer el trabajo en casa y plantear una serie de preguntas supérfluas; cada uno bailaba con su pañuelo, como se dice — confiado únicamente en el conocimiento adquirido e iniciativa.

Como cadetes de hace 20 años estábamos impresionados con la idea de que si había alguna diferencia entre un hombre de la Marina y uno del Ejército (y estábamos imbuídos de la diferencia), ella era que el hombre de mar, sin consideración de clase, tenía cierta autoridad para hacer decisiones, ejercitar la iniciativa sin referir al capitán o coronel cualquier pequeña duda. Solía ser una parte de la tradición el considerar que el Reglamento de la Marina era un punto de apoyo para el oficial mediocre. Cualquier oficial eficiente podía ir adelante con conocimientos básicos del mar y de su gente, combinados con previsión e iniciativa.

Si la imagen se ha empañado, es quizás porque hemos perdido de vista sus características. En estos tiempos variables, podemos ser culpables de haber quitado énfasis a la iniciativa o tratado de substituirla con otra cosa. Para contrarrestar los efectos dañinos de la desmovilización que siguió a la Segunda Guerra Mundial, vimos la necesidad de reavivar el sólido espíritu del liderazgo que nos había guiado a través de esa guerra. El liderazgo tiene un amplio espectro que entre otras cosas debe abarcar la iniciativa, pero en la década del cincuenta comenzamos a interpretarlo primeramente en términos de un nuevo trato — la vigilancia. Ciertamente la vigilancia se convirtió casi en una costumbre, en una panacea para los problemas internos de nuestra época. La vigilancia fue un acontecimiento sicológico de estos tiempos y su evolución es interesante. Es el producto de las comunicaciones, de la socio/sicología, de la inflación, del avance

tecnológico, de la "joroba" y de muchos otros factores. Para encontrar su origen, deberíamos remontarnos a la Segunda Guerra Mundial, veinte años atrás.

La Segunda Guerra Mundial produjo un número notable de héroes individuales, personas con un espíritu de realización que anunciaba la ingenuidad yanki en todo el mundo. Fue una guerra que trajo grandes tragedias y comedias, patética y humorística.

Conforme olvidamos la fatiga y recordamos las historias del mar, nos damos cuenta de que la Segunda Guerra Mundial fue probablemente la última guerra realmente personal que hayamos luchado como individuos sin mayores restricciones. Improvisamos y ejecutamos conforme avanzábamos. Hubieron grandes jingles como "lo imposible lo hacemos de inmediato; los milagros toman más tiempo". "Submarino avistado - hundido" (obsérvese que no se pedía permiso), y "Procedo a 31 nudos" (las Ordenes de Operaciones del futuro prescribirán, sin duda, la velocidad de avance).

Este fue el apogeo de la iniciativa. Hecho que algunas veces, desgraciadamente, condujo a excesos de irresponsabilidad. El arte popular de obtener artículos por medio de "pedidos de último minuto", que en época de guerra había mantenido a más de una unidad en condiciones operativas, gradualmente cayó en descrédito, ya que en tiempo de paz hacía estragos de cualquier tipo de sistema eficaz. Súbitamente, los directores del servicio naval fueron reliquias inútiles de la guerra del año anterior. Si el nuevo sistema de apoyo logístico iba a trabajar, tenía que estar vigilado.

Al final de la Segunda Guerra Mundial, todos se acomodaron a la calma. Atravesamos por un período en el que el calor del combate se había extinguido, y aunque aún habían tareas por cumplir, no había entusiasmo por ejecutarlas. Aquellos que vivieron este período no pueden menos que reconocer que la calidad de ejecución del cuerpo de oficiales, así como del personal subalterno, decayó en forma alarmante. No fue sino hasta la guerra de Corea y el período que le siguió, que la calidad de ejecución comenzó a mejorar.

Como parte de la revolución sociológica que inundó al país después de la Segunda Guerra Mundial, la Marina de este período de post-guerra produjo una dicotomía de arquetipos - un grupo líder de oficiales sinceros y dedicados, y otro muy débil cuyos miembros se quedaron en la Marina después de la guerra por carecer de propósito real. Esta fue la oportunidad para iniciar la vigilancia del oficial.

Muchos oficiales excelentes encontraron, a su pesar, que era necesario vigilar en exceso a un gran número de sus oficiales subalternos. Comenzó por el hecho de que no se podía confiar en un sector muy substancial del cuerpo de oficiales para cumplir eficazmente sus responsabilidades. A partir de entonces fue virtualmente inevitable que la vigilancia se difun-

diera como una enfermedad o hábito. Inconscientemente, los oficiales superiores comenzaron a husmear muy de cerca a los oficiales subalternos, aún a aquellos que eran de mayor confianza.

Más aún, inventaron una costumbre que ha dado en conocerse como "disparar a diestra y siniestra", por la cual comunicaban la misma orden a dos o tres personas con la esperanza de que quizá alguna de ellas ejecutara las órdenes. En su hora más negra, el liderazgo perdió valor con las tácticas de vigilancia, tales como el requisito de interminables informes de progreso, partes de situación y demás recorderis que consumen el tiempo, e invariablemente justificados bajo la guisa de "mantener al Jefe informado".

Por supuesto, varios otros factores contribuyeron al exceso de vigilancia, dos de ellos íntimamente relacionados — el avance tecnológico y la inflación. La inversión inicial, el mantenimiento y los costos de reparación de nuestro moderno equipo naval y militar, aumentaron tan astronómicamente que los comandos y comandantes de unidad se encontraron en la desafortunada posición de no poder confiar en nadie sin implantar una vigilancia excesiva. Los comandantes de escuadrón se estremecieron al descubrir que tenían la custodia y responsabilidad de 14 aviones a chorro que costaban más de medio millón de dólares cada uno y que tenían que ser operados diariamente por jóvenes oficiales aviadores recientemente graduados de la condición de cadetes. Comprensiblemente eran aprehensivos acerca del cuidado y atención de esos pájaros de acero. Bien o mal, muy a menudo substituyeron el liderazgo e inculcación de la iniciativa responsable por la perenne vigilancia.

El tercer factor es sicológico, con una relación más sutil hacia la vigilancia. Tal es la "joroba", con su reducido número de oportunidades de ascenso. Prevalece la creencia de que solo bastaría un incidente adverso durante el comando para resultar perjudicado. Para muchos, el único camino obvio de ensamblar la unidad y evitar esos incidentes era confiar en lo que a menudo vino a ser mano dura y vigilancia supresora de la iniciativa.

El concepto de la vigilancia per se, ciertamente no debe ser totalmente condenado. Puede y debe ser una herramienta excelente del liderazgo, pero su uso apropiado está generalmente mal entendido.

Aún cuando hoy tendemos a reducir al mínimo las diferencias entre oficiales y tripulantes, y aunque insistimos enérgicamente en el liderazgo en ambos niveles, hay todavía entre ellos un vacío inherente que se caracteriza mejor por el hecho de que uno vigila al otro. Reconocemos esta relación en nuestra hoja de evaluación del tripulante que tiene una escala que indica el grado con el cual "trabaja bien con un mínimo de vigilancia". La implicancia más profunda es, por supuesto, que conforme un tripulante progresa en el desarrollo de las cualidades de un oficial, cambia el yugo de la vigilancia por el privilegio de la

responsabilidad. Alentamos este proceso y luego rompemos el sistema a través de la herejía de la vigilancia del Oficial.

Los abusos de la vigilancia se han difundido tanto que ahora se extienden más alla de las mínimas molestias que acompañan el aspecto del problema "en comando".

Los comandantes de escuadrón dedican una cantidad desproporcionada de su tiempo en conferencias que informan a su CAG (Comandante de Grupo Aéreo) y éstos, a su vez, visitan con demasiada frecuencia el Cuartel General del Arma Aérea de la Flota. Todo esto se hace con la excusa de mantener al comandante informado, pero muy a menudo es simplemente exceso de vigilancia de protección. Y nuestros adelantos modernos favorecen y animan a practicarla. El helicóptero permite que el Comandante de la Flota de Cruceros y Destroyers reuna a sus comandantes todos los Domingos después de la iglesia para una pequeña sesión recordatoria. Vigilancia? No necesariamente, sino que por lo menos tales sesiones están de moda. Cuál es el peligro de la vigilancia y cómo se relaciona con la iniciativa? El gran peligro no es el evidente de que la vigilancia pueda convertirse en hábito creando una dependencia que crece hasta el punto en que la acción independiente es imposible. Esta es una parte importante de aquella y contribuye ciertamente a la degradación de la iniciativa; pero la mayor preocupación es el hecho de que una vigilancia *demasiado estricta quita responsabilidad para la decisión.*

Por propia experiencia considere al oficial que era un segundo comandante sobresaliente, un administrador cabal, un excelente maniobrista, que nunca dudaba en tomar decisiones o usar imaginación y empuje. Era bueno con el comandante presente asintiendo al momento justo. Pero cuando aquel segundo se convirtió en comandante y tuvo que asumir la responsabilidad de todas las decisiones, eso ya fue otra cosa. Este cambio de rol ha reducido a más de un oficial dinámico en un hombre de indecisión con confianza abatida y que ahora como comandante pasa sus decisiones hacia arriba hasta el nivel de grupo o fuerza.

Las comunicaciones son culpables de influir en parte en la perversión de la vigilancia. En gran uso hoy en día, junto con el mensaje de informe ya citado, está el uso de UNODIR. Correctamente empleado, por supuesto, UNODIR (que significa "a menos que se ordene lo contrario, intento.....) es una herramienta notoriamente eficaz del oficial sobresaliente con iniciativa. Como elemento para ahorrar tiempo, evitando la doble etapa de pedir y recibir permiso, debe ser alentada vigorosamente. Desgraciadamente, muy a menudo es un dispositivo para evitar la responsabilidad de una decisión y cuando es empleada en este sentido, viene a ser vigilancia en una de sus formas más sutiles e inhibidoras de la iniciativa.

Bien puede argumentarse el punto de que no hay gran falta en la vigilancia. Ciertamente, las comunica-

ciones modernas y el transporte rápido combinado con los métodos apropiados de vigilancia hacen posible asegurar la aplicación del pensamiento del ejecutivo de alto nivel (confiadamente el mejor) a cualquier situación dada. Proporciona un método directo por el cual podemos evitar costosos errores, lograr avenidas receptivas para el intercambio de ideas y promulgar la política de comando. Pero hay varias cosas equivocadas con esta línea de razonamiento y eventualmente no importa cuán bien intencionada sea la vigilancia, ahogará a la iniciativa, pues la rapidez de comunicación y el volumen cabal de correspondencia directiva aseguran que el comandante de escalón unidad no tendrá tiempo para pensar por sí mismo.

Se ha hecho literalmente posible que el comandante de un buque esté tan recargado con instrucciones triviales que no tiene tiempo ni amplitud para incursionar en el temerario dominio de la acción independiente. Eventualmente, por la falta de práctica, es incapaz de aplicar su propio razonamiento a una situación dada.

La vigilancia se acepta algunas veces como una palabra mágica, y ciertamente bien administrada, es una piedra angular de la administración plena de éxito. Hemos discutido su relevante aplicación como herramienta de los oficiales subalternos en sus relaciones con los tripulantes. Hay otra área de la administración naval que desesperadamente necesita de la sensata influencia de la vigilancia responsable. Ella está al nivel del desarrollo de sistemas de armas en Washington. Las direcciones técnicas y el esfuerzo de desarrollo material al nivel cuartel general están tan aislados que el esfuerzo de coordinación es posible solo a través de una sólida vigilancia responsable. Puede citarse un ejemplo con el programa HERO (Peligro de las radiaciones electromagnéticas para el Armamento). Durante años, la Flota ha estado preocupada con la incompatibilidad de ciertas armas de espoleta eléctrica y los trasmisores electrónicos de a bordo. Las armas y los motores cohetes están generalmente provistos de espoletas con diseños electro-explosivos (EED) que en ciertas condiciones pueden ser activadas espúreamente por la energía de los cercanos trasmisores de radio o radar. Un cohete de práctica se dispara desde el ala de un avión estacionado sobre la cubierta de un portaviones y el piloto es culpado de haber accionado el interruptor erróneo. Realmente, es más probable que la falla sea una falta de vigilancia en el momento del desarrollo del motor del cohete al no satisfacer el requerimiento de que pueda operar con seguridad en los ambientes electrónicos a los que estará expuesto. Por otra parte, quizás no hubo vigilancia bastante entendida para asegurar que no se desarrollaba, compraba e instalaba trasmisores electrónicos cuyas características y potencia excedían la resistencia inherente del armamento expuesto — o que posiblemente creaban también peligros para el personal. Afortunadamente, estos problemas están siendo resueltos, pero solo después de una atención a un nivel muy alto.

La vigilancia de los sistemas de desarrollo es absolutamente vital. En consideración de cualquier nueva propuesta, debemos asegurar que hay un programa establecido para administrar adecuadamente su progreso.

El siguiente peligro latente de la vigilancia, más aplicada al nivel comando, es el efecto inhibitorio que puede tener en el desarrollo de una línea normal de reemplazo en la jerarquía del liderazgo. Podemos observar esto bastante dramáticamente en los gobiernos fuertemente autoritarios del mundo. Cuando el control y la vigilancia es dominante o completa, no hay oportunidad para la surgencia del liderazgo imaginativo e iniciativa creadora tan esenciales en el asiento del gobierno. Hay siempre una escasez de talentos que puedan suceder a los jefes de dichos gobiernos. Algunas veves, este crecimiento está constreñido por el miedo y celo, pero más a menudo aún, es simplemente el enervante resultado de la falta de oportunidad de los probables herederos para practicar el liderazgo de comando. Ejemplos de nota que podrían citarse son los reinos y administraciones de Syngham Hhee, Chiang Kai Shek, Juan Perón, Franco y en cierto grado Franklin D. Roosevelt.

La diferencia en el desarrollo del liderazgo entre una atmósfera de estricta vigilancia y aquella en la que la iniciativa individual es alentada, puede ilustrarse por un ejemplo que compara dos tipos de escuadrones de caza bastante diferentes en un Grupo Aéreo Naval típico. Debido a lo variado de la misión y características de los sistemas de armas, la doctrina táctica y los hábitos de vigilancia entre los escuadrones diurno y nocturno son totalmente distintas. En el escuadrón de cazas diurno los pilotos vuelan normalmente en secciones o divisiones de dos y cuatro aviones cada una, y reciben estrecho control personal bajo el atento ojo del líder de vuelo o división. Estos pilotos se desarrollan eventualmente como aviadores y oficiales de marina, pero a menudo su crecimiento y ascenso hacia los roles de liderazgo como líderes de división y jefes de departamento de escuadrón, es bastante lento.

Por otra parte, consideremos al escuadrón de cazas nocturno con su diferente modalidad de operación. Estos pilotos, por fuerza, deben operar solos; para todos los propósitos prácticos están lejos de la vigilancia "paternal". Son muy similares al oficial de marina de viejo cuño con órdenes selladas. Durante una misión volando solos, deben confiar en su experiencia, entrenamiento e iniciativa.

En esta situación existe un desafío real al liderazgo. El comandante no puede descansar en la vigilancia. Debe estar seguro que están entrenados y dotados con un sólido sentido de responsabilidad y confianza. A estos jóvenes oficiales se les exige levantar vuelo de noche y en toda clase de tiempo, encarar las vaguedades de ambos, elementos y máquinas, y traer de regreso sano y salvo al portaviones, horas después, un avión de un millón y medio de dólares. Estos individuos se

convierten en verdaderos líderes en corto tiempo. Debe ser así a fin de llevar a cabo sus tareas. Tanto ellos como la Marina cosechan otros dividendos tangibles. La iniciativa que aprenden en el aire es transferido a sus deberes colaterales como administradores, como oficiales de división y para darle sentido al propósito de la vigilancia que ejercitan sobre la tripulación. Estos son oficiales maduros, listos para avanzar aceleradamente hacia puestos de mayor responsabilidad. Han crecido teniendo que confiar en la iniciativa y no en la vigilancia, y en su escuadrón nunca habrá un vacío en el liderazgo. Conforme los oficiales antiguos son cambiados de colocación, los puestos de responsabilidad son casi automáticamente cubiertos por una sucesión natural en el comando.

Solía ser uno de los axiomas preferidos del liderazgo el que el comandante dijera a sus comandos de unidad qué hacer, pero no cómo. Se suponía que sabían cómo ejecutarían las órdenes e instrucciones. Quizás era necesario improvisar un poco, pero era iniciativa y nadie presionaba mucho por los detalles. Esta era la imagen de la Marina: Oficiales entrenados para comandar; en buques que operaban independientemente lejos de los puertos, en aviones en solitarias batallas contra los elementos y el enemigo, y en submarinos fuera de contacto en el solitario silencio que ofrece las profundidades abismales del océano. La única dependencia que tenían estos oficiales era para consigo mismo y hacia una tripulación entrenada.

La diferencia en imagen entre los servicios se hace aparente cuando comparamos esto con el medio en que usualmente operan nuestros ejércitos terrestres. La sección, la compañía, el batallón, el regimiento y la división tienen estructura piramidal con un contacto físico relativamente íntimo. Aquí la vigilancia es menos onerosa y casi imposible de evitar. La imagen del soldado militar, a diferencia del naval, es de inexorable obediencia y tenacidad de propósito.

Antes de continuar, debemos sumarizar algunas de las desventajas asociadas con la práctica de enfocar la iniciativa y selección de acción solo a los niveles más altos y que dependen de la vigilancia para llevar a cabo cursos de acción deseados. Esas desventajas son:

Demasiada dependencia en la corrección de un pequeño grupo de oficiales de estado mayor que, aunque generalmente competentes y eficientes, puede estar sujeta a mala interpretación, arrogancia, capricho o miopía.

Inhibición en el desarrollo de reemplazos en el liderazgo, creando vacíos por el retiro o incapacidad de enérgicos oficiales superiores.

Restricción del proceso de maduración en los oficiales subalternos.

Reducción del posible número de soluciones que se pueden hacer incidir en cualquier situación, porque las respuestas se dirigen hacia abajo desde una sola fuente en vez que sean muchas y desde abajo.

Por otro lado, hay el caso que puede provenir de la vigilancia responsable. La sofisticación de las armas y el costo que demandan, y los sistemas de comunicación vastamente mejorados, la hacen posible. Están estas consideraciones integrándonos inconscientemente en un servicio único coordinado y usurpando nuestra necesidad de una imagen Naval? Si nos rendimos a la conveniencia de la vigilancia, cuál será nuestra futura fuente de oficiales ricamente dotados de inciativa y capacidad de pensamiento creador e imaginativo y acción? De todas maneras el caso del Oficial que no es un muñeco puede ser hoy mucho más patente que nunca.

Acercándose hacia los puestos de alto mando hay un grupo de oficiales navales sobresalientes que pasaron sus años de formación en la atmósfera de "orden y ejecución" de la Segunda Guerra Mundial. Ahora está participando de la revolución tecnológica en las armas, y están heredando fantásticos nuevos "instrumentos de política nacional", como el portaviones nuclear "Enterprise", los submarinos nucleares "Polaris", el crucero nuclear de proyectiles dirigidos "Long Beach" y los intrincados complejos de aviones y buques que conforman las fuerzas navales y antisubmarinas. Estas unidades están enlazadas unas a otras, o a fuerzas asociadas y comandantes de flota, a través de una vasta red de comunicaciones que va desde equipos de UHF hasta la nueva y vital herramienta de comando, el radio de banda única (SSB). Para cumplir su misión, que es dispersar el poder de disuasión de la Marina a todos los rincones del mundo, estas componentes deben estar más alejadas y dispersas que nunca. Se encuentran dispersadas y dispuestas para contrarrestar todas las amenazas; desde el horror del holocausto nuclear hasta la maligna úlcera de la insurgencia en pequeña escala.

Estas son fuerzas que por todas sus comunicaciones son tan complicadas y diversificadas que no pueden ser completas o satisfactoriamente dirigidas desde los cuarteles generales. Desgraciadamente muchos del grupo de buenos oficiales que mandan esas unidades a menudo se desilusionan cruelmente conforme tratan de operar bajo los grilletes y excesos de la vigilancia, que muchas veces se basan en la inseguridad.

En una reunión de la Junta de Características de Buques, que deliberaba acerca del diseño de un nuevo portaviones, se sugirió que en vista de las facilidades que se proporcionaban en el buque no sería necesario incluir un puente para el insignia. Instantáneamente fue objetada dicha sugerencia. Se insistió en el punto de que si el comandante de división no disponía de su propio puente tendría que estar junto con el comandante del buque observando aparentemente, pero vigilando realmente y dando sugerencias. Esto es una indicación de los avances que el culto de la vigilancia ha traído en nuestros días, es decir, que se crea necesario proporcionar un puente para el insignia solo para impedir que el estado mayor meta las narices en los asuntos del buque.

No hace mucho el comandante y el segundo de un portaviones fueron debidamente relevados y vueltos a nombrar para servir juntos, en el mismo CVA, como jefe de estado mayor y oficial de operaciones del estado mayor de una división. No me cabe la menor duda de que las personas involucradas, que son oficiales sobresalientes, aprovecharon al máximo una situación desafortunada, pero el punto interesante al decirlo, es que la reacción universal del hombre naval responsable ante la idea de tal nombramiento ha sido de incredulidad de que la Marina podía conscientemente crear una situación que tan evidentemente invita a la modalidad de vigilancia expresada por "esa no es la forma en que yo lo habría hecho".

Como hoy estamos en el umbral de la era espacial, hay una necesidad interminable de expansión en la iniciativa en todos los niveles de comando. Los hombres y las unidades constantemente tendrán que enfrentarse más y más a situaciones que no han sido anticipadas en las salas de guerra de los grandes estados mayores. Aquellos deben ser preparados por medio de prácticas diarias y aplicación para ejercitar la iniciativa que era tan vital al "hombre de mar" en los primeros días en que se iniciaban las comunicaciones visuales por medio de banderas. El comandante de portaviones de hoy puede encontrarse al comando de una unidad destacada para apoyar el desembarco de una pequeña fuerza contrarevolucionaria. Tiene las comunicaciones, pero no el precedente, y es mal momento o lugar para resolver un estado mayor un problema que requiere de acción al instante.

Con o sin comunicaciones, hay evidentemente un paralelo entre los capitanes de las naves espaciales del mañana y los capitanes del estilo Cook de épocas pasadas.

La cuarentena cubana de hace poco, es verdaderamente un espléndido ejemplo de una situación cuya atención exigiría un sobresaliente despliegue de diplomacia, juicio, tacto e iniciativa de los oficiales participantes, sin importar el grado.

Intuitivamente, todos nos rebelamos contra ciertos aspectos de la vigilancia, particularmente cuando ella es excesiva e innecesaria. Reconocemos que la falta de dependencia en ella es una virtud, según anotamos en el caso del tripulante que es calificado de acuerdo a su habilidad para trabajar eficazmente sin vigilancia. Y nadie puede negar el horror final que experimentamos al contemplar la vigilancia total de "1984" cuando el "Hermano Mayor" está siempre vigilante.

Nada de lo dicho tiene la intención de quitar mérito al rol de la vigilancia. Su uso apropiado hoy, es vitalísimo por todas las razones expuestas, y particularmente debido a las consecuencias catastróficas de su ausencia en ciertas circunstancias. Como parte del precio que pagamos por el progreso, debemos aceptar la terrible responsabilidad de las armas y equipos que casi tienen precios prohibitivos y que son tan desvastadoras en su efecto que

sería el colmo de la tontería no asegurar un control vigilante de su uso a prueba de tontos.

Esta tesis no ha tratado con los pros y contras de la unificación como tal, aunque uno de sus propósitos ha sido examinar la amenaza de la unificación para la imagen tradicional del servicio naval. Más pertinente que esto ha sido el intento de definir la imagen Naval a fin de determinar si debe preservarse o dejarse morir en favor de una imagen nacional de mentalidad menos estrecha. La identificación ha sido principalmente en términos de los tratos y características de la iniciativa responsable en contraste con la vigilancia agobiante. La importancia del argumento está en relación con el futuro del establecimiento de defensa. Qué tratos serían más valiosos a la Marina o tripulante del mañana? Requiere poca imaginación concebir que la era espacial restaurará el medio de soledad y aventura que engendró nuestras grandes tradiciones navales de iniciativa e independencia. Creemos firmemente que más que rendir la imagen Naval, debemos aumentar su aplicación. El futuro verá un cambio revolucionario en el empleo tradicional de las fuerzas terrestres en las estrechas relaciones de la sección, compañía y batallón. Los lanzamientos desde el aire y el tenue despliegue de tropas integrales, pero aisladas, se espera que se mantengan un paso adelante de la capacidad de las comunicaciones para efectuar la vigilancia del comando.

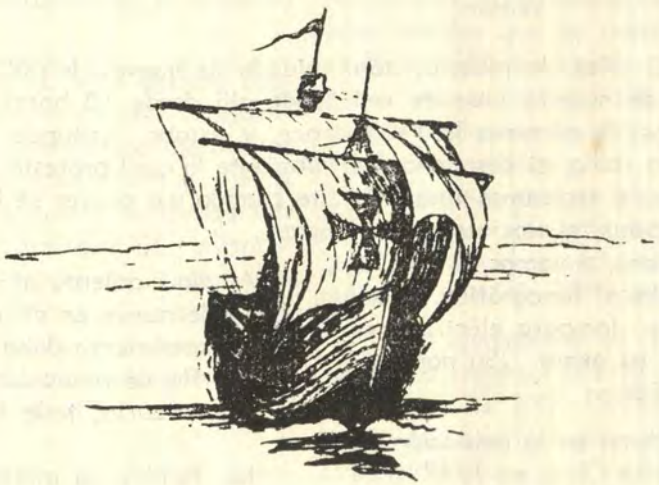
Hay muchos testigos de esto en una observación recibida de la lucha de guerrillas en Asia Sudoriental, que dice en efecto: "Hay mucha rigidez de comando; por ejemplo, los comandantes de batallón y compañía no tienen la libertad de ser flexibles y atacar sus blancos oportunamente. Los comandos de escalones inferiores no se atreven a embarcarse en operaciones no aprobadas por los comandos de regimiento y división. Debemos trabajar para una situación..... en la que los comandos subalternos obtengan la gloria y los superiores la culpa (contrario a lo actual). Esto estimulará la iniciativa y el espíritu agresivo".

Debemos concluir que no se puede dejar morir a la imagen Naval, sino que debe reafirmarse, y si verdaderamente los eventos del futuro indicaran que nuestros intereses nacionales se sirven mejor por algún grado de unificación, entonces la imagen Naval de la iniciativa responsable se debe adoptar en gran parte como modelo para una nueva imagen del servicio nacional.

Es atributo del comando caminar por la cuerda floja entre demasiada vigilancia y la prematura asignación de responsabilidad inmanejable. Un comandante al tratar con sus subordinados debe inculcar una figura clara de que es lo que se requiere. Debe avaluar en qué punto de su carrera cada oficial está listo para asumir la responsabilidad de llevar a cabo el propósito del comando, y entonces debe cortar el cordón umbilical y confiar en él. A partir de ese momento, la vigilancia es intuitiva. Es ejercitada por medio de una valoración de los resul-

tados, interpretación de los informes y análisis de las reacciones personales. Para algunos comandantes esto es difícil, para otros imposible, pero no existe otra forma de inculcar iniciativa efectiva. Debe hacerse entender a cada subordinado que se espera que él ejecute su tarea sin vigilancia constante. Más importante aún, puesto que se le da la oportunidad de ser independiente, es que esté preparado para asumir la responsabilidad de las consecuencias de sus acciones —junto con su comandante. Debe entender cómo vigilar a sus hombres y aún respaldarlos cuando ve surgentes cualidades de liderazgo que deben ser alentadas y no sofocadas.

Como dirían los ingleses, "es un póstigo trancado", pues según hemos apuntado, los resultados de la falla puede acercarse a lo cósmico. Pero en la causa de la libertad las recompensas valen el riesgo y esfuerzo. El alentar la iniciativa responsable en nuestras fuerzas armadas puede ser nuestra principal arma secreta. Es extraña al entender de nuestro enemigo; está en el corazón de lo que separa al Este del Oeste, el libre y el esclavo; y potencialmente es el principal ingrediente del elíxir de la libertad.



"Edison: El Hombre y el Genio"

(Traducción del libro "Incandescent" Genius", de C. B. WALL)

PROLOGO

El nombre de Tomás Alva Edison ha resonado en el mundo entero durante más de 50 años. Es el del inventor más ilustre de los EE. UU. Y algo más que eso: aunque pocas son las que se han dado de ello, Edison fue uno de los hombres más extraordinarios de que haya noticia. La Historia de su vida contiene más elementos dramáticos que cualquiera de sus espectaculares descubrimientos e inventos.

El autor de este libro ha logrado reunir un material valiosísimo, hasta ahora inédito, en fuentes originales y entre parientes y colaboradores sobrevivientes del inventor.

A los 32 años de muerto, aún forma parte de nuestra vida de mil modos diversos. Si miramos la TV, o escuchamos la radio, si despachamos un telegrama, o tecleamos una máquina de escribir, si nos comunicamos por teléfono, o vamos al cine, o tocamos un disco fonográfico, o encendemos una lámpara eléctrica, se lo debemos a su genio. ¿Su nombre? Tomás Alva Edison.

Nació Edison en la población de Milán, Estado de Ohio, en 1847. Fue el sexto hijo de Samuel Edison, dueño de un pequeño aserradero. Una noche de primavera, cuando sólo tenía 5 años lo encontraron sus padres en el pajar de un vecino, puesto pacientemente en cuclillas sobre una nidada de huevos de pato. Había estado allí desde 10 horas, por lo menos, y estaba tiritando de frío, no obstante lo cual protestó amargamente cuando sus padres se lo llevaron a casa.

Al día siguiente al amanecer se hallaba de nuevo en el nidal. En ese primer experimento daba muestras ya de la porfía de tenacidad que habría de caracterizarlos toda la vida.

La familia se mudó a Port Huron, estado de Michigan cuando él cumplió 7 años, y allí dió principio a lo que bien pudiera llamarse el ciclo escolar más corto que se conoce en la historia. A los 2 meses el maestro llamó a la madre y le dijo: —La-

mento decírselo, pero su hijo es indudablemente un retrasado. Simplemente no quiere aprender.

—¡Tontería!— replicó airadamente la madre Nancy —Tomasito es un muchacho inteligente, yo misma le enseñaré. Nancy Edison era una mujer excepcional y su hijo recibió una educación excepcional. Después de enseñarle a leer y escribir lo dejó en libertad para que siguiese sus naturales inclinaciones. El sótano de la granja se fue transformando poco a poco en laboratorio donde se acumulaban cientos de tarros y botellas. El joven Edison se interesó especialmente por una relación que leyó acerca del invento reciente de Samuel Morse. Devanábase los sesos pensando en la fabricación de pilas hidroeléctricas, la colocación de líneas telegráficas, el diseño de instrumentos, el alfabeto Morse.

Al cumplir 12 años decidió buscar el modo de emanciparse económicamente porque necesitaba materiales costosos para su laboratorio y nuevos libros científicos que él compraba tan pronto como aparecían. El inventor se metió a comerciante. Logró que la empresa del ferrocarril le permitiese vender periódicos y dulces en el nuevo tren que salía diariamente de Port Huron a Detroit.

En esta última ciudad el joven vendedor pasaba sus ratos libres en los salones de lectura de la Sociedad de Jóvenes. Ya había aprendido a leer con rapidez y en una noche podía examinar varios libros de regular tamaño, reteniendo los hechos más importantes en su prodigiosa memoria que parecía funcionar como una cámara fotográfica de alta velocidad. Comenzó con la primera letra del alfabeto y se propuso leer cada uno de los 16,000 volúmenes de la biblioteca. El negocio de Edison prosperó y a los 3 años lo había ensanchado, empleaba vendedores en otros trenes y estableció un puesto de frutas y verduras frescas.

El joven Edison se hizo pronto amigo de los telegrafistas, auxiliares y demás empleados del ferrocarril, a todo lo largo de la línea de 100 km. La guerra civil se hallaba en su apogeo y los periódicos de Detroit que el joven Edison manejaba y vendía, se vendían en mayor número cuando se libraban grandes batallas. Un día de Abril de 1862 el FREE PRESS de Detroit publicaba extensos relatos de la gran batalla que se estaba librando en Shiloh. Edison corrió a la estación e hizo que el telegrafista comunicara los títulos de las noticias en las demás estaciones, por adelantado. Sabía que sus amigos habrían de reproducirlos en los pizarrones. En seguida acudió al departamento de circulación a pedir 1000 ejemplares.

¡Mil ejemplares! el empleado se negaba a creerlo. El pedido usual de Edison era de 300. Cuando el joven le dijo que quería los periódicos a crédito, aquél movió la cabeza negativamente. Edison le explicó el arreglo que acababa de hacer por telégrafo. El empleado terminó llevándolo a la presencia del Jefe de circulación, y éste a la del director, en cuyo ánimo causó impresión la iniciativa del mu-

chacho. El director escribió una nota que decía: "Entreguen a este muchacho los periódicos que pida".

Edison se marchó con sus 1000 ejemplares. En la primera parada, a 20 km. de Detroit, donde solía vender 2 periódicos, se encontró con una multitud que le compró 40 ejemplares tan rápido como podía estirar la mano. En la próxima estación, aumentó el precio de 5 a 10 centavos, y desaparecieron 150 ejemplares. Luego los aumentó a 25 centavos y vendió el resto de los 1000 ejemplares antes de llegar a Port-Huron. Con las utilidades así obtenidas el joven Edison, adquirió una prensa de segunda mano, la montó en el vagón de los equipajes y principió a sacar un pequeño periódico con el título de "Herald Semanal". En esta hoja, a que se refirió el TIMES de Londres diciendo que era "el primer periódico que se publicaba en un tren en marcha", aparecían noticias de carácter local, provenientes de todos los pueblos del trayecto, tales como matrimonios, nacimientos, muertes, peleas, incendios, etc. El periódico tuvo buena acogida y pronto empezó a insertar noticias.

Para aumentar la circulación, Edison agregó al periódico una crónica de chismografía que él firmaba con el pseudónimo de "Paul Pry". En vez de publicar nombres el joven cronista tomó la cándida precaución de rotular a sus principales personajes con las iniciales y como los 100 km. de vía no eran al fin y al cabo una extensión considerable, Paul Pry, llegó a ser pronto una persona muy solicitada. Junto a la prensa de mano había instalado un laboratorio químico para llevar a cabo los experimentos a que se referían aquellas lecturas científicas. Una tarde, al pasar el tren traqueteando por un trecho difícil de la vía, cayó al piso y se rompió en pedazos; un tarro que contenía un líquido combustible, el cual prendió fuego a unos periódicos y a otros desechos inflamables. Al terminar de apagar el fuego los empleados del ferrocarril arrojaron a Edison con todas sus cosas en la primera encrucijada.

Así terminó su carrera en ferrocarriles.

Fue ese a la vez comienzo de una nueva carrera. Siendo todavía vendedor de periódicos en el tren, Edison había arriesgado la vida para apartar a un niño de 3 años que se hallaba en el paso de un tren en marcha, cerca de la estación de Mount Clemens. Profundamente agradecido, el padre del niño, que era telegrafista del lugar, prometió enseñarle el oficio. El joven se puso a practicar 18 horas al día.

Los mensajes que se transmitían en esos tiempos, que no se conocía la máquina de escribir, eran escritos a puño. Con su característica costumbre de experimentar, Edison comenzó a ensayar nuevos modelos de escritura, en busca del más rápido y más legible. Descubrió unos trazos verticales semejantes a caracteres de imprenta, tan nítidos como grabados de acero y tan legibles como el tipo de periódico. Después de algunos meses

de práctica alcanzó una velocidad de 55 palabras por minuto, o sea, superior a la máxima que alcanzaba un telegrafista trasmitiendo.

Donde quiera que se encontrase habría de estar llevando a cabo sus experimentos químicos y eléctricos, leyendo desde la noche hasta el amanecer, y durmiendo únicamente cuando lo rendía el cansancio.

En Stratfort, ciudad de la provincia de Ontario, en el Canadá, obtuvo una colocación poco exigente, sólo que lo obligaba a transmitir de hora en hora una señal convenida, a la oficina central, y como esto le interrumpía los momentos de sueño ligeros de que tanto necesitaba, ideó un ingenioso artificio. Agregó a un reloj una ruedita que tenía una muesca en el borde y la conectó con el circuito telegráfico. La ruedita hacía religiosamente una revolución cada hora y transmitía automáticamente la señal por el hilo.

El sistema funcionó perfectamente... durante un corto tiempo. Pero una noche, mientras Edison dormía, trató inútilmente de comunicarse con él, el Jefe de operadores de Toronto, a poco de haber recibido la señal. Lo despidieron del empleo.

Para un telegrafista experto, encontrar colocación no era entonces problema difícil, y así Edison se vió poco después ganando un salario máximo de 125 dólares al mes.

Mucho antes de cumplir los 18 años Edison había quedado completamente sordo. Cuando trabajaba en ferrocarril, un guarda-frenos, queriendo ayudarle a subir a un tren en marcha, lo agarró de las orejas para meterlo en el vagón de equipajes. A consecuencia de ello los nervios auditivos quedaron, no se sabe cómo, irremediablemente lesionados. Donde quiera que estuviese —el teatro, el restaurante, o lugar de trabajo— él tenía siempre a la mano una libreta para hacer dibujos y anotaciones relativos a sus experimentaciones. Se le veía siempre con los zapatos rotos y gastados, la ropa raída y manchada de tinta, tocado con un lamentable sombrero gacho. Aún durante los inviernos más inclementes negábase a comprar un sobretodo, porque prefería gastar todo su salario en libros de ciencia y aparatos de experimentación.

Uno de los proyectos que tenía apuntados en su libreta consistía en expedir 2 despachos en dirección opuesta y simultáneamente por el mismo hilo. Siendo empleado de la Cía. Western Unión de la ciudad de Menphis; trató cierta vez de explicarle su teoría al Jefe de la oficina, un tal General Coleman. El Jefe montó en cólera —vea Ud. Edison— rugió— cualquier tonto debiera saber que no se puede utilizar un sólo hilo para transmisiones opuestas simultáneas— y despidió inmediatamente a Edison por considerarlo indigno de confianza.

La pericia técnica del joven científico fue puesta a dura prueba cuando solicitó trabajo en Boston. Después de hecharle un vistazo y observar su melena que le caía por el raído

sobretodo y los calcetines que le asomaban por los huecos de los zapatos, los operarios de la Western Union decidieron hacerlo salir con las cajas destempladas. En la primera noche de prueba se las ingeniaron para que el operario más hábil de New York empezara a transmitir lo más rápidamente que pudiese, Edison se sentó ante la mesa y los telegrafistas lo rodearon, cruzando sonrisas maliciosas entre sí. El operario de New York empezó la transmisión a ritmo normal y fue aumentando en rapidez gradualmente, abreviando las palabras largas, que el receptor habría de escribir completas. Sin vacilar un sólo momento Edison iba llenando páginas y más páginas con su letra clara y precisa y sin recurrir a errores. Cada hoja parecía que acababa de salir de la imprenta. La prueba continuó durante 4 horas increiblemente difíciles. Los telegrafistas se dieron por vencidos. Después de examinar el trabajo impecable de Edison el inspector de la Western Union proclamó: ',Es uno de los operarios más competentes que he visto".

Edison encontró en una librería de Boston las obras completas del científico inglés Faraday. Ya había comenzado a observar el horario que habría de regir su vida entera y que, de las 24 horas del día, sólo se reservaba 4 para el sueño. Trabajando de noche como operario receptor de despachos de prensa, empleaba el tiempo que le quedaba libre en un taller mecánico, llevando a cabo experimentos, en relación con los cuales comenzaba a llenar de observaciones y datos incontables libretas (llenó hasta su muerte 2,500 aproximadamente).

Solicitó su primera patente cuando tenía 21 años. Tratábase de un artificio llamado "Registro eléctrico de Votos", mediante el cual los legisladores podían registrar su voto apretando un botón, eliminando así el procedimiento engorroso y tardo de pasar lista y esperar respuesta.

Edison inventó en ese mismo año el método de enviar 2 mensajes simultáneamente por el mismo cable y perfeccionó el doble transmisor. Abandonó su colocación en la Western Unión y empleó todos sus fondos en una demostración en la línea de Rochester a New York. Por causa todavía inexplicable la prueba resultó un completo fracaso. Llevado a la quiebra absoluta por el ensayo, no pudo solicitar patente para proteger su invento. Por tiempo después otro inventor, que había oído hablar del doble transmisor solicitó y obtuvo la patente sin el menor escrúpulo. Aquello fue un trago amargo para Edison. Decidió cambiar de escenario en busca de mejor suerte y se trasladó a New York.

Tomó dinero en préstamo para pagar el viaje y llegó a la gran ciudad sin un céntimo. Por mediación de un antiguo telegrafista de Boston consiguió alojamiento en el cuarto de máquinas de la Lonja de Oro. Su catre quedaba cerca del transmisor principal, por el cual se enviaban las cotizaciones de oro a la Lonja y a 300 agencias de cambio. Edison

pasó 2 noches dedicado a estudiar el complicado mecanismo, ideando métodos para perfeccionarlo. En la mañana del 3er. día en la metrópoli, en el momento en que salía a reanudar la búsqueda de colocación, se produjo de pronto el caos en la Lonja. El transmisor había dejado de funcionar. Los cambistas, tanto en la Lonja misma como en centenares de oficinas andaban a ciegas con respecto a las cotizaciones del día, en lo tocante al oro y otros artículos. Las ruedas del comercio estaban paralizadas. Las legiones de mensajeros de la zona financiera se aglomeraban allí. Los operarios estaban atemorizados porque no lograban dar con la causa del accidente. Edison se precipitó al sótano, echó una mirada al transmisor y señalando luego con el dedo hacia determinado punto díjole tranquilamente al Gerente: —El resorte de contacto se ha roto— Ha caído allí dentro de los piñones.

—¿Quién demonios es Ud.? ¿Se atrevería a repararlo?— Edison se hechó atrás el sombrero y se puso manos a la obra. Dos horas después el transmisor funcionaba perfectamente. A Edison le contrataron inmediatamente como mecánico Jefe, con un sueldo de 300 dólares al mes. Pero, como de costumbre, fuese cual fuese la remuneración, ningún trabajo asalariado lograba satisfacerle del todo, y de ahí a poco, en compañía de 2 amigos suyos, se trasladó a Jersey City, donde alquilaron un taller y se pusieron a trabajar como ingenieros electricistas especializados en máquinas automáticas indicadoras de cotizaciones y noticias y en líneas telegráficas particulares. La empresa había estado funcionando algo menos de 5 meses cuando el General Marshall Lefferts, de la Cía. Gold and Stock Telegraph, les ofreció 15,000 dólares por ella. Aceptaron. Poco tiempo después el General Lefferts, que estimaba mucho a Edison, le ofreció una colocación en la ciudad de Newark en un taller especializado en la fabricación de indicadores de cotizaciones. A los pocos meses el joven inventor había ideado la Impresora Universal Edison, cuyos rasgos distintivos se conservan todavía en las máquinas modernas. El General Lefferts quedó muy satisfecho. Una mañana llamó al inventor a su oficina y le preguntó: ¿Cuánto quiere por su máquina —Edison había pensado pedir 3,000 dólares. ¿Se atrevería a pedir 5,000? Al fin contestó: —No sé General, pero ¿querría hacerme Ud. una oferta?— Muy bien ¿Aceptaría 40,000 dólares? En medio de un estupor que participaba de la irrealidad del sueño, el inventor de 22 años se encaminó al banco con el cheque del General. El empleado se lo devolvió diciéndole que lo endosara. Edison no entendió bien a causa de su sordera. Pensó, que el Banco se negaba a pagar el cheque. Regresó rápidamente a la oficina del General. Este se hechó a reir y le indicó cómo había de endosar el cheque. Al regreso, el mismo empleado del Banco tuvo la humorada de entregarle la suma en billetes de 5 y 10 dólares. Edison se marchó a la casa de huéspedes donde vivía en Newark con los bolsillos del raído atavío rebosantes de billetes.

En los primeros meses del año 1870 Edison puso su capital a trabajar en un taller propio de Newark, con un personal de 18 hombres.

Al poco tiempo Edison recibió un pedido de sus propias impresoras Universales por valor de 30,000 dólares y comenzó a reunir un grupo de trabajadores expertos, algunos de los cuales habrían de acompañarle durante toda su vida. Aunque sólo tenía 23 años a la sazón, sus empleados le llamaban "El Viejo". Su aspecto descuidado era de extraña madurez. Robusto de cuerpo, penetrantes de ojos bajo las pobladas cejas, y la frente extraordinariamente ancha, solía pasearse por el taller con el vestido arrugado y manchado de grasa, que le daba un aire de vagabundo descarriado más que joven y próspero industrial.

Pagaba salarios altos, pero exigía de todos la misma consagración absoluta al trabajo de que él daba ejemplo.

En cierta ocasión en que tenía pendientes numerosos pedidos de aparatos indicadores se dió cuenta que había algún defecto en el mecanismo. Edison llamó a 4 de sus auxiliares más allegados, hechó llave a las puertas y dijo que nadie saldría de allí hasta que se hubiese corregido el defecto. Los hombres se mantuvieron pegados a sus bancos durante 60 horas, en que sólo dormían a ratos y en el suelo, y comían lo que les traían de afuera; pero al término de ese período dejaron corregido el defecto y se marcharon satisfechos a casa, maldiciendo al "Viejo" por el camino.

Aún en esos días iniciales Edison se mantenía ocupado en no menos de 45 inventos.

Aunque Morse fue el inventor del telégrafo, no cabe duda que Edison lo revolucionó de manera tan radical que al propio Morse le habría sido difícil reconocerlo. Edison no solo inventó el sistema duplex (de enviar comunicaciones en direcciones opuestas por el mismo hilo y al mismo tiempo), y el diplex (dos comunicaciones en una misma dirección y simultáneamente), sino que salvó a la Western Union mediante la invención de un método de transmisión que no estaba protegido por patentes ajenos.

El presidente de Western Union, Williams Orton, llamó un día a Edison y le dijo:

—Hay que buscar algún medio de transmitir sin utilizar el electroimán y yo quiero que Ud. se dedique a la tarea. Edison inventaba a poco un nuevo sistema de transmisión que sustituía el electroimán del transmisor corriente por un motor eléctrico. No funcionó mucho tiempo, porque una vez perdido el monopolio que ejercía sobre el sistema de transmisión, Gould ya no tenía interés en proteger su patente y la Western Union volvió a utilizar el sistema anterior; pero a Edison le pagaron 100,000 dólares por su invento.

La simple acumulación de riquezas jamás llegó a significar nada para Edison. Los 40,000 dólares que le entregó el General Lefferts los empleó a los pocos meses en equipar su

taller en Newark. Consciente de su debilidad por gastar el dinero que le caía en las manos, solicitó de la Western Union que le pagaran los 100,000 en cuotas anuales de 6,000 durante 17 años. En la navidad de 1871 Edison se casó con Mary Stilwell, encantadora muchacha de Newark, de 18 años de edad, que enseñaba en una escuela dominical y trabajaba en uno de sus talleres. Pocas horas después de la ceremonia, Edison se excusó ante los invitados y se marchó al Taller "por breves minutos". A la media noche lo encontró allí el padrino de bodas enfrascado en sus experimentos. Mejor es que regreses a casa, Tomás —le aconsejó.

—Tengo una inmensa cantidad de trabajo que hacer —respondió él— Pero acabas de casarte y Mary te espera para emprender el viaje de "Luna de Miel" a Boston. Edison salió poco a poco de su abstracción, y dando un golpe sobre el escritorio exclamó: ¡Es verdad! ¡Yo me he casado hoy! Estimando que los alquileres eran demasiados altos en Newark, Edison se dedicó a construir un nuevo laboratorio en Menlo Park, Estado de New Jersey, a 40 km. de New York. Ese laboratorio, que él mismo proyectó en todos sus detalles, pronto habría de hacerse famoso en el mundo entero.

El mismo año de su construcción la Wester Union comisionó a Edison para que procediera a perfeccionar el teléfono que Alejandro Graham Bell acababa de patentar y al cual había dedicado Edison un trabajo experimental de consideración.

Después de 2 años de constantes y agotadores esfuerzos (en el curso de los cuales fabricó y patentó lo que podría llamarse el precursor del micrófono moderno). Edison acabó de perfeccionar el transmisor telefónico a carbón.

Se hicieron pruebas con resultados satisfatorios en una línea de 225 km. La articulación era clara y distinta, y el volumen del sonido varias veces mayor que el del teléfono a electroimán. La Western Union adquirió inmediatamente los derechos de invención por 100,000 dólares. Un observador de la época escribió: "Bell puede que haya sido el inventor del teléfono, pero Edison fue el que logró que se oyera algo por él". La invención del fonógrafo, sin embargo, fue el hecho decisivo que lo elevó a la categoría de genio en la imaginación popular.

La primera máquina parlante fue el fruto de los resultados de observación y dedicación de Edison, más que de una serie de experimentos. Trabaja en un día de verano de 1870 en su "repetidor telegráfico automático" que tenía por objeto registrar las comunicaciones telegráficas en un papel tratado químicamente. El instrumento tenía una punta de metal que pasaba por una serie de hendiduras hechas en un disco rotatorio de papel. Por puro accidente, Edison hizo girar el disco a gran velocidad y oyó una especie de gemido que parecía elevarse y descender en razón directa a las hendiduras que habían en el disco. Atraído vivamente por el descubrimiento, redujo la velocidad, y

volvió a aumentarla, sustituyendo esta vez la punta metálica del repetidor por un pequeño diafragma al cual ató un alfiler. El extraño sonido aumentó de volumen considerablemente.

Dirigióse a su escritorio, al filo de la media noche y se puso a trazar un bosquejo tosco. Delineó un cilindro metálico con acanaladuras en espiral. El cilindro quedaba montado en un eje largo, de suerte que pudiese girar movido por una manivela. Una caja de madera de transmisor telefónico, a la cual se adaptaba un diafragma con alfiler romo en el centro, llevaría de complemento un brazo de metal. Al día siguiente llamó a uno de sus empleados, un artífice experto de origen suizo llamado Juan Kruesi, que tenía la habilidad de convertir los bosquejos toscos en máquinas acabadas. Como de costumbre, Edison hizo un cálculo del costo aproximado de los materiales, en la inteligencia de que el trabajador guardaría para sí cualquier sobrante que le quedara, si el costo resultaba menor a la suma presupuesta. En el caso concreto, la cifra era de 18 dólares.

Kruesi se quedó de un palmo observando el dibujo. El solía trabajar en instrumentos eléctricos y éste no tenía alambres, bobinas, electroimanes.

—¿Para qué es ésto, Jefe? no le veo la punta.

Edison, a quien agradaba mantener cierto aire de misterio, lo despidió con una señal del cigarro que tenía en la mano. —Ya lo verás cuando traigas eso. Creo que te vas a quedar sorprendido. Trabajando en la máquina, Kruesi se esforzaba por averiguar de qué se trataba. Por encima de sus hombros se asomaban a ver algunos trabajadores haciendo conjeturas. Cuando el suizo llevó el artificio a presencia de Edison un grupo de curiosos vino tras de él.

—Aquí está esto Jefe. Ahora díganos ¿para qué sirve?

Edison cambió de sitio el cigarro que tenía en la boca —Esta máquina debe hablar, Kruesi. ¿Crees que hablará? Kruesi se alarmó. Los demás dejaron de sonreir— Uno de ellos que estaba detrás de Edison se llevó el dedo a la frente de modo significativo y movió la cabeza. El viejo había sido un poco excéntrico. Estaría en realidad tocado por exceso de trabajo?

Con expresión de lástima observaron al joven enrollar una hoja de aluminio en el cilindro. A la primera vuelta de la manivela, la punta rasgó la hoja. El sonido estridente que produjo hizo vibrar los nervios a los espectadores. La mirada fija de Edison les daba miedo.

El viejo reemplazó pacientemente la hoja desgarrada por otra nueva y aseguró firmemente los extremos pegándolos con cola. Luego colocó la aguja en el punto de partida, cogió la larga boquilla y comenzó a dar vueltas a la manivela, recitando en voz alta: MARIA TENIA UN CORDERITO, DE LANAS BLANCAS COMO LA NIEVA, ... Al terminar la re-

citación Edison volvió a colocar la aguja en el punto de partida y otra vez dió vueltas a la manivela. De pronto su voz comenzó a salir misteriosamente del cilindro giratorio. Se hizo silencio completo en la habitación, salvo por el eco de su voz. Los trabajadores contenían el aliento, las manos sudorosas, el corazón queriendo salírseles por la boca. Algunos se persignaron. El propio Edison se hallaba un poco asustado. El milagro del nacimiento del fonógrafo acababa de realizarse.

La oficina concedió al instante la primera de una serie de patentes que protegerían a la invención. Esa primera máquina tosca fue a poco transformada por Edison y otros en instrumento más acabado. Un disco movido por un motor de cuerda sustituyó al cilindro y la manivela. El megáfono aumentó el volumen del sonido. La imaginación de la gente en el mundo entero quedó prendada de esta máquina extraordinaria que de verdad conservaba y reproducía la voz humana. El nombre de Tomás Edison llegó a conocerse tal vez mejor que el de cualquier otra persona viviente. Tenía a la sazón 31 años de edad. Gracias a su título de ocasión que le dió un periódico, comenzaron a llamarle: "El Mago de Menlo Park" o sea el hombre que podía realizar milagros a voluntad. Tal apodo, que suponía una facultad de encantamiento libre de esfuerzos, irritaba a Edison. Su hijo Carlos, que fue secretario de la Armada y gobernador de New Jersey, comentó cierta vez con visible desagrado:

—"Para ser mago, nadie ha trabajado con tanto tesón como él" —El fonógrafo continúa siendo uno de los inventos favoritos de Edison. Se esmeró toda la vida en perfeccionarlo, para lo cual solicitó y obtuvo más de 80 patentes. Esta inclinación imperecedera, que esa cosa rara en él, resultaba a la vez muy lucrativa.

La sordera de Edison, en vez de estorbar en su trabajo de el fonógrafo, parece, como si más bien le hubiese servido de ayuda para perfeccionar su acústica. Solía apelar al truco de morder el marco de madera de la máquina para escuchar los armónicos y las imperfecciones que el oído normal no percibe.

En los primeros años de su cuarto decenio de su vida, cuando tenía registrado ya 157 patentes y 78 en solicitud, Edison se sometía a normas excepcionales de trabajo continuo. Uno de sus amigos observaba una vez: "Aún en momentos en que estaba entregado a una tarea que lo embargaba, el Viejo suele apagar la luz, estirar las piernas y quedarse dormido tranquilamente. Al cuarto de hora está de nuevo en pie, enteramente recuperado".

En 1878 Edison empezó a trabajar en la lámpara incandescente. Principió, como de costumbre, por examinar cuidadosamente todo lo que se había hecho a ese respecto y leer cuanto material científico hubiese disponible. De las 2,500 libretas de 300 páginas que conserva la fundación Edison, más de 200 están dedicadas a los experimentos de la luz eléctrica.

En un período de 5 años, a pesar de que la Ingeniería Eléctrica se hallaba en la infancia y de que todo había casi de hacerse de la nada, Edison creó el prototipo perfecto de la industria del alumbrado eléctrico y en función práctica de servicio público.

La inventiva no se limitó a la luz eléctrica, sino que abarcó un campo más vasto de creación: generadores, dinamos, contadores, métodos de instalación.

Cuando atacó el problema de la luz incandescente Edison penetró en un campo científico virtualmente inexplorado. En su búsqueda de algo más efectivo Edison comenzó por enrrollar un alambre de platino en el vástago de barro de una pipa de fumar corriente. Observó que cuando el platino se había calentado repetidas veces mediante la aplicación de corriente eléctrica, se hacía más duro y resistía temperaturas más altas. Al parecer, el calor expulsaba los gases del platino y lo hacía más compacto.

Presumiendo que probablemente expulsaría mayor cantidad de gases en el vacío, y que por tanto se haría más duro y daría una luz más intensa, hizo el ensayo de aplicarle corriente conectando la cubierta de cristal a una bomba de vacío. Dió una luz asombrosamente más clara. Edison, por consiguiente, encaminó su atención hacia el problema de mantener el vacío en la bombilla. Como entonces no existía máquina apropiada para dar forma al vidrio, Edison contrató a un hábil soplador de vidrio quien cuidadosamente hizo las primeras bombillas experimentales a mano y las selló mientras estaban conectados a la bomba de vacío.

No obstante, cuando la noticia de lo que Edison hacía, llegó a la prensa, las acciones de las compañías de gas se vinieron al suelo. Los experimentos de Edison costaban miles de dólares que suministraba la Compañía "Edison Electric Light", fundada con el propósito de llegar a establecer un servicio de alumbrado público en competencia con el gas. El capital inicial era de 300,000 dólares, de los cuales se adelantaron al inventor 50,000. Cuando agotó esta suma sin haber obtenido resultados satisfactorios, los accionistas se mostraron inquietos y no sin refunfuñar le entregaron otros 50,000. Pero ya Edison había adelantado algo. Sin dejar nunca de buscar el filamento, su genio creador exploraba todo lo relativo al sistema de alumbrado eléctrico, desde la dinamo, hasta el contador de corriente para el hogar, desde los conmutadores hasta los fusibles. Todo marchaba a pedir de boca, salvo la dichosa lámpara. La idea salvadora se le vino a la mente una noche que se hallaba sentado en su escritorio. No habiendo resistido el quemador grueso de carbón ¿por qué no probar con un filamento carbonizado, delgado y filiforme? Siguiendo esta idea, Edison dejó de lado el platino y probó un filamento hecho del más común de los objetos caseros: hilo de algodón.

Los experimentos eran enloquecedores. Ordenó que el hilo fuera empaquetado con carbón en polvo, coci-

do en crisoles de barro y puesto a enfriar lentamente. Al fin logró instalar un filamento carbonizado en una lámpara de vacío. Cuando se le dió corriente, la lámpara comenzó a dar una luz uniforme y brillante. Edison y sus auxiliares contenían la respiración. Aquello era lo que él buscaba, pero ¿Cuánto tiempo ardería el delicado filamento? Transcurrieron dos horas... 3... 6... 10... al apuntar el alba la lámpara continuaba encendida y Edison se echó en un catre a descabezar su primer sueño después de 60 horas de vigilia. Al cumplirse las 30 horas de encendido continuo —reían y se felicitaban. A las 40 horas Edison, como de costumbre, comenzó a experimentar con mayor voltaje. El recargado filamento terminó deflagrando y quemándose, Edison probó luego con filamentos de cartón carbonizado. Resultaron todavía mejores. Aumentaron gradualmente la vida de la lámpara a 170 horas. Hízose una demostración pública el 31 de Diciembre de 1879 por la noche. Menlo Park y sus alrededores resplandecían con la luz de las nuevas lámparas. A poco volvían a despreciarse las acciones de las compañías de Gas. Cierta mañana sus ojos inquietos se detuvieron en un abanico de hoja de palmera y se puso a observar las finas tiras de bambú que sujetaban sus bordes exteriores. Al instante hizo convertir en filamentos y las mandó carbonizar. Aquello resultó superior a todo lo que había ensayado antes. El filamento de bambú se utilizó por más de 10 años. Luego se le sustituyó por el de celulosa, y finalmente por el de tugsteno, que es el que se utiliza en la actualidad.

Edison comprendía que para que esta lámpara sirviese efectivamente en el alumbrado del hogar, cada una de ellas debía encenderse y apagarse independientemente. Las de arco se conectaban en "serie". Si una lámpara se quemaba se apagaban las demás. Para evitar esto, Edison ideó y perfeccionó el "circuito múltiple", mediante el cual cada lámpara se enciende y se apaga separadamente, y construyó un generador que suministraba corriente constante. En 1879, anunció que había construído un generador de características revolucionarias, cuya eficiencia era de 90%. El mundo científico se negaba a creerlo. Con todo, los generadores de hoy conservan buena parte de lo más notable del invento de Edison.

El inventor ya estaba preparado para construir un sistema de alumbrado de prueba en la zona de 2.5 Km2. que había escogido en la parte baja de la ciudad de New York.

Cuando se empezaron a tender los primeros cables primarios en Julio de 1881, la mano de obra especializada en trabajo eléctrico era muy escasa. Edison abrió una escuela de adiestramiento y designó como instructores a sus auxiliares del laboratorio, y hasta compuso un texto, ilustrado con dibujos, en que se daban instrucciones sobre cómo conectar una dinamo, tender alambres en el interior de las casas, colocar fusibles.

Montó un taller para fabricar piezas pesadas de dinamo, otro para

fabricar lámparas, otra para conmutadores, contadores, brazos de lámparas, partes de enchufes, y todas las demás partes y cosas que necesitaba la naciente industria.

La corriente de la opinión pública, se volvía ahora en dirección contraria. Las oficinas de la Compañía Edison en la Quinta Avenida se convirtió en centro de atracción para los notables de la ciudad. Abogados, banqueros, actores, financieros, médicos, estrellas de la ópera, desfilaban continuamente por los salones de exhibición del "alumbrado eléctrico" como niños frente a un mostrador de juguetes.

Pero aún había que hacer mucha propaganda al proyecto y, a instancia de los directores, Edison comenzó a hablar en banquetes, cultivando la buena voluntad de los ciudadanos influyentes que podían llegar a ser accionistas importantes de la empresa. En uno de esos banquetes el conocido financiero WH Vanderbilt, instó a Edison a que instalara una dinamo en su casa. Cuando se probaba la máquina y a causa de un corto circuito, la tela del decorado del salón de pinturas se incendió. La Sra. Vanderbilt se aterró y se negó a habitar en la casa mientras la máquina permaneciera allí; aunque Vanderbilt se hizo accionista de la empresa, en su casa se continuó usando gas durante muchos años.

La construcción del primer sistema de alumbrado eléctrico, fue para él, según decía más tarde, "la más grande aventura de mi vida". Arriesgó en ella todo cuanto poseía: buena reputación, dinero, confianza de sus amigos, fe del público. Convencido de que tenía que abaratar su producto y lograr que diera mayor rendimiento que el gas, —porque el poderoso trust del gas ejercía entonces el monopolio del alumbrado— decidió hacer de balde las instalaciones, y no cobrar depósito por los contadores en las casas de los presuntos parroquianos. Edison garantizaba personalmente qué costo del alumbrado sería menor que el del gas. Esperábanse grandes cosas, y el valor de las acciones de la Cía. Edison habían aumentado de 100 a 3,500 dólares cada una. Si Edison fracasaba, el suyo sería el fracaso más sonado de la Historia.

El lunes 4 de Setiembre de 1882 el nuevo sistema se hallaba lista para la inauguración. En la central los fogoneros atizaban el fuego, el vapor pasaba silbando de las calderas a las máquinas que recorrían los poderosos generadores. Las dinamos zumbaban cada vez con mayor velocidad. Edison alargó la mano hacia el conmutador maestro para disparar el misterioso fluído por los 25,000 mts. lineales de cable subterráneo. Se daba muy bien cuenta, según declaró después, de "la gran responsabilidad que asumía al desatar una gran fuerza por debajo de las calles y edificios de New York. Pero no hubo incidentes que lamentar. Cuando tiró el conmutador, las ventanas de los edificios de la parte baja de la ciudad se iluminaron de repente y cobraron una nueva vida.

Los grandes riesgos que había afrontado Edison quedaban bien justificados.

Luego vendió acciones y todo cuanto poseía en la fábrica de lámparas por un millón de dólares a una empresa que habría de convertirse más tarde en la General Electric Company. Aunque era un negociante astuto, Edison detestaba los detalles de contabilidad para la percepción de utilidades. Tan pronto como un proyecto comenzaba a funcionar bien, perdía todo interés en él.

A los 2 años de haber puesto en funcionamiento el alumbrado eléctrico, su esposa Mary falleció repentinamente a causa de un ataque de fiebre tifoidea. Abrumado de dolor, cerró las puertas de su hogar y de su laboratorio en Menlo Park y envió a sus tres hijos a la casa de la abuela materna de éstos en New York. Su vida hogareña había sido feliz en extremo. Ahora más que nunca se entregó a un trabajo agotador, tratando de ahogar los recuerdos.

No le faltaban proyectos. Antes de cumplir los 40 años su genio había flameado en varias direcciones, aún en los períodos de su lucha por el alumbrado eléctrico, se había tomado algunos días para perfeccionar y patentar un método de conservación de frutas en el vacío.

En Menlo Park había comenzado a poner en movimiento el primer ferrocarril eléctrico de EE. UU. Había hecho dibujos para fabricar una cosechadora de algodón, una máquina eléctrica de coser, un ascensor eléctrico, un nuevo tipo de máquina para recoger hielo. Tales cosas, decían, eran impropias y entorpecían la venta de acciones. Causa admiración observar cómo, en su eterno andar inquieto, estuvo a punto de atravesar la frontera de lo desconocido y penetrar en la edad de la ingeniería electrónica moderna.

Pasó el resultado a Marconi cuando éste competía con otros para perfeccionar el telégrafo sin hilos. Marconi siempre se mostró agradecido por la ayuda de Edison.

Mientras se ocupaba en medios de reducir el costo de producción de lámparas incandescentes, hizo otro descubrimiento revolucionario que llamó: "EFECTO EDISON". Inventó y fabricó una bombilla de efecto Edison con la cual podía controlar el paso de corriente como no se había podido hacer hasta esos tiempos y luego patentó el método para hacerlo útil en la telegrafía inalámbrica.

Su inalámbrico sólo era eficaz a cortas distancias, a pesar de lo cual usó durante un tiempo en el ferrocarril del Valle de Lehigh. Poco menos de medio siglo después se le conectó a un aparato de radio una bombilla de efecto Edison. ¡Funcionó tan bien como un moderno tubo termiónico!. Sin darse cuenta Edison había descubierto el tubo rectificador de radio. El invento del micrófono fue resultado secundario de sus trabajos en el trasmisor telefónico y ahora se hallaba en el umbral de las transmisiones radiales de alta frecuencia.

Después que logró aliviarse del dolor que le había producido la muerte de su esposa, Edison buscó un poco de descanso en la actividad de la vida social. Cierta noche del año 1885, después de comer en la casa de un amigo, una de las invitadas, joven morena de 20 años, se sentó al piano y comenzó a tocar y a cantar. Edison le contaba a un amigo suyo después: "Sentí naturalmente atracción por gran belleza pero lo que me causó la más viva impresión, fue su aire de confianza en sí misma. ¡Me pareció notable proeza que una persona tocara tan mal con tanto donaire"!.

El encuentro con Mina Miller esa noche desterró para siempre la soledad en la vida de Edison. Enamoróse perdidamente de ella, y de ahí nació el idilio amoroso que habría de durar mientras ambos vivieran.

Edison se casó con Miss Miller en 1886. Tenía a la sazón 39 años. Ella era hija de un inventor e industrial, había sido educada con especial esmero, y tenía un ánimo tranquilo. Para habérselas con su sordera le enseñó el alfabeto Morse, y a la verdad él se le declaró con señales Morse. En la espaciosa casa que adquirieron en Lewellyn Park, estado de New Jersey, vivieron felices durante muchos años.

La diferencia de edades parece que no llegó a tener una mayor significación entre ellos. No era raro que él se dispusiese a salir para una comida de ceremonia con el pelo sin peinar, y su corbata, o que se olvidara enteramente de comer. Aunque había adquirido el hábito de no probar alimentos sólidos durante días enteros, y aún de ni siquiera pensar en ellos, Mina insistía en que por lo menos comiese una comida caliente al día. Si se hallaba empeñado obstinadamente en una "Campaña", ella le preparaba alimentos y se los llevaba personalmente en una bandeja al laboratorio, para cerciorarse de que comiese. Con frecuencia le enviaba un piscolabis a la oficina, con el siguiente recado: "Me gustaría verte alguna vez en la semana".

En la vecina población de West Orange, Edison había construído nuevos laboratorios y talleres que continuó ensanchando durante varios años. Sus medios de investigación eran abundantes, y en todas grandes fábricas de materias químicas del mundo mantenía un pedido permanente de muestras de cada nuevo producto, para que le despachasen inmediatamente. Con su adorable y hacendosa Mina entregada al gobierno de la casa y cuidado de los 3 niños el ambiente en que se realizaba sus trabajos era ideal.

Una tarde calurosa de verano de 1887, llegó a la casa un amigo de Edison con un regalo bastante singular. Era un sencillo juguete llamado "La rueda de la vida". Atisbando por una ranura y dando vueltas una rueda, se veía una serie de cuadros que iban pasando y que daban la impresión de ser figuras animadas. Edison reía entre dientes mientras daba vuelta a la rueda y observaba el zapateo de un oso danzante. De pronto dejó

de reir y se quedó mirando por el orificio con ojos inquietantes. ¿Por qué no ha de ser posible —pensó— hacer fotografías de movimiento por este mismo sistema... una serie de diminutas fotografías tomadas a gran velocidad? Volvió a su silla, se hundió en ella sacó la imprescindible libreta y se puso a dibujar. Esos dibujos representan el primer paso que dió Edison hacia la invención de la cámara cinematográfica, que más adelante habría de revolucionar al mundo teatral y hacer una industria multimillonaria.

Edison trabajó durante 4 años en la cámara. Colaboró al mismo tiempo con los ingenieros de la firma Eastman-Kodak a quienes suministró una descripción detallada del tipo de película que necesitaba. La Kodak acababa de perfeccionar una película resistente y flexible que resultó ideal. Edison fabricó una cámara con la cual se podía hacer entre 20 a 40 exposiciones por segundo. En 1889 hizo en su laboratorio una demostración efectiva de una película parlante, sincronizándola con un fonógrafo. Edison fue el primero de los magnates de esa industria.

A fines del siglo pasado y principios del actual también se dedicó a productor cinematográfico.

En su nuevo papel, Edison se mezclaba en todo: Escribía sainetes, dirigía a los actores, manejaba las cámaras y los reparaba cuando se hechaban a perder. Todo ello le causaba júbilo inmenso. Sus primeras producciones fueron un tanto toscas: una escena de boxeo, organillero haciendo travesuras con su mono, y cosas por el estilo. Haciendo experimentos con Rayos X de Roentgen, recién descubiertos, inventó el fluorscopio. Se lo dió, sin patentar, a la profesión médica. Inventó al mismo tiempo la lámpara fluorescente.

El último decenio del siglo fue en verdad rico en satisfacciones para Edison. Fue un período fecundo y productivo, en que trabajó mucho y se divirtió de lo lindo. De su nuevo matrimonio con Mina nacieron 3 vástagos. Gozaba de un gran poder de concentración. A menudo leía sus periódicos en cualquiera de los 6 idiomas que había aprendido por sí mismo, mientras los chicos de la casa jugaban al escondite a su alrededor.

En el laboratorio se peleaba con sus auxiliares, los insultaba y se dejaba insultar por ellos, los despedía hoy para volverlos a emplear mañana.

Aunque ninguno de sus inventos posteriores resultaron a los ojos del público tan espectaculares como el fonógrafo, cinematógrafo y la luz eléctrica su capacidad productiva para el invento de cosas de gran utilidad continuó durante toda su vida.

Muchos de sus inventos resultaban tan caseros y al parecer tan comunes que la gente solía maravillarse de que nadie hubiese pensado en ellos antes. Lord Kelvin dió la siguiente explicación: "En respuesta a eso, lo único que se me ocurre pensar es que nadie era un Edison".

Finalizado el siglo, inventó el dictáfono, patentó una linterna eléctrica de seguridad para los mineros, que contribuyó decisivamente a evitar explosiones en las minas, y comenzó sus investigaciones para mejorar sus acumuladores. Transcurrían los años y el viejo se negaba a reconocerlo. Al cumplir los 60 años, su horario de trabajo era el mismo de siempre. Le irritaba que los periodistas le entrevistasen el día de su cumpleaños "Maldita gracia de congratularlo a uno porque envejece—" gruñía. Pero la entrevista anual era motivo de vivo interés en todo el mundo. Se le preguntaba a qué se debía sus triunfos y respondía: "A la persistencia", 2% de inspiración y 98% de transpiración".

Creía que el trabajo cerebral intenso era el verdadero secreto de la salud y longevidad, y no se preocupaba por el ejercicio físico. Solía decir "Para lo único que sirve el cuerpo es para llevar el cerebro".

Su diversión corriente consistía en cambiar de trabajo. Después de estar metido semanas en uno, cambiaba a otro. Siempre tenía una media docena de ellos en marcha. Además, leía continua y copiosamente ayudado por una memoria casi fotográfica. Su hija Madeline recuerda haber visto a su padre echar una mirada rápida a una página del diccionario y luego recitar de memoria lo leído.

Cuando tenía 67 años un incendio le destruyó 7 de los edificios que tenía en West Orange, que no estaban asegurados.

Las pérdidas se calcularon en 5 millones de dólares, pero Edison no se descorazonó. Por el contrario, la tarea de reedificar lo destruído parece que le quitó varios años de encima. Le agradaba trabajar en circunstancias difíciles y se puso a dirigir en persona los trabajos de reconstrucción. Al día siguiente del incendio tenía cuadrillas de trabajadores removiendo escombros y a la vuelta de 2 semanas empezaba la reconstrucción.

Edison tenía casi 70 años cuando los EE. UU., entraron en la 1ra. Guerra Mundial; no obstante, a instancia del secretario de la Armada, aceptó la presidencia del Consejo Naval Consultivo. Inventó un aparato detector de torpedos, un proyector para usos de los submarinos sumergidos, proyectiles movidos por turbinas, y un estabilizador de submarinos. En reconocimiento a estos inventos de guerra, que sumaban más de 40 en total se le concedió la "Medalla de Servicios distinguidos".

Edison no abandonó jamás su afición a los chistes picantes, ni aún en medio de las más premiosas circunstancias. Durante la guerra, a pesar de que trabajaba con mayor ahinco que nunca, siempre pedía que le mostrasen cada mañana, ni resumen telegráfico de los mejores chistes que circulaban por los mentideros de Washington y New York. Edison contaba los chistes y los celebraba antes de principiar el trabajo del día.

Hombres célebres de todas partes del mundo le estuvieron suministrando chistes durante casi medio si-

glo. El los archivaba metódicamente. Poseía el don de inspirar a los demás y de comunicar entusiasmo. Henry Ford fue uno de los tantos a quien estímulo. Se habían conocido en una reunión en que Edison hizo una exposición acerca del nuevo acumulador que consideraba muy adaptable al automóvil eléctrico. La industria automovilística creía entonces que el automóvil eléctrico iba a ser el vehículo del porvenir. El joven Ford sustentaba ideas divergentes y se puso a explicar a Edison sus teorías acerca de las bujías para motores de combustión interna y del motor de gasolina barato, montado en chasis barato.

Si él estaba en lo cierto, el automóvil eléctrico estaba condenado a desaparecer, antes de haberse puesto en marcha. Pero Ford mismo no estaba muy seguro de lo que decía. Experimentos agotadores lo habían dejado al borde de la quiebra y sumamente desalentado. Situado ya en la cúspide de la celebridad, Edison lo escuchó con simpatía, la mano acopada al oído. De pronto golpeó la mesa con el puño y dijo con entusiasmo: "Joven Ud. tiene razón!. Continúe ensayando. Los automóviles eléctricos no podrán mantenerse en la velocidad de las estaciones de energía a fin de cargar nuevamente sus acumuladores y estos son muy pesados. El automóvil de Ud. es autónomo. Produce su propia fuerza motriz. Continúe con su proyecto. Ford no la olvidó jamás. Tenía 16 años menos que él y adoraba a Edison. Al cumplirse los 50 años de la invención de la lámpara eléctrica, Ford construyó en Dearborn, estado de Michigan, a título de homenaje conmemorativo, un pueblo que era la reproducción histórica exacta de aquel en que se desenvolvieron los primeros años de la vida de Edison y que fue el escenario de sus proezas iniciales. Edison se mostró francamente maravillado. Costábale trabajo entender la inclinación de Ford por la historia y las antigüedades. Edison se hallaba siempre ocupado en sus experimentos con lo nuevo para ocuparse de lo antiguo. Siempre se negó resueltamente a servirse de artificios mecánicos para mejorar su capacidad auditiva. Consideraba que su sordera era más bien una bendición. En las fábricas de mayor trajín podría así abstenerse en su mundo casi silente y concentrarse profundamente, sin que nada lo distrajese. Y en cuanto a los banquetes, que no podía evadir en los últimos años de su célebre carrera... Cierta mañana le mostró a su colega el periódico que llevaba en la mano, y señalando un sitio donde aparecían varios discursos, le preguntó: "Ha leído usted esta basura?". Pues bien, yo estuve anoche en ese banquete, sentado en la mesa de los oradores, y no oí una sola palabra... ¡Bendito Dios! y luego vienen con la cantaleta de que ahora debo usar un auxiliar auditivo!".

El tamaño, a todas luces exagerado, de las células cerebrales de Edison guardaban proporción con su notable vigor físico, que le permitía resistir el peso de las tareas agobiantes a las que se sometió durante sus 84 años de existencia. Su abuelo había vivido 104 años y él teniendo es-

to en cuenta, se consideraba comparativamente joven, aún después de cumplir los 70 años. Al cumplir los 75, Edison redujo su horario de trabajo por día a 16 horas. A los 80 fabricó su primer disco fonográfico de larga duración. El comprador recibía 40 minutos por 38 centavos. "Dispongo de ideas suficientes para mantener trabajando el laboratorio por muchos años", dijo a los periodistas entonces. Era, en efecto, fecundo en ideas como pocos. La oficina de Patentes de los EE. UU. le aprobó un total de 1097.

En sus últimos años se vió muy solicitado por los cronistas de la prensa que deseaban conocer las opiniones que profesaba acerca de Dios y la religión. Edison les declaró: "Después de muchos años de observar los procesos de la Naturaleza, ya no puedo dudar de la existencia de ese Dios, a mi juicio, podría casi probarse por la química". Pero aún tratándose de semejante asunto su sentido del buen humor se negaba a permanecer oculto. Interrogado por un sacerdote acerca de si sería necesario que él colocara un pararrayos en el templo, contestó arrastrando palabras: "¡Por supuesto! La providencia suele ser un poco distraída".!

Hasta la última semana de su vida Edison continuó llevando adelante su tarea de autodidacto, la cual comenzó el día en que su madre lo retiró de la escuela, cuando tenía 7 años. Aún en su lecho de enfermo, próximo a morir, leía con avidez libros de muy variados temas. Tres días antes de morir todavía se ocupaba en hacer apuntes y planes para futuras experimentaciones. Su curiosidad era la desesperación de los médicos. Hacía preguntas sobre todo lo que se refería a su enfermedad, y llevaba por sí, aparte, su propia historia clínica. Disputaba con ellos acerca de medicamentos y drogas. Interesábase por los análisis de sangre e insistía en examinar la platina y el microscopio. La muerte no tuvo jamás un observador más atento, ni una víctima más inquisitiva.

Edison inició su última Gran Exploración el 18 de Octubre de 1931 a la edad de 84 años. En cumplimiento de un decreto del Presidente de la República, la noche de sus funerales se apagaron por un minuto las luces de todo el país, en homenaje al hombre que las encendiera 52 años antes.

Se dió la dramática coincidencia de que ese día era también el aniversario del histórico acontecimiento de haberse encendido la primera lámpara en Menlo Park. Un periodista que asistía a los funerales preguntó a un amigo íntimo del inventor: "¿Le oyó Ud. hablar alguna vez de la otra vida?" —No recuerdo exactamente contestó el amigo!— pero si existe algún medio de comunicarse podemos estar seguros que él nos lo hará saber pronto".

Los Portaviones de 1960

COMPARACION Y TENDENCIAS DE EVOLUCION

Por J. LABAYLE - COUHAT

Traducido de la "Revue Maritime" Nº 170

Lecciones de Historia y de Imaginación

Según H. Le Masson: "En la historia de la evolución de los buques de combate, el portaviones representa un caso único. Casi inexistente en 1918 al final de la Primera Guerra Mundial, llegó a ser después de 25 años el elemento esencial de las escuadras japonesas y de las "Task Forces" - llamadas también "grupos de choque" de las marinas norteamericana y británica.

En la historia de las flotas de combote no hay otros ejemplos de ningún tipo de buque grande, concebido basándose en datos completamente nuevos, que haya adquirido tan rápida y completamente un lugar preponderante en el teatro naval.

Menos de veinticinco años, apenas una generación humana, han transcurrido desde la primera operación de guerra de un verdadero portaviones (ataque del "Furious" contra Tondern en Julio de 1918), hasta el ataque por sorpresa a Pearl Harbour.

Como nuestra fragata acorazada "La Gloire" en tiempo de los buques de vela, el portaviones ha revolucionado totalmente la táctica y la estrategia naval, permitiendo a las flotas combatir entre ellas sin verse y tomar parte en operaciones contra fuerzas de tierra, no como antes sobre la zona marginal de los continentes, sino muy al interior de estos.

Combinando magníficamente la movilidad estratégica propia del buque capaz de mantenerse por sí solo durante semanas enteras, con la movilidad táctica del avión, ha podido adquirir esa potencia incontestable porque era por una parte menos vulnerable de lo que se creía, y por otra parte, porque los aviones de caza embarcados habían progresado hasta el nivel de los cazas terrestres.

Pero al final de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) apareció el avión a chorro cuya velocidad se presentía que iba a multiplicarse muy rápidamente por dos y más tarde por tres con respecto a la de los aparatos de caza de hélice.

Su parada sobre la cubierta de los portaviones iba a presentar un arduo problema que no iba a ser resuelto sino muy imperfectamente en la construcción de los portaviones con cubiertas de vuelo cada vez más grandes.

¿Iría a estar comprometida la primacía de los portaviones justamente en el momento en que la aparición de las armas nuevas, —cohetes, bombas planeadoras, explosivos nucleares—, podía conferir a la aviación embarcada una potencia de choque diez veces mayor?

La U.S.N. y la Royal Force se dedicaron ansiosamente a este nuevo problema, y fue también esta vez la Royal Navy la que dió pruebas de tener mayor imaginación y la que encontró las soluciones. Ensayó primero, en el portaviones ligero H.M.S. "Warrior", una cubierta flexible compuesta de planchas de caucho que se apoyaba en una capa de aire: los "jets" se posaban en cubierta por medio de skis. La prueba no fue concluyente.

Se experimentó en seguida otros sistemas de detención que se tradujeron en la multiplicación de cables y barreras, que no dieron tampoco buenos resultados.

Finalmente dos técnicos, el Ingeniero L. Baddington y el Capitán de Navío D.R.F. Campbell descubrieron la pista sesgada. Ya no era necesario tener un gran número de cables ni de barreras: si el avión no se enganchaba, le bastaba al piloto seguir adelante, abrir de nuevo la gasolina y dar otra vuelta.

Después de varios contactos entre la Royal Navy y la U.S.N. se decidió que esta última ensayara en gran escala este nuevo sistema. Las pruebas preliminares tuvieron lugar en la mar en Marzo de 1952 a bordo del U.S.S. "Wasp". Se trataba de establecer la nueva técnica de acercamiento y de probar la parada en cubierta "con motor". En este método el piloto de aviación hace su acercamiento con el tren de enganche desplegado y con el motor funcionando a tres cuartos de potencia, es decir, a una velocidad relativamente grande, hasta que hubiera enganchado un cable; luego cierra la gasolina. Si no engancha recoge el tren abre la gasolina y despega para hacer una nueva aproximación.

Las pruebas en el U.S.S. "Wasp" mostraron que la nueva técnica, igualmente utilizable por los aviones clásicos, se adaptaba especialmente a la fórmula de pista sesgada. Fue así como en Mayo de 1952 se pintó en el U.S.S. "Midway" una pista sesgada sobre la cubierta de vuelo. Las pruebas allí efectuadas confirmaron las posibilidades de la pista sesgada y los resultados ya obtenidos por la Royal Navy durante experimentos análogos: los cuales llenaron de entusiasmo a todos los que habían tomado parte en ellos.

Se decidió entonces modificar la cubierta de vuelo de un portaviones de la clase **Essex**, el "Antietam" para poder juzgar definitivamente la nueva fórmula durante pruebas prolongadas. Estas fueron enteramente concluyentes.

Paralelamente, otra invención británica, el espejo para **la parada en cubierta,** daba a la pista sesgada un mayor valor. Gracias a este espejo, esta operación tan delicada ya no es-

taba dividida entre dos responsabilidades tan distintas, **la del piloto** y la **del Oficial que dirigía la maniobra,** sino que quedaba enteramente entre las manos del piloto.

Gracias a la pista sesgada y a los espejos, el porcentaje de accidentes al regreso de los aviones a la cubierta de vuelo, disminuyó considerablemente.

Finalmente, una tercera invención, también británica, la catapulta a vapor, permitió encontrar una solución satisfactoria para el vuelo de aviones de gran tonelaje.

Estos tres progresos salvaron al portaviones. La aviación embarcada encontró la posibilidad de utilizar aparatos de facultades por lo menos iguales a las de los aviones terrestres que podría encontrar en la lucha contra tierra.

La mayoría de los portaviones actuales cuya descripción comparativa vamos a hacer, están dotados de estas instalaciones.

LA POTENCIA AERONAVAL DE LOS ESTADOS UNIDOS.

("Las armas, las fuerzas y la táctica requeridas para mantener la supremacía marítima están pasando por (una) continua revalorización (hecha) por todos los (grandes) comandantes navales y sus estados mayores. La opinión unánime de los grandes responsables de la Marina es que el portaviones moderno de ataque equipado con los (tipos de) aviones más recientes, será indispensable, hasta donde se le puede ver en el futuro, para asegurar nuestra supremacía en la mar.....). Informe del CNO al Congreso de 1961.

Los Portaviones.

Los Programas de Construcción.

La Marina norteamericana tiene actualmente 22 **portaviones** en servicio:

14 de ataque (sigla CVA) de los cuales:

7 del tipo **Hancock** de 33.000 tons: "Intrepid", "Ticonderoga", "Lexinton", "Hancock", "Bonhomme Richard", "Oriskany" y "Shangri-la".

3 del tipo **Midway** de 51.000 tons: "Midway" "F.D. Roosevelt" y "Coral Sea".

4 del tipo **Forrestal** de 59.650 tons: "Forrestal", "Saratoga", "Ranger" é "Independence".

8 de apoyo (sigla CVS) de 30.000 tons: "Essex", "Yorktown", "Hornet", "Randolph", "Wasp", "Bennington", "Kearsarge" y "Antietam".

Por otra parte, el presupuesto de 1961 preveía la construcción de un portaviones clásico derivado del "Forrestal".

Además, en la lista de la flota figuran otros 16 portaviones, como saldo de los programas de guerra y de los cuales 9 son del tipo **Essex** de 30.000 tons, 2 de 14.000 tons y 5 de 11.000 tons. Algunos de ellos han sido reclaficados como transportes rápidos de aviación (sigla AVT) otros han sido o serán transfomados en portahelicópteros de asalto (sigla LPH) y serán utilizados por la Infantería de Marina ("Marine Corps").

Teniendo en cuenta a los portaviones inscritos en el presupuesto de 1961, se puede considerar que la flota norteamericana de portaviones de ataque evolucionará hasta 1964 de la siguiente manera:

Tipo	Tonelaje	1960	1961	1962	1963	1964
Hancock	33.100	7	5	4	4	3
Midway	51.000	3	3	3	3	3
Forrestal	59.650	4	6	6	6	6
Enterprise (atómico)				1	1	1
Forrestal (mejorado)	65.300					1
Total		14	14	14	14	14

Este número de 14 portaviones de ataque no ha sido escogido arbitrariamente por la U.S.N. Es el mínimo estricto que se estima absolutamente necesario para desempeñar las misiones de la Marina.

Ocho de estos buques están destinados al Pacífico y los otros seis al Atlántico.

Dos o tres de los portaviones del Pacífico están incorporados a la 7ª flota y constituyen su "punta de lanza", mientras que los otros tienen su base en la costa Oeste de los Estados Unidos y están listos para incorporarse a la 1ª flota cuando ésta emprenda operaciones.

En el Atlántico se mantiene permanentemente dos portaviones en la 6ª flota, los otros están destinados a "Cinclant" (OTAN) o a entrenamientos.

En períodos de alerta, la necesidad de mantener en el aire patrullas permanentes de caza de AEW (Air Early Warning) (Vigilancia Aérea con Radar) y la obligación de reabastecer de carburantes a la aviación y a los buques, han demostrado al Comando que la composición mínima de una "Carrier Strikig Fleet" era de 2 CVA.

Además, fue partiendo de este razonamiento, (que ha recibido la sanción de la experiencia, cuando las cuestiones del Líbano y del Estrecho de Formosa), que la U.S.N., fijó en 14 el número de portaviones necesario para desempeñar las misiones que estaban encargadas a estas cuatro grandes flotas (1a, 2a, 6a y 7a).

El Congreso rechazó inscribir en el presupuesto de 1959 y luego en el de 1960, los créditos solicitados respectivamente para la construcción de

un segundo portaviones atómico, y después de un Forrestal mejorado. Se aceptó la construcción de un buque de este tipo en el presupuesto de 1961. Ya era tiempo, porque los **Hancock,** a pesar de su reconstrucción tan completa, empiezan a "envejecer" seriamente, y desde ahora ya tienen dificultad para poner en acción los aviones de chorro más recientes.

Las Características.

Examinemos ahora las principales características de los actuales portaviones de la U.S.N.

Clase Hancock.

Estos son **Essex** modernizados; modernización que se ha efectuado en dos etapas para cuatro de ellos y en una sola etapa para los otros tres.

La primera de estas etapas podrá llamarse la etapa Oriscany. Hemos visto que la construcción de este buque fue suspendida al final de las hostilidades. Fue reemprendida en 1948 sobre nuevos planos que debían servir de prototipo para las transformaciones que la Marina se proponía efectuar en un cierto número de unidades del tipo **Essex** para permitirles poner en acción no solamente los aparatos de caza a reacción de la primera generación en servicio en esa época ("Panther" y "Banshee") o en proyecto, sino también los aviones de ataque a gran distancia cuya construcción estaba prevista (AJ "Savage" de 25 t. en el despegue).

Se le puso pues al "Oriskany" una cubierta de vuelo reforzada, y a los ascensores se les aumentó la potencia de elevación y se les agrandó. El islote, considerado muy voluminoso en el "Essex", fue reducido. Se instaló dos catapultas más potentes, y se reforzó el equipo de detección para poner en servicio los nuevos frenos.

Finalmente, después de todas estas transformaciones, el tonelaje del "Oriskany" pasó de 27.100 a 33.100 tons. Para evitar que su cubierta blindada quedase demasiado baja hubo que levantar el barco por medio de "bulges" que aumentaron su manga en la flotación a tal punto que ya no podía el buque pasar por el Canal de Panamá.

Inmediatamente, este barco probó ser superior a los portaviones tipo **Essex,** pero la Marina no esperó las pruebas para empezar la reforma de tres de estos buques y la iba a emprender en otros.

En total, la U.S.N. preveía la transformación de los 14 **Essex** en otros tantos **Oriskany**. A fines de 1954 estaba terminada la reforma de 11 de ellos. Pero mientras tanto, después de las pruebas concluyentes de la pista sesgada en el "Antietam" (a principios de 1953), se decidió inmediatamente beneficiar con esta modificación a los "Lexington", "Bonhome Richard" y "Shangri-la" que todavía estaban en conversión y más tarde a los otros dos, así como al "Oriskany". Se decidió igualmente reemplazar en cada uno de los tres portaviones citados, las tres catapultas hidráulicas por catapultas a vapor e instalarlas en tres de los once barcos que estaban en reforma; "Intrepid", "Ticonderoga" y "Hancock".

Durante los trabajos de la instalación de la pista sesgada, la proa de esos portaviones fue modificada uniendo la parte de proa de la cubierta de vuelo a la amura porque en las grandes velocidades, tenían tendencia a embarcar agua.

Los siete portaviones del tipo **Essex** dotados de pista sesgada y de catapultas a vapor después de la reforma, constituyeron la nueva clase "Hancock". Los restantes provistos tan sólo de pista sesgada, fueron reclasificados como CVS, después de haber sido utilizados por algún tiempo como CVA.

Ya sean CVA (de combate) o CVS (para la lucha ASM), todas estas unidades están equipadas con tres ascensores; uno axial a proa, uno lateral a estribor hacia popa del islote y el tercero al extremo de la pista sesgada.

Con la transformación definitiva, su artillería de DCA ha sido reducida a 8 piezas de 127 m/m. y 7 montajes dobles de 76 m/m.

Cada uno de los **Hancock** puede poner en acción 2 "flotillas" cazas y otras tres de bombarderos de ataque o sea un total de 60 aviones.

Los CVS, además de una escuadrilla de caza, embarcan 2 flotillas de 10 bimotores ASM S2F "Traker" cada una y otra de helicópteros.

Clase Midway.

Los tres **Midway** han sido también modernizados de la misma manera que los **Hancock,** pero tienen una catapulta a vapor más, que ha sido instalada en la pista sesgada. Después de la modernización su desplazamiento ha pasado de 45.000 a 51.000 tons., (62.000 tons., en plena carga).

Aquí, como sobre todos los portaviones transformados, la instalación de la pista sesgada ha causado una reducción de la artillería DCA, que de 14 piezas de 127 m/m., en torres sencillas y 40 de 76 m/m., en montajes dobles, ha sido reducida a 10 de 127 m/m. y 18 de 76 m/m.

El "Coral Sea" no tiene sino 6 piezas de 127 m/m. a causa de una disposición diferente de los ascensores.

La reforma del "F. D. Roosevelt" principió en Octubre de 1953 y terminó en Mayo de 1956; la del "Midway" se extendió desde Agosto de 1954 hasta fines de Noviembre de 1957.

Cada una de estas grandes unidades embarca 2 "flotillas" de caza de 14 aparatos cada una; 3 de asalto ligeros de 12 aparatos c/u, y una "flotilla" de 12 bombarderos A3D y algunos aviones para AEW, o sea un total de 80 a 90 aparatos. Los A3J "Vigilante" podrán ser utilizados a bordo, pero con menos comodidad que en los **Forrestal**.

Clase Forrestal.

Esta clase comprende las seis unidades que figuran en el cuadro siguiente.

Sigla	Nombres	En gradas	Lanzamiento
CVA 59	Forrestal	14- 7-1952	11-12-1954
CVA 60	Saratoga	16- 2-1952	8-10-1955
CVA 61	Ranger	2- 8-1954	29- 9-1956
CVA 62	Independence	1- 7-1957	6- 6-1958
CVA 63	Kitty Hawk	27-12-1956	29- 8-1959
CVA 64	Constellation	23- 7-1959	8-10-1960

En su origen, estos buques debieron ser una ligera reducción del portaviones de 65.000 tons. "United States" (que debía desplazar 85.000 tons., en plena carga, y tener 332 m. de eslora y 39.6 m. de manga en la flotación), cuya autorización de construcción obtuvo la Marina en 1948. Esta, empezada el 18 de Abril de 1949, fue interrumpida varios días después por una decisión del Ministerio de Defensa a raíz de una violenta controversia entre la Fuerza Aérea y la Marina; controversia que hizo mucho ruido en esa época. La primera negaba a la segunda la pretensión de participar con su aviación embarcada en las operaciones aéreas estratégicas lejos y dentro del territorio enemigo; según ella, esta misión no debía corresponder sino a los bombarderos del "Strategic Air Command".

Esta teoría era no solamente contraria a las lecciones obtenidas en las operaciones del Pacífico, especialmente cuando tuvo lugar el asalto final a Okinawa y al Japón mismo, en donde los portaviones tuvieron un papel tan determinante, sino contraria también a la evolución esperada de la aviación embarcada.

¿No podría ser un antecedente el raid tan resonante del bombardero de 37 tons. P2V "Neptuno" que despegó de la cubierta del "Coral Sea" el 7 de Marzo de 1949 con 45 tons. de bombas que soltó a 3150 Km. de su punto de partida, y que luego recorrió la misma distancia para regresar a su buque?

La Marina, mal de su grado tuvo que ceder, pero la evolución de las circunstancias políticas y luego la Guerra de Corea obligaron rápidamente a los encargados de la defensa a aceptar su punto de vista, y fue autorizada en el presupuesto de 1951, la construcción de un portaviones pesado de 60.000 tons: este fue el "Forrestal".

En un comienzo, este buque debía tener una cubierta de vuelo completamente despejada, con un islote de elipse y chimeneas rebatibles,

de manera que no quedase ningún obstáculo sobre cubierta y que el avión, al llegar a bordo, tuviese campo libre.

Para resolver el problema de la llegada de los aviones a bordo, los norteamericanos regresaron pues a la fórmula que prevaleció tanto tiempo en la Marina japonesa. Pero como los norteamericanos se convecieron de la superioridad de la pista sesgada (en el "Antietam") sobre toda otra solución, la adoptaron para sus nuevos portaviones, cuyos planos tuvieron que ser modificados.

Desde el punto de vista de su estructura, los **Forrestal** difieren considerablemente de los portaviones norteamericanos anteriores. Mientras que en los últimos es la cubierta del hangar la que constituye la cubierta de resistencia, en estos nuevos portaviones es la cubierta de vuelo la resistente. Como los ascensores que unen a esta última al hangar son todos ellos exteriores, la cubierta no presenta sino dos perforaciones pequeñas en su blindaje: las de las dos catapultas de proa.

Esta estructura suministra una mayor resistencia a lo largo de las líneas de carga cuando el buque da guiñadas, se balancea o cabecea con mal tiempo. En caso de bombardeo, presenta también la ventaja de ofrecer una mejor protección para la gente y para el material situado en el hangar. No se conoce el espesor de la cubierta.

La protección horizontal está asegurada además por lo menos por otras tres cubiertas, entre las cuales están la cubierta del hangar y la cubierta acorazada, por encima de las máquinas y de los pañoles de munición; esta cubierta reposa sobre el borde superior de la cintura acorazada que tiene 15 cm., de espesor y que luego se prolonga a todo lo largo del buque.

Los flancos del hangar también están protegidos. También ha sido aumentada la protección contra las explosiones submarinas, y el conjunto de la protección lateral es superior en un 30% a la de los portaviones de la clase **Midway**. La protección de los pañoles de gasolina y de la tubería de carburantes ha sido objeto de atenciones muy cuidadosas.

Contrariamente a lo que sucede en otros portaviones norteamericanos, los **Forrestal** tienen una cubierta de vuelo muy alta y el islote es de tamaño reducido.

Sus aparatos de propulsión comprenden cuatro turbinas a vapor que accionan una hélice cada una. La potencia total se eleva a 260.000 C.V. en el "Forrestal"; y a 300.000 en los otros.

Además de la pista principal de 310 m. de largo, las instalaciones comprenden una pista sesgada de 215 m. con una oblicuidad de 10°5 con relación a la línea de crujía. Hay cuatro catapultas a vapor; dos del tipo C 11 (67 m.), sobre la pista sesgada, y dos del tipo C 7 (75 m.), sobre la pista principal. Estas son ligeramente convergentes y pueden ser-

vir indiferentemente para todo tipo de avión.

Durante los lanzamientos, el ascensor Nº 1 está encargado de los aviones destinados a las catapultas C 7; y los ascensores 3 y 4 de los aparatos reservados a la pista sesgada.

El ascensor Nº 2 que está en el extremo de la pista sesgada, se utiliza poco: solamente para los movimientos de los aparatos fuera de las maniobras de aviación, o cuando la cubierta está demasiado llena,— es esencialmente un ascensor auxiliar.

Los ascensores 1 y 3 se emplean solamente durante los "apontajes". Las instalaciones de detención comprenden cinco cables y una barrera auxiliar. La potencia de los frenos es el triple de la de los empleados precedentemente.

El hangar es sumamente vasto (234 m. x 32 m. x 7,65 m.), y puede ser dividido en tres partes por dos mamparos contra incendio. Los mamparos, así como los aparatos de extinción son maniobrados desde dos puestos centrales. Las posibilidades de manipulación y de almacenaje del carburante han sido aumentadas en proporciones considerables a raíz de las enseñanzas obtenidas en la Guerra de Corea. El consumo de carburante fue tan grande que los portaviones de la clase **Essex** (no modernizados) que participaron en dicha guerra estuvieron incapacitados para mantener con los aparatos a chorro, operaciones de una duración superior a tres días. Los **Forrestal** pueden cargar dos veces más combustible y tres veces más municiones que los **Oriskany**.

Estos grandes portaviones pueden normalmente poner en acción:

2 escuadrillas de 12 a 14 cazas (y algunas veces más según el tipo),

3 escuadrillas de aviones ligeros de ataque,

1 escuadrilla de aviones pesados de ataque,

1 "destacamento" (Foto AEW, etc.).

O sea aproximadamente un total de 90 ó 100 aparatos.

A bordo no hay ningún avión de lucha ASM,— y esto es de notarse; y es que a causa de su gran tamaño, que estos buques pueden mantener, con toda clase de tiempo y en grandes recorridos una alta velocidad,— más de 25 nudos,— lo cual les permite la mejor protección contra los submarinos. La búsqueda y el ataque a estos últimos corresponde a las escuadrillas ASM, con base en los CVS (lucha antisubmarina) que acompañan a las fuerzas de choque de los CVA (ataque).

Los **Forrestal** son pues formidables máquinas de combate y su potencia es muy superior a la de los otros portaviones norteamericanos que están en servicio, a excepción tal vez, de los **Midway**. Son en efecto, los verdaderos portaviones de ataque, aunque otros buques comparten ese título, porque son los únicos capaces

de lanzar y recibir los aviones más pesados y los aviones a chorro "jets" más rápidos; y de navegar a gran velocidad con cualquier clase de tiempo.

La U.S.N., tiene el proyecto de construir otros tantos portaviones de propulsión nuclear, a razón de uno por año a partir de 1958, de manera de poder tener en 1965, 15 portaviones de ataque (6 **Forrestal**, 6 atómicos y 3 **Midway**). El primero de estos buques el "Enterprise" fue puesto en gradas en 1958, pero después se ha visto que a pesar de sus ventajas, la propulsión atómica es mucho más cara de lo que se creía, y que no constituía una necesidad absolutamente indispensable para un portaviones de ataque. Así pues, la Marina renunció a ello e hizo campaña para que se le autorizara a construir otros cinco **Forrestal,** pero se ve que tiene algunas dificultades para hacer que el Congreso apruebe este programa.

El "Enterprise" (CVAN 65).

El "Enterprise" atómico lanzado al agua el 24 de Setiembre de 1960, sus dimensiones ligeramente mayores que las del **Forrestal**. Su aparato de propulsión, 8 reactores "A2 Westinghouse"; la potencia total instalada corresponde aproximadamente a 300.000 C.V. y su velocidad a 33 nudos. Su radio de acción prácticamente ilimitado, puesto que los reactores no serán recargados sino cada cinco años.

A semejanza de los **Forrestal** este buque está dotado de una pista sesgada de 10º 5, de 4 catapultas y de 4 ascensores laterales, pero éstos estarán dispuestos de una manera diferente. Habrá dos a estribor delante del islote y un tercero hacia atrás; el ascensor de babor, en lugar de estar en el extremo de la pista sesgada, estará instalado hacia popa. Esta nueva disposición permitirá alimentar las dos catapultas de la pista sesgada más fácilmente que los **Forrestal**. A causa de la propulsión atómica, éstas no serán a vapor, sino de un nuevo tipo que empleará aire comprimido, petróleo y agua como propulsores.

El "Enterprise" no tendrá chimeneas, lo cual permitirá una mejor distribución de las instalaciones interiores del islote. Su equipo eléctrico será el más perfeccionado del mundo. Comprenderá especialmente un radar tridimensional de gran poder y un sistema automático de "conservación de la situación" que permite seguir un número considerable de raids. Este último estará asociado a una red de emisiones de radio que permitirá a los buques o a otras bases terrestres dotadas del primer sistema, conocer instantáneamente la situación táctica y reaccionar en consecuencia.

Pero este conjunto costará sumas considerables y ha contribuído a aumentar el precio del "Enterprise" que, avaluado en 314 millones de dólares en su origen, sube hasta ahora al precio de 500 millones. Para no aumentarlo más, el Comando ha renunciado a instalar a bordo las rampas para "Terriers" que estuvieron proyectadas al principio. El "Enterprise" será pues un buque sin DCA.

Transportará el doble de carburante que los **Forrestal**, lo cual le permitirá ocho días de operaciones intensas, sin reaprovisionamiento. Podrá poner en acción el mismo número de aviones que ellos, es decir, de 90 a 100. El desplazamiento del "Enterprise" en plena carga será de 85.000 tons.

La Aviación Embarcada.

La aviación naval norteamericana representa un potencial considerable, cerca de 7,000 aviones, 1,800 de los cuales están embarcados en portaviones.

El total de los aparatos está servido por casi la mitad del personal de Oficiales y por un tercio de no oficiales de la Marina. El potencial numérico de la aviación embarcada es superior al de la R.A.F. y de la "Fleet Air Arm" reunidas.

Está repartido en:

—16 "Carrier Air Groups" (C.A.G.), destinados a los portaviones de ataque;

—11 "Carrier Anti-submarine Air Groups" (CVSG) destinados a portaviones de apoyo (CVS).

Cada CAG ó CVSG se compone de dos escuadrillas o más colocado bajo un comando único desde el punto de vista de las operaciones y de administración cuando está embarcado; en cambio, en tierra, cada grupo depende del comando de la base en la cual está estacionado, quedando de todos modos su Comandante, responsable del adiestramiento.

Durante la Guerra de Corea, los norteamericanos emplearon los tipos de aparatos que ya habían estado en servicio al final de la Segunda Guerra Mundial, tales como el F4U "Corsair", pero también emplearon por primera vez cazas de reacción: F9F "Panther", F2H "Banshee", aviones que resultaron menos rápidos que los "Mig" soviéticos. El retardo no fue recuperado sino con la generación siguiente: F9F "Cougar", pero sobre todo con el F11 "Tiger" y el FJ "Fury".

Hoy los portaviones de ataque están equipados con interceptores de día F8U "Crusader" y con cazas de todo tiempo F3H "Demon", ambos supersónicos.

Próximamente entrará en servicio una versión del "Crusader" equipado para la caza en todo tiempo, así como el F4H "Phantom". Estos dos aparatos tienen una velocidad casi de Mach 2; transportan como sus predecesores, bombas y cohetes para el ataque a baja altitud o bien proyectiles dirigidos aire-aire "Sparrow III" ó "Sidewinder" de intercepción. Este armamento les proporciona una potencia temible, muy superior a la de los mejores cazas-bombarderos de la última guerra.

Si se compara los trabajos efectuados por estos aparatos con los de los primeros cazas de reacción embarcados, se comprobará que la velocidad máxima y la velocidad de acercamiento han progresado de una manera sorprendente.

En doce años la velocidad de acercamiento ha progresado en una

proporción mucho menor que la velocidad máxima que ha sido cuadruplicada. Lo cual explica que se haya podido mantener dentro de límites razonables el alargamiento de las cubiertas de vuelo.

En efecto, la longitud de la cubierta de vuelo de un **Forrestal** es tan sólo un 18% mayor que la de un **Essex**. La U.S.N., se complace en hacer notar que, relativamente, las pistas de los aeródromos ha duplicado su longitud en el mismo período. Sin embargo, no deja de darse cuenta de que los cazas actuales no están lejos de alcanzar las velocidades máximas que se podría exigir a este tipo de aparatos.

La U.S.N. tampoco se hace ilusiones acerca de la posibilidad de obtener en las circunstancias actuales, créditos para construir portaviones de un tonelaje mayor que el del **Forrestal,** es decir, buques capaces de poner en acción interceptores más rápidos que los de la generación siguiente.

La Marina tiene también muchas esperanzas en un interceptor de nueva concepción, utilizable en los portaviones tipo **Forrestal** y **Midway**. Se trata del proyecto "Missileer", conjunto de armas que se compone de un avión relativamente lento (Mach 0.9) pero de gran autonomía, portador de un proyectil dirigido aire-aire de gran alcance, el "Eagle" guiado en su partida por los radares del avión y autoguiado en los finales de su recorrido.

Para los ataques a medianas distancias, a grande y a poca altitud, la U.S.N., emplea todavía un avión clásico que ha hecho sus pruebas en Corea, el AD "Skyraider". Este aparato, que ha sido construído en varios miles de ejemplares, ha tenido un éxito notable. Verdadero "Workhorse" (Caballito de batalla) de la Marina norteamericana, existe algunas variedades de él: ataque con toda clase de tiempo, AEW, contramedidas, lucha ASM, etc.

Este aparato posee capacidad atómica, y tiene un radio de acción considerable para su peso, superior a 1,500 millas náuticas, con reabastecimiento durante su vuelo, pero su velocidad no es muy grande (700 Kms/h.).

Un aparato a reacción de ataque más ligero y más rápido, el A4D "Skyhawk" va a reemplazarlo poco a poco en las escuadrillas VH. Este aparato es también de capacidad atómica. Puede lanzar proyectiles aire-suelo "Bulpup". Pero el A4D es un bombardero de altura que no puede desempeñar todas las misiones correspondientes a los "Skyraiders". Este también va a ser reemplazado a su vez por el A2F que será para todo clase de tiempo, con autonomía y radio de acción más grandes.

Para ataques a mayores distancias, los portaviones CVA están armados actualmente con el A3D "Skywarrior" subsónico, para todo tiempo, de 33 tons. en el despegue y 17 a su regreso a bordo, sucesor del AJ "Savage" que no dió buenos resultados y que se emplea para el reabastecimiento en vuelo.

La aviación embarcada de la U.S.N., está muy bien adiestrada, porque con la experiencia adquirida du-

rante la guerra, no escatima nada a este respecto. ¿No fué el adiestramiento superior, más todavía que el valor mismo de los aviones, lo que pudo dominar a la aviación japonesa?

La "Flota de Choque".

A la "Carrier Fleet" de la guerra, que fue empleada durante el conflicto de Corea, ha sucedido la "Attack Carrier Striking Fleet", formación que constituye la punta de lanza de las dos grandes flotas que la U.S.N., mantiene permanentemente en pie de guerra, la 7ª en el Pacífico y la 6ª en el Mediterráneo. Se compone en general de dos o tres portaviones de ataque, 2 cruceros pesados, y de 2 divisiones de destroyers de 16 unidades.

La aviación embarcada en los portaviones representa una fuerza de choque de 100 aparatos de capacidad atómica, es decir, varios cientos de veces mayor que la de la "Carrier Fleet" de ayer.

La "Attack Carrier Striking Fleet" está acompañada de un importante apoyo logístico que le permite permanecer en operaciones durante varias semanas. El de la 7ª flota por ejemplo se compone de:

6 petroleros AO
2 transportes de víveres AF
4 buques taller AR
3 aprovisionadores de municiones AE
1 aprovisionador de aviación AVS y
5 remolcadores de alta mar ATR.

Todos estos buques son de gran tonelaje y están admirablemente organizados. Los aprovisionadores de municiones AE, son en efecto verdaderos pañoles para los portaviones de ataque.

Como ya lo hemos dicho, los CVA no embarcan ninguna formación de aviones ASM. Es navegando a gran velocidad que la "Striking Force" se protege contra los submarinos; pero también puede contar con la protección que le ofrece a distancia una formación aeronaval especialmente encargada de la lucha antisubmarina. Esta formación, compuesta por lo general de un portaviones de apoyo CVS, —(en el que están embarcadas dos escuadrillas de 10 S2F "Tracker" cada una, y una escuadrilla de helicópteros), y de 8 destroyers de escolta.

La protección antiaérea asignada a la "Striking Force" se basa en la artillería antiaérea de los buques que la acompañan, cruceros y destroyers, así como en la DCA de los portaviones; pero en un futuro próximo estará asegurada lanzadores de proyectiles dirigidos "Talos" (alcance 150 Km., techo 35,000 m.), y "Terrier" (alcance 35 Km., techo 25,000 m.), o "Tartar" dispuestos en círculos concéntricos alrededor de los portaviones. El centro de una "Carrier Striking Fleet" será entonces (como lo ha dicho recientemente el Almirante H.P. Smith) el sitio "más formidablemente protegido en la superficie de la Tierra".

"El portaviones de ataque no está en competencia con ningún otro grupo de armas porque él, y tan sólo él, es la base de nuestra Marina"...

El "De Grasse" pasa por el Canal de Panamá

Por el Capitaine de Corvette
G. de CASTELBAJAC
(De la "Revue Maritime".- Nº 191)

El Pasado.

Para nosotros los hombres de esta segunda mitad del siglo XX, cuyas ambiciones ya se apartan de la tierra, para ir a buscar nuevas aventuras en el espacio ¿qué representa todavía Suez o Panamá?

En la era de la bomba atómica subterránea ¿son todavía capaces de causarnos admiración o emoción estos dos cortes excavados por la mano del hombre?

Sin embargo, estas dos gigantescas empresas han sido para la generación de nuestros abuelos el equivalente a las pirámides de Egipto o a las Catedrales de la Edad Media, y cantadas como tales.

Esas nuevas vías trazadas entre los océanos han sido para los que creían en el progreso, un motivo de orgullo o un acto de fe hecho al precio de un esfuerzo insuperable.

Obras prodigiosas para su época. Tan prodigiosas desde luego, que para Panamá, el hombre del siglo XIX hubo de declararlas "perdidas por incumplimiento" (fortait). Y le fue preciso esperar la llegada del siglo XX con sus herramientas mejoradas.

Navegando hoy por el lago Gatun o entre las orillas escarpadas del famoso "corte Gaillard" (Corte Culebra) es fácil darse cuenta —(a pesar de las transformaciones y suavidades aportadas hoy al paisaje que lo rodea)— de los obstáculos contra los cuales se vieron detenidos Lesseps y sus compañeros.

Esta selva virgen que se pierde en el horizonte, este relieve hostilizante del suelo, estas rocas, pero sobre todo este calor húmedo en el que reinaba la fiebre amarilla y el paludismo, no tienen medida común con las arenas planas ni con el cielo sereno del Egipto.

¡Se necesitó que esos hombres y la mayor parte de sus contemporáneos (N. del T. algunos de los cuales dieron su dinero), estuviesen embriagados por el éxito de Suez, para que creyesen que también iban a vencer en el itsmo americano!

Lesseps que había vencido en Suez fracasó en Panamá. Pero como

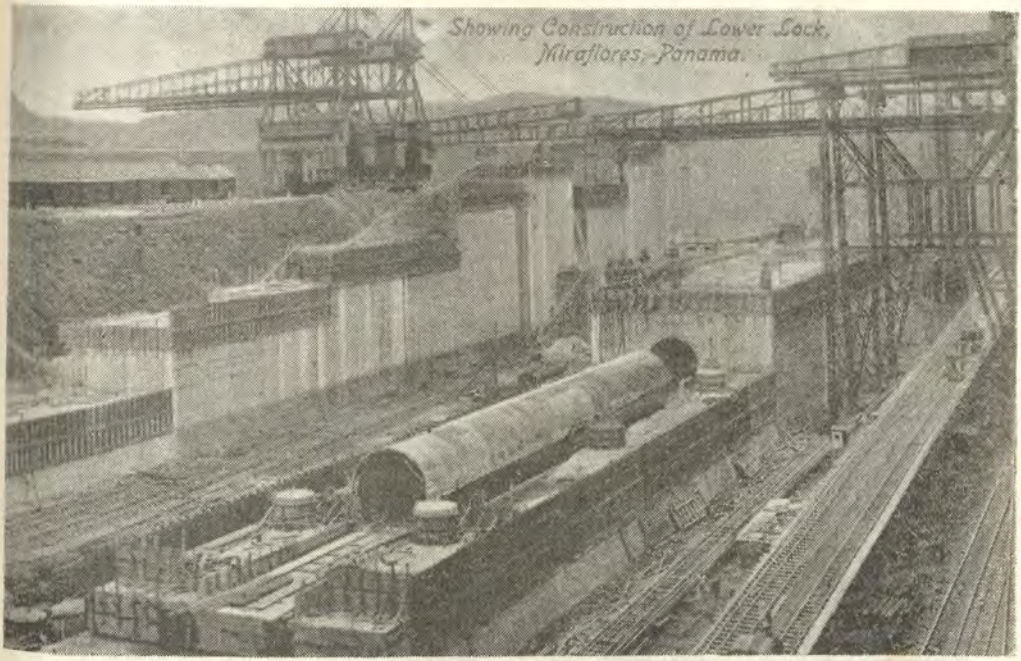


Figura Nº 1
Vista de la construcción de la esclusa inferior de Miraflores, Panamá
Foto de Vibert & Dixon, Panamá. Colección de J. E. Benites.

una ironía de la historia su estatua de Port Said fue derribada por los egipcios. (Véase en la Revista de Marina del Perú de Setiembre y Octubre de 1956 el artículo "El Canal de Suez", y en el número de Setiembre y Octubre de 1958 el artículo "El Canal de Suez y el Derecho Internacional" por el Capitaine de Frégate Paul Parfond), mientras que los panameños conservan piadosamente su memoria y su busto.

Para un francés, uno de los aspectos más emocionantes del paso por Panamá, es el peregrinaje a la Plaza Francia situada en el corazón de la antigua ciudad de Panamá, en donde se reunen al pie del gallo galo las estatuas de Lesseps y de sus principales compañeros. Todo lo de esta plaza llama a la meditación y al recuerdo de los 1,200 ingenieros y obreros franceses muertos en el curso de aquella tentativa desgraciada: la sombra de magníficas torres, el aspecto antiguo de la Embajada de Francia y ese gran muro al borde del Pacífico sobre el cual está grabada en piedra en doce paneles, la epopeya del Canal. Desde Carlos V que fue el primero que pensó en reunir los océanos, hasta los norteamericanos que ejecutaron el corte, es la historia de esta gran obra que está descrita y el rol importante que desempeñó nuestro país.

Pero la Plaza de Francia y la estatua de Lesseps pertenecen al pasa-

do; evocan al viejo Panamá, al del Imperio Español, así como el recuerdo de la República de Colombia que en el siglo último se extendía desde el Ecuador hasta Costa Rica. Porque en 1882, en la época en que la Compañía Universal del Canal Interocéanico empezó sus trabajos no existía la República de Panamá. Como tampoco existía en 1898 cuando los Estados Unidos, tomando por su cuenta la tentativa de los franceses, negociaron con el Gobierno Colombiano el convenio Harran-Hays.

De este convenio, que en los Estados Unidos puso fin a las controversias entre los partidarios de un canal por Nicaragua y los de un canal por Panamá, nacieron finalmente el Canal y la República de Panamá.

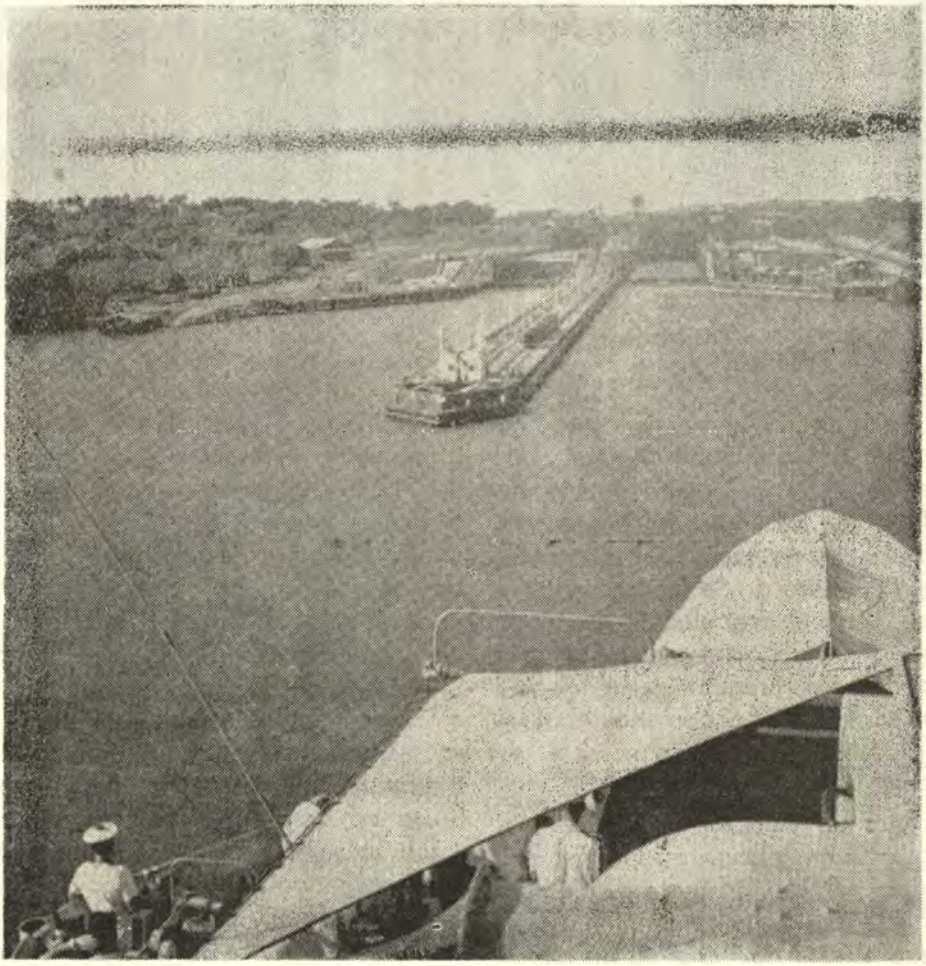


Figura Nº 2

El "De Grasse" enfilándose para entrar.



Figura Nº 3
Las "mulas" de la esclusa de Gatun

El Presente.

¿Por qué el Senado Colombiano se negó a ratificar este acuerdo? Nadie lo sabe bien todavía.

Bien pronto tuvo que arrepentirse de ello. Porque una vez que la enorme máquina norteamericana se puso en movimiento, ya no se iba a detener.

Fue muy fácil a los Estados Unidos dar un apoyo tácito a algunos exaltados (entusiastas) que soñaban con sacudirse del yugo de Bogotá.

El 3 de Noviembre de 1903 el movimiento insurreccional (separatista) seguro de la neutralidad de los Estados Unidos y sostenido moralmente por un crucero norteamericano en la rada, declaró la independencia de Panamá. No hubo combates; una cañonera colombiana bombardeó la ciudad con 7 proyectiles de 6 libras, matando en todo un chino y un caballo...

Es difícil encontrar tan poca sangre en la historia de las revoluciones... Pero el precio era de otro orden. Los revolucionarios panameños, o mejor dicho los **separatistas,** debían firmar con los Estados Unidos un tratado que éste exigió en compensa-

ción a su apoyo político. Este tratado, que todos los siguientes gobiernos panameños han considerado como exorbitante y del cual no cesan de reclamar su revisión, debió sin embargo, en los años que siguieron a la proclamación de la independencia, asegurar la protección de la joven república contra las amenazas o represalias de Colombia.

El estatuto del Canal, nacido de este tratado de 1903 no ha cambiado casi, desde entonces. El acuerdo Remón-Eisenhower firmado el 25 de Enero de 1955 ha modificado apreciablemente a favor de Panamá las cláusulas del tratado precedente; pero no las ha anulado.

Si la anualidad pagada por el Gobierno norteamericano ha pasado de 430.000 dólares (de 1903) a dos millones de dólares (de 1955); si algunas satisfacciones de amor propio han sido acordadas a Panamá, tales como el derecho de hacer flamear el pabellón panameño al lado del norteamericano en un punto de la Zona del Canal o la construcción por los Estados Unidos de un puente gigante a través del Canal, el cual une hoy las dos partes en que está cortada la república, no por eso la Zona del Canal, banda de 8 Kms. de ancho que va de uno a otro lado, ha dejado de ser un dominio específicamente norteamericano cedido a perpetuidad a los Estados Unidos. (N. del T. A propósito del nombre que debía llevar ese puente, también ha habido una controversia entre Panamá y los Estados Unidos). La Zona es un dominio norteamericano de hecho y de derecho: al atravesar el Canal uno se creía estar en cualquier río de Louisiana o de Florida. Estas casas, estas escuelas, estos cuarteles son típicamente norteamericanos, como lo es la nerviosidad yanki que contrasta de una manera notable con el desaire y la fantasía del pueblo panameño. El territorio está bien resguardado, de donde se deduce que los Estados Unidos no están dispuestos a salir, y en donde es necesario tener "pata blanca" para penetrar. (sic).

Sin duda, la carta constitutiva del Canal, como la de Suez reconoce para todas las naciones el libre acceso por esa vía. Lo cual no impide que los buques de carga rusos que transitan actualmente por el Canal deban de embarcar algunos "pasajeros" impuestos, bajo la forma de secciones de Infantes de Marina encargados de vigilar el comportamiento de la tripulación y el buen "funcionamiento" del buque durante la travesía.

El estatuto de la Zona del Canal es desde luego muy especial. Tierra norteamericana, pero que no forma parte de la Unión; está colocada bajo la autoridad del Presidente de los Estados Unidos por intermedio del Secretario de Estado del Ejército y del Gobernador de la Zona. Este alto personaje, escogido casi siempre entre los Generales Ingenieros norteamericanos es nombrado directamente por el Presidente. Es al mismo tiempo "Presidente de la Compañía del Canal" y como tal, dirige todos los servicios que tengan algo que ver con el funcionamiento de esta vía navegable. En cuanto al Secretario de Estado del

Ejército (Ministro de Guerra) representante del Presidente de los Estados Unidos ante el Gobierno de la Zona, es el poseedor único de las acciones de la Compañía, cuyas entradas, —una vez pagados los gastos de mantenimiento y su anualidad al Gobierno de Panamá, —reingresan a la caja del Tesoro norteamericano, el cual asegura oportunamente el funcionamiento de la empresa.

Desde 1904 hasta 1914 se gastaron 380 millones de dólares oro, así como también sudor y mucha sangre: tal como lo es, tal como se puede ver hoy, esta obra es impresionante: 80 Kms. de canal. Para retener las aguas del lago Gatun, hay una represa de embalse de 33 metros de alto por 2,000 metros de largo cuya construcción necesitó 20 millones de metros cúbicos de tierra y de rocas. En cada extremidad del Canal, tres esclusas de 300 metros de largo y 35 mts. de ancho permiten levantar los buques 27 metros sobre el nivel del océano. Cada puerta de esclusa pesa de 390 a 730 tons. pero bastan dos minutos para abrirlas o cerrarlas, y ocho minutos solamente para llenar o vaciar los 80 millones de litros de a-

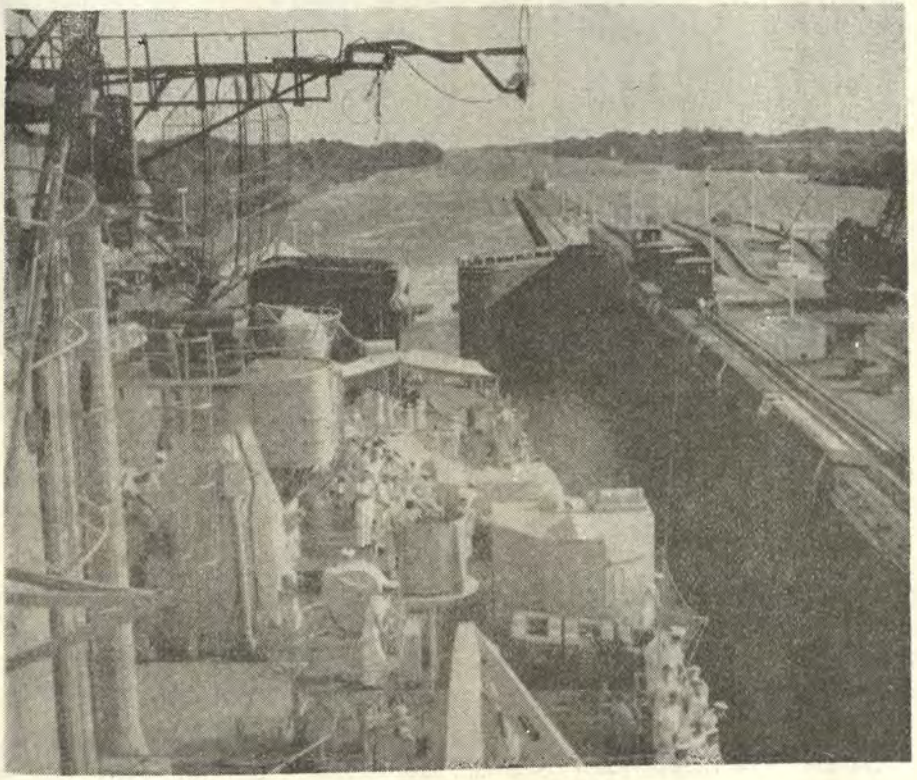


Figura Nº 4
El "De Grasse" en la primera esclusa de Gatun

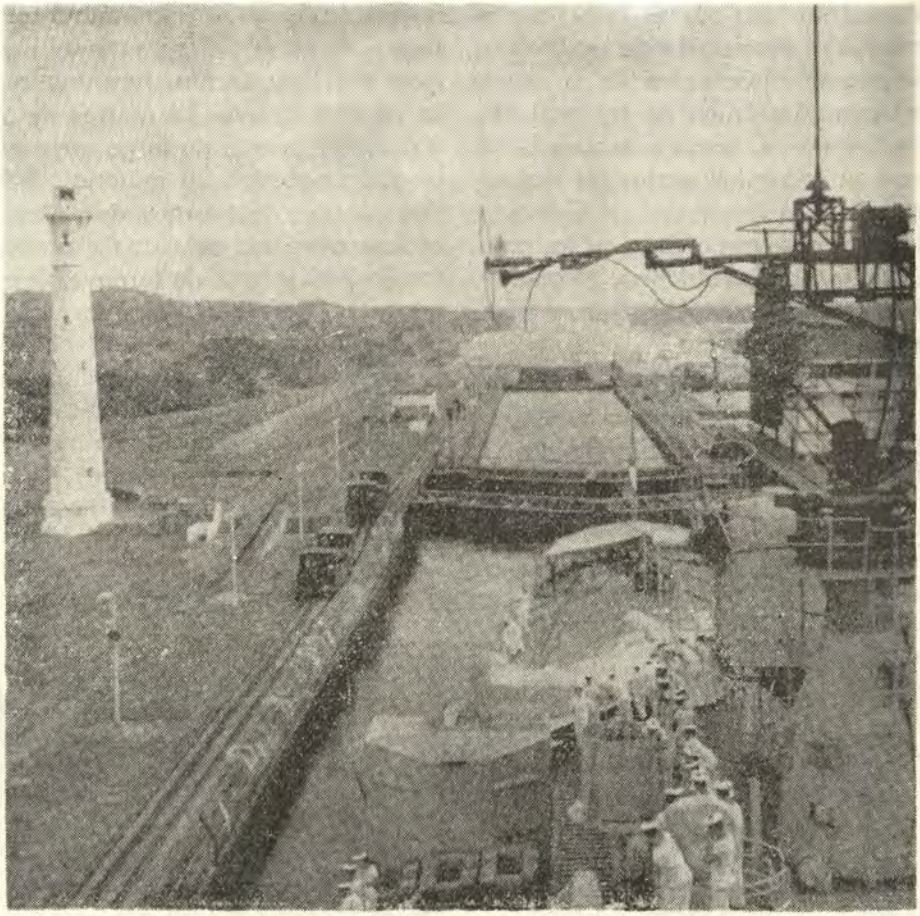


Figura Nº 5
El "De Grasse" en la segunda esclusa de Gatun

gua necesarios para cada conjunto de esclusas.

En cuanto al famoso corte de Gaillard (Culebra) excavado en la roca, representa un movimiento de 100 millones de metros cúbicos.

El Futuro.

Desde 1914 hasta nuestros días, el tránsito por Panamá ha sido aún mayor que el de Suez, influenciado directamente por las guerras y por las crisis que han tenido lugar.

Hasta 1920, a causa de la Primera Guerra Mundial este tráfico fue insignificante. Después desde 1920 hasta 1930 el mundo recuperó sus necesidades y sus intercambios.

En 1930 pasaron por el Canal 30 millones de toneladas. La crisis económica de 1930 a 1933 repercutió fuertemente sobre el tráfico del

Canal que casi sucumbe. Luego se levantó lentamente para alcanzar en vísperas del último conflicto, una cifra comparable a la de 1930.

Con la guerra de 1939 - 1945 hubo una nueva caída del tonelaje comercial, pero durante estos años cruciales, el Canal de Panamá justificó ante los ojos de los norteamericanos todos los sacrificios pecuniarios hechos para su construcción. Permitiendo un paso rápido de los buques de guerra del Atlántico al Pacífico, desempeñó un rol importante en la estrategia naval norteamericana y el de la victoria final sobre el Japón.

La postguerra le trajo a Panamá una prosperidad jamás alcanzada. La cifra record de tránsito se elevó a 1019 buques en Marzo de 1959. El monto de los peajes alcanzados en ese mes fue de 4,310.911 dólares. Este aumento del tránsito por el Canal fue debido principalmente a la recuperación del movimiento marítimo después del receso económico de los Estados Unidos en 1948, pero sobre todo al acrecentamiento de la corriente comercial en dirección al Japón: y estas cifras nuevamente alcanzadas o superadas en 1960 y en 1961 no cesan de crecer.

Este aumento rápido no deja de presentar problemas a los técnicos de la Compañía. Sin duda este aumento todavía no ha llegado a su saturación; el balizaje luminoso del Canal, terminado en 1961, permite ahora transitar de noche como si fuera de día. El anchamiento en varios puntos del corte de Culebra permitirá el paso de buques grandes, obligados hasta hoy a pasar en "solo".

Pero se presiente que esta saturación está cercana. No es solamente el número, sino también las dimensiones siempre crecientes de los "super-tanques" y de los "super-cargos", lo que constituye la preocupación de las autoridades del Canal. No solamente estos grandes buques, ni tampoco los "super-portaviones" pueden ya penetrar por las esclusas, sino que también ya su paso por la barra difícil de Culebra es peligroso para esta categoría de buques.

A fin de permitirle a esta vía interoceánica atender a las exigencias siempre crecientes del número y dimensiones de los buques, la Compañía del Canal desde 1957 ha pedido a la firma norteamericana "Standford Research Institute" que efectuase un estudio que permitiera avaluar, con el máximo posible de exactitud, el crecimiento del tráfico por el Canal para el año 2,000. Esta firma ha evacuado recientemente su informe.

He aquí resumidas sus conclusiones:

En 1975 el aumento del tránsito por el Canal será un 25% mayor que en 1960. Al final de este siglo el tráfico habrá aumentado en un 68%. Las dimensiones de las tres categorías de buques usuarios del Canal habrán aumentado igualmente en 1975: el tonelaje de los buques de carga de alta mar habrá aumentado en un 10% aproximadamente, sobre las dimensiones de los actuales bu-

ques: el tonelaje promedio de los "buques-cisternas" (tanques) será de 35.000 toneladas en algunas líneas y de 15.000 en otras: los "super-cargos" (transporte de minerales) aumentarán su tonelaje hasta 32.000 tons. aproximadamente.

En cuanto a la carga, ésta aumentará hasta en un 53% hasta 1975, elevando su tonelaje en tránsito hasta 73'436.000 toneladas. En el año 2,000 el volumen del tonelaje que pase por el Canal llegará a la cifra astronómica de 102'130.000 toneladas anuales o sea un aumento de un 112% con respecto al volumen de mercaderías en tránsito en 1960.

Con esto se comprende mejor la amplitud y la importancia del problema que presenta a los técnicos del Canal, la necesidad de aumentar rápidamente la "capacidad" de esta vía interoceánica.

Los proyectos tendientes al arreglo progresivo del canal actual se presentan bajo la forma de tres etapas:

a) Etapa a corto plazo.

Anchamiento de la parte estrecha del Canal de 300 a 500 pies, dragado del lecho del canal desde 35 hasta 45 pies, y ampliación de ciertas curvas consideradas como peligrosas para la navegación. Esta primera etapa está en vías de realización; cuesta 61'000.000 de dólares.

b) Etapa a plazo mediano.

Construcción de un segundo juego de esclusas en Miraflores (Pacífico) y en Gatun (Atlántico) más grandes (1,500 pies de largo, 200 pies de ancho y 50 pies de profundidad, en lugar de 1,000 x 120 x 40 pies que tienen las esclusas actuales). Costo de 733'000.000 a 1,000'000.000 de dólares. Duración diez años.

c) Etapa a largo plazo.

Transformación del actual Canal de esclusas en un canal a nivel. El costo de estos inmensos trabajos está avaluado en 2.369'000.000 de dólares.

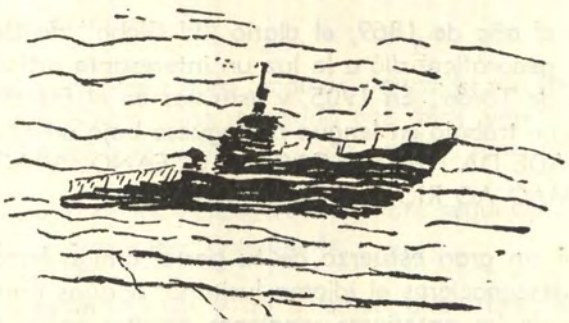
La construcción de un nuevo canal por Nicaragua (a nivel) costaría 4.000'000.000 de dólares.

¿Cuáles serán las soluciones adoptadas y cuándo lo estarán? Por el momento parece que todavía no se ha decidido nada. Ante la situación actual y la evolución rápida del mundo, se comprende las dudas norteamericanas en invertir dichas sumas en un canal que ha llegado a ser vulnerable por el arma atómica. Por su parte, la situación política de Centroamérica no deja de presentar problemas. La excavación de un canal a nivel obligaría a los Estados Unidos a firmar un nuevo tratado con Panamá, y es seguro que este país trate de sacar el mayor provecho posible de la situación.

El ejemplo de Suez es contagioso. La voz de Panamá sostenida sin duda por las del tercer mundo y por la de los "buenos apóstoles rusos" o chinos, se haría oir seguramente con más fuerza que ahora 60 años.

Pero la marcha del progreso parece inevitable y la competición económica tiene finalmente más peso en la rivalidad entre los dos mundos que las consideraciones puramente militares.

Es probable que de aquí al año 2,000 exista un nuevo canal más ancho y más profundo entre el Atlántico y el Pacífico. ¿El hombre del siglo XXI, habituado a los viajes "intersiderales" (sic) y a la navegación por los canales de Marte, tendrá todavía algún momento para pensar en los que habrán realizado ese pobre canal terrestre?





CRONICAS DE AYER

TRADICIONES NAVALES PERUANAS

Los Navíos del Rey Salomón

Por el Capitán de Fragata A.P.
JOSE VALDIZAN GAMIO

Allá por el año de 1869, el diario "El Globo" de Génova (publicación de carácter geográfico) dió a la luz un interesante artículo firmado por Enrique Onffroy de Torón. En 1905, y esta vez en el Estado de Pará, Brasil, se reeditó dicho trabajo en lengua portuguesa bajo un titular que rezaba así: ANTIGUEDADE DA NAVEGACAO DO OCEANO. VIAGENS DOS NAVIOS DE SALOMAO AO RIO DAS AMAZONAS.

Creo qué sin gran esfuerzo de tu parte, amigo lector, aun cuando como supongo, desconocieras el idioma lusitano, podrías darte una idea sobre el signicado de los anteriores renglones escritos en mayúsculas. Pues si señor, se trataba en ellos nada menos que de el Rey Salomón y de sus marinos, en relación a varios supuestos viajes que debieron haber realizado a través del Atlántico y del Monarca de los Ríos —el majestuoso Amazonas—, hasta el corazón mismo de la feraz e inhóspita región que baña aquel gigante plateado.

Y como la feliz reunión de datos que recopilara aquel articulista pueden hoy dar lugar a interesantes especùlaciones, en mi calidad de curioso fizgador de historias poco conocidas me he sentado a contarte ésta a manera de curiosidad. A todos los humanos, desde que comenzamos a masticar el pan de cada día y a darnos maña para comprender las cosas que suceden en torno nuestro nos atrae el misterio y nos subyuga cuanto tema haya que tenga visos de fantasía o atisbos de tradición. El presente relato tiene un poco de todo eso. Además, trata en forma directa a la navegación de bajeles en los ríos de la Amazonía, asunto que toca en cierto modo a las historias que vengo trayéndote sobre buques y hombres que en alguna épo

ca flotaron, se sumergieron o tuvieron alguna relación estrecha con los mares, ríos y lagos con que quiso Dios humedecer nuestro territorio perulero.

Ahora viene la parte más seria de la parrafada que venimos echándonos: Se trata de concatenar las referencias colocadas sobre mi mesa, de darles forma, pulirlas y aderezarlas, para que el plato así obtenido resulte siquiera pasadero. Me persigno y que Dios me ayude.

Porque a más de uno de los marinos que han servido, sirven o servirán en los buques de nuestra Fuerza Fluvial del Amazonas, ha de parecerles un tanto raro y dislocado que alguien como yo pretenda contarles una historia que a priori suena a disparate, sobre su ancestro genealógico y los primeros colegas que surcaron los ríos de la Hoya, en bajeles que fueron de las flotas de Tarsdchisch e Hiram muchos siglos hace.

Monsieur de Torón cita en su originalísimo trabajo, la circunstancia de que en el versículo veintidós del capítulo diez del Libro de los Reyes, existe la siguiente escritura:

> *"En el mar, había para Salomón una flota de Tarsdchisch con la "flota de Hiram. Una vez cada tres años venían los navíos de "Tarsdchisch trayendo oro, plata, marfil, monos y pavos reales".*

Por otro lado, en los Paralipómenos, libro segundo, capítulo nueve y versículo décimo, se puede leer lo siguiente:

> *"Los siervos de Hiram y de Salomón que traían el oro de Ophir, "conducían almug y piedras preciosas".*

Lo citado viene a enlazarse (en el trabajo de marras), con algunos otros datos citados por Monsieur de Torón: Parece que en la antigüedad el griego Critias —quien fuera abuelo de Platón—, hizo conocer junto con Solón "que la Gran Isla Atlántida se hallaba en el océano, frente al Estrecho de Hércules". Para mayor abundamiento agregó "que después de la Atlántida había numerosas islas llamadas Antillas". Terminaba diciendo "que más allá se hallaba la Gran Tierra Firme, que no era otra cosa que un verdadero continente".

Hagámonos cargo por otro lado que hace muchos años, Diodoro de Sicilia escribió con respecto de la Isla Grande:

> *" . . .está distante de la Líbia, a muchos días de navegación y si- "tuada al occidente. Su suelo es fértil, de gran belleza y regado "por ríos navegables".*

El campo para las especulaciones queda sin duda abierto. Esa Isla Grande pudo muy bien ser un continente; el mero hecho de poseer "ríos navegables" parece robustecer la idea.

Ahora bien, el propio Diodoro consigna que los fenicios —cuando costeaban las playas de Libia—, fueron arrojados por vientos demasiado fuertes "mar adentro del océano, siendo juguetes de la tempestad por muchos días; llegados por fin (a la Isla Grande) y habiendo conocido la riqueza de su suelo, comunicaron su descubrimiento a todo el mundo".

Todas estas y muchas otras pequeñas menudencias consigna el articulista (me refiero a Onffroy de Torón), para robustecer la bondad de su hipótesis. Como ya debes estar un tanto aburrido estimado lector con tanta lata y seguramente tienes ganas de que entre en materia, voy a tratar de eslabonar una supuesta descripción de lo que pudo suceder en los tiempos de aquél buen rey Salomón, monarca que para estar más de acuerdo con su nombre, era amigo de las soluciones inesperadas y sugería cortar a los niños por la mitad, como si fuesen embutidos de *Salame*.

Para ello he de concretar algunos puntos básicos que se desprenden de las ideas sui géneris de Monsieur de Torón. Según mi leal saber y entender, serían los siguientes:

Primero.—Que Cristóbal Colón tuvo antecesores fenicios, que llegaron a América con siglos de anticipación.

Segundo.— Que el Templo de Salomón fue construído con maderas, oro y marfil procedentes de la Amazonía.

Tercero.— Que para llevar esas riquezas, los bajeles de esos marinos tuvieron que surcar en la antigüedad los ríos Amazonas y Marañón.

Cuarto.— Que los idiomas griego, hebreo e indostano —por citar a unos cuantos—, tuvieron como lengua original el "quichua".

Quinto.— Que es muy probable que las ciudades de Ophir y Tardschisch (de las que se habla en el "Libro de los Reyes"), hayan existido a orillas del Yapurá y del Marañón, respectivamente.

De que existió por esos tiempos un cierto territorio insular que llamaron Isla Grande, eso está demostrado. Por algo el Senado de Cartago decretó pena de muerte para todo aquel que intentara llegar hasta ella (según lo afirmado por Aristóteles), asegurando a la vez "que había sido descubierto más allá del Atlántico, por los cartagineses". En vista de todo lo anterior

sólo nos queda suponer, lector mío, que aquella tantas veces mencionada isla podría muy bien haber sido el Continente Americano. Tiene esta hermosa tierra muchas analogías con las descripciones antiguas que te he referido ut supra, y tuvo seguramente sus marfiles, su orito, sus piedras preciosas, sus maderas finísimas y todo cuanto le hizo falta al Rey Salomón para construir su magnífico templo. Puedes pensar, amigo mío, en los cedros, los capinuris, el "palo de sangre", el de cruz, los sándalos, la caoba, etcétera, etcétera, etcétera; recuerda que son famosas las esmeraldas de Colombia; los rubíes, turmalinas, ópalos, aguas marinas y topacios del Brasil; el oro y la plata del Perú así como otras menudencias. En lo que se refiere al marfil..., hace apenas un puñado de años que quizás no alcance a ser tal, que unos científicos peruanos, por el afán de verificar varios restos fósiles de mastodontes recién descubiertos en la Hacienda Montesierpe, de Ica, tuvieron un accidente mortal en la carretera que corre hacia el Sur de nuestra Lima antañera, que obligó a todos los paleontólogos de mi patria, a ponerse de luto y a lamentar la tragedia. Ahora bien, si a todo lo dicho y con el deseo de concatenar ideas, añadimos algo sobre la majestuosidad de los ríos que Dios quiso poner en la feraz Amazonía, tendremos casi completo el panorama.

¿Recuerdas, lector amigo, la bellísima cuarteta inicial de los versos que Carlos Germán Amézaga compuso, loando al rival americano del Nilo? Si no tienes memoria, te ayudaré:

Hay un río, monarca de los ríos,
único, inmenso, de beldad sin par;
humilde nace entre picachos fríos,
¡Soberbio muere rechazando al mar!

Y no es para menos la cosa: El Amazonas con sus 6.400 kilómetros de longitud, contados desde el que parece ser nacimiento (Laguna de Vilcanota, en el nudo cordillerano del mismo nombre), no muere precisamente en el Atlántico sino que irrumpe en él, lo contrarresta y lo domina hasta que por fuerza natural se diluye en sus aguas. A este curioso fenómeno que produce una gran turbonada, oleaje y atomización impresionantes, los brasileños lo llaman "Pororoca".

Y no vayas a creer lector que exagero la nota al fijar la longitud del Amazonas en más o menos 6.400 kilómetros. Al fin y al cabo es un promedio hecho por mí para atenuar discusiones. Reyna dijo que eran 7.000; Hildebrando Fuentes aseveró que 6.755; el Barón de Teffé porfiaba que sumaban 5.400; Delgado de Carvalho se pronunció por ligeramente mayor cantidad de kilómetros, al decir que eran 6.200, en fin estimado lector, mejor será poner punto en boca y no seguir enumerando guarismos, porque de continuar con el sonsonete... ¡derrepente anoto mi número de teléfono!

Pero mejor entremos a colación sin irnos por las ramas, que es de criollos eso de echar mano a la presa de pato y "apearse", tal como decimos los prójimos a quienes nos molesta aquello de usar tenedor y cuchara... cuando se nos ha acabado el arroz y el caldo del "aguadito".

Según Heliano Theopompo (poeta e historiador griego), dice que Silenio probó a Midas, rey de los Frigios, que más allá de Asia, de Europa y Africa (que él llamaba y creía islas) existía un verdadero y único continente, de inmensa extensión, habitado por los meropios. Dicho continente poseía inmensos y largos ríos navegables.

Y como aquí viene el "quid" del asunto, mejor te arrellanas lector en tu butaca para leer lo que a continuación te expongo:

Los brasileños han venido en llamar Solimóes a nuestro buen río Amazonas, desde la confluencia del Ucayali y el Marañón hasta la desembocadura del Río Negro. Ahora bien, la palabra "Solimóes" puede muy bien ser una corrupción del vocablo "Salomón", que en hebreo se dice "Solima" y en árabe, "Solimán". Todas estas analogías llevan a una posibilidad: Que el río llamadc Solimóes por los brasileños, pueda haber sido bautizado originalmente como "río de Salomón".

En el capítulo diez del Libro de los Reyes, se ha escrito Ophir de dos maneras: "Apir" y "Aypir". Como está comprobado por la historia que el oro que adornara el Templo de Salomón fue traído de Ophir, puede enlazarse la idea con la casualidad de que en el idioma autóctono peruano la palabra "Apir" podría trocarse en "Apur" o "Apurá"; Si a esto le añadimos que la letra "Y" puede significar "agua" en quichua, tendremos que trisílabo "Yapurá" podría muy bien denotar "agua de Apir o "río de Apir" o "río de Ophir", según la dosis de fantasía del lector. Cabe pues pensar que el "oro de Ophir" de que habla el Antiguo Testamento, pudo muy bien proceder del cauce del Yapurá.

Más no nos quedemos lector pensando en el oro, no vaya a ser que se excite nuestra codicia. Sabido es que el famoso Templo de Salomón también tenía retablos, artesonados, altares y que sé yo cuántas otras obras de arte talladas en madera. En la Biblia designaron a toda fibra procedente de árbol con la palabra "almug". Con un poco de imaginación se puede descomponer el citado vocablo en dos raíces quichuas: "Allí", que significa bueno, excelente y "mucki", oloroso, perfumado. En todo esto hay un cierto parentezco con el hebreo, idioma en el que la palabra "ala" significa madera dura o consagrada.

Y si nos ponemos a pensar en el sándalo por ejemplo, que se dá en el oriente peruano y en la selva brasileña, tendríamos la más fiel interpre-

tación de "alli", "mucki", "ala" y de cuanto fonema pudieran haber inventado quichuas o hebreos, para referirse acertadamente a una madera fina, apreciada y olorosa.

En la Biblia llaman al marfil "karnotschan". Ello parece ser una corrupción del quichua en el que "kiru" significa a grandes rasgos "diente"; la palabra "notschischan" designa a "lo que tiene punta saliente", ¿no te parece lector que muy bien "kar" pudo convertirse en "kir" y "notchischan", en "notschan"?

¿Y no crees que "lo que tiene punta saliente" —si es diente—, podría referirse a uno de esos colmillitos que nuestro buen Dios puso en la boca de los elefantes? Al fin y al cabo, en América han sido descubiertas seis variedades de proboscidios fósiles, lo que abona la hipótesis de que hace 2800 ó 3000 años, en tiempos de nuestro buen rey Salomón, pudimos muy bien tener marfiles en abundancia, como para adornar los mejores rincones de su templo, el cuerpo de sus estatuas y los brazos de sus sillas ceremoniales, sin que se intentase recurrir a los conocidos osarios africanos o a los difuntos elefantes de la India.

Por otro lado, los vocablos extranjeros que figuran en la Biblia para designar artículos conducidos por las flotas de Salomón e Hiram, pueden muy bien haber sido tomados del quichua. Por ejemplor, la palabra "tuki" (el nombre dado en hebreo al pavo real), significa en nuestra lengua vernácula, "vano", "hinchado de orgullo". ¿Podría darse mejor interpretación a la fatuidad y arrogancia del pavo real, al pasearse muy orondo entre las aves, para lucir su armada cola de plumaje multicolor y tornasolado?

Sería tal vez muy larga y aburrida lector amigo, la relación de pruebas aducidas por monsieur Onffroy de Torón con el fin de robustecer su atrevida hipótesis. Afirma, que tan sólo para documentarse, descubrió dentro del quichua nada menos que quinientas palabras de indostano. Hay que tener en cuenta que este último idioma está formado del sánscrito, las lenguas dravinianas, el árabe y el persa... ¡aburr con las complicaciones!

Y como yo no deseo seguirte llenando de razones y más razones para demostrar la razón de la sin razón, voy a poner punto final a este relato en la seguridad de haber introducido una inquietud más en tu cerebro, por que.....

Si a nuestros ríos llegó
la Flota de Salomón,
ni "La Niña" ni Colón
valdrán, por lo que escribió
Monsieur Onffroy de Torón.

Del Coronel al Comandante:

— Como sabe Ud., mañana tendremos eclipse de sol, lo cual no ocurre todos los días. Haga salir a sus hombres en traje de campaña a la plaza de armas, así podrán ver este raro fenómeno. Yo les daré las explicaciones necesarias. En caso de lluvia no podremos ver nada; entonces haga pasar a los hombres al gimnasio.

Del Comandante al Capitán:

Por disposición del señor Coronel, mañana, a las nueve horas, habrá eclipse de sol, con instrucciones dadas por el señor Coronel en persona, cosa que no sucede todos los días. Si el tiempo está lluvioso, no será posible ver nada al aire libre; pero entonces, en traje de campaña, el eclipse tendrá lugar en el gimnasio.

Del Capitán al Oficial:

Por disposición del señor Coronel, mañana a las nueve horas, en traje de campaña, inauguración del eclipse de sol. El señor Coronel dará en el gimnasio las órdenes necesarias en caso de que debiera llover, lo cual no ocurre todos los días.

Del Oficial al Sargento:

Mañana a las nueve horas, el señor Coronel en traje de campaña hará eclipsar el sol en el gimnasio con instrucciones si hace buen tiempo. Si llueve no habrá eclipse de sol, si bien esto no ocurre todos los días.

Del Sargento al Cabo del cuartel:

Mañana a las nueve horas tendrá lugar el eclipse del señor Coronel en traje de campaña por efecto del sol. Si hace buen tiempo y llueve en el gimnasio, se hará en la plaza con demostración, porque esto no ocurre todos los días.

Los Soldados entre sí:

—Parece que el sol, en traje de campaña hará eclipsar al señor Coronel como demostración, mañana a las nueve horas. Lástima que esto no ocurra todos los días.

(De la Revista de Remonta y Veterinaria — Asunción Paraguay— Año I - Nº 3 - 1958).

Revisando Libros

INVESTIGADOR SUBMARINO
Por Lloyd Bridges

NUEVO ATLAS MUNDIAL

INVESTIGADOR SUBMARINO

Por LLOYD BRIDGES
Editorial Bruguera S. A. Barcelona.
Revisado por el Capitán de Fragata A.P.
JUAN E. BENITES

Contiene: Tablas de profundidad y tiempo normal de descomposición. Tablas de descomposición; profundidad alzada; duración comprendido el tiempo de descenso; paradas durante la descomprensión.

La televisión ha popularizado en todo el mundo el personaje cuyos rasgos morales son típicos de nuestra época y al propio tiempo eternos en la condición humana: "Mike Nelson" el arriesgado cazador submarino, protagonista en las profundidades del océano de aventuras con las que no hace todavía muchos años nadie se hubiera atrevido a soñar y que hoy están al alcance de cualquier persona con un mínimo de condiciones físicas y de inquietud juvenil.

Este libro ha sido escrito bajo el asesoramiento del veterano buceador y publicista Bill Barada, por el hombre que en la pequeña pantalla del televisor encarna a "Mike Nelson".

Es una obra muy curiosa el testimonio de una singular vocación; pues en sus páginas descubrimos que Lloyd Bridges no es simplemente un actor profesional que interpreta un papel para deleite del público, sino que está, por decirlo así, representándose así mismo, y es a así mismo a quien deleita.

Su afición al buceo y a la caza submarina es efectivamente más antigua que sus contratos cinematográficos; su afán de aventuras le ocupaba ya todas las horas que el trabajo y las obligaciones sociales le dejaban libres antes de que la idea de "Mike Nelson" tomase forma.

De aquí el entusiasmo contagioso que en su obra nos transmite.

NUEVO ATLAS MUNDIAL.

Este Atlas por su presentación y por su contenido es una verdadera novedad editorial y cartográfica. Por su rigor interpretativo, esmerado dibujo, legibilidad perfecta y la riqueza, perfección y expresibilidad de su colorido, unida a la puesta totalmente al día de sus datos estadísticos y trazados de fronteras, proporciona una repesentación avanzada y exacta de nuestro planeta y supone un avance técnico considerable sobre las obras cartográficas hasta ahora presentadas en el mercado de habla castellana.

Este volumen contiene más de 100 páginas que representan paisajes y vistas típicas de los diversos países, y otros tantos mapas metódicamente comprobados y revisados por **autoridades y entidades geográficas de todo el mundo,** entre las cuales está el Instituto Geográfico Militar del Perú, en los que van rotulados más de 60.000 topónimos, registrados al final de un índice alfabético, con sus nombres antiguos y modernos, transcritos con todos sus signos diacríticos o en los signos que no utiliza el alfabeto latino, según las normas oficiales de cada país, el Diccionario del Bureau International de Berna o su rigurosa transformación práctica al castellano. Contiene también la división política de cada una de las naciones del mundo.

La utilización de curvas de nivel altimétricas y batimétricas, junto con el empleo de colores distintivos para cada altitud y para cada profundidad adaptados a la gama internacional de representación hipsométrica del relieve, hacen por otra parte, que el lector vea en todo momento, prácticamente representado, el relieve preciso de las superficies geográficas. Sobre el fondo de los colores hipsométricos se ha dibujado en distintos colores las líneas correspondientes, en diverso grosor según su importancia: en azul los cursos de agua; en negro las comunicaciones ferroviarias; en rojo las redes de carreteras y caminos, habiéndose reservado el violeta para las divisiones administrativas.

Se ha utilizado diversas escalas desde 1 : 50.000 hasta 1 : 65'000.000, según los casos.

Para nosotros, la mayor novedad está en el número de proyecciones utilizadas, desde la conocida de Mercator hasta las diversas de Bartholomew: proyección regional y proyección sinusoidal equiárea discontinua. Esta última es una modificación del sistema de proyecciones cónicas, en la que se elige el Ecuador como paralelo base que está representado por una recta horizontal. Los paralelos se transforman también en rectas horizontales espaciadas conforme a sus

distancias respectivas a lo largo del meridiano. El espaciado de los meridianos a lo largo de cada paralelo es el verdadero, y estos meridianos resultan sinusoidales. La interrupción de los océanos presenta la ventaja de dividir el mapa en dos grupos tangentes: América del Norte y la del Sur, y Eurasia, Africa y Oceanía. Da la escala exacta en toda su extensión por lo cual es equiárea o equivalente y proporciona la escala lineal verdadera en todas las medidas que se toman paralelas al Ecuador.

La proyección de Mollweide y la homolográfica interrumpida del mismo autor. La primera es la derivada del sistema de proyecciones cilíndricas que tiene de común con todas ellas el presentar horizontales los paralelos. El meridiano y el Ecuador son dos rectas perpendiculares. El meridiano esférico cuyo plano es perpendicular al meridiano central está representado por una circunferencia. Los meridianos restantes son elipses determinadas por la unión de dos puntos de división de los paralelos en partes iguales. Es equiárea y las deformaciones angulares no son muy exageradas en la periferia. Adquiere la forma de una elipse cuyo eje mayor que está dado por el ecuador, es el doble de su eje menor que está dado por el meridiano central. La segunda, o sea la proyección interrumpida presenta la enorme ventaja de hacer desaparecer el alto grado de las deformaciones periféricas, al representarse en dos bloques tangentes la totalidad del planisferio. Une pues su equivalencia a una conformidad muy aproximada.



Informaciones Mundiales

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

HOLANDA

ITALIA

U.R.S.S.

ESTADOS UNIDOS

(De la Rivista Marittima XCVI-3)

Se pide el incremento de la construcción de unidades de superficie de propulsión nuclear.—

La Comisión de la energía atómica ha expresado recientemente al Secretario de la Defensa R. MacNamara su contrariedad por la lentitud con la que el Pentágono está procediendo en la construcción de unidades de superficie de propulsión nuclear.

La Comisión ha puntualizado que en los recientes desarrollos tecnológicos realizados en los reactores marinos se deberá tomar nota de todas las objeciones hechas por el Pentágono y abrir el camino hacia un programa acelerado de construcción de unidades de superficie de propulsión nuclear.

En efecto, mientras que la Marina está construyendo muchas unidades submarinas de propulsión nuclear, en el campo de las unidades de superficie está procediendo con extrema lentitud; y a causa de las limitaciones del presupuesto votado para el Departamento de la Defensa, no ha construído hasta ahora sino tres unidades solamente: un portaviones el "Enterprise", un crucero el "Long Beach" y una fragata la "Bainbridge".

Parece que el paso dado por la Comisión de la energía atómica ha sido determinado en parte, por la no inclusión de unidad alguna de superficie de propulsión atómica en el presupuesto, y en parte por la decisión del Departamento de la Defensa de

no disponer por el momento la construcción de la segunda fragata de propulsión atómica lanzadora de proyectiles dirigidos ya aprobada el año pasado por el Congreso.

En efecto, no parece determinante la justificación por el Departamento para tal aplazamiento, es decir, que no estando todavía avanzado el desarrollo del proyectil superficie-aire "Typhon" con el cual la fragata debería estar armada, no se consideraba oportuno construir por el momento la fragata.

Asignación a la VI Flota de unidades de propulsión nuclear.—

Con la asignación de la fragata de propulsión nuclear lanzadora de proyectiles dirigidos a la VI Flota del Mediterráneo, ésta dispone actualmente por primera vez de dos unidades nucleares, el portaviones "Enterprise" y una fragata.

El "Enterprise" ya designado a la VI Flota, ha cumplido recientemente un período de actividades en las aguas metropolitanas con ocasión de la crisis del Caribe.

Transformación prevista de 4 buques de combate.—

La Marina norteamericana tendría en proyecto la transformación de cuatro unidades de combate de la clase **Iowa:** "Iowa", "Missouri", "Wisconsin" y "New Jersey" de 45.000 tons. actualmente en "naftalina", en unidades de apoyo para operaciones anfibias.

La transformación comprendería la supresión de la torre triple de 406 m/m. de popa, y de parte del armamento secundario AA, que debería ser sustituído por instalaciones para proyectiles dirigidos AA, de corto alcance. En la parte de popa se instalaría también una plataforma y un cobertizo para alojar 12 helicópteros pesados de ataque. Cada una de estas unidades sería puesta en condiciones de poder embarcar 1,800 infantes de marina con su equipo de combate.

Nuevo helicóptero de asalto.—

El nuevo helicóptero de asalto "CH-46-A, Sea Knight" destinado a la Infantería de Marina ha efectuado su primer vuelo oficial. Accionados por turbinas T 58-8, el "CH-46-A" es la versión militar del helicóptero "Vertol 107 - 11".

La misión principal que le será confiada a esta nueva máquina es la de transportar fuerzas de asalto a las zonas avanzadas de combate. Su velocidad de crucero es de 130 nudos, puede llevar 170 hombres con todo su equipo de combate, o bien 4,000 libras de cargamento bélico.

Este helicóptero puede operar desde los portahelicópteros de asalto.

Nuevas Unidades.—

—Ha entrado en servicio el submarino SSBN 618 "Thomas Jefferson" de la clase **Ethen Allen** que recientemente había efectuado con buen éxito sus pruebas en la mar. Esta uni-



Figura A
El nuevo helicóptero de asalto "CH-46-A"

dad lleva proyectiles "Polaris" tipo A 2 de 1,500 millas de alcance.

Charles F. Adams.—

—El submarino de propulsión nuclear lanzador de "Polaris" SSBN 620 "John Adams".

—Ha sido puesta la quilla del submarino nuclear "Polaris" SSBN 633 "Casimir Pulaski" clase La Fayette; y de los nuevos submarinos del mismo tipo SSBN 632 "Von Steuben" y SSBN 635 "Sam Rayburn".

FRANCIA

Crucero de la escuadra del Mediterráneo.—

La escuadra del Mediterráneo al mando del Almirante de Escuadra Jubelin con su insignia en el crucero "De Grasse" zarpó de Tolón en Febrero último para hacer un viaje de práctica de mes y medio en el Atlántico. Forman parte de la escuadra, además del "De Grasse", el nuevo portaviones "Clemenceau" y los cruceros de escuadra "Cassard", "Jaureguiberry" y "Tartu", las fragatas "L'Angenais", "Le Picard", "Le Vendeen", "Le Gascon", "Le Bearnais" y la petrolera "La Baise". En el curso de este viaje la escuadra visitará varios territorios de lengua francesa del Africa Occidental y las islas Canarias.

Redistribución de las Fuerzas Navales.—

El desempeño francés que ha tenido lugar en Argelia y en Túnez, y la necesidad de una concentración de las fuerzas para la defensa de las líneas de comunicación oceánicas, vita-

les para el País, han presentado el problema de una redistribución de las Fuerzas Navales.

Por lo tanto, se ha dispuesto que en el curso de los dos próximos años, la mayor parte de las fuerzas del Mediterráneo que actualmente se encuentran designadas a Tolón, pasen a la base principal de Brest en el Atlántico. Entre las fuerzas cuyo traslado está dispuesto figuran el grupo de los nuevos portaviones y sus unidades de escolta asignadas (1 crucero AA, 4 cazatorpederos de escuadra y varios unidades antisubmarinas).

También las nuevas fragatas lanzadoras de proyectiles dirigidos y la unidad portahelicópteros actualmente en construcción serán destacadas al Atlántico en cuanto entren en servicio.

En el Mediterráneo y particularmente en la base de Tolón, quedarán de una manera permanente numerosas unidades menores, además del conjunto de unidades de las Escuelas de la Marina y de los centros de adiestramiento de la flota con las unidades a ellas asignadas. El destaque al Atlántico de la mayor parte de las fuerzas operativas está justificado también porque en ese sector se dispone de más recursos logísticos que en Tolón. Además desde el punto de vista del adiestramiento, la mayor frecuencia de malos tiempos en el Atlántico hará que el adiestramiento de las fuerzas llamadas a operar en tiempo de guerra en ese litoral sea más difícil, pero al mismo tiempo será más fructuoso.

GRAN BRETAÑA

Constitución de una fuerza de submarinos lanzadores de "Polaris" SSBN.—

A consecuencia de las decisiones de Nassau entre Mac Millan y el Presidente Kennedy, según las cuales los Estados Unidos suministrarán a la Gran Bretaña proyectiles dirigidos "Polaris" en sustitución de los aire-superficie "Skybolt" cuyo plan de desarrollo ha sido anulado, el Almirantazgo está haciendo el programa que permitirá a la Gran Bretaña disponer previsiblemente antes de 1971 de un conjunto de submarinos nucleares lanzadores de "Polaris".

Con tal propósito, el Almirantazgo ya ha procedido a nombrar a un Almirante a cargo del proyecto "Polaris".

Asimismo, no habiendo sido tomada todavía ninguna decisión definitiva sobre la entidad de esta fuerza, se habla de construir, o un conjunto de 5 a 6 submarinos dotados de 16 proyectiles, a semejanza de los norteamericanos, o bien un conjunto de 10 unidades dotadas de 8 "Polaris" solamente cada una.

Se calcula que los gastos totales que la Gran Bratańa deberá efectuar para la realización de su disuasivo atómico, armas inclusive, no será inferior a 250 millones de libras esterlinas (o sea unos 435 mil millones de liras).

Nuevas Unidades.—

—Ha entrado en servicio la Unidad veloz de aprovisionamiento de la es-

cuadra "Tidespring" proyectada para aprovisionar con cualquier estado del tiempo.

Leander.—

—La unidad veloz de aprovisionamiento de la escuadra "Tidepool", unidad semejante a la "Tidespring" entrada ya en servicio. En esta unidad se ha instalado también una plataforma para el "apontaje" y un cobertizo para el helicóptero de la dotación que será empleado para transportar materiales a las unidades de la escuadra. La unidad puede también suministrar diversos materiales de repuesto.

—Ha sido ordenada la construcción de un tercer submarino antisubmarino de propulsión nuclear que será semejante al "Valiant" actualmente en gradas. Se ha anunciado que esta nueva unidad se llamará "Warspite".

Mientras tanto, el primer submarino nuclear "Dreadnought" ha

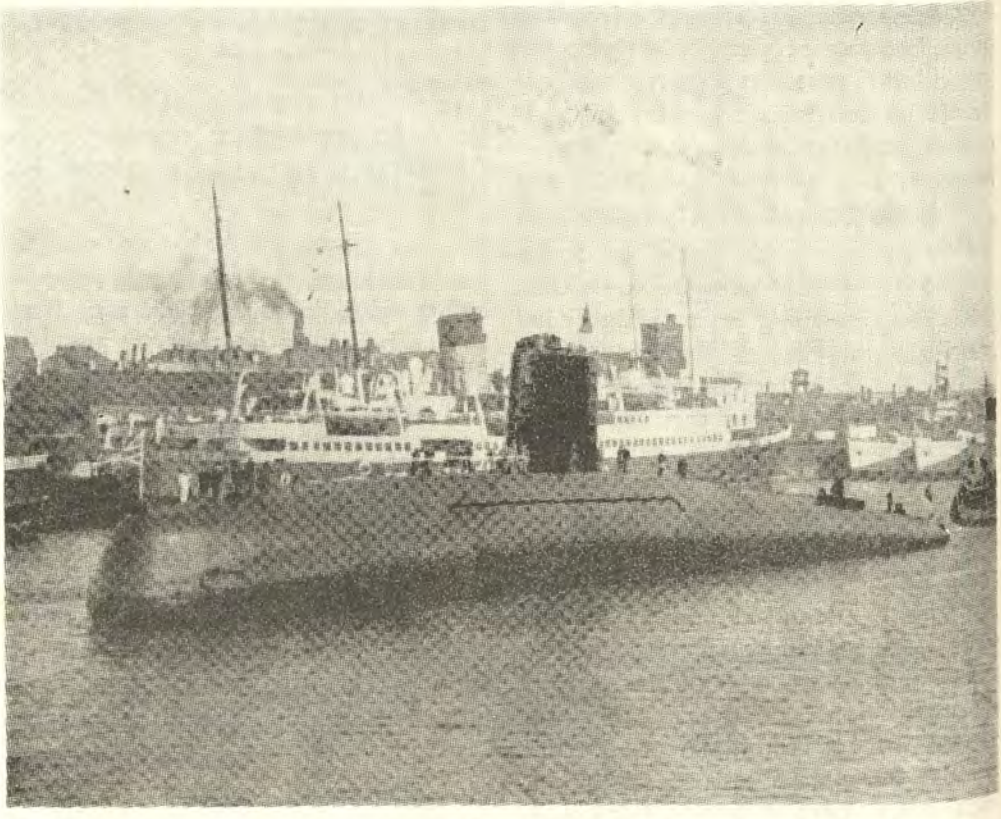


Figura B

El submarino británico de propulsión nuclear "Dreadnought" después de su lanzamiento

efectuado con buen éxito sus pruebas de inmersión y se considera que podrá entrar pronto en servicio.

Como se puede ver en la fotografía, el casco del submarino está completamente equipado. Se puede también desmontar el cabrestante y llevarlo adentro después del desamarre. El buque tiene una gran maniobrabilidad y una alta velocidad en inmersión.

Pruebas de un avión de decolaje vertical.—

El caza de decolaje y de aterrizaje vertical "Hawker P.1127" ha iniciado una serie de pruebas a bordo del portaviones "Ark Royal". Una de las pruebas consistía en la medida del calor desarrollado por los reactores sustentadores sobre la cubierta de vuelo de la nave. Está previsto que una versión supersónica de este aparato el "P.1154", deberá sustituir al "Sea Vixen" en la Marina.

HOLANDA

Nuevas Unidades.—

Han sido encargados a los astilleros nacionales las cuatro fragatas veloces previstas en el programa, que deberán sustituir a las unidades de la clase **Piet Hein** de 1986 tons. st. lanzadas al agua en 1943; una de ellas la "Piet Hein" ha sido vendida recientemente para ser desguasada en astilleros belgas, y dos de ellas, la "Evertsen" y la "Kortenaer" serán bien pronto radiadas.

La primera de las cuatro unidades por construirse llevará el nombre de "Van Speyck". Construida sobre los planos de las fragatas británicas de la clase Leander, tendrán desplazamiento de 2,200 tons. st, posibilidad de empleo antiaéreo y antisubmarino, disponiendo de proyectiles dirigidos de corto alcance "Seacat" además de su artillería AA, de tiro rápido, de morteros lanza bombas y de helicópteros antisubmarinos. Sus equipos de exploración antisubmarina comprenderán un sonar panorámico y uno remolcado suministrados por la industria británica. El costo de cada una de estas unidades se calcula que puede llegar a 65 millones de florines, (o sea cerca de 11 mil millones de liras).

ITALIA

Lanzamiento del Crucero "Andrea Doria".—

En Febrero último, en los astilleros del Tirreno de Riva Trigoso ha sido lanzado al agua el crucero de escolta lanzador de proyectiles dirigidos "Andrea Doria", de la clase **Duilio**.

A la ceremonia del lanzamiento asistieron el Subsecretario de la Defensa y el Jefe de Estado Mayor de Marina Almirante de Escuadra Ernesto Giuriati; estuvieron presentes los dragaminas de altura "Squalo", "Storione" y "Sgombro", y los dragaminas costaneros "Larice" "Faggio", "Pino", "Mirto" y "Trifoglio".

Después de la ceremonia fue colocada en el mismo astillero la quilla de la fragata "Circe", primera unidad de la serie **Centauro mejorada,** de 2,600 tons.

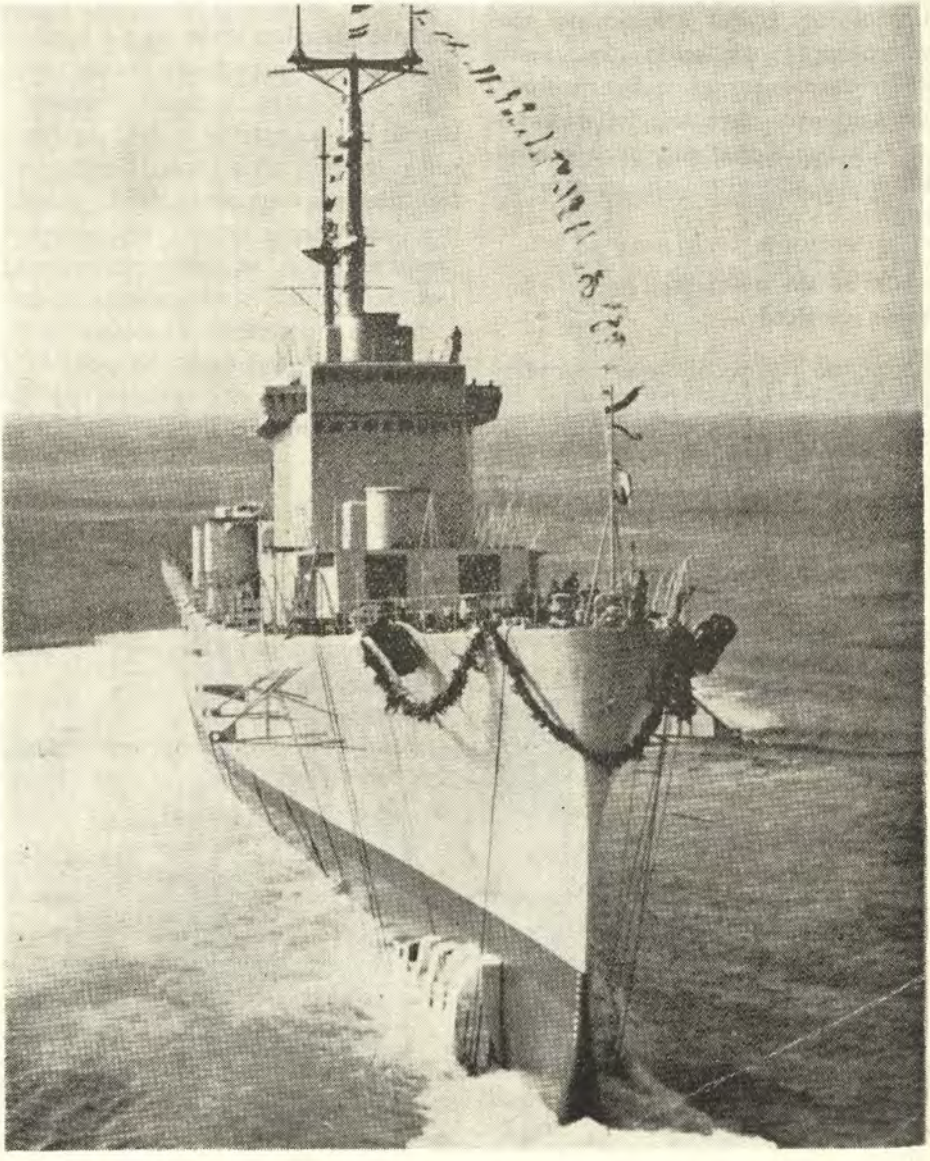


Figura C
Lanzamiento del crucero italiano "Andrea Doria"

U. R. S. S.

Crucero al Polo Norte de un submarino de propulsión nuclear.—

Según noticias de la prensa de fuente rusa, un submarino de propulsión nuclear el "278 Lenijnski Komsomol" habría llegado recientemente en inmersión al Polo Norte, saliendo a superficie después de haber perforado el casquete polar.

El submarino 278 como aparece en la fotografía publicada en el periódico soviético, se considera como una unidad de construcción moderna, de propulsión nuclear, probablemente perteneciente a la clase de nombre convencional "N" de 3,000 tons. st. Su casco de forma hidrodinámica como pescado, semejante a la de los buques norteamericanos de la clase "Skipjack" lo hace parecer un buque de gran velocidad y maniobrabilidad en inmersión, apto por consiguiente para su empleo como antisubmarino.

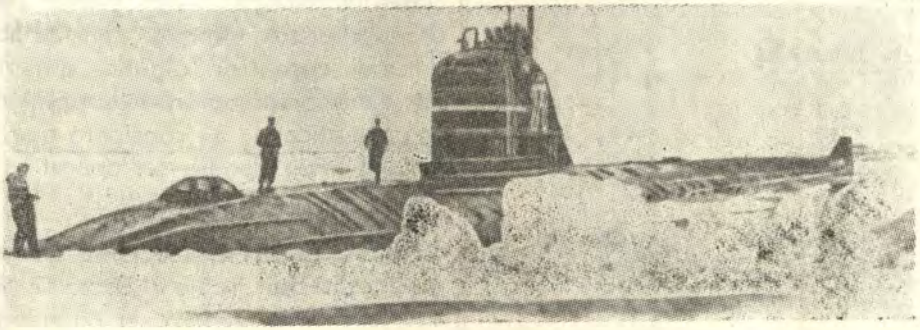


Figura D
Submarino soviético Lenijnoki Kosnosomol 278

Proyectiles Dirigidos

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

ESTADOS UNIDOS

Pruebas y costos del "Polaris A-3".—

Después de varios fracasos totales y parciales, dos pruebas efectuadas en Febrero último con la nueva versión "A-3" del "Polaris" sobre las distancias de 2.500 y 3.200 Km., han tenido un éxito completamente satisfactorio.

De todos modos, los especialistas encargados de preparar este nuevo modelo —que pemitirá a los submarinos nucleares norteamericanos batir cualquier blanco, —han estado siempre optimistas, porque consideraban natural encontrar algunas dificultades en la preparación de un proyectil tan complicado. Se considera que la versión "A-3" podrá ser operativa en 1964.

Están en conversaciones bilaterales para decidir, sobre el Pacto de Nassau, qué suma deberá ser pagada por la Gran Bretaña para el suministro del "Polaris".

Los Estados Unidos consideran en particular, que su aliado deberá contribuir con 43 millones de dólares para los gastos del desarrollo de la versión "A-3" que han sido calculados en 350 millones de dólares, así como los Estados Unidos participaron en los gastos para las investigaciones y los desarrollos de los proyectos británicos en los cuales estuvieron interesados, por ejemplo, en el avión "VTOL" "P-1127".

La Gran Bretaña que adquiriría un noveno de la producción de "Polaris", deberá contribuir de esa ma-

nera con un octavo de los gastos de desarrollo.

Pero Londres a quien la sustitución de los "Skybolt" por "Polaris" traería probablemente un perjuicio financiero, trata de reducir a un mínimo todos sus gastos y por ahora se ha negado a dar la contribución solicitada.

Las conversaciones actuales para la construcción de una fuerza multilateral europea puede hacer variar notablemente las demandas y los porcentajes: parece que la cuestión está por ahora, en suspenso.

Tareas espaciales para los "Thor".—

Ha llegado a los Estados Unidos el primer grupo de proyectiles dirigidos "Thor" proveniente de la desmovilización de las instalaciones británicas.

A la firma Douglas que había construído estos aparatos, se le ha otorgado por 3 millones de dólares, un contrato para la conversión de 15 de ellos en vectores espaciales.

Dicho contrato, compilado por la Air Force, prevé la ejecución de modificaciones radicales que deberán poner a los proyectiles en condiciones de efectuar una amplia gama de tareas, como ya sucede con los "Thor" construidos directamente para su empleo espacial.

En efecto, recordemos que están en servicio varios vectores que emplean el "Thor" como primer estadio. Uno de los cuales, el "Thor-Delta" puede poner en órbita una carga de 218 Kgs. a 400 Kms. de la Tierra y tiene ya en su activo 13 lanzamientos útiles (sobre 14 efectuados), entre los cuales, los de los diversos satélites tipo "Explorer" del "Telstar" y del primer satélite anglo-norteamericano "S-51".

En programa un cohete colosal de combustible sólido.—

La NASA y la Air Force han acordado la construcción en común de un cohete de propelente sólido que deberá producir más de 2'700.000 Kgs. de empuje, es decir, una potencia cuatro veces mayor que la del "Saturn", el vehículo espacial más grande hasta ahora experimentado.

Este cohete, que debería quedar terminado entre 1965 y 1970 tendrá una altura de cerca de 36 metros y un diámetro de casi 6,50 m.

No se conoce el costo calculado.

Un portavoz del Departamento de la Defensa ha declarado que —por ahora al menos— el proyecto no está relacionado con la expedición de un hombre a la Luna; expedición para la cual, proyecta servirse de vectores de propelente líquido. Ha agregado que todavía no hay planes específicos para emplear el cohete en programas de la NASA, ni de la Air Force... el objetivo principal para el que ha sido estudiado —ha dicho— es de progresar en la preparación de los motores necesarios para los futuros impulsos espaciales"..

Recuperación de los cohetes.—

Se ha proyectado un nuevo sistema contramarcado con la sigla "ROOST" (Reusable One-Stage Orbital Space Truck) destinado a la recuperación de los cohetes propulsores de un solo estadio para vehículos espaciales.

Después que la carga para poner en órbita al cohete, lo ha dejado, y que este último ya está agotado, se inflan grandes anillos de tela especial resistente al calor que van a formar un cono de protección alrededor del cohete.

La punta del cono, fuertemente achatada, limita la velocidad de caída para contener el calentamiento aerodinámico del conjunto entre límites que no sean dañinos para el material.

Los proyectistas preven que la temperatura máxima no superará a los 800º C y que la velocidad de caída en el momento del impacto sobre el suelo, será inferior a 2 Kms. por hora.

La construcción de cohetes es costosa e incide notablemente sobre los gastos correspondientes a cada lanzamiento.

Su recuperación y la consiguiente vuelta a ser empleado permitirán por lo tanto, hacer una gran economía.

Sin embargo, parece difícil poder disminuir efectivamente la velocidad de caída a menos de 2 Km/h., o sea a cerca de medio metro por segundo.

Gestiones del Polígono Atlántico.—

El Departamento de la Defensa y la NASA han llegado a un nuevo acuerdo sobre la subdivisión de la conducción de las operaciones en el área de Cabo Cañaveral.

El acuerdo establece en suma, que el Departamento de la Defensa continuará siendo el único encargado del Polígono de proyectiles dirigidos del Atlántico.

Han sido fijadas además, las normas para su utilización, la responsabilidad logística y administración y para el sostenimiento, la seguridad y el control que debe haber en la zona de los terrenos de Cabo Cañaveral y de la isla Merrit por parte de las entidades que lo administran efectivamente.

El actual grandioso Polígono de proyectiles dirigidos del Atlántico que ocupa a 25.000 hombres y que representa una inversión de 1,250 millones de dólares, tuvo su origen en 1948 como campo experimental de largo alcance para las fuerzas combinadas. El primer proyectil dirigido probado ha sido el "Corporal" que fue lanzado en Junio de 1950.

FRANCIA

Programa de proyectiles dirigidos.—

Está en elaboración un programa muy notable de proyectiles dirigidos, que comprende desde los satélites hasta las sondas espaciales y las armas ofensivas.

El primer satélite nacional, de un peso de 50 Kgs. será puesto en órbita desde Cabo Cañaveral a fines de 1964 o a principios de 1965 mediante un vector "Scout" (cuadristadio y de propelente sólido; largo 21,6 m; peso en el lanzamiento 16,7 tons.), suministrado por la NASA (National Aeronautical Spacial Association).

Está en vías de desarrollo el vector nacional triestadio "Diamant" de 17,5 m. de largo y de un peso de 18 tons. que, empleando como segundo estadio el "Topaze", lanzará un satélite de 80 Kgs. a 300 Kms de la Tierra.

Está además en estudio un vector más potente, apto para poner en órbita un satélite de un tercio de tonelada a 800 Kms. de distancia.

Francia que había lanzado en total treinta satélites sonda entre 1959 y 1961, y cincuenta en 1962, tiene la intención de lanzar un centenar de ellos en 1963, igualando de ese modo a los Estados Unidos.

Se alcanzará alturas de 600 Kms. (mientras que las cotas máximas precedentes no habían superado a los 150 - 200 Kms.), y por consiguiente, será posible efectuar vastos estudios sobre diversas capas de la atmósfera que circunda la Tierra.

En el programa de 1964, está señalado para los satélites y los cohetes—sonda, un gasto de 95 millones de nuevos francos (534 millones de soles), mientras que se ha asignado otros 65 millones de nuevos francos (365 millones de soles) para la participación de Francia en algunos programas internacionales.

En el sector de los proyectiles dirigidos, ya se está preparando el programa que deberá permitir alistar cerca de 1970, los aparatos necesarios para la fuerza disuasiva.

El SEREB, que ya desarrolla el "Diamant", está estudiando un proyectil dirigido intermedio superficie-superficie tipo "Polaris" ("A-3"), un proyectil balístico aire-superficie con un alcance de 300 Kms. Este último sería lanzado después de un recorrido de vuelo rasante (poniendo al avión punta arriba): el aparato deberá alcanzar velocidades alrededor de Mach 5 (cerca de 5,400 Kms. por hora) y describir una trayectoria con un vértice de 150 Kms. de cota. Este proyectil sustituyendo a las bombas de caída libre actualmente previstas para los bombarderos "Mirage IV", alargaría notablemente la vida de dichos aviones, porque permitiría evitar la defensa cercana del enemigo.

Sin embargo, los estudios están relativamente poco avanzados y los problemas que hay que resolver parecen muy complejos, puesto que se trata de efectuar el lanzamiento desde un avión que vuela a Mach 2, y contrarrestar, sin que le sucedan descomposturas al aparato, las enormes diferencias de temperatura que hay entre el suelo y el vértice de la trayectoria.

GRAN BRETAÑA

"Seacat" y "Tigercat".—

Después de cerca de cuatro años de desarrollo, está ahora en servicio el proyectil dirigido superficie-aire de corto alcance "Seacat" que en 1962 ha terminado sus pruebas de empleo práctico.

Todavía es muy sumario el conocimiento de las características de este biestadio de 1,47 m. de largo y dotado de alas cruciformes con una envergadura de 0,64 m. Los motores son de propelente sólido; la guía se efectúa mediante un radiocomando; su alcance sería de 16 Kms.

Hay dos tipos de comando: con el primero (instalado en los destroyers de las clases **Daring** y **Tribal**) el conjunto cuádruple de lanzamiento está guiado ópticamente por dos apuntadores: con el segundo (instalado en los destroyers de la clase **County**) se emplea en cambio, una pantalla de radar.

Los "Seacat" que sustituyen a las ametralladoras "Bofors" de 40 m/m., en las acciones contra avionetas que vuelan a baja altura, han sido adquiridos también por las Marinas Australiana, Alemana, Neozelandesa y Sueca. Esta última que ya había ordenado un cierto número de ellos a título experimental desde 1959, ha hecho una gran adquisición en Enero último, después de una exaustiva serie.

En efecto, muchas naciones europeas consideran que un proyectil dirigido de esa clase, destinado a ser transportado por un autocarro sea de difícil realización, y temen además que atraiga sobre el territorio de quien lo posea la represalia nuclear del adversario.

Sin embargo, todavía no se ha tomado decisiones a este respecto, porque los norteamericanos son siempre muy reacios en dejar a las otras naciones la posibilidad de emplear independientemente tales armas y causar así la iniciación de una guerra atómica; "no creemos, —ha dicho el subsecretario de Estado G.W. Ball,— que desde el punto de vista estrictamente militar, la Alianza necesita de una contribución nuclear europea. Pero si fuese necesario estamos listos a tomar en seria consideración la creación de una genuina fuerza multilateral de M.R.B.M.".

Y es posible que en tal caso los norteamericanos den algunas informaciones de carácter atómico.

Se ha dicho que el sistema de guía del M.R.B.M., será estelar e inercial con calculador tipo digital.

Está ya en desarrollo uno de los prototipos elementales de este calculador que pesará 16 Kgs. estará formado por 20,000 piezas y consumirá cerca de 90 vatios: 66 para los microcircuitos y 24 para la "memoria" que tendrá una capacidad de 4,096 palabras.

Sin embargo, la conveniencia del doble sistema de guía es todavía muy discutida. Según algunos críticos, el aumento de peso que se deriva de ello (con el consiguiente de la carga nu-

clear) y los gastos relativos son tales que podría ser menos costoso lanzar en cambio— aunque en menor proporción— dos proyectiles dirigidos de un solo sistema de guía, (inicial o estelar) de pruebas hechas a bordo del destroyer "Sodermanland".

Un portavoz de esta Marina ha declarado "...creemos tener ahora una arma antiaérea eficiente muy bien adaptada a la táctica y a la economía de nuestra flota actual".

La versión terrestre llamada "Tigercat", que la firma constructora ha desarrollado por iniciativa propia, es apta para batir blancos aéreos y de superficie. Dispone de varios sistemas de comando incluso los ópticos y de radar, y su montaje de lanzamiento está dotado de elevadísima movilidad.

Aire-aire "Red-Top".—

Los aire-aire "Red-Top" han sido montados en los interceptores "Lightning".

Estos proyectiles de propelente sólido, autodirigidos por medio de rayos infrarrojos están considerados como una segunda generación del "Firestreak" que, según la R.A.F., ya ha tenido una eficacia de un 85% entre tiros directos y disparos a distancias laterales. Respecto a los primeros, presentan superficies alares y de control de mayores dimensiones y una silueta estudiada para permitir una mayor movilidad en las altas co-

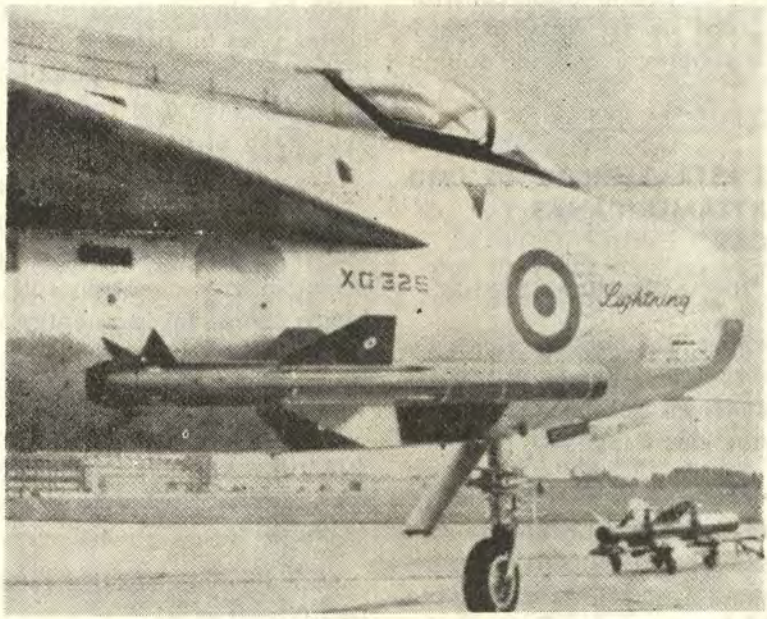


Figura A
Proyectil dirigido británico aire-aire "Red-Top" montado en un interceptor "Lighthing"

tas. El motor es más potente y el lanzamiento, —que se efectúa de una manera enteramente automática apenas el blanco está a distancia,— sigue dentro de un sector muy amplio que incluye también el rumbo de colisión mientras que el "Firestreak" podía ser empleado solamente sobre su ruta de persecución. Todavía no han sido previstas cabezas nucleares para éstos.

O. T. A. N.

Empleo y sistema de guía del M. R. B. M.—

Si las actuales discusiones sobre el "Polaris" no modifican los otros programas, el eventual M.R.B.M. (Middle Range Ballistic Missile) para la O.T.A.N., podría estar construído de manera de ser lanzado desde buques de superficie o desde submarinos.

FUERZAS ESTRATEGICAS DE CHOQUE NORTEAMERICANAS Y SOVIETICAS.

(De la "Rivista Marittima" XCVI-3).

"Después de haberlo dicho durante varios años, hemos entrado efectivamente en la era de la guerra con botones eléctricos".—

Este concepto fue emitido en Diciembre último por el Presidente Kennedy después de su primera visita oficial al nuevo Cuartel General subterráneo del Strategic Air Command.

Actualmente con una sola frase de código la Casa Blanca puede, en efecto, ordenar el lanzamiento de 476 proyectiles dirigidos con cabeza termonuclear sobre zonas vitales de un enemigo eventual. Sea como número o sea como tipo de armas entradas en servicio, 1962 fue el año decisivo para la instalación del disuasivo norteamericano.

La carrera para la instalación de los ICBM que ha costado diez años de trabajo y cinco mil millones de dólares ha terminado ahora. Esta cantidad incluye todo lo que ha sido necesario para la ejecución del programa: instalaciones, desarrollos, pruebas, armas propiamente dichas, adiestramiento, apoyo logístico, instalaciones de lanzamiento y preparaciones del control. Aproximadamente los proyectiles representan un 15%; el resto ha sido gastado en las instalaciones y en la infraestructura. Se podría decir en pocas palabras que el 15% representa el costo del proyectil y el 85% el del fusil.

Los 123 "Atlas" previstos en el programa están ahora en sus instalaciones. Los que fueron instalados al principio se encuentran casi al descubierto, pero los siguientes están en trincheras semiprotegidas y los últimos en silos blindados.

Los proyectiles, reunidos en escuadrillas variables entre 8 y 12 armas, están distribuídos de la siguiente manera:

9 en Fairchild (cerca de Spokane, Washington).

12 en Lincoln (Nebraska)

9 en Offut (cerca de Omaha, Nebraska).

12 en Plattsburg (estado de New York).

9 en Forbes (cerca de Topeka, Kansas).

12 en Schilling (cerca de Salina, Kansas).

12 en Dyess (cerca de Abilene, Texas).

12 en Walker (cerca de Roswell, New México).

12 en Altus (Oklahoma) y

24 en Warren (cerca de Chetenne, Wyoming).

Finalmente a Vandenberg (cerca de Lompoc California) se ha destacado una sección de adiestramiento con 6 proyectiles dirigidos .

Según la U.S. News and World Report —del cual hemos obtenido también otros datos— el "Atlas" lleva una cabeza de combate que pesa 1,360 Kgs., de una potencia de 5 megatones, para su lanzamiento necesita 8 minutos de cuenta al revés y realiza por término medio, nueve tiros eficaces de cada diez.

Ya ha terminado la construcción de estos proyectiles para fines bélicos: y continúa la construcción de ejemplares para fines experimentales y espaciales.

Ya están en sus ubicaciones 54 "Titan I" de una potencia superior a la del "Atlas", todos ellos en silos blindados. Otros 54 de la versión mejorada estarán listos para fin de año.

La cabeza de combate del "Minuteman" tiene probablemente una potencia de 1 megatón, lo cual es suficiente para destruir una gran ciudad. 50 "Minuteman" estarán listos para Junio de 1963. En total ha sido autorizada la construcción de 800 y el objetivo de la Air Force es de llegar a 2,000 en el presente decenio.

En lo que respecta a los proyectiles dirigidos de alcance intermedio IRBM:

—60 "Thor" están actualmente en Gran Bretaña, pero serán retirados dentro de un año.

—30 "Jupiter" están en Italia y 15 en Turquía. Todos estos tienen una cabeza de cerca de un megatón como los "Thor", pero están en instalaciones descubiertas. En Enero último tuvieron lugar sondajes bilaterales para estudiar su eventual sustitución por "Polaris".

Los Estados Unidos preven aumentar considerablemente, dentro de un año, el número total de proyectiles listos y llegar a 1,700 a mediados de este decenio.

La Unión Soviética está tratando por todos los medios, de alcanzar a los Estados Unidos en la producción de ojivas nucleares modernas y de proyectiles de propelente sólido, que constituyen el arma del futuro. Pero no tienen todavía nada que se asemeje al "Minuteman" ni al "Polaris" (respecto a estos últimos, ni siquiera bajo el aspecto de la idoneidad para el lanzamiento submarino).

Se calcula que a los 476 proyectiles norteamericanos, la URSS, no puede oponer sino 125 subdivididos así:

—75 ICBM tipo "T.3" de propelente líquido con cabeza de 10 megatones (según otras fuentes, pero menos atendibles, estos proyectiles podrían llegar a 150).

—50 de corto alcance tipo "Golem" embarcados en submarinos y lanzables sólo con el buque en superficie.

Según el "Instituto de Estudios Estratégicos de Londres", una nueva generación de ICBM más precisos empezará a entrar en servicio dentro de un año.

La Unión Soviética dispone además de cerca de 700 proyectiles dirigidos de alcance intermedio comprendido entre 1,000 y 3,000 Kms. ninguno de los cuales está sin embargo, en condiciones de llegar hasta los Estados Unidos por falta de bases adecuadas, (como podría suceder en cambio, desde Cuba).

Los Estados Unidos tienen además una gran superioridad en el campo de los aviones capaces de llevar hasta el territorio del adversario las bombas nucleares. Tienen en efecto:

—650 bombarderos de gran radio de acción "B-52 Estratofortalezas" de 1,040 Km/h. y

—1,000 bombarderos de mediano radio de acción, 90 "B-58 Hustler" de 2,120 Km/h. y 900 "B-57 Stratojet" de 1,000 Km/h.

A esta masa de bombarderos convenientemente repartida en un centenar de bases, parte metropolitanas y parte de ultramar, hay que agregar cerca de 500 vehículos de ataque pesados de los portaviones y cazabombarderos (más de 1,500) aptos para llevar armas nucleares, además de los bombaderos estratégicos británicos. Todos éstos están en condiciones de penetrar más o menos profundamente en la URSS, por su autonomía intrínsica o por ser llevado en sus bases móviles (portaviones) o desde bases vecinas a las del posible adversario (territorios europeos, Turquía, Japón).

Los soviéticos pueden oponer solamente 200 bombarderos de gran radio de acción 1,400 Km. por término medio, pero estos últimos no están en condiciones de llegar a los Estados Unidos por falta de bases convenientemente situadas.

En lo que respecta a la eficiencia de este armamento, la superioridad norteamericana está acentuada por el hecho de que, salvo las primeras versiones del "Atlas", todos sus ICBM, están instalados en silos subterráneos difícilmente vulnerables, mientras que los soviéticos han encontrado dificultades tan grandes en la construcción de bases protegidas por sus enormes proyectiles, que han renunciado prácticamente a ello y ahora tratan de construir proyectiles de menores dimensiones. Por consiguiente, en este campo la URSS, está atrasada con respecto a los Estados Unidos, y es precisamente por esta razón que ella en cambio, los ha aventajado en la carrera al espacio: la po-

tencia y también las dimensiones de los motores de sus proyectiles.

Los norteamericanos, que han seguido muy de cerca las pruebas efectuadas por la URSS el otoño pasado (Diciembre de 1962) en el Pacífico, consideran además que sus proyectiles dirigidos son superiores en calidad y en precisión. Finalmente, parece que los actuales ICBM, soviéticos no pueden ser lanzados rápidamente en salvas mediante la simple presión de un botón como los de los norteamericanos que además están integrados por óptimos circuitos de alarma-radar.

La reserva de explosivos nucleares de los Estados Unidos está calculada en 35,000 megatones (35,000 millones de toneladas de TNT), más que suficiente para destruir cualquier nación.

Los norteamericanos consideran muy importante poseer una cierta variedad de cabezas nucleares y de vectores para ponerles cabeza. Consideran que actualmente 8 o 10 megatones de potencia es suficiente para un proyectil y tienden a este objetivo.

En el Strategic Air Command norteamericano hay una sección especial para la asignación de blancos. Los territorios de los enemigos probables han sido divididos en zonas topográficas y cada una de ellas en "regiones objetivo": los principales centros industriales y de comunicaciones han sido tenidos en evidencia especial.

Bajo la base de esta subdivisión, se ha asignado un blanco para cada arma nuclear, inclusive para las llevadas por aviones: por consiguiente no puede suceder que mientras un objetivo sea bombardeado varias veces, otro en cambio quede olvidado.

Según las actuales apreciaciones, la Unión Soviética podría desvastar la Europa Occidental y todas las bases aliadas situadas en la Eurasia o en las cercanías inmediatas, pero no tienen todavía el número de vectores suficiente (proyectiles dirigidos o aviones) para atacar de una manera decisiva las instalaciones militares norteamericanas y provocar en el territorio de los Estados Unidos destrucciones comparables a las que éstos podrían causar en la URSS.

Además, la reserva soviética de explosivos nucleares está calculada en menos de la mitad de la norteamericana. Aunque la URSS, atacase primero, terminaría por quedar completamente aniquilada. La URSS, incrementa sin embargo, el poder destructivo de sus cabezas. En Diciembre último, el Mariscal Soviético Serge S. Biryzov declaró que se estaba llevando a 60 megatones y más, la potencia de los ICBM.

Esta decisión, que efectivamente puede ser tomada, dado el empuje enorme obtenido por los motores de cohetes soviéticos, forma probablemente parte de la estrategia de terror. Un cierto número de estos proyectiles, lanzados sobre todo el territorio enemigo, aún sin una puntería

muy precisa, podría en efecto provocar desvastaciones tales con efectos de onda de choque y de radiaciones térmicas y nucleares que paralizarían a cualquier nación y destruirían o averiarían todo, menos las instalaciones militares muy protegidas.

Se habla directamente de la posibilidad de desarrollar artefactos de 1,000 megatones, los llamados "Gigantones". Estas armas no salvarían a la URSS de la destrucción, pero podrían servir especialmente desde el punto de vista político y psicológico para neutralizar por lo menos parcialmente la actual superioridad norteamericana en número de artefactos disponibles, y en capacidad total de entrega.

Es en efecto presumible, que en momentos difíciles la falta de su empleo limitaría la flexibilidad diplomática de Washington y de sus aliados.

G. Bianchi.



Crónica Nacional

Asociación de Combatientes del Perú recordó Acción del Caquetá.
Fuerzas Armadas rinden homenaje a los Caídos en Campaña de 1941.
Arribó al Callao el Buque-Escuela Chileno "Esmeralda".
Presidente Belaúnde visitó al Buque-Escuela "Esmeralda".
Ceremonias en la Escuela Naval del Perú.
Ceremonia de colocación de Placas Recordatorias en la Escuela Naval del Perú.
Autorizan al Ministerio de Marina para la adquisición de 6 Lanchas Patrulleras.
Por el Día de la Patria hubo Misa y Te Deum en la Basílica Catedral.
Fué imponente el Desfile de los Institutos Armados en el Día de la Patria.
Alocución del Capitán de Fragata Francisco Quirós, al paso de las Fuerzas de la Marina en el Desfile Militar 29 Julio 1963.
Sociedad Fundadores de la Independencia rindió Homenaje en el 142º Aniversario Patrio.
Tres Vice-Almirantes y dos Contralmirantes reciben Condecoraciones de la "Orden Militar de Ayacucho", "Gran Cruz" y "Gran Oficial".
Fervoroso homenaje en el Panteón de los Próceres fué rendido a los Próceres de la Independencia.
Homenaje a los Libertadores José de San Martín y Simón Bolívar.
Ejército, Marina y Salud iniciaron Planes en la Selva.
Vice-Almirante Luis E. Llosa G. P. preside Comando Conjunto de las FF. AA.
Conferencia de Directores de Escuelas Superiores de Guerra Naval en Río de Janeiro.
Buque Cisterna cedido por EE. UU. llegó al Callao.
Compentencia de Veleros tipo Dragón, es ganada por la Dotación de Cadetes de la Escuela Naval del Perú.
Concurso de Tiro entre Equipos de Cadetes de la Marina, Ejército y Aviación.

Asociación de Combatientes del Perú recordó acción del Caquetá.—

En emotiva ceremonia que contó con la asistencia de un grupo de sobrevivientes, la Asociación de Combatientes del Perú, recordó el día 12 de Julio del año en curso el 52º Aniversario del Combate de Caquetá. Luego de la apertura de la sesión, por el Coronel José Rodríguez Fernández, presidente de la Asociación, se llevó a cabo, en esta oportunidad, el descubrimiento de un retrato del Mariscal Oscar Benavides, Vencedor del Caquetá. Dicho acto estuvo a cargo de su hijo, Coronel José Benavides Benavides.

A continuación, el asociado Capitán de Navío, Germán Narváez, hizo una exposición de la histórica fecha. Recordó la acción del entonces Teniente Coronel Oscar R. Benavides, así como del Teniente 1º Manuel A. Clavero, al mando de la cañonera "América" y de los Patrones de Primera Clase, J. Domingo Barreto, Manuel Benítez e Isaac Suárez, quienes dirigían los vapores mercantes fluviales "Loreto", "Tarapacá" y "Estefita" respectivamente, señalando además la acción de jefes y soldados, que finalmente vencieron después de tres días de lucha, recuperando definitivamente La Pedrera.

En medio de los aplausos de la concurrencia, la Asociación de Combatientes del Perú, hizo entrega de diplomas recordatorios a los sobrevivientes, al General Luis E. Vinatea y a los señores Juan Aguirre, Manuel Medina, Jorge Pino, Mariano Pino y Carlos Reátegui.

Fuerzas Armadas rinden homenaje a los caídos en Campaña de 1941.—

El día 24 de Julio del pte., la Fuerza Armada, rindió homenaje a los Caídos en la Campaña del Norte en 1941, en el Campo de Marte, frente al Monumento que perenniza este hecho de armas.

La ceremonia tuvo lugar a las 10 horas y asistieron comisiones de Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra, Segunda Región Militar, Fuerza Aérea, Centro de Instrucción Militar del Perú, Cuartel General del Ejército, Cadetes de la Escuela Militar de Chorrillos y Miembros de las Fuerzas Auxiliares.

La formación estuvo integrada por 3 agrupamientos de Tropas, el tercero de los cuales formó con las Escoltas de las Banderas de Guerra de las Unidades que participaron en la Campaña de 1941.

Arribó al Callao el Buque-Escuela "Esmeralda".—

En viaje de instrucción arribó el día 25 de Julio a 1100 horas, el Buque-Escuela de la Armada Chilena "Esmeralda", al mando del Capitán de Fragata Hugo Cabezas Videla. El citado barco, tipo velero, acoderó en el Terminal Marítimo del Callao, donde permaneció hasta el 30 de Julio.

El BACH "Esmeralda", llegó procedente de Guayaquil, después de haber tocado diversos puertos del norte y centro americanos, por donde realizó su crucero de instrucción para Guardiamarinas, cadetes y grumetes.

Al llegar a la bahía, el "Esmeralda" saludó a la plaza con disparos de cañón que fueron contestados por las baterías de la Escuela Naval del Perú (La Punta). Momentos más tarde, recibió a bordo al Agregado Naval de Chile, Capitán de Navío Gustavo Julián Pastor y al Ayudante del Comandante del Buque-Escuela, Teniente Segundo A.P. Juan F. del Risco del Aguila.

A las doce del día, el barco visitante acoderó en el Espigón "C" del Terminal Marítimo, donde fue recibido por una numerosa colonia chilena y por una delegación de Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

Pasadas las 2 de la tarde, el Comandante del "Esmeralda", Capitán de Fragata Cabezas Videla, realizó las visitas protocolares a las autoridades políticas y navales del Callao y Lima.

De acuerdo con el Programa organizado por el Ministerio de Marina del Perú, la dotación de Oficiales, Cadetes y Personal del Buque-Escuela cumplieron un nutrido programa de visitas y agasajos preparados en su honor.

Ceremonia de Juramentación de los Cadetes del Primer Año













Presidente Belaúnde visitó a Buque-Escuela "Esmeralda".—

En visita de cortesía, el día 30 de Julio, el Jefe del Estado Arq. Fernando Belaúnde T., subió a bordo del Buques-Escuela chileno "Esmeralda". Estuvo acompañado por el Ministro de Marina del Perú, Vice-Almirante Florencio Teixeira V.; por el Embajador de Chile, doctor Jorge Errarázuris y por los miembros de la Delegación sureña que habían asistido a la Transmisión del Mando Presidencial.

El Presidente Belaúnde al llegar al espigón largo "A", fue saludado por las autoridades civiles y militares de la Provincia del Callao.

Al subir a bordo se le rindió los honores de estilo y luego le presentó sus saludos el Comandante del Buque, Capitán de Fragata Hugo Cabezas Videla. Posteriormente el Presidente de la República, acompañado de su comitiva y funcionarios chilenos, recorrió las diferentes instalaciones del barco.

Momentos más tarde, el Arquitecto Belaúnde se dirigió a la Cámara del Comandante de la nave, Capitán de Fragata Hugo Cabezas Videla, quien le agradeció su visita a nombre de la Armada de Chile y de los Jefes, Oficiales, Cadetes y tripulantes de su nave, e igualmente agradeció las múltiples atenciones recibidas en Lima, con motivo de la visita del Buque-Escuela.

Al abandonar el Sr. Presidente de la República el buque chileno, la Banda de Músicos de a bordo ejecutó el Himno Nacional del Perú.

Ceremonias en la Escuela Naval del Perú.—

Como es tradicional el día 27 de Julio del pte. año se realizaron en la Escuela Naval, las ceremonias de Homenaje al Almirante Miguel Grau, Confirmación de Cargos de Cadetes Oficiales y la Juramentación de los Cadetes del 1er. Año.

A las 8 a.m. se rindió homenaje al Almirante Grau, con motivo del aniversario de su nacimiento. Dicha ceremonia fue presidida por el Director de la Escuela Naval del Perú, Contralmirante Alejandro Martínez Claure y con la asistencia de la Plana Mayor, Cadetes y Personal de la dotación de la Escuela.

El acto se inició con honores al Pabellón Nacional. Posteriormente una comisión de Cadetes colocó una ofrenda floral ante el busto del Héroe de Angamos y luego, el Cadete Comandante, César Cussianovich, pronunció el discurso de homenaje a Grau, finalizando con el Himno Nacional.

Una hora más tarde, se procedió a la Confirmación de cargos de los Cadetes Oficiales y de los Escoltas de Bandera. En este acto los nuevos Cadetes Oficiales prestaron el juramento de estilo.

A las 11 de la mañana, con asistencia del Comandante General de la Marina y de algunos descendientes de los 83 Cadetes que hacen 100 años prestaron juramento como Cadetes del Colegio Militar, sección Marina, se llevó a cabo la juramentación de 60 jóvenes Cadetes pertenecientes a la Promoción 1963, de la Escuela Naval del Perú.

El acto se inició con la alocución que pronunció el Jefe del Departamento de Disciplina del citado plantel, Capitán de Fragata Ismael Otárola, quien en homenaje a la Promoción 1863 dirigió a los actuales Cadetes una patriótica alocución. Terminada la alocución el Corneta ejecutó el toque de silencio en honor de los miembros desaparecidos de la Promoción 1863.

Luego se procedió a la repartición de los Diplomas a los Cadetes recientemente ratificados de la Promoción 1963.

Terminada la Ceremonia el Comandante General de la Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., acompañado de Jefes y Oficiales, abandonó la Escuela, rindiéndosele los honores correspondientes.



El Vice-Almirante, Ministro de Marina, saluda a los descendientes de la Promoción 1863

Ceremonia de Confirmación de Cargos de Cadetes Oficiales de la Escuela Naval del Perú







Ceremonia de colocación de Placas Recordatorias en la Escuela Naval del Perú.—

El día 27 de Julio a 1230 hrs. tuvo lugar en el Patio interior del nuevo edificio "Guise" de Aulas y Gabinetes de la Escuela Naval del Perú, la ceremonia de colocación de las Placas recordatorias con que los miembros de las promociones egresadas de ella y que han cumplido 30 años de servicios como Oficiales de Marina, rinden Homenaje a nuestro primer centro de estudios.

En esta oportunidad se encontraban presentes los integrantes de las Promociones de 1930, 1931 y 1932, haciendo uso de la palabra el Contralmirante Alejandro Martínez Claure, actual Director de la Escuela Naval del Perú e integrante de la Promoción de 1930.

Posteriormente el Almirante Martínez ofreció una copa de Champagne a los asistentes a tan significativa ceremonia.

Autorizan al Ministerio de Marina para la adquisición de 6 Lanchas Patrulleras.—

Por Decreto-Ley ha sido autorizado el Ministerio de Marina para suscribir un convenio de préstamo con la firma Anthony Gibs & Sons Ltda., de Londres, que le permitirá financiar la adquisición de 6 rápidas lanchas patrulleras, cuya falta facilitaba la presentación de un cúmulo de irregularidades que son imprescindibles de subsanar.

En otros países se tiene un servicio especial de guardacostas y su carencia hizo concentrar, en las Capitanías de Puerto, a lo largo de todo nuestro litoral, una serie de funciones que no pueden dejar de ser cumplidas, tales como la de policía marítima, vigilancia de faros y balizas, observaciones meteorológicas, oceanográficas e hidrográficas, vigilancia de muelles fiscales y particulares, fiscalización del practicaje y pilotaje obligatorios, control de las licencias, despachos y pases que se expiden para las embarcaciones nacionales, reconocimiento, inspección y control de embarcaciones menores, auxilios marítimos, organización de estadísticas e informes sobre el litoral, ayuda para reprimir desórdenes a bordo de los barcos mercantes, etc.

Se destaca, en fuentes del Ministerio de Marina, que el área marítima que nos corresponde, de acuerdo con las declaraciones de jurisdicción pesquera establecidas según el acuerdo tripartito entre Perú, Chile y Ecuador, cubre una extensión de más de un cuarto de millón de millas cuadradas (unos 800,000 kilómetros cuadrados) al comprender la longitud



Placas Recordatorias colocadas en la Escuela Naval del Perú, por las Promociones 1930, 1931 y 1932

de 1,200 millas de costa por 200 millas de ancho de mar. Cada una de esas lanchas por adquirir será capaz de cubrir, aproximadamente, 20,000 millas cuadradas, en una sola exploración de 24 horas.

Hasta la fecha, esas exploraciones eran llevadas a cabo necesariamente por buques pertenecientes a la Escuadra, los que aparte de ocasionar un mayor gasto, debían descuidar un tanto su normal entrenamiento según el programa de actividades de la flota.

Mientras no exista el Servicio de Guardacostas, las lanchas patrulleras. rápidas, que van a ser adquiridas, estarán bajo el control de la Marina de Guerra y de momento llenarán el gran vacío que existía dentro de las funciones de vigilancia y control de nuestro mar territorial. Estarán provistas de ametralladoras y tendrán un desplazamiento de alrededor de 80 toneladas, cada una, teniendo la necesaria capacidad para imponer el respeto de nuestra soberanía dentro de un radio de acción adecuado a la extensa zona por resguardar. En esa forma, la Marina de Guerra del Perú contribuirá al desarrollo económico del país por cuanto la vigilancia efectiva en el mar favorecerá el comercio al evitar la delictuosa competencia del contrabando, protegerá contra la piratería de embarcaciones extranjeras, preservará nuestra riqueza ictiológica y estarán listas a proporcionar seguridad y auxilio a los hombres que trabajan en el mar.

Por el Día de la Patria hubo Misa y Te Deum en la Basílica Catedral.—

En conmemoración del 142º Aniversario de nuestra independencia, se ofició el día 28 de Julio del pte. año una Solemne Misa y Te Deum en la Basílica Metropolitana con asistencia oficial de los Co-Presidentes de la Junta de Gobierno y de las misiones extranjeras que concurren a la trasmisión del Mando Presidencial.

Las tropas de las Fuerzas Armadas que ocupaban el cuadrilátero de la Plaza de Armas rindieron los honores correspondientes en momentos que los Co-Presidentes de la Junta de Gobierno se dirigían hacia la Basílica.

La solemne Misa rezada fue oficiada por S.E. Cardenal Juan Landázuri Ricketts, Arzobispo de Lima y Primado del Perú.

Asimismo, el Monseñor Luis Lituma Portocarrero, Chantre y Proto-Notario Apostólico, pronunció la oración patriótica con gran énfasis, manifestando gran sentimiento y fervor patriótico por ser día tan grande para la Patria.

Fue imponente el Desfile de los Institutos Armados en el Día de la Patria.—

Extraordinarios contornos tuvo el Desfile Militar que se realizó el 29 de Julio en homenaje a la Patria y con motivo del 142º Aniversario de la Independencia Nacional. Dio realce al acto la presencia del Presidente Constitucional de la República y de las misiones extranjeras acreditadas para la transmisión del Mando Supremo de la Nación.

Destacó el porte y la gallardía de los miembros de las Fuerzas Armadas y de los miembros de las Fuerzas Auxiliares, así como el espléndido material de guerra que fue exhibido.

A las 10 a.m. por la avenida Brasil, de sur a norte, llegó a la Tribuna Oficial, en auto descubierto el Presidente Constitucional de la República, arquitecto Fernando Belaúnde Terry, quien fue recibido en medio de estruendosos aplausos. Lo acompañaba el General Julio Humberto Luna Ferreccio, Ministro de Guerra. Luego subió a la Tribuna Oficial, donde se encontraban los Presidentes de los Poderes del Estado, Presidentes de las delegaciones extranjeras acreditadas para la transmisión del mando, Ministros de Estado, el Cardenal Juan Landázuri Ricketts, la Alcaldesa de Lima y otras personalidades. Inmediatamente después, se dejaron escuchar las notas del Himno Nacional, y cuatro Cadetes de nuestras Fuerzas Armadas, procedieron a izar el Pabellón Nacional en el asta que se encontraba frente a la tribuna.

A las 10 y 20, aproximadamente, el Comandante General de la II Región, Jefe de Línea, General Pablo Jerí Camino, se acercó al estrado Oficial y pidió el permiso de reglamento para iniciar el desfile. Luego se instaló frente a la misma tribuna, a un costado de la Banda de Músicos de la Guardia Republicana, que tuvo a su cargo la ejecución de las marchas en el curso del desfile. Oradores militares de los diversos agrupamientos, destacaron la misión y tradición de cada una de las armas.

Abriendo la marcha, desfilaron ante la Tribuna Oficial los batallones de nuestra Armada, es decir, Primer Agrupamiento, bajo el mando del Capitán de Navío Jorge Bellina. Desfilaron así, en medio de estruendosos aplausos, los cadetes, marineros y alumnos de las diversas Escuelas de la Armada. También desfiló la tripulación del Buque-Escuela "Esmeralda".

A continuación, pasó el Segundo Agrupamiento, Fuerza Aérea, bajo el mando del Coronel FAP. Néstor Huaco Castillo, integrado por batallones de cadetes, sub-oficiales, tropa, policía militar y elementos de la sección Vigilancia Especial, con perros policías. El Tercer Agrupamiento, integrado por Cadetes de la Escuela Militar y del Colegio Leoncio Prado, pasó bajo

el mando del Coronel Eduardo Portella Cerrutti. Seguidamente, desfiló el Cuarto Agrupamiento, formado por las fuerzas del Ministerio de Gobierno y Policía, bajo el mando del Coronel Dagoberto Vildoso Núñez, con los Cadetes de la Escuela de Policía, tropa y un batallón de la Guardia Republicana.

El Quinto Agrupamiento, Segunda División Ligera, pasó bajo el mando del Coronel Luis Palacios Trujillo, con los Batallones de Infantería, "Legión Peruana", "Lima", "Batallón de Artillería "Coronel Bolognesi", con sus camiones blindados, cañones, baterías de morteros pesados y tanques ligeros. Acto seguido desfiló el Sexto Agrupamiento, Tropas Especiales, bajo las órdenes del Coronel Gonzalo Briceño quien como todos sus soldados y oficiales lucía el característico uniforme de los "Rangers". Pasaron así, los paracaídistas, los alpinistas y los hombres rana, con sus equipos especiales, así como el Grupo de Operaciones psicológicas, con tanques ligeros.

El Sétimo Agrupamiento, integrado por el Cuerpo de Enfermeras de los Hospitales Militares y de Policía, desfiló bajo el mando del Coronel de Sanidad Alfonso Vivanco. El Octavo Agrupamiento, "Unidades a Caballo", desfiló bajo el mando del Coronel Humberto Reyna Farje. Pasaron así el Escuadrón de Cadetes de la Escuela Militar de Chorrillos, el Regimiento de Caballería "Mariscal Nieto" y los Húsares de Junín y la tropa de la 24 Comandancia de la Guardia Civil.

Seguidamente, desfiló el Noveno Agrupamiento, Fuerzas del Centro de Instrucción Militar del Perú, bajo el mando del General Tomás Berenguel Burgos, con la sección de Transmisiones, batallón de Ingenieros "José Olaya", equipo pesado y ligero, el grupo de Artillería de Campaña y Artillería Antiaérea, con sus grandes cañones y ametralladoras múltiples. Finalmente, desfiló bajo el mando del General Arnaldo Winkelried, el Décimo Agrupamiento División Blindada, con el Batallón de Infantería Blindada "Cahuide" y sus tanques; el Regimiento Blindado "Mariscal Castilla"; el Batallón de Tanques "Uchumayo", de impresionantes dimensiones, cuyos cañones giraron para presentar su saludo frente a la Tribuna Oficial; luego siguieron las Unidades de Ingeniería, de Intendencia, de Material de Guerra y los trenes de abastecimiento.

Terminada la Parada Militar, se dejaron escuchar las notas de la "Marcha de Banderas". El Presidente de la República, se retiró del Estrado Oficial rindiéndosele los honores correspondientes.

Alocución del Capitán de Fragata Francisco Quirós al paso de las Fuerzas de la Marina en el Desfile Militar 29 Julio 1963.

Para mí que sólo exhibo dos virtudes:
ser peruano y ser marino,

dos virtudes que por cierto son grandiosas,
hoy me encuentro, además de sorprendido, muy honrado
al haber sido elegido para asunto tan naval como ninguno:
narrar, a medida que transcurre, el desfile de las fuerzas
de Neptuno.....

Comencemos por decir que está de gala
el marco esplendoroso de este campo
realzado por las delegaciones, que enviaron fraternas,
las naciones amigas del Perú y de los peruanos,
a la celebración de doble fiesta: inicio de un Gobierno
y Cumpleaños de nuestro renacer de americanos.....

Un toque de clarín ha resonado
y en notas de metal van presurosos
heraldos por los aires anunciando
que la marcha va a empezar,

Una marcha que orgullosa la Marina va iniciando
pues, en tierra, es de etiqueta
que se ceda preferencia al que viene de la mar.....

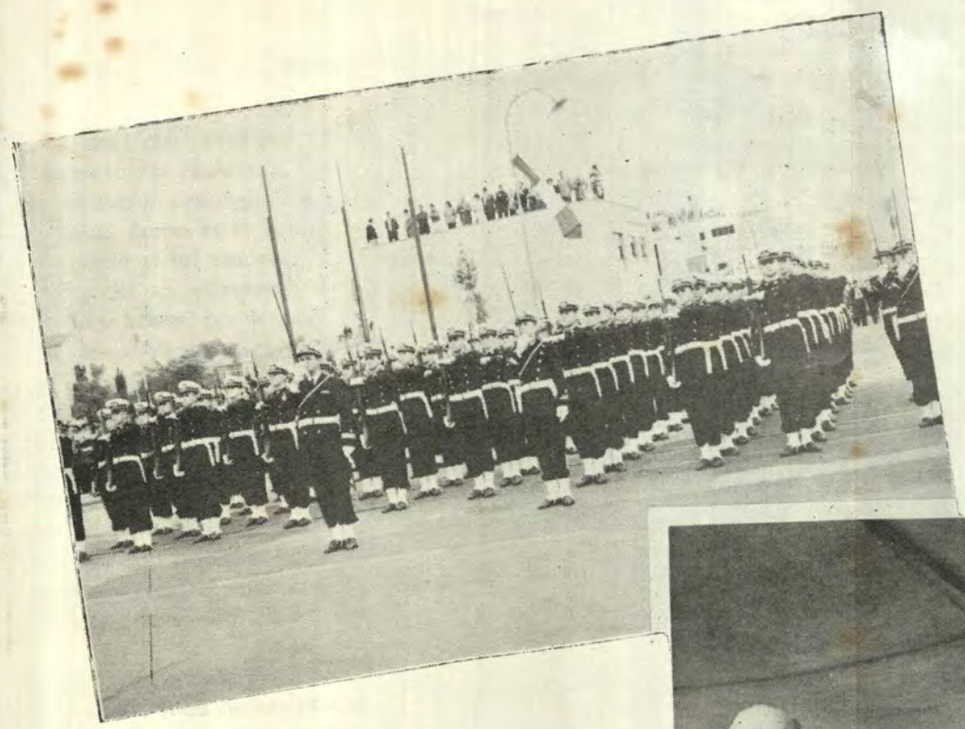
Hay atmósfera que inspira para ver esta Parada
que hoy ofrece a su Perú la Fuerza Armada.
Hasta veo que el asfalto de la pista está impaciente
como suelo en espera de simiente
por sentir que lo presione la pisada de su gente.

Hay atmósfera que inspira para ver esta Parada.....!
Cual capullo que revienta y a la luz del sol asoma,
se percibe grato aroma, que en efluvios va llegando
justa al Cielo, donde están los que flameando
por mil campos de batalla nuestra Enseña blanqui-roja,
no supieron de otra cosa que pensar sólo en su Patria.

Allá arriba, me imagino a todos ellos,
con los ojos bien abiertos y su pecho muy henchido
observando, cómo Marte hoy en Lima ha reunido,
a los hijos de sus hijos, que se aprestan en oleadas
y, ya vienen, guarnecidos, con los brillos de la espada.

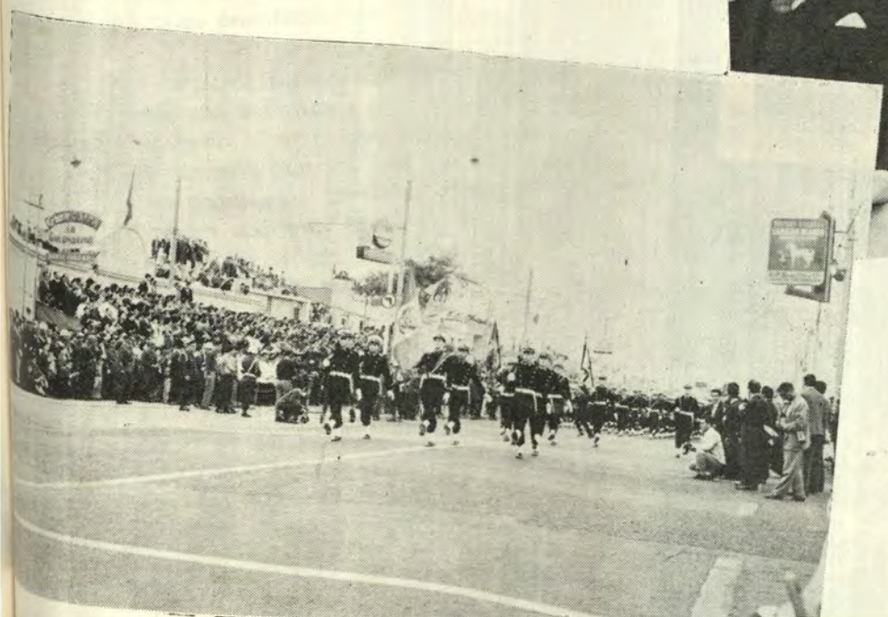
Falta poco... casi nada... para que entre la Marina!
Cuando viene la Marina
desde el paso con que rompe su partida
siento el golpe de su marcha en sincronía
con la marcha de mi vida.....

Desfile Militar de Fiestas Patrias











El Comando Naval está pasando y ejecuta emocionado su saludo...
Cuál quisiera ser el Jefe, en el momento
de este bravo y prestigioso Regimiento.....!
Si así fuera, como él lo hace, yo lo haría,
aunque no sé si tal vez con la misma gallardía,
sí embargado por el mismo sentimiento
de orgullo y honor, por ir delante
como lo hizo Miguel Grau, nuestro Almirante.....!

Mientras tanto los sonidos de la Banda no han cesado,
y si ahora los sentimos opacados, el motivo es los Cadetes.....
Cuando asoman los Cadetes, se amortigua el tronar de la trompeta
ante el paso vigoroso del atleta, ante el garbo de su estirpe
noble raza de campeones! que eso fueron
los que hoy son antecesores y vistieron tan idénticos colores:
ese azul por nuestro mar que es de bonanza
y aquél oro, de simbólica esperanza.....!

Cuál será lo que despiertan cuando pasan los Navales
que allá veo a más de un padre a su hijo levantando
por encima de otras gentes, y diciendo:
"Algún día, si Dios quiere, vestirás de azul y oro....
"no te pierdas un detalle.... asimila la arrogancia de su modo.....
"y esa prosa que revela en los andares
"que son hijos predilectos del Glorioso Caballero de los Mares".

Estos son nuestros futuros Oficiales.....
Sus estudios son extensos y profundos;
tal vez, si como el mar, que los subyuga
o como el corazón que los activa.
En su alma mantienen siempre viva
la llama de un epónimo Marino:
es Grau, quien les señala su camino,
y es Grau, por quien tomaron tal destino.

Si alguien dijo que, primero,
para ser buen Oficial de la Marina,
antepuesta a todas las virtudes,
se requiere la de ser un caballero
¡Qué buenos van a ser estos muchachos,
formados en las aulas de una Escuela
austera y majestuosa como templo

que lleva a Miguel Grau como de ejemplo!
Gallardos, elegantes y de estampa;
enérgicos, humanos y sapientes.....
¡Así son nuestros futuros Oficiales.....
y orgullo tenemos de que sean!.....

Un nuevo Batallón ya se aproxima....
en que toda la Escuadra se resume;
pues él, con selección reune,
personal de los Destroyers y Cruceros.
Ellos son los que tripulan nuestros buques,
ellos son los marineros,
los que viven y trabajan más allá del horizonte.
¡Impregnados con la sal,
requemados por el Sol,
y curtidos por el hielo,
por semanas sólo saben de que hay mar... y de que hay Cielo...!
Viejos lobos que así guardan la riqueza imponderable,
que otorgó Dios al nacido en este suelo.....
tan bendito y tan peruano,
como todo lo que nace en las aguas de su Océano.

Aquí pasan estos bravos marineros,
levantando sus polainas, cual su buque
cuando trepa por las olas más gigantes,
mientras reman, con sus brazos, en un ritmo navegante.....!

Cuál será lo que despiertan al pasar estos muchachos,
que allá veo miles de almas repartidas, palpitando de emoción;
muchas de ellas, ya vividas,
otras tantas, más recientes,
pero todas de paisanos que, latentes,
quieren ver y no perderse de marchar al Batallón.....;
embriagarse en el compás estremeciente
de las notas de la banda militar
y gozar con el desfile de las tropas
de su tierra, de su aire y de su mar.....

Todas ellas el momento van viviendo... .
no hay distingo ni de sexos, ni de edades...
El anciano recordando sus felices mocedades
cuando actuaba como alcero de cañón;
el pequeño, parodiando al marinero de un Velero;

y una madre, con su hijo voluntario en un Crucero,
esperando que ahora pase, dando paso,
paso fuerte y planta baja al Batallón.....

Y ahora vienen los muchachos de otra Escuela,
de aquella, cada vez más importante,
que agrupando en una sola, nos entrena
en las ramas que precisa el navegante....

Motoristas, radaristas, fogoneros;
sanitarios, maniobristas o artilleros;
son primero, antes que todo...! marineros! Gente recia,
con la frente levantada y orgullosa de las glorias de su Armada.....

La Marina los prepara al comienzo en esta Escuela,
y después sobre una Nave;
y, al hacerlo, así lo sabe,
que hoy en ella o mañana, en cualquier parte,
rendirán para la patria en ciencia o arte.
Los Navíos con las velas y las vergas,
ya no pueblan más los mares;
no es el viento ni es el brazo del marino lo que juega.....
Los espeques, los pescantes y las cañas timoneantes
que empleaban tanta gente en la faena.....
ya no son más operantes ¡Hoy apenas se precisa un contacto de botones y,
por ende, gente buena y estudiosa, que trabaja en electrones.....!

Como éstos, son millares los muchachos
que ahora piensan en su ingreso a la Marina.
Son millares los que sueñan,
pues conocen, de abnegados Oficiales que a raudales
les enseñan los estudios de las ciencias.
¡Hoy en día, más que nunca,
es imperioso, el despliegue de la técnica en la Armada!

El desfile de Neptuno está acabando;
más, lo visto, no es por cierto lo completo.
Buques hay al ancla en varios puertos
y otros practicando su patrulla.
Submarinos, 100 pies bajo del agua,
navegan silenciosos en escucha
atisbando de las napas cada zona.....
y allá, hacia el lado del Oriente,

trabajando por los ríos y las trochas,
se encuentra, con Clavero, mucha gente,
en la Fuerza Fluvial del Amazonas.
El aplauso que es sincero y expontáneo, siempre anima,
y hoy que suena fervoroso el que llega a la Marina,
del paisano con el alma emocionada,
del peruano orgulloso de su Armada,
es por cierto un acicate, sumamente poderoso.....
Y por eso, porque siento,
porque vivo tal como ellos el momento,
adivino que estos bravos marineros,
mientras pasan,
asimismo se reiteran un sagrado juramento;
que acá mismo, sin distingo ni excepciones
yo pidiera nos hagamos los peruanos;
"Trabajar..... trabajar por nuestra patria con esmero,
conducirla por el justo derrotero.....
!Sólo así, desde el fondo del Océano,
hasta arriba, en el hielo de nuestro Ande,
por nosotros el Perú será muy grande.....!

Y ya vemos, que cual todo se termina
este paso tan brillante que nos hizo... ¡La Marina!

Sociedad Fundadores de la Independencia rindió homenaje en el 142º Aniversario Patrio.—

En la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores del 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, se realizó el día 29 de Julio del pte. año, una sesión solemne, conmemorándose el 142º Aniversario de la Independencia Nacional.

Dicha sesión contó con la asistencia oficial del Presidente de la República, Arq. Fernando Belaúnde Terry, quien estuvo acompañado por el Ministro de Guerra, General Julio H. Luna Ferreccio, rindiendo los honores correspondientes al Regimiento de Caballería "Mariscal Nieto" y siendo recibido por la Comisión Directiva integrada por el Coronel Néstor Gambetta, Coronel Arturo Gavilano, Capitán de Navío Máximo Cabrera Castro, General Felipe de la Barra, Capitán de Navío Carlos Paredes y Tte. Cornl. Andrés Quevedo.

Asimismo, se encontraban también los Ministros de Estado, los Embajadores de las Repúblicas de Chile y Argentina y el Comandante General del Ejército General de División Rodolfo Belaúnde.

La sesión solemne se inició con el Himno Nacional del Perú, prosiguiendo con la lectura del Acta de la Jura de la Independencia. A continuación el Presidente de la Sociedad, Coronel Néstor Gambetta, presentó al socio activo General Rodolfo Ravínez Cortez, quien pronunció el discurso de orden. Antes de declarar clausurada la sesión solemne conmemorativa, el Presidente de la República, Arq. Fernando Belaúnde Terry, hizo uso de la palabra, refiriéndose a la acción constructiva conjunta de la civilidad y las Fuerzas Armadas.

Tres Vice-Almirantes y dos Contralmirantes reciben Condecoraciones de la "Orden Militar de Ayacucho", "Gran Cruz" y "Gran Oficial".—

El día 29 de Julio del año en curso, recibieron en el Salón de Embajadores del Palacio de Gobierno, las Condecoraciones de la "Orden Militar de Ayacucho", en el grado de "Gran Cruz" los Vice-Almirantes Florencio Teixeira Vela, Miguel Chávez Goytizolo, y Vice-Almirante Pedro J. Gálvez Velarde.

Igualmente fueron condecorados en el grado de "Gran Oficial" los Contralmirantes Raúl Delgado E. y Luis Rivero Romainville.

Fervoroso homenaje en el Panteón de los Próceres fue rendido a los Próceres de la Independencia.—

El día 30 de Julio del pte. año, el Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, acompañado por los miembros de su Gabinete Ministerial, rindió homenaje a los Próceres de la Independencia Nacional.

El solemne acto se llevó a cabo a las 11 de la mañana y contó con la asistencia de las delegaciones extranjeras acreditadas para la transmisión del Mando Supremo de la Nación y representantes de instituciones cívicas del país.

Para la ceremonia se emplazaron en el Parque Universitario, comisiones de la Fuerzas Armadas y un Pelotón del Glorioso Regimiento de Caballería Nº 1 "Húsares de Junín".

El Presidente de la República después de recibir el saludo y los honores correspondientes a su alta investidura descendió a la bóveda en donde se encuentran los restos de tan epónimas figuras de nuestra historia. Luego, las delegaciones diplomáticas extranjeras procedieron a la colocación de ofrendas florales ante los bustos de los libertadores, don José de San Martín y Simón Bolívar, respectivamente.

Minutos después el Presidente de la República, se retiró ejecutándose los honores correspondientes a su alta investidura.

Homenaje a los Libertadores José de San Martín y Simón Bolívar.—

En solemne acto el día 30 de Julio del pte. año el Concejo Provincial de Lima rindió homenaje a la memoria del Libertador José de San Martín, al conmemorarse el 142º Aniversario de la Independencia Nacional. Contó con la asistencia de diferentes Instituciones civiles y oficiales, representantes de la Municipalidad de Buenos Aires, del Ministerio en representación de las Fuerzas Armadas, de la Sociedad Fundadores de la Independencia, del Instituto Sanmartiniano y de la Guardia Civil, quienes colocaron ofrendas florales al pie del monumento a tan ilustre militar argentino.

Momentos después, en forma similar, las mismas personas se hicieron presentes ante el monumento erigido en homenaje al Libertador Simón Bolívar, colocándose en emotivo acto ofrendas florales.

Ejército, Marina y Salubridad iniciaron planes en la Selva.—

El Ejército, Marina y Salubridad iniciarán servicio cívico-fluvial en la selva, con el objeto de efectuar asistencia hospitalaria e impartir educación entre los pobladores de esa zona.

Un organismo conformado por representantes de esos tres Ministerios tendrá a su cargo la ejecución del proyecto. Antes de que se inicien los trabajos se llevará a cabo un reconocimiento del terreno en que se trabajará.

Vice-Almirante Luis E. Llosa G. P. preside Comando Conjunto de las FF. AA.

El Vice-Almirante Luis Edgardo Llosa G. P. ha sido nombrado Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas. La designación se realizó en el Consejo de Ministros el día 1º de Agosto del año en curso.

Conferencia de Directores de Escuelas Superiores de Guerra Naval en Río de Janeiro.—

En los primeros días de Agosto del presente año, se realizó en la ciudad de Río de Janeiro la 2da. Conferencia de Directores de Escuelas Superiores de Guerra Naval, habiendo concurrido en representación del Perú, el Contralmirante Emilio Guzmán Barrón, acompañado del Capitán de Fragata Oscar Barco Sisley.

Los participantes en esta Conferencia fueron: Argentina, Chile, Estados Unidos de N.A., México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. No asistieron Canadá, Colombia y Ecuador.

La Conferencia comprendió:

1).—Exposición sobre orientación de los cursos que se dictan en la Escuela Superior.

2).—Proceso de aprendizaje y aprovechamiento de los alumnos, inclusive en los que respecta a la apreciación de sus cualidades para el ejercicio de las funciones de Comando y de Oficiales de Estado Mayor.

3).—Preponderancia de los trabajos en grupo sobre los temas individuales, como factor de formación de los Oficiales de Estado Mayor.

4).—Método de selección de alumnos e instructores. Se eligió por unanimidad como sede de la próxima conferencia a realizarse el año 1964, la Capital del Perú.

Buque Cisterna cedido por EE. UU., llegó al Callao.—

Con gran entusiasmo fue recibido al mediodía del 10 de Agosto del pte. año, el Buque-Cisterna B.A.P. "ACA-141", que llegó a la Base Naval del Callao, desde Estados Unidos de Norteamérica, donde fue entregado a la Armada Nacional bajo los términos del programa de asistencia militar.

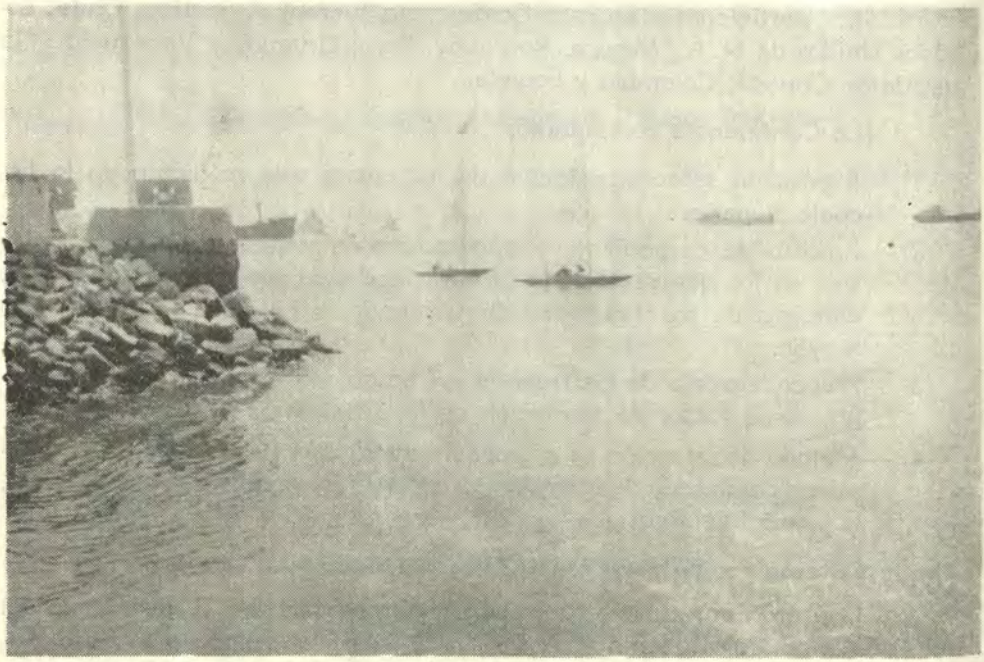
El nuevo barco fue recibido en la Base Naval con prolongados toques de sirena por los barcos de la Armada que se hallaban empavesados y con sus respectivas tripulaciones formadas en las cubiertas.

En el Muelle de Reparaciones se encontraban el Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., el Comandante General de la Marina Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo, el Inspector General de la Marina Vice-Almirante Pedro Gálvez V., el Comandante General de la Base Naval del Callao, Contralmirante Juan L. Kruger, el Director de la Escuela Naval del Perú Contralmirante Alejandro Martínez Claure, el Comandante General de la Escuadra Contralmirante Julio Giannotti L. y numerosa comisión de Jefes y Oficiales de la Armada.

El Buque-Cisterna "ACA-141", vino bajo el Comando del Teniente Primero A.P. Augusto Fernández Hidalgo.

Competencia de Veleros tipo Dragón es ganada por la dotación de Cadetes de la Escuela Naval del Perú.—

Conmemorando un aniversario más de su fundación el Yatch Club Peruano organizó una competencia de Regatas en Veleros tipo Dragón.



Una vista de la Competencia de Regatas para embarcaciones tipo Dragón

Este campeonato se realizó en la Bahía del Callao y constó de 3 fechas habiendo obtenido la dotación representativa de los Cadetes el 1er. Puesto en dos de ellas y el 2do. Puesto en la otra, adjudicándose la competencia al haber acumulado el mayor puntaje total.

La dotación que representó en esta oportunidad a la Escuela Naval estuvo conformada por los Cadetes del 4to. Año Antonio Ciriani, Carlos Castro y el Cadete de 3er. Año Fernando Sevilla, quienes fueron muy felicitados por tan brillante actuación al imponerse a calificados rivales.

Concurso de Tiro entre equipos de Cadetes de la Marina, Ejército y Aviación.—

En la mañana del día 16 de Agosto del pte. año se realizó en el Polígono de Tiro "Gral. Muñiz" el Concurso de Tiro rápido con fusil de guerra, por el Trofeo Attaché de la Embajada de Francia, entre los equipos representativos de Cadetes de la Escuela Naval, Militar y Aviación.

El Concurso fue ganado por el equipo Militar, obteniendo los Cadetes de la Marina el segundo Puesto.

Cabe destacar el progreso obtenido en el orden técnico por los equipos participantes quienes superaron holgadamente los promedios obtenidos en años anteriores.

PLANTA DE PELLETS FUNCIONARA PRONTO EN MARCONA

En momentos de entrar en prensa esta edición de la "Revista de Marina" se encuentra lista para entrar en funcionamiento la planta de Pellets de San Nicolás y la primera que se instala en América del Sur. Por tratarse de un paso fundamental en el proceso de industrialización nacional, ofrecemos una detallada información sobre el proceso de pelletización.

Los yacimientos de mineral de hierro de Marcona tienen un alto contenido de azufre, además del material de relave o impurezas con que usualmente se encuentra asociado el mineral. Esto hace que su explotación en su estado natural no sea económicamente posible, pues requiere, además de su mezclado, un tratamiento especial y concentración en plantas de beneficio a fin de eliminar las impurezas y facilitar su utilización en mejores condiciones por las plantas siderúrgicas y su venta competitiva en el mercado internacional.

Los estudios practicados por la Marcona Mining Company demuestran que el mineral primario existente puede ser concentrado en un producto de alta calidad para la alimentación de altos hornos y satisfacer, así, las exigencias de la industria metalúrgica que está reclamando cada vez con mayor insistencia un producto de mejor calidad La necesidad de beneficiar minerales y concentrados, hoy en día es una práctica normal en todas las minas de hierro, pero las siderúrgicas requieren productos que incluso presenten mejores condiciones que las que la naturaleza puede ofrecer

Por otro lado los minerales de alta ley y de aceptación comercial son cada vez más escasos, por lo que los minerales no comerciales tienen que ser beneficiados para satisfacer las exigencias del comprador. Por ello, Marcona ha tenido que proceder a construir las instalaciones necesarias para la concentración del mineral.

Para la separación de la parte comercial de un mineral (concentrado, de la parte estéril relaves), es necesario moler el mineral tan finamente como el polvo de talco y liberar los concentrados de los relaves. Los concentrados resultantes de esta molienda tan fina son de magnífica calidad, pero precisamente, esa finura, los hace poco comerciales por lo que resulta necesario aglomerar los finos y darles un tamaño apropiado mediante bolitas o pellets.

Los pellets han revolucionado el mercado de mineral de hierro porque las siderúrgicas lo han encontrado superior a las otras formas de presentación del mineral existente en el comercio. Hace 10 años todavía estaba en su etapa experimental la concentración y aglomeración del mineral de hierro en pellets, pero hoy las organizaciones mineras más poderosas están procediendo a la construcción de plantas de producción de pellets, siendo la de Marcona la primera planta que se instala en la América del Sur.

La Planta de Pellets de San Nicolás, que próximamente iniciará su producción comercial, viene a solucionar el problema del agotamiento de minerales de calidad o ley que haga posible su exportación directa y responde a las exigencias actuales del mercado. Integra esa planta un complejo industrial que comprende instalaciones para beneficio, molienda gruesa, media y fina y concentración, así como facilidades de transporte terrestre y marítimo. Todo este desarrollo tienden a dar mayor vida a las minas y a garantizar la participación de Marcona en el mercado internacional del hierro.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

MANUEL I. VEGAS

(CONTINUACION NOTAS AL CAPITULO IV)

Por el Capitán de Navío A.P.

JULIO J. ELIAS

división Blas Cerdeña y varios oficiales más. El 27, dió la vela con rumbo a Huanchaco el bergantín de guerra **Arequipeño**, al mando del capitán de navío graduado José Boterín, llevando al coronel José Villa nombrado prefecto de la Libertad y 59 soldados de infantería con sus oficiales. El mismo día 27, Iladoy elevaba un nuevo reclamo porque no se realizaba los pagos en la marina lo mismo que en el ejército y la lista civil; en esta comunicación leemos el siguiente párrafo: "Suplico a V.S. se sirva hacerle presente a S.E. el Presidente a fin de que tomando en consideración a este **desgraciado** Cuerpo, se digne ordenar una medida que lo alivie de su miseria; pues de otro modo no quedará ni en la Capitanía, Buques y Arsenal, un solo hombre con qué hacer el servicio".

Sigamos con el mes de octubre. El día 1º el capitán de navío Juan Iladoy hizo entrega formal de la comandancia general de marina, de la que estaba encargado interinamente, al de igual clase José María García, nombrado en propiedad por orden suprema del 12 de julio anterior. El día 6, elevaba el nuevo comandante general una extensa comunicación respecto a la falta de tripulaciones, sobre todo en la fragata **Monteagudo** y goleta **Peruviana**, y a los sacrificios que se pasaba por no ser atendida la marina en sus haberes, porque "si los jefes y oficiales tienen que conformarse con medio sueldo, no se conseguirá nunca esta conformidad en la marinería"; pedía que la paga fuera íntegra y puntual y expresaba: "He indicado el origen del mal y el único modo de remediarlo. Si, como lo espero, no son desatendidas mis reflexiones, yo tendré la satisfacción de desempeñar mi destino con la exactitud que deseo; si se mira con indiferencia esta representación, sufriré el dolor de no poder cumplir con mis deberes, pero mi responsabilidad quedará cubierta. Dígnese V.S. imponer de lo expuesto a S.E. el Presidente a fin de que penetrado de los fundamentos en que me apoyo, se sirva dictar las providencias que estime conducentes y eficaces a reparar sin pérdida de tiempo el mal expresado, sin lo que se atrasará, dificultará y aun imposibilitará precisamente el Servicio". El 11, en forma reservada se comunicaba a las capitanías de puerto que si arribaba en alguna de ellas el general de división Antonio Gutiérrez de La Fuente, no se le permitiera desembarcar, haciendo responsable de cualquier omisión a los jefes de esas capitanías. El 14, informaba la comandancia general que la acequia por donde venía el agua de que se surtía el Callao y los buques, estaba llena de fango, malezas e inmundicias, además de encontrarse estancada, por lo cual presentaba gérmenes de putrefacción; debido a lo anterior pedía se destinaran 300 pesos para limpiar el cauce mencionado. El 15, encontramos un oficio respecto a la escuela náutica de Paita, ordenando el capitán de puerto de ese lugar que solicitara del prefecto del departamento las órdenes consiguientes": al establecimiento de la escuela y los fondos para su fomento, que parece debe suministrar esa Aduana, pues los ingresos de la Capitanía no alcanzan ni para los gastos actuales: cuando todo esto se allane me dará V. aviso, pidiendo a esta Comandancia General las cosas que pueda proporcionarle para la plantificación y subsistencia de un Establecimiento tan útil". En el resto del mes hay diversos oficios muy interesantes de la comandancia general, ocupándose del grave problema de la falta de marinería para la armada, dirigidos al ministro del ramo con objeto que tomara las medidas respectivas, lo mismo a diversas capitanías de puerto como la de Huanchaco y, sobre todo, tratando del caso de Chorrillos donde los matriculados se valían de todos los medios para evadir sus obligaciones con la marina, a pesar de estar ligados al servicio marítimo. El 23, fue arrestado y sumariado el teniente primero Jorge Parker, quien estaba con licencia temporal, por los insultos que infiriese al capitán de navío y del puerto del Callao Juan de Iladoy.

A continuación el mes de noviembre. El día 1º de este mes el comandante general de marina se presentó al ministro del ramo, reclamando contra la disposición adoptada por orden de la inspección general de infantería y caballería del ejército, de enviar al sargento mayor M. V. Moroto para inspeccionar a bordo de la fragata **Monteagudo**,

los víveres adquiridos que debían consumir las tropas próximas a embarcarse y a mérito de ese examen informar a la citada inspección general de su cantidad y calidad; tal intromisión en materia económica a bordo de un buque de guerra, que era una ostentación de superioridad, la consideró el jefe de la marina como un ataque a su empleo y un desdoro a su representación, citando en su oficio las ordenanzas de la armada y, entre otras cosas, decía: "Luego el Supremo Gobierno desconfiando infundadamente de mí, me ha desairado sujetándose a la inspección de Jefes que desconocen la ordenanza, y de quienes en nada tengo dependencia"; terminaba exponiendo que para en lo sucesivo no sufrir desaires de esta naturaleza, pedía no continuar en su destino salvo con el pleno goce de sus preeminencias y autoridad, de modo que esperaba el jefe que debía relevarlo para hacerle la entrega respectiva del cargo que así no debía ejercer. Ante la altiva protesta acabada de presentar, el presidente de la república ordenó al ministro se le expresara a la primera autoridad naval que en nada se pretendió ofenderlo, sino a duras penas se había cumplido con una disposición del reglamento de estados mayores, la cual ordenaba inspeccionar los víveres cuando viajaran tropas: este argumento empleado como excusa no tenía valor, pues la citada disposición claramente se refería a tropas transportadas en buques mercantes, donde los víveres eran adquiridos por cuenta de particulares y sin intervención de las autoridades navales. El 2, dió la vela la fragata **Monteagudo** con destino a Huanchaco, llevando oficiales y 129 soldados. El 6, repetía el comandante general de marina otro oficio respecto del enojoso asunto de la inspección de los víveres a bordo de la **Monteagudo,** como contestación a las razones inventadas por el ejecutivo que ya hemos ofrecido; en su comunicación, explicaba ampliamente el motivo por el cual había sido ofendido y en uno de los acápites exponía: "Lo que se ha hecho conmigo, Sor. Ministro, ha sido un desaire pronunciado con mengua de mi autoridad, con desconfianza infundada de mis procederes. Para este destino a que la Ordenanza confiere atribuciones y prerrogativas tan extensas, debe nombrar el Gobierno a una persona que le merezca toda su confianza. Me ha significado abiertamente que yo no la merezco, y no me es posible bajo esta consideración continuar con un destino que desde un principio he repugnado, porque desconfié siempre poderlo desempeñar satisfactoriamente". El 7, fue ascendido a teniente segundo graduado el alférez de fragata Roberto Dewes. El mismo 7, se recibió una comunicación en el sentido que habiendo determinado el presidente de la república salir a los departamentos del sur, llevaría en calidad de jefe de estado mayor al ministro de guerra y marina y que en su lugar se había nombrado al coronel Juan Pablo Fernandini; se trataba que el gobierno recibió avisos positivos, según dice Orbegoso en sus **Memorias,** que los trabajos de Gamarra desde Bolivia, habían producido su efecto y que estallaría una sedición en los departamentos del Cuzco y Puno, por tal motivo Orbegoso dejó Lima el 6 de este mes de noviembre asumiendo el mando del ejército, encargando del gobierno al presidente del senado y del consejo de estado, Manuel Salazar y Baquíjano. El 27, se supo oficialmente que en la causa seguida al capitán de corbeta Manuel Sauri, por haber conducido a Panamá en la goleta de guerra **Peruviana** que mandaba, al presidente del senado Manuel Tellería, había sido absuelto. El mismo 27, fue nombrado encargado de la mayoría del departamento y comandante del arsenal, el capitán de navío graduado José Gabriel Palacio, que acababa de ser prefecto de Lima. El 30, regresó de Huanchaco la fragata **Monteagudo** con tropas.

Pasemos al mes de diciembre. El 16, se maniobró para levantar y poner en tierra el palo trinquete de la fragata **Monteagudo,** el cual estaba en mal estado, por lo que se decidió cambiarlo por otro palo que había sido de la corbeta **Independencia** y que se tenía guardado. El 17, tuvo lugar en el muelle del Callao un serio incidente con tripulantes del buque de guerra americano **Fairfield:** estaba reglamentado que las embarcaciones menores, tanto nacionales como extranjeras, una vez que concluyesen cualquier

faena en el atrancadero, debían abandonarlo sin demora alguna y esperar afuera, a fin de dejar libre el sitio a otros botes y para el caso estaba un centinela situado en ese punto, dirigiendo las operaciones; en la fecha anotada, una embarcación de la corbeta de guerra de los EE. UU., **Fairfield,** desembarcó a un guardia marina con el propósito de esperar a oficiales de esa nave, continuando atracada al muelle y por más órdenes dadas por el centinela no quiso abandonarlo; en vista de lo anterior, llamó el centinela al cabo de guardia, que también fue desobedecido, por lo cual acudió el oficial de guardia y no solamente ignoraron sus requerimientos los marineros yanquis sino se mofaron de él. En estas circunstancias, apelaron al guardia marina de la **Fairfield,** quien permaneció impasible, ignorando a los que hablaban y sin tomar medida alguna, entonces el oficial de guardia peruano insistió con los tripulantes para el abandono del muelle y durante la discusión dió un golpe con su espada al patrón del bote, el que de inmediato lo desatracó un poco y, luego, agredió con el remo por tres veces al oficial peruano, huyendo en seguida con la embarcación. El guardia marina americano fue entonces recluído en el cuarto de guardia, pero solo por un rato, pues no tardaron en reclamarlo los oficiales de la **Fairfield,** que estaban en tierra y a los cuales había estado esperando el bote; uno de esos oficiales, mientras protestaban ante el comandante general, se portó en forma poco circunspecta y hasta empleó palabras ofensivas, sin embargo, aquella autoridad accedió a librar al guardia marina detenido y solo presentó sus quejas tanto al ministro como al comandante de la nave yanqui. Hubo cambio de notas y una comunicación del comandante de la **Fairfield** defendiendo a sus tripulantes. Es indudable que el comandante general estuvo poco ejecutivo y la razón que dió para ello se basó en que los americanos, si no se soltaba a su guardia marina, podían con facilidad haber capturado a los dos buques sin armamento que estaban en bahía, la **Monteagudo** y la **Peruviana,** humillándonos con eso y obligándonos a aceptar sus reclamos: este proceder tenía ya antecedentes; además, pensaba nuestra primera autoridad naval, que si se le hubiese presentado un hecho de fuerza con el debido rechazo y la consiguiente lucha sangrienta, tenía la seguridad de haber sido desautorizado por el ministerio, por falta de tacto y serenidad. No podemos olvidar los oficios disconformes, presentados en líneas anteriores, que elevara el capitán de navío José María García al ministerio del ramo, los cuales debieron lastimar bastante al ejecutivo y llevarlo al desquite en una oportunidad como esta en efecto, el presidente del senado, encargado del gobierno, expuso por escrito que el comandante general de marina había manifestado en su conducta poca energía por haber dado libertad al guardia marina, además de haber sufrido los insultos de uno de los oficiales norteamericanos; debido a lo anterior, el día 21 García elevó un nuevo oficio sincerando su conducta, sin embargo, el encargado del poder ejecutivo persistió en sus puntos de vista y calificó las razones aducidas por el comandante general como que solo servían "para acreditar su prudencia, más no la rigurosa exactitud y energía que le impone, su dignidad personal y el honor de la nación". José María García presentó su renuncia en términos poco altivos, demasiado plañideros: "Se me hace ya insoportable este peso, que nunca he sobrellevado expontáneamente. Yo no percibo la fragancia de las rosas, pero siento las punzadas de sus espinas. A mi no me halaga, ni me ha halagado jamás el mando; prefiero vivir en la oscuridad de la vida privada, y retirado de las acechanzas de la envidia. A esto están reducidas mis aspiraciones.— S. E. consultando las mejoras de que son susceptibles todas las dependencias de la administración debe elegir para éllas personas de su satisfacción y adecuadas por sus aptitudes y conocimientos respectivos al instituto de los destinos. Yo no me avergüenzo de confesar que carezco de los indispensables para ejercer la comandancia general de marina...". Ninguna explicación puede tener tan inusitado lenguaje, salvo que García ya estaba gravemente enfermo y debía rendir su vida unos meses más tarde; por otra parte, el ejecutivo decidió aceptar la renuncia y que sería relevado poco después, pero de inmediato se le seguiría juicio por sus comunicaciones incorrectas. El día 24, informaba el comandante general

de marina respecto al decreto supremo del día 18 de este mismo mes, por el cual decidía el ejecutivo dar de baja a los jefes y oficiales de marina, llamados al servicio por el propio Orbegoso en enero de 1834 y meses posteriores, o sea cuando el gobierno encontrándose en circunstancias muy críticas se valió de esos miembros de la marina; el informe en referencia hace notar que a quienes se lanza a la calle, hasta habían sido ascendidos por su comportamiento distinguido; esta medida cayó muy mal en el cuerpo de la armada, tomándose como un ejemplo de marcada ingratitud y le restó muchos amigos al gobierno. El 26, la superioridad naval comunica al ministro que habiéndose iniciado el juzgamiento del comandante de la goleta de guerra **Convención**, era preciso suspenderlo de su mando y empleo, remitiendo un oficial con objeto de encargarse provisionalmente de dicho buque y que levantara el sumario respectivo: se proponía con ese fin el capitán de corbeta Juan J. Panizo. El 29, era informado el ministro de guerra y marina por las autoridades navales que en el bergantín sardo **Carolina**, acabando de fondear procedente de Guayaquil, se encontraba de pasaje el general Antonio Gutiérrez de La Fuente, a quien se le intimó según las órdens recibidas con fecha anterior que no podía desembarcar; pero al regresar el capitán de puerto del Callao para entrevistarse de nuevo a bordo del **Carolina** con el general Gutiérrez de La Fuente, encontró que este había fugado: ya se puede imaginar la alarma que sembraría este hecho, tomándose de inmediato toda clase de precauciones para que no llegara a tierra el famoso personaje considerado como muy peligroso por las autoridades; se pusieron botes armados en toda la bahía, los que recorrían las costas hasta Ancón; recién en la mañana del día siguiente se conoció que el general estaba refugiado en la corbeta de guerra norteamericana **Fairfield**. El dato que aquí suministramos posee la importancia de corregir el error en que estaban la mayoría de nuestros historiadores, quienes ofrecían otra fecha para el arribo al Callao del general Gutiérrez de La Fuente; por ejemplo, Jorge Basadre en su **Historia de la República del Perú** (quinta edición, Lima, 1961), tomo I, página 360, dice lo siguiente: "El 31 de diciembre llegó al Callao La Fuente de regreso del destierro. El primero de enero de 1835 la guarnición impaga de los castillos del Callao obsequió un aguinaldo al viajero: se sublevó al mando de sargentos, apresó a los jefes y oficiales y le invitó a desembarcar. La Fuente no se atrevió a aceptar este aguinaldo. Salaverry con la tropa de Lima, compuesta de ciento y tantos soldados, asaltó y tomó los castillos el 4 de enero. Una vez rendida la plaza, sin consultar a nadie, hizo fusilar a los sargentos sindicados de ser cabecillas del motín y como el gobierno le reprobara su conducta se presentó altanero en el palacio de Lima, logrando su indemnidad". Según los documentos que posee el archivo histórico del museo naval del Perú, fueron las propias autoridades marítimas, después de un acuerdo con las del Callao, que pasaron a **rogar** al general Gutiérrez de La Fuente a fin que desembarcara con objeto de atajar los desórdenes, mientras las tropas amotinadas, dando vivas al citado general, hacían fuego en tierra indistintamente a toda clase de personas; Gutiérrez de La Fuente respondió a bordo de la **Fairfield** "que sólo garantido por el pabellón norteamericano iría a tierra". Tuvieron las autoridades marítimas que pasar a entrevistarse, a bordo de la fragata de guerra de los EE. UU. **Brandiwin**, con el comodoro del escuadrón naval de esa nación, a quien después de mucho argumentar, lo persuadieron de que no se trataba de una revolución sino de un motín de tropas, estando los intereses de los extranjeros expuestos a un saqueo; entonces se allanó el comodoro yanqui a prestar un bote para que, al abrigo de su pabellón, desembarcara el general a quien hizo llamar de la **Fairfield** para saber si se contentaría con esa garantía, pues él no quería comprometer sus fuerzas. Presente el general Gutiérrez de La Fuente en la **Brandiwin**, pidió que un oficial del buque condujese al gobierno un pliego suyo exigiendo que se le asegurase que estaría libre para regresar a bordo según su voluntad, pues "se pudiese presumir en algún sujeto que había tenido inferencia en la revolución". Como demorase la respuesta de Lima, el general se negó a desembarcar. El general Gutiérrez

de La Fuente dejó el Callao el día 9 de enero de 1835, a bordo de la barca norteamericana **Perla** que zarpó para Valparaíso: el capitán de puerto estuvo al lado del general hasta que la nave llegó a las inmediaciones del cabezo de la isla de San Lorenzo y, luego, regresó a tierra para dar el parte respectivo.

39.—Seguramente a fin de justificar la pretendida ausencia casi total de datos respecto de nuestra vida naval entre 1829 al 1835, el comandante Vegas nos asegura de la escasa actuación de la marina en los sucesos nacionales que entonces se desarrollaban, cuando con minuciosidad hemos demostrado en la nota anterior, Nº 38, que la armada jugó papel importante en armonía de ser una de las instituciones fundamentales del estado, para cualquiera de los períodos de la historia peruana. Conviene llamar la atención del lector tocante a una grave equivocación cometida por Vegas, quien dice que "no faltó una sublevación y fue en 1832 que se alzaron **Libertad** y **Congreso** en Islay y el bergantín **Arequipeño** fue en su persecución, al mando de Boterín, quien capturó ambos buques en Cobija y los restituyó a la Marina". En la citada nota Nº 38, escrita a base de documentos originales de propiedad del Museo Naval del Perú, expusimos como el famoso motín de la **Libertad** y el **Congreso** tuvo lugar en 1831, de manera que al no corregir Vegas en la **fe de erratas** de su libro, la inexactitud que incurre señalando el año 1832, ha contribuído en nuestro medio a que sus miembros sigan el mismo yerro. Repetiremos ahora que las dos naves no se alzaron al mismo tiempo ni en el mismo lugar, tal lo da a entender Vegas, sino el 26 de junio de 1831 se sublevó en Islay la corbeta **Libertad** y el 26 de agosto del mismo año lo efectuó frente a Cobija el bergantín **Congreso**; además, se ha olvidado de anotar Vegas que en ambos motines no tomó parte ningún miembro de la plana mayor de la armada y solamente la marinería y tropa embarcada, sin propósito político cualquiera, pues influyó en el ánimo de los insurreccionados el estado de miseria con que los tenía el gobierno. Tampoco es cierto que Boterín capturara los buques, porque ya hemos dicho que el antes nombrado marino a finales de setiembre de 1831 pasó a Cobija y, con el permiso de las autoridades bolivianas, recuperó las dos naves.

Los errores efectuados por el comandante Vegas, tuvieron mayor trascendencia para los lectores navales, debido a que el otro historiador Rosendo Melo en su obra, no dice una sola palabra respecto a la sublevación de la **Libertad** y el **Congreso**, de modo que en el medio nuestro se siguió una sola versión que no era exacta.

40.—Cualquier resumen, como el que aquí ha llevado a cabo el comandante Vegas, abrazando seis años de vida institucional de nuestra marina (1829-1835) en unas cuantas líneas, debe considerarse inevitablemente confuso, muy mezclado y sin poder presentar la realidad de esa época, tal como tuviera lugar. No era pues viable en tan corto espacio dedicado en su libro, pretender la síntesis de un dilatado período histórico y menos creer que sería bastante referirse a unos contados ejemplos o episodios tomados al acaso, a fin de que ellos fuesen lo mismo que un cuadro capaz de resumir a momentos tan diversos en seis años, con numerosos actos y diferencias muy profundas en los rumbos de la política peruana. El lector tendrá que extraviarse cuando Vegas enuncia respecto a destituciones y cambios de colocación, dándoles el sentido que el desgobierno hacía su obra en la armada y como demostración cita el caso de la serie de comandantes generales de marina.

Veamos este importante punto, exhibiendo la sucesión llevada a cabo en la comandancia general de marina desde 1833, que fue así durante la presidencia de Ga-

marra, estuvo el vice-almirante José Pascual de Vivero hasta el 21 de junio de 1833, fecha en que se retira a su solicitud e ingresa interinamente el capitán de navío Joaquín Soroa, mientras llega el propietario capitán de navío Carlos García del Postigo, quien asume el puesto el 1º de agosto de 1833, esto es, que solo hubieron contando al interino, tres comandantes generales en la época de Gamarra; durante la presidencia de Orbegoso, prosigue el capitán de navío Carlos García del Postigo, pero al ser nombrado por la convención nacional miembro del supremo consejo de guerra, se ve obligado el gobierno a reemplazarlo y el 3 de julio de 1834 trasfiera su colocación al jefe más antiguo del departamento, el capitán de navío Juan de Iladoy, entre tanto se presentara el nombrado titular capitán de navío José María García, que se hace cargo el 1º de octubre de 1834: García, por diversos inconvenientes que tuviera, fue relevado por el capitán de navío Carlos García del Postigo el 9 de enero de 1835, o sea que durante la presidencia de Orbegoso hubieron contando al interino, cuatro comandantes generales; a raíz del movimiento revolucionario de Salaverry, dejó el puesto García del Postigo, el 23 de febrero de 1835, y lo tomó como interino el capitán de navío Juan de Iladoy, quien estuviera hasta el 7 de mayo de 1835, que lo dejó a fin de tomar el mando de la escuadra, reemplazándolo el capitán de navío José Boterín.

Expuesto lo anterior, no es patente Vegas cuando dice: "En enero de 1835 continúan los cambios de personal: el comandante general, capitán de navío José María García, entregó el cargo a García del Postigo que a su vez fue relevado por el capitán de Navío Iladoy; y así en los grados subalternos, tanto a bordo como en tierra, todos eran sospechosos para Orbegoso". Y no es claro Vegas, porque de sus palabras aparecen tres comandantes generales en el mes de enero de 1835, cuando en la realidad para ese mes no hubo sino un nombramiento, el de García del Postigo en lugar de José María García, pues el otro de Iladoy, en febrero, sabemos que sucedió con Salaverry. Además, las destituciones y cambios de que habla Vegas, está completamente demostrado que no obedecieron a sospechas de Orbegoso, sino a otros motivos bien diferentes; aun el número apreciable de jefes y oficiales de marina sumariados, digamos entre otros los capitanes de navío José María García, Juan de Iladoy y José Gabriel Palacio, los capitanes de corbeta José Salcedo, Márquez y La Riva, teniente segundo Carreño y alférez Román, se debían sus juicios a hechos diversos y no a sospechas. No se debe olvidar que Orbegoso había dejado Lima el 6 de noviembre de 1834 y nada tuvo que hacer con el cambio de comandante general del mes de enero de 1835, que lo ordenó Salazar y Baquíjano, encargado del mando supremo. Asimismo, no se puede dar como exacta la característica atribuída por Vegas a Orbegoso de sospechar de todos, pues sería suficiente indicar como pese a que no faltó quien le aconsejara a éste cuidarse de Salaverry, lo hizo general e inspector de las milicias de la república y como este caso se pueden ofrecer otros que demuestran lo contrario de Vegas.

41.—Cuando se procede a escoger los párrafos de una comunicación o carta, ocurre en muchas oportunidades que no se presente claro el pensamiento del autor y hasta puede suceder, si no se completa en toda su extensión el sentido de lo expuesto, que se interprete en forma diferente a cuanto pensó quien lo escribiese. Nos parece que en tal sentido, debemos llevar a cabo ciertas aclaraciones respecto a las afirmaciones del comandante Vegas en esta parte. El 5 de enero de 1835, oficiaba García del Postigo al ministro de guerra y marina como, encontrándose en Chorrillos, había recibido la orden para encargarse interinamente de la comandancia general de marina, por lo cual daba las más cumplias gracias por una designación que aceptaba desde luego; además, hacía notar que no era posible sostener la decencia correspondiente a un empleo tan visible en el estado que estaba el pago de los sueldos y, sobre todo, para quien poseía

una familia tan numerosa como él, que si antes pudo desempeñar el puesto se debió a sus entradas particulares que ahora habían cesado, por cuyo motivo esperaba de la superioridad la resolución de su problema. El presidente del consejo de estado encargado del poder supremo, ponía el siguiente proveído en la comunicación de García del Postigo: "contéstese que sus sueldos serán pagados íntegra y mensualmente". Está muy claro que García del Postigo supo aprovecharse de la ocasión; más no es exacto que "impone como condición" su pedido, sino que lo presenta en solicitud de modo inteligente. En cuanto al asunto que sigue en la obra de Vegas, el de Iladoy y las espadas, encontramos correcta la síntesis que lleva a cabo el autor y solo como ilustración ofrecemos la parte principal del oficio que el citado Iladoy elevó al ministro del ramo el 28 de febrero de 1835, donde dice que por falta de pagas en que han estado por dos años los oficiales de la armada, "no les ha permitido a la **mayor parte** de ellos el proporcionarse espadas con qué hacer el servicio, ni tener lo más preciso para la decencia con que debe presentarse un Militar: así es que me veo en la precisión de suplicar a S.E. por el órgano de V.S. se sirva disponer se les de un socorro, con que puedan no solo habilitarse de las prendas indicadas, sino también aliviar sus grandes necesidades, o proporcionarles seis u ocho espadas de marina". Por supuesto que las espadas eran para repartirse en los buques y ciertas dependencias de la armada, de modo que los oficiales de guardia las usaran por turno. El gobierno prefirió mandar el socorro, pero no en forma general.

Tocante a lo que sigue en el libro de Vegas, afirmando que la situación naval culminó en la más terrible indisciplina, "hasta el punto de que entre oficiales se negaban el saludo militar"; no encontramos en los documentos de la época confirmada esa generalización e ignoramos cuáles han sido las fuentes consultadas que apoyan tal aseveración; únicamente hay un hecho, que no es suficiente para darle carácter de usual y es el mismo a que se refiere Vegas de que "un capitán de fragata acusado por el superior como **insubordinado incorregible** fue pocos días después a servir como ayudante de S.E." ¿Quién fué ese capitán de fragata y cómo se presentaron los hechos? Había ordenado Salaverry, el 6 de marzo de 1835, el nombramiento de jefes y oficiales para los buques que se estaban armando diligentemente en el Callao y señaló para comandar toda la escuadra que debía salir lo más pronto posible al norte, al capitán de fragata Esteban Salmón; cuando el comandante general de marina, Iladoy, conoció oficialmente las designaciones del gobierno informó de inmediato en contra de algunos de los nombrados y, entre otros conceptos exponía: "El capitán de fragata D. Esteban Salmón no tiene los conocimientos marineros que son precisos para mandar buques de guerra, ni nunca se ha batido, así es preciso que los comandantes de los dos buques sean los mejores oficiales facultativos"; en cambio elogiaba el nombramiento de Salcedo, de La Riva y de Arrieta, rechazando el del capitán de corbeta Manuel García y del teniente Tomás Ríos, por diversos motivos. Hasta la época de que nos estamos ocupando, la carrera naval del limeño Esteban Salmón había sido, en líneas muy apretadas la siguiente: encontrándose de alumno de la escuela náutica, por necesidad del servicio a lo cual se sumó las buenas relaciones que poseía, obtuvo el título de alférez de fragata el 8 de febrero de 1822; embarcado por un tiempo en la corbeta **Limeña**, la tuvo que dejar por enfermedad; en 10 de marzo de 1823, pasó de ayudante de la escuela náutica; ascendido a teniente segundo, pidió su retiro del servicio activo y no volvió hasta el 3 de noviembre de 1827 con el mismo grado anterior y habiendo perdido el tiempo de retirado para la antigüedad de su clase; el 14 de noviembre de 1827, se le nombró secretario del vice-almirante Guise quien ejercía de comandante general de la escuadra y de aquí tenemos que saltar al 11 de setiembre de 1829, cuando se le ascendió a capitán de corbeta con la antigüedad de 1º de noviembre de 1827, debido al apoyo que le dispensara el gobierno de Gamarra, del que era tan adepto. En febrero de 1830, pasó a ser comandante del arsenal y mayor de órdenes del departamento, en cuyo

puesto tuvo graves divergencias con Viverc al punto de faltarle el respeto y ser enjuiciado, de modo que en setiembre de este año fue aprobado la sentencia del consejo de guerra de oficiales generales suspendiéndole del empleo por un mes; en 1832 desempeñó la capitanía de puerto del Callao hasta el mes de julio cuando pasó a ejercer la diputación para la que había sido elegido y en esas circunstancias obtuvo, el 31 de diciembre de 1832, el ascenso a la clase de capitán de fragata, pasando a ser capitán de puerto del Callao. En agosto de 1834 pidió permiso para medicinarse y no regresa a la armada hasta la revolución de Salaverry, cuando como hemos visto, se le nombra para comandar en jefe los buques **Congreso, Huáscar** y **Limeña** que se estaban armando.

Esteban Salmón era una persona muy inteligente, bastante inquieto, con valiosas relaciones sociales y políticas, gamarrista importante, al producirse el movimiento de Salaverry, sabemos que ellos al principio recuperaron cierta fuerza como reacción contra Orbegoso, de manera que le fue fácil conocer el informe presentado en su contra por Iladoy; a partir de ese momento hubo una verdadera atmósfera de pendencia entre los dos, elevando Salmón varios oficios quejándose contra el comandante general de marina en el sentido que estando de jefe de los buques que se armaban, no se le tuviera al corriente de los trabajos llevados a cabo y hasta presentó la renuncia de su puesto, la cual quedó pendiente. En esas circunstancias, Salmón que quizá habría podido ganar el litigio, se precipitó en una falta grave; el asunto tuvo lugar el día 4 de abril de 1835, dando ocasión a que Iladoy elevara el siguiente parte al secretario general de Salaverry: "Llegado de la capital esta mañana a las once del día a donde fuí a medicinarme, me he encontrado en la calle al jefe de la Estación Dn. Esteban Salmón, sin haberse dignado saludarme ni aun por política. Viendo que hacía dos horas que había llegado y que no se me presentaba como es de ordenanza, he tenido que hacerlo llamar con el Mayor del Departamento, intimándole arresto para corregir esta falta de subordinación, tanto más grave en un Jefe por el mal ejemplo a los subalternos, como por que siempre ha estado acostumbrado a hacerlo con los demás Comandantes Generales. Por igual motivo he arrestado también al Comandante Valencia, y lo aviso a V.S. para su conocimiento y el de S.E. el Jefe Supremo". El 11 de abril, después de cumplir el arresto, se nombró al capitán de fragata Esteban Salmón ayudante de campo del comandante general militar del departamento y no del Jefe Supremo como dice Vegas. Entonces, tenemos que apreciar no haberse tratado de un mal general sino de un incidente perfectamente aislado; tampoco se premió a Salmón, quien después de ser sancionado se le puso en otra colocación. Y aun más, parece que perdió toda influencia pues no tardaría en sufrir el desagrado del gobierno, al punto que en setiembre de 1835 fue expulsado para Centro América, siendo conducido a Pisco primeramente a disposición del jefe supremo en el bergantín nacional **Alcance**, de donde salió para su destierro.

---

(42).—La figura extraordinaria que inspirara tanto fervor, el hombre del arrojo, el antiguo cadete del batallón Numancia, quien asistiera a numerosas batallas como Torata, Moquegua, Junín, Ayacucho, Portete, Garita de Moche, Huaylacucho, etc.; ese joven general de 29 años Felipe Santiago Salaverry, reclamaba una mayor atención en este libro. No olvidemos que hoy se considera a Salaverry la encarnación del patriotismo, más aun cuando se lanza contra la invasión al parecer dominándolo todo, después de Yanacocha y la asamblea de Sicuani, entonces, frente a la erupción poderosa, hace el papel de representante genuino de la diginidad del Perú. Salaverry organizó ejércitos y buques casi de la nada, fundió cañones, lanzó proclamas que parecen napoleónicas; en suma, se porta en la dictadura con fortaleza y decisión, pero también se muestra inflexible y hasta inhumano; sin embargo, su sinceridad lo excusa y su arrebatado amor por la patria lo eleva en la historia y conquista el recuerdo venerable de los hombres

de ahora. En 1846 escribía José Gregorio Paz Soldán: "Sus hechos en la campaña, dieron a toda su vida pública el honor, el lauro y la inmortalidad, reservados a los defensores de la patria. Mientras exista la nación peruana, existirá también la memoria del general Salaverry. En el sepulcro, recibe hoy nuestras estériles lágrimas; sus hazañas y su muerte excitan nuestra sensibilidad, nuestra admiración y nuestros homenajes". Por su parte, Jorge Basadre ha dicho: "Mientras Santa Cruz parece peruanófilo a los bolivianos y los peruanos lo miran como boliviano, la fuerza purificadora, transfiguradora y fecundante de la grave emoción de la patria concita el homenaje del Perú. Así, él, que fuera llamado **loco**, resulta, a la larga, más cuerdo que el astuto Santa Cruz; y el vencido y fusilado, ha derrotado a través del tiempo a su vencedor".

Recomendamos al lector, entre las muchas obras que existen respecto a este gran hombre, las siguientes: **Historia del General Salaverry** por Manuel Bilbao, **Historia de la República del Perú** (tomo I) por Jorge Basadre, **Memorias sobre las Revoluciones de Arequipa desde 1834 hasta 1866** por el dean Juan Gualberto Valdivia, **El General don Felipe Santiago Salaverry** por Evaristo San Cristóbal, **Historia del Perú Independiente** por Mariano Felipe Paz Soldán, **La Historia del Perú** por José de la Riva-Agüero, **Historia Militar del Perú** por el general Carlos Dellepiani, **Historia del General Salaverry** por Juan Gordillo Arias.

---

(43).—Encontramos respecto a los acontecimientos propios del período de mando de Salaverry, que no los ha desarrollado Vegas en forma cronológica e incurre, además, en varios errores de apreciación; motivos por los cuales padece de claridad el encadenamiento del suceder histórico y de mérito didáctico. Estamos forzados a señalar que el comandante Vegas adoptó como norma de su labor a los escritos de Rosendo Melo, cayendo en el mismo transtorno tan notable que este historiador naval presenta en su narración de la etapa salaverrina. A fin de corregir las fallas que se advierten en uno y otro historiador, considerando la importancia de Salaverry para nuestra historia, no quedaría sino la revisión del texto de Vegas, lo cual en realidad significaría también el de Melo; vale decir que en el futuro se impone escribir de nuevo la relación del período de Salaverry. Encadenados por nuestra misión de anotadores del texto a duras penas y solo con opción de llevar a cabo muy contados comentarios, no estamos llamados para realizar plenamente la tarea que acabamos de citar. Sin embargo, la obediencia a la verdad histórica, nos lleva a trazar una especie de pauta con la idea de evitar que el lector, desprovisto de las fuentes necesarias, pueda extraviarse en las consultas a que se vea llamado por diversas circunstancias. Con este objeto vamos a dividir la apretada información que sigue, en los siguientes títulos: (a) el pronunciamiento de Salaverry y la actitud de la armada, (b) la reacción de Orbegoso y el desarrollo de la situación militar, (c) la campaña naval contra Islay y Arica, (d) los pactos con Santa Cruz y las consecuencias, y (e) la campaña de Salaverry y el final del caudillo.

(a). **El pronunciamiento de Salaverry y la actitud de la Armada.** Alzado en armas Salaverry a las doce de la noche del 22 de febrero de 1835, en los castillos del Callao, proclamándose jefe supremo de la nación, su movimiento revolucionario triunfó de inmediato, siendo reconocida su autoridad por todas las corporaciones oficiales capitalinas. Ahora bien, respecto al personal de la marina que estaba sirviendo en el departamento marítimo del Callao, tan inmediato a la influencia directa del gran caudillo, tuvo que dejarse ganar por él. Debemos aclarar brevemente este punto. Había en el Callao unas cuantas de nuestras naves de guerra, las de menor poder y las que estaban en peores condiciones militares, a saber: la pequeña **Peruviana** que saldría poco después al norte llevando desterrado al general Nieto, la **Libertad** en completo desarme y la **Li-**

meña la cual requería atenderla para su utilización; en cambio, estaban fuera del departamento: la **Monteagudo** cargando leña en Casma y Huarmey, la **Convención** en Arica y el **Arequipeño** en el norte; vale decir, que no fue la mayoría de los oficiales de marina quienes se plegaron de primer intención a la causa del caudillo recién alzado. Empero, conforme se conoció el movimiento, atrajo la simpatía de todos los miembros de la armada, salvo unos contadísimos marinos que quedaron al lado de Orbegoso, lo cual en esos momentos por los que pasaba el país, no significó de manera alguna una división digna de tomarse en cuenta dentro del seno del cuerpo naval, más bien se mostró unido y más aun conforme corrió el tiempo y se supo la invasión boliviana. Ello se debió desde el principio del pronunciamiento de Salaverry, a que el gobierno orbegosista que reemplazó a Gamarra, continuó la absurda política de mantener a la marina en un clima de verdadera miseria, que habiéndose prolongado tanto, desesperó materialmente a sus componentes; frente a esto, el joven general acabado de sublevar les pareció no solo el final de sus padecimientos, sino una promesa de moralidad administrativa y un ejemplo de patriotismo. Corría respecto a Salaverry la leyenda de su valor y él mismo arrastraba a las gentes por su dinamismo y su juventud, por su inteligencia y su oratoria.

Por una curiosa casualidad, vinieron a repetirse las circunstancias que tuvieron lugar cuando Orbegoso se asiló, al principio de su gobierno, en las fortalezas del Callao y, como entonces, a la marina le pareció encontrar una tabla de salvación en el hombre que se hacía fuerte en el primer puerto de la república. En igual forma cuando el 3 de enero de 1834, ignorábase cual sería la actitud del resto de la escuadra que se encontraba fuera de las aguas chalacas, entonces tuvo que considerarse como mínimos los medios navales con que se contaba, de aquí la necesidad de buscar la solución. Desempeñaba el cargo de comandante general de marina, desde el pronunciamiento de Salaverry, el capitán de navío Juan de Iladoy, quien con toda diligencia principió la ejecución de las labores de su cargo, vigilando a sus subalternos e impulsándolos a dedicarse al trabajo más eficaz, actividad la cual reflejaba el carácter del joven caudillo, imperioso y dinámico.

El 28 de febrero, o sea seis días después de la revolución, quedaron armadas las lanchas Nº 1 y Nº 2, la primera con su respectivo velamen y un cañón de a 12 y la segunda arbolada y con un cañón de a 24, ambas con una tripulación de 36 marineros recién enganchados. El 1º de marzo se contrató la goleta nacional **1º de Febrero**, la cual a continuación fue despachada con tropas para Huacho; casi el mismo tiempo, se hizo dar la vela al pailebot **San Francisco**, con 30 hombres con rumbo a Chancay. Asimismo fueron despachados botes, falúas y otras embarcaciones menores, como el **Chalaco, Carmen, Mercedes**, etc., en comisión a varios puertos. Procedió la superioridad naval a examinar diversos buques con objeto de establecer el estado en que estaban y si era recomendable su adquisición por el gobierno; citaremos de ejemplo los bergantines **General La Mar, General Orbegoso** y **Huáscar**, las goletas **Tipuani** o **Carolina** y **Mercedes**. Por fin, se adquirió el **Huáscar** perteneciente a Melchor Sevilla y a su capitán Carlos Gustavo Anderson, lo mismo que la **Tipuani** o **Carolina** cuyo propietario era Juan Gutiérrez de la Fuente: al bergantín **Huáscar** fue necesario hacerle varias reparaciones, lastrarlo y armarlo con un cañón de a 24; a la goleta **Tipuani** o **Carolina**, que ya había estado armada en Colombia, necesitó reparaciones más ligeras que el anterior, colocándole un cañón de a 18. Otros de los trabajos consistió en carenar y reparar a la corbeta de guerra **Libertad**, buque que requería mucha labor y que hasta había de cambiársele uno de los palos. A fin de darnos idea de cuanto significó el esfuerzo anterior para la marina, sería suficiente recurrir al oficio pasado por Iladoy el día 5 de marzo de 1835, donde decía: "Para cumplir con la orden Suprema que V.S. se sirve comunicarme con fecha de ayer, para que arme con un cañón de coliza de a 18, la Goleta **Mercedes**, me es de precisa necesidad hacer las aclaraciones siguientes. V.S. y S.E. no ignoran el estado lamentable

en que está el Departamento desde los dos últimos años por la falta de pagas a la maestranza, principalmente por los grandes aprestos que se hicieron en Enero del año último en que estos infelices agobiados con la miseria, tuvieron que separarse de aquí domiciliándose en Payta, otros puertos de la república y los de Chile, a fin de buscar sus subsistencias y las de sus familiares. De los pocos que quedan aquí, ahora se han desaparecido algunos, y los que hay apenas dan abasto al apresto de los dos buques que se están armando y para la carena de la Corbeta **Libertad** que ha dado principio hoy.— Los almacenes de Marina están totalmente desprovistos de todo por el poco aprecio en que se ha visto a la Marina, a pesar de las repetidas representaciones de esta Comandancia General, haciendo ver palpablemente que aunque no tengamos guerra con ninguna Nación era indispensable fomentar la Armada para perseguir el contrabando, que nos ha devorado por el abandono en que están todas las costas de la República: así es, que la más pequeña cosa que se necesita, cuesta un sentido y, a veces, así no se consigue por falta de artistas que la construyan. Por mi eficacia y la de todos los oficiales que estamos incesantemente en el trabajo, se armaron en tan escaso tiempo las Lanchas Nº 1 y Nº 2 y se engancharon 44 hombres para su servicio. De éstos ha sido preciso echar mano para las falúas y botes que han salido en las diferentes comisiones que V.S. ha ordenado.— El Bergantín **Huáscar** concluyó ayer su descarga y empezó a lastrear inmediatamente, poniéndole en seguida el círculo del cañón, y trabajando a un mismo tiempo el sollado en que deben dormir la marinería, mientras que en tierra se está empernando su cureña para llevarla hoy mismo a bordo con el cañón y colocarlo. Toda esta obra se está haciendo con los pocos hombres del Arsenal y con cargadores, pues a pesar de que hace tres días se le entregaron al capitán de fragata Loro, treinta onzas para que empezase a enganchar, no ha conseguido más que dos hombres por la escasez absoluta que hay de marinerías y que para tener completa su tripulación se necesitarán cuarenta.— La Goleta **Tipuani** o **Carolina** será la primera que esté lista mañana en todo el día, pues tiene su cañón de a 18 colocado, se le está concluyendo el sollado y al mismo tiempo componiendo su velámen que estaba todo maltratado, y haciéndole la aguada en tina para embarcarla y estibarla en bodega, y seguidamente ponerle los víveres, que serán en su número conforme a la comisión a la que se le destine. Se le han enganchado 27 marineros, y es por lo que dije a V.S. ayer con el Nº 102 era de precisa necesidad el nombramiento del Jefe que debe mandarla, y por las demás razones que expresé en mi citada nota, suplicándole también me mandara la tropa que ha de servir de guarnición en ella, los botiquines, Cirujano y pertrechos de guerra, que he pedido para ambos Buques, y la de las Lanchas Cañoneras, pues como dije también no hay absolutamente nada en la plaza.— Ayer de igual modo expuse a V.S. que los dueños de los dos Buques estaban en esa Capital, y que de consiguiente era más facil hacer allí las contratas con conocimiento de V.S. y de S.E.— He hecho reconocer la Goleta **Mercedes** por el Mayor del Departamento Comandante Loro y el Maestro Mayor de Maestranza, y me dicen que en la actualidad se le está recorriendo, que podrá aguantar el cañón de coliza de a 18, pero que para armarlo se necesitan 12 días de obra de carpintería, porque tiene que hacérsele círculo, cureña y corredera nuevos, lo que no fue menester para los otros porque estaba hecho, y que tripularla con 30 marineros enganchados y 15 soldados y que según manifestó antes no hay ni aun tal vez para el completo de los otros dos Buques.— Si a pesar de esta exposición V.S. y S.E. quieren que se arme la **Mercedes**, en el momento comenzaré a alistarla, pues mi ánimo al hacer esta manifestación no es otra que el que V.S. y S.E. se penetren que no omito medio alguno que esté a mi alcance para cumplir con los que se manda, con la exactitud que permiten las circunstancias y mi mejor deseo del acierto en el servicio a que por deber estoy obligado a cumplir". Repetiremos que el oficio acabado de copiar, remitido por el capitán de navío Juan de Iladoy, es el mejor ejemplo a fin de exponer la actividad desplegada por la marina en los días de que nos estamos ocupando. Por otra

parte, debemos hacer descollar como la citada comunicación dió lugar para el nombramiento por el ejecutivo de jefes y oficiales destinados al **Huáscar** y el **Tipuani** o **Carolina**, vale decir, al origen del incidente del cual ya tratamos en otra parte, entre el comandante general de marina Iladoy y el capitán de fragata Esteban Salmón, asunto agotado de modo que no tenemos para que agregar frase alguna más. En cambio el problema de la marinería si merece hacerla resaltar con unas cuantas palabras, por su importancia; así, frente a esta gran dificultad, se acordó que los enganches de extranjeros se llevaba a cabo con el conocimiento de los vice-cónsules o agentes establecidos en el Callao, siendo posible de esta manera cubrir cierta porción de las necesidades navales; prosiguiendo el apuro de gente de mar, se tuvo izada la bandera de enganche en el asta de la capitanía de puerto; algo muy característico de aquella época; empero, nadie acudió. Además como se requería unos 25 hombres para refrescar las jarcias, recorrer la maniobra y otras labores en la corbeta **Libertad**, pasó a Lima el capitán de corbeta San Julián donde visitó todos los lugares frecuentados por los marineros, sin éxito positivo alguno; para colmo, el 11 de marzo de 1835, fugaron los pocos tripulantes que dotaban las lanchas cañoneras, sin que se tuviera como perseguirlos por falta de tropa. En medio de tantos afanes en preparar las naves de combate, pensó el gobierno con el objeto de evitar la divulgación de sus diligencias y el conocimiento de los sucesos que tenían lugar en la zona que controlaba, especialmente la capitalina, que no dieron la vela a los puertos del sur y norte del país ninguno de los buques fondeados en la bahía del Callao, hasta no conocer el estado de los diversos departamentos que se consideraban fieles a Orbegoso; por supuesto, la prohibición corría solo con las naves nacionales. Por fin, con los rasgos de un verdadero triunfo, el día 8 de marzo de 1835 salieron a las cuatro de la tarde a cumplir una comisión ordenada por el ejecutivo, los buques de guerra **Huáscar** y **Limeña**, los cuales antes de dar la vela fueron inspeccionados por el propio Salaverry, cuya presencia despertó una gran animación entre las dotaciones de esas naves. De inmediato, con precedencia aun a la carena de la **Libertad**, se puso en reparación el bergantín **Congreso** y habiendo regresado la goleta **Limeña** fue materia de algunas composturas, de modo que el 24 de marzo expeditas ambas naves, dieron la vela para una comisión. Apreciaremos que indudablemente el comandante general de marina Iladoy, había cumplido sus obligaciones con la mayor idoneidad, sin embargo, por razones que escapan a nuestro conocimiento pidió su cambio, exponiendo que desde hacía días estaba gravemente enfermo: "En el día no quedando más que la carena de la corbeta **Libertad**, que es obra de algún tiempo, me es de precisa necesidad el ponerme en una cura formal y en quietud, separándome de toda incumbencia en el servicio para no fracasar como lo preveo, según el abatimiento de mi espíritu, sin encontrar otro medio para corregirlo que suplicar a V.S. mi relevo...". Pese a la anterior petición, el gobierno no reemplazó a Iladoy, quien continuó como veremos después a la cabeza de la marina por casi dos meses más. Considerando que el comandante Vegas en su obra, hace concebir respecto al bergantín **Huáscar** que permaneció varios meses al servicio del estado e incluso le adjudica un armamento que no tuvo, diremos que la citada nave al regresar de una comisión el 21 de abril de 1835 informó Iladoy al ministro del ramo: "Como la Corbeta de Guerra **Libertad** es el buque de mayor fuerza y el que debemos tener bien tripulado, espero que V.S. se sirva remitirme la orden para el desarme del Bergantín **Huáscar**, que no considera útil de ningún modo, a fin de trasbordar la gente de él a la Corbeta y entregarlo a su dueño en el momento". Esto se cumplió cuatro días después, pasando el **Huáscar** a las manos de su antiguo capitán y codueño Carlos Gustavo Anderson, habiendo pasado el personal a la **Libertad**, mientras se puso en tierra el cañón de coliza que tenía. Y terminaremos esta parte anotando que el 7 de mayo de 1835, ordenó el ejecutivo se encargara de la comandancia general de marina el capitán de navío José Boterín, recién llegado al Callao como comandante del bergantín **Arequipeño** y que el capitán de navío Juan Iladoy, tomara

"el mando en jefe de los buques de guerra nacionales"; por este motivo, el 9 de mayo cuando salieron a la mar la corbeta **Libertad** y el bergantín **Arequipeño,** lo hicieron bajo el mando superior de Iladoy, con instrucciones de bloquear todos los puertos y caletas desde Nazca hasta el extremo sur del litoral peruano.

b) **La Reacción de Orbegoso y el desarrollo de la situación política.**— En los primeros días de marzo de 1835, recibió Orbegoso oficialmente en Arequipa la noticia de la revolución de Salaverry e, igualmente, de que Salazar y Baquíjano, encargado del poder ejecutivo, había emprendido una retirada a Jauja con algunas fuerzas, junto con los generales Riva-Agüero, Pardo de Zela, Necochea, etc. No olvidemos que en Lima con motivo de la revuelta, había quedado demostrado como el pueblo no tenía cariño a Orbegoso: un escrito tan adverso a Salaverry como Alfredo Guimassi Morán, en su obra **General Trinidad Morán,** si bien reconoce lo que acabamos de decir, en cambio niega que las gentes de la capital se presentaran entusiastas por el joven caudillo, sino que dejaron hacer mirando con indiferencia el nuevo acontecimiento y que "fue solo el ejército minado por él y arrastrado por sus jefes y algunos guardias nacionales que se le plegaron atraídos por el **entusiasmo,** el interés y el ansia de mudanza y mejoramiento"; además, recordemos que los gamarristas desde los primeros momentos apoyaron a **Salaverry** y de aquí el nombramiento de Bujanda, de gobernador de los castillos. La reacción de Orbegoso, contando tal como era el caso de elementos y seguro de que el joven caudillo entonces solo disponía de un batallón y un escuadrón, fue en el sentido de recuperar la capital lo más pronto posible; al efecto, poseyendo a Arequipa de base de operaciones y cuya fidelidad era bien manifiesta, inmediatamente dió orden al mariscal Miller, quien comandaba una división de ejército en el Cuzco, para que saliera de este lugar, llevando sus tropas en dirección a Ayacucho; dispuso, asimismo, que el general Valle Riestra con la división que estaba en Arequipa, procediera hacia Islay donde tomaría las naves que esperarían con este objeto y, más tarde desembarcaría en Pisco, reuniéndosele las fuerzas que poseía el general Salas en Ica. Una vez cumplido lo anterior, actuarían sobre la capital al mismo tiempo los efectivos que debían llegar del Cuzco con Miller, de Jauja con Necochea y de Pisco con Valle Riestra; el propio Orbegoso planeaba mandar el conjunto de atacantes, mientras que en Arequipa, Puno y Cuzco formaríanse nuevos efectivos de refuerzo. Al parecer tan magnífico plan abortó completamente, pues no tardaría en suceder lo menos esperado. Así, el 14 d marzo de 1835, tuvo lugar una sublevación en las tropas del Cuzco, respecto a lo cual dice Orbegoso en sus Memorias: "El general Miller retardó el cumplimiento de mis órdenes permaneció con la división en el Cuzco, y los partidarios de Gamarra, aprovechando los momentos sorprendieron los cuarteles, prendieron al general, a los jefes y oficiales y se apoderaron de la tropa". El acontecimiento venía a significar que la revolución tomaba cuerpo, extendiéndose poco a poco por todas partes; además otro caudillo hacía su aparición soliviantando más aun los espíritus y era nada más ni nada menos que Gamarra muy ducho en estas lides. Igual pronunciamiento que en el Cuzco, se llevó a cabo en Lampa, Ayacucho y Puno.

En cuanto a Salaverry, este había avanzado hacia la sierra central con el objeto de combatir a los partidarios de Orbegoso fugados de Lima; más al arribar el caudillo a Matucana, el 26 de marzo de 1835, recibió aviso de la llegada a Pisco de la división Valle Riestra, entonces, frente a un peligro realmente considerable, bajó precipitadamente de la altura situándose en Lurín, para cerrar por el sur las puertas de Lima. La división Valle Riestra había sido trasportada en las naves **Convención, Libertad** (buque mercante del mismo nombre que la corbeta de guerra **Libertad,** que como sabemos por entonces se reparaba en el Callao) y dos o tres buques más que consiguieron los orbegosistas; desembarcada en Pisco el 16 de marzo, procedió a ser preparada para el ataque planeado en coordinación con las otras fuerzas, de modo que al correr unos ocho días, circularon

las noticias de los diversos motines del Cuzco, Ayacucho, etc., conociéndose la prisión de los generales Tristán y Miller, todo lo cual golpeó en el sentido de romper la moral de los soldados. Dice Jorge Basadre: "Orbegoso, que estaba en Arequipa, envió al norte una expedición al mando del general Valle Riestra quien publicó una amenazadora proclama al desembarcar en Pisco, diciendo: **Pisemos los cadáveres de nuestros hermanos, amigos y compatriotas.** Pero la misma oficialidad de la fuerza expedicionaria cambió de bandera reconociendo la autoridad del **primer capitán de los peruanos** y apresando a Valle Riestra. Entonces Salaverry ordenó el fusilamiento de Valle Riestra en el Callao, acto que vino a demostrar la violencia de su carácter y que fue muy discutido por sus enemigos y aun por algunos amigos (1º de abril). Se ha aducido en descargo de Salaverry, varias razones: la proclama sanguinaria de Valle Riestra y una carta que, con el mismo espíritu, mandó Orbegoso; la condición de Valle Riestra, que era la de un jefe **Capitulado** y su antigua enemistad con Salaverry; la noticia que Salaverry recibió del pronunciamiento de Nieto en el norte con detalles (solo desmentidos más tarde) acerca de asesinatos y ultrajes a parientes y amigos del caudillo limeño; la ira de Salaverry al regresar de una batida infructuosa contra los montoneros que infestaban los alrededores de la capital; ira acrecentada al oir esa misma noche que habían entrado hasta la Plaza de Armas y disparado contra las ventanas del Palacio de gobierno; el pérfido consejo de un político profesional, secretamente interesado en el desprestigio de Salaverry". Como fuese, el fusilamiento significó un verdadero error político. A estas alturas, pasemos a tratar en lo que atañe el general Nieto. Tomado prisionero en el momento mismo de la revolución salaverrista, fue desterrado con rumbo a Méjico en la **Peruviana,** más al encontrarse la nave frente a Huanchaco logró dominar la situación por un golpe de mano tan audaz que parece increíble, obligando a sus guardianes a que lo desembarcaran en el citado puerto, el 28 de febrero de 1835. De inmediato, internándose en el departamento de La Libertad, Nieto levantó fuerzas e inició una activa contra revolución; precisamente eran los momentos en que con el pronunciamiento de la división Valle Riestra y de la provincia de Ica, el jefe supremo contaba con casi dos mil hombres. Salaverry, como dice Manuel Bilbao en su **Historia del General Salaverry,** resolvió marchar en persona a batir al general Nieto: "Para el efecto formó tres divisiones del ejército que tenía, una entregó al coronel Larenas para que marchase al Cuzco a impedir el pronunciamiento por la federación que tendía a entregar el sur a Bolivia; otra dejó para guarda de la capital y con la tercera, que constaba de 600 hombres, se embarcó para el norte el día 6 de abril. Al partir de Lima aseguró por medio de una proclama que volvería con la cabeza de Nieto. El coronel Bujunda quedó hecho cargo de la dirección suprema del país". El embarco lo realizó Salaverry con su tropa en el bergantín **Emilio,** preparado especialmente y con celeridad por la marina, y en los buques de guerra **Congreso** y **Limeña;** pocas veces se ha meditado que la anterior operación militar con el apoyo de la marina, permitió al joven caudillo el poder actuar con velocidad pasmosa, tal como lo requerían las circunstancias, pues, Nieto era un rival de sumo peligro, debiéndose anularlo antes que consiguiera tropas; constituye una de las pruebas, entre muchas, de la influencia del poder naval en nuestra historia. Ya en tierra, valiéndose de desplazamientos casi nunca vistos, con un magnífico lujo de maniobra, Salaverry llevó sus tropas de un lado a otro, cortando constantemente el avance de Nieto, hasta que atravesó la cordillera de los Andes en una célebre marcha, llegando a Huaraz el 8 de mayo; al día siguiente las fuerzas de Nieto se sublevaron en Cachapampa, amarraron al citado general y sus oficiales, reconociendo a Salaverry como jefe supremo. Asegurado en esta forma el norte, el joven caudillo hizo su entrada triunfal en Lima el 18 de marzo de 1835.

A partir de aquí, la revolución salaverrista parece triunfar en casi toda la república, exceptuando Arequipa donde Orbegoso semejaba agonizar con unos doscientos

soldados. Entonces Salaverry inició su verdadero gobierno: concedió por un decreto la amnistía general, convocó para el 1º de octubre de 1835 la reunión de un congreso, creó el consejo de estado; se rodeó de los hombres más importantes que pudo encontrar, como Pardo, Lazarte, Ferreyros, Martínez, etc.; en fin, mostró de cuanto era capaz un gobernante honrado con un sentido de renovación y patriotismo que hasta hoy causa admiración. Manuel Bilbao escribirá: "A pesar de esto, si calculamos el poco tiempo que permaneció en el poder, los multiplicados objetos que forzosamente dividían su atención, los peligros que le rodeaban, la guerra a los bandidos, a los caudillos, las sediciones intentadas, y últimamente la guerra nacional, no podemos menos reconocer que era el hombre más activo que se había presentado y que tenía a pecho el bien del país".

c) **La campaña naval contra Islay y Arica.**— Primero que todo debemos evidenciar el aspecto en cuanto a que Salaverry contaba con el poder naval, lo cual incluía el apoyo no solo de las naves nacionales sino del cuerpo general de la armada; en igual sentido, vamos a levantar ciertos cargos que ha hecho el comandante Vegas en su obra al famoso caudillo. Si bien, prácticamente ya hemos confirmado nuestros puntos de vista en la parte (a) estableciendo cuál fué la actitud de la armada, nos vemos impulsados a regresar hasta cierta medida por nuestros pasos, con el fin de aclarar algunas acotaciones que se habían quedado en el tintero. En realidad, como lo dijésemos, la adhesión de los marinos a Salaverry casi fue unánime y, en este sentido, debemos corregir a lo expuesto por Vegas; asimismo, se equivoca cuando asegura que "en el trascurso de los primeros meses de su rápido paso por el Poder fueron desprendiéndose de su servicio, principalmente los marinos británicos y algunos peruanos de importancia". Respecto a los segundos, no se ajusta a la realidad, pues, los marinos de importancia que estaban con él se quedaron hasta el fin; y en relación a los primeros, dos o tres que salieron del servicio por disposición de la superioridad naval no pueden llegar a una generalización al citar a Parker debemos recordar que el 31 de octubre de 1835, a pedido del cónsul inglés Mr. Belford Minton Wilson, el supremo gobierno convino para que desempeñara las funciones del vice-cónsul inglés Mr. Sealy, por entonces enfermo, el oficial de marina peruano en retiro Jorge Parker, sin que esto significara la pérdida de su condición de peruanos naturalizados ni de pensionista del estado. El comandante Vegas también se refiere en son de crítica a que Salaverry: "sin prever el futuro, inclinó hacia Chile su política internacional, creyó innecesaria la fortaleza del Callao y vendió los cañones del Castillo de la Independencia para obtener dinero; permitió el embarque de pólvora para Valparaíso e, imitando a Orbegoso, ahora su enemigo, celebró un absurdo tratado de comercio con Chile cuya figura dominante era Portales, antiguo negociante en azúcar y enemigo del Perú". El acercamiento a Chile tuvo por objeto conseguir elementos de guerra, sin que ignorase Salaverry el pensamiento de Portales, o sea derribar a todo vecino que fuera más fuerte que su patria; asimismo, con la política salaverrina se consiguió que los periódicos chilenos hicieran una activa propaganda internacional en favor del joven caudillo. Debemos establecer que los cañones vendidos fueron solamente los de bronce, los cuales prestaban un servicio muy mediocre, de modo que el joven caudillo nunca creyó como se asegura "innecesaria" la fortaleza del Callao para fines guerreros, pues, existe su decreto del 30 de noviembre de 1835, ordenando que en el término de 8 días se armara completamente la plaza del Callao: "Para el cumplimiento del artículo, anterior franquearán cuantos auxilios dependan de su autoridad el Consejo de gobierno, y el Comandante general de marina". Con referencia al embarque de pólvora, se relaciona con un oficio que pasó la autoridad naval el 10 de marzo de 1835 al ministro del ramo, explicando lo siguiente: "El encargado de la Capitanía del puerto Capitán de Corbeta Dn. Alonso San Julián, me ha dado parte que en el buque inglés **Libra** se van a embarcar hoy 360 barriles de pólvora de una arroba cada uno, con destino a Valparaíso y pertenecientes a la Casa de Macoll, que estaban depositados en los Almacenes de la Plaza hace como un año. Como este buque puede tocar en su viaje en cualquiera de los

Puertos del Sur de la República, lo aviso a V.S. para que poniéndolo en conocimiento de S.E. se sirva decirme si puedo impedir su embarco". En nuestro concepto, el asunto no puede calificarse como un error del gobierno de Salaverry por tratarse de un producto de propiedad particular y que no hizo falta en el país. En relación con el tratado de amistad, comercio y navegación celebrado con Chile que constaba de 39 artículos y no pueden calificarse de "absurdos", se concluyó y se firmó por los plenipotenciarios de ambos países en Santiago el 20 de enero de 1835, esto es, gobernando Orbegoso; no hizo Salaverry sino ratificarlo, lo mismo que una convencion adicional al anterior tratado, lo cual se ajustó en Santiago el 13 de febrero del citado año, gobernando también Orbegoso.

Nos toca ocuparnos del poder naval, citando a tres historiadores. Sea el primero Manuel Bilbao en su **Historia del General Salaverry**, quien expone: "Ya la revolución se encontraba triunfante en casi toda la República y el ejército adherido a su causa..... El dominio del Pacífico acababa de completar este cuadro de poder con el sometimiento del capitán de navío Boterín que se había mantenido por el gobierno al frente de la fragata **Monteagudo**, bergantín **Arequipeño** y la goleta **Peruviana**". Esto no es muy exacto en cuanto a la extensión del comando de Boterín y ya hemos dicho en líneas anteriores donde se encontró la **Monteagudo** y la **Peruviana**. Con referencia al segundo, Jorge Basadre, dice: "La escuadra lo apoyaba, condenando a Santa Cruz y a Orbegoso a una guerra defensiva. En el Callao, acaso para obtener recursos o para evitar que los castillos fueran el foco de revoluciones, se vendió la artillería de cobre existente allí; Salaverry, por lo demás, tenía el dominio del mar. Para hacer cartuchos fueron entonces usados hasta papeles del Archivo Nacional. ¡Simbólico episodio!" Por su parte, el tercero, Alfredo Guimassi Morán, en su **General Trinidad Morán** escribe: "La escuadra peruana se plegó también al partido de Salaverry. El Comandante Boterín, que tan dignamente trabajó el 34, se pasó al nuevo Jefe Supremo, poniendo a su disposición la fragata **Monteagudo**, bergantín **Arequipa** y la goleta **Peruviana**, con otras naves pequeñas. Con estos elementos se aumentó en mucho el poder de Salaverry y fue dueño del mar y de sus fáciles movimientos sobre nuestra dilatada costa. Podía acarrear víveres, buscar armas, atraerse créditos, emprender negocios y hacerse reconocer, y aun auxiliar con los países vecinos. Luego bloqueó Islay y se apoderó de los puertos imponiendo a su antojo contribuciones y cupos, reclutando soldados, e imperando su autoridad en todo el Perú".

Es indudable que la primera época de su gobierno, Salaverry empleó correctamente su poder naval; ya hemos hablado de la forma como improvisó elementos en el mar y la manera de batir a Nieto con su traslado rápido de tropas al norte por vía marítima. En el mes de abril de 1835, cuando la escuadra salaverrina efectuaba sus primeros movimientos, hubo una acción naval silenciada por Vegas y Melo, la cual pasamos a referir. El bergantín **Huáscar** armado en guerra, se presentó a la vista del puerto de Islay el 7 de abril, al día siguiente mandó un bote con un oficial parlamentario al fin de intimar a los buques neutrales la desocupación del fondeadero por haberse declarado en estado de bloqueo dicho lugar; el 9 de abril por segunda vez acudió el parlamento, más los botes de la goleta **Convención** salieron a atacarlo, por cuyo motivo regresó a su buque; entonces, el bergantín **Huáscar** entró hasta el mismo fondeadero, batiéndose con la **Convención** y las baterías de tierra, las cuales hacían fuego con dos cañones de a 18 y seis más volantes, de modo que impusieron su superioridad y el bergantín tuvo que alejarse. El 11 volvió el **Huáscar** al puerto, luchando durante dos largas horas en las mismas condiciones que antes hemos anotado; por la noche pretendió sacar la goleta con los botes, pero falló el intento. Como resultado, la goleta fue abandonada por sus oficiales y tripulantes, después de tener dos muertos y varios heridos, permaneciendo solitaria en el puerto bajo la protección de las baterías; en tierra, murieron tres personas como efecto del bombardeo.

(CONTINUARA)

REVISTA DE MARINA

Setiembre y Octubre
Año 49 - No. 5

1963
No. 285

Contenido

Museo Naval del Perú - Biblioteca - M. Julio J. Elías Murguía

Pág.

GRAU 1879 — 8 de Octubre — 1963 454
Por el Teniente Primero S.N. (MC) Tobías V. Zúñiga Rodríguez.

Futuro del Submarino Convencional 462
Por el Teniente Segundo A.P. Gustavo Barragán Schenone.

Segunda Conferencia de Directores de Escuelas de Guerra Naval de las Américas 475
Por el Capitán de Fragata A.P. Oscar Barco S.

"Salvita Three" No contesta 479
Por los Tenientes Segundos A.P. Gustavo Barragán Schenone y José Medina Rothmund

Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú (Continuación) 488
Por el Teniente Primero A.P. (Cap.) César A. Perales Mejía.

¿Es Ud. un buen Instructor? 496
Por el Teniente Primero A.P. Manuel Lores Lembecke.

Un Mensaje Incompleto 505
Por el Capitán de Fragata U.S.N. Harvey O. Webster.

Pensamientos sobre la Derrota Naval del Japón 523
Por el Contralmirante Yokoy (de la Marina Japonesa).

Hombres de Mar - Ministros de Relaciones Extriores . . 535
Por el Almirante de Escuadra Guiseppe Fioravanzo.

Revisando Libros 550

Informaciones Mundiales 563

Proyectiles Dirigidos 575

El III Congreso Nacional de Historia del Perú 579

Crónica Nacional 581

Historia de la Marina de Guerra del Perú.—
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas.

(Continuación de las Notas al Capítulo IV)
Por el Capitán de Navío A.P. Julio J. Elías.

REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure
ADMINISTRADOR
Capitán de Fragata A.P. Alejandro Pérez Ruíz
JEFE DE REDACCION
Capitán de Corbeta A.P. Augusto Pérez del Solar
REDACTOR
Teniente Primero A.P. Alberto Santillana G.

DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinces, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

1879 - 8 DE OCTUBRE - 1963



MUSEO NAVAL DEL PERU
C. de M. Julio J. Elías Murgia

ALMIRANTE MIGUEL GRAU

REVISTA DE MARINA

Setiembre y Octubre
Año 49 - No. 5

1963
Vol. No. 285

MUSEO NAVAL DEL PERU
C. de M. Julio J. Elías Murguia
Biblioteca

GRAU

1879 - 8 de Octubre - 1963

Teniente Primero SN. (MC)
TOBIAS V. ZUÑIGA RODRIGUEZ

Grau, un nombre que en la amargura de una guerra dolorosa refulgiera como brillan los astros en las tinieblas de una noche obscura. Nombre amado, credo de honor que cual inyección sutil sube por las venas henchidas de patriotismo, llega al corazón y se escapa por los labios, hecho una oración:

Padre nuestro, Caballero de los mares,
glorificado sea tu nombre. . . . . .

Estas líneas escritas como modesta ofrenda a esta efeméride gloriosa no constituyen un estudio sujeto a las reglas estrictas de una investigación histórica, apenas pretenden ser un humilde homenaje, de quien no es sino un grano de arena a aquél que podría simbolizar las blancas arenas de todas las playas del mundo. Evocaremos al héroe y recordaremos la epopeya inmortal del "Huáscar" con la esperanza de que nuestra palabra, como nube de incienso, suba a la gloria y acaricie en su eterno sueño a los que nos ofrecieron, en supremo holocausto, el más tierno ejemplo de amor a la Patria, el más tierno, pero también el más viril ejemplo de hombría. La nacionalidad se amasa con valor, con lágrimas y con sangre.

Una sola frase bastaría para definir la personalidad del Almirante Grau: era "la virtud perfecta", frase tomada de Confucio que señala cómo ser perfecto al que es capaz de llenar estos cinco requisitos:

Gravedad de talante, que inspira respeto,
Grandeza de alma, con la que se gana corazones,
Sinceridad, para obtener confianza,
Diligencia, para ejecutar obras útiles y
Beneficencia, que hace fácil la dirección de los hombres.

En efecto, el Capitán del "Huáscar" por sus excelsas cualidades, no sólo inspiró profundo respeto a sus subordinados sino que ganó el corazón de todos los peruanos; por su capacidad de trabajo y eficiencia obtuvo la confianza de los que tuvieron el honor de servir bajo su mando; por último en todos los actos de su vida puso diligencia, de allí, que sus obras, fueran útiles y oportunas, mostrándose en todo instante único en la conducción de hombres. Según lo anterior, fue "la virtud perfecta".

Al recordar brevemente su biografía, aún sabiendo de que por ningún lector será ignorada, lo hacemos como exordio necesario para llegar con justeza a su hazaña. Sólo tomaremos en estas líneas, los hechos más saltantes de su vida porque somos de opinión que la biografía de un hombre inmortal no debe ser una disección psicológica en la que se emplee el bisturí de una crítica taimada que, a título de veraz, es venenosa y mezquina, sino una interpretación global de todas sus cualidades y virtudes, interpretación en la que pierden su importancia los detalles que acusan la humanidad de un semidiós.

Algunos pueblos han tenido el privilegio de ser cuna de hombres cuya vida se ha deslizado entre las penumbras de las dificultades y los resplandores de la gloria.

Piura, la cálida ciudad norteña que, bajo su sol radiante, ofrece el crisol de sus arenas donde se moldea el recio carácter de sus hijos, Piura que por la influencia telúrica de su suelo imprime la más exquisita dignidad a los principios morales, fue el lugar donde unieron sus vidas un libertador y una criolla: él, un militar colombiano, de ascendencia catalana, el Teniente Coronel Don Juan Manuel Grau y Berrío, ella, piurana hermosa, dulce y querendona, Doña Luisa Seminario y Del Castillo. Ambos fueron los predestinados para traer al mundo al ser que cumpliendo su destino conquistó un lugar en el Olimpo. Miguel le pusieron por nombre, como el Santo Patrono de su pueblo, y nació un 27 de Julio cuando se iniciaban los festejos del aniversario nacional de 1834, como si al nacer en ese día hubiese querido significar que desde ese momento se consagraba al eterno culto de la Patria.

Su padre fue nombrado Vista de Aduana del puerto de Paita, por lo que su infancia transcurre allí, frente al mar, aprendiendo a conocerlo en su belleza sin par y a respetarlo en sus arrebatos, extasiándose en cada ocaso y sintiéndose humilde en cada amanecer, aprende a adorar a Dios y a amar a los hombres, sueña con la gloria mirando las purpúreas olas de un océano perezoso y aprende a luchar al ver el oleaje enfurecido de un mar sin calma.

A los 10 años llevado por su vocación marina consigue el permiso de sus padres para embarcarse en la goleta de Don Ramón Herrera en viaje de Paita a Panamá, pero el destino quería que ésta también fuera su primera experiencia con las tragedias del mar, al naufragar la goleta, desastre del cual salva milagrosamente, quizás por las constantes oraciones de su madre.

A su regreso lo envían a estudiar al Colegio de Nieto pero no consiguió sobresalir como estudiante, se mostraba distraído, callado, taciturno como si no pudiera olvidar la frescura de la brisa marina, como si los claustros escolares lo ahogaran después de haber conocido las delicias del aire libre en las playas de su costa familiar. Por ello, venciendo la resistencia de sus padres, se embarca en naves mercantes; escala posiciones desde grumete hasta llegar a piloto. Es nuevamente feliz con la belleza multicolor de los atardeceres en alta mar, con el misterio de las noches de luna, pero también con la rudeza de la faena marinera, haciéndose fuerte en la constante lucha contra los elementos. Conoció los peligros del mal tiempo, de los incendios a bordo y aún del naufragio; supo mil veces de la santa alegría del regreso al hogar y así, ya formado en la incomparable escuela de la naturaleza, decide ingresar como guardiamarina en la Armada Peruana el 14 de Marzo de 1854. Apenas egresado de la Escuela Naval sirve en los buques "Rímac", "Vigilante" y "Ucayali"; siendo Alférez de Fragata y, prestando servicios en el "Apurímac" conjuntamente con su paisano Lizardo Montero, que fuera más tarde Presidente del Perú, interviene en la revolución debelada de Vivanco, por lo que es dado de baja.

Por tres años hace viajes a China y la India en buques mercantes. En este lapso contrae matrimonio con la dama limeña Doña Dolores Cavero, formando un hogar cristiano que se vió colmado de felicidad con nueve hijos.

A la muerte de Castilla reingresa al Servicio Naval, obteniendo el despacho de Teniente Segundo el 11 de Setiembre de 1863, el de Teniente Primero el 4 de Diciembre del mismo año y el de Capitán de Corbeta un año después, siendo nombrado Segundo Comandante del "General Lenzuri" comandado por el Comandante Montero.

Es designado en comisión para traer la Corbeta "Unión". A su regreso tiene que sortear un grave temporal frente a las costas argentinas, por lo que recala en Valparaíso, en Mayo de 1865, donde se enfrenta al dilema de permanecer fiel al gobierno de Pezet, que preconizaba un acuerdo con España, o unirse a la revolución de Prado que enarbolaba la bandera de una Patria libre. Aun estando de por medio su padre, enviado a él como emisario de Pezet, antepuso a su amor filial su patriotismo plegándose al lado de los que en aras del honor nacional estaban dispuestos a en-

frentarse a España. Después del triunfo de Prado y de la Cuádruple Alianza firmada con Ecuador, Chile y Bolivia, Grau al mando siempre de la "Unión" interviene por vez primera en defensa de la soberanía peruana en las aguas de Abtao, conquistando así su primera victoria que se repetirá más tarde en el Callao.

Cuando el Presidente Prado quiso arrastrar en guerra a todas las colonias contra España contratando paradirigir la Escuadra al Contralmirante John Tucker, de la Marina de los Estados Unidos de Norte América, desplazando a Montero de su comando, Grau se revela contra esta disposición por lo que es apresado y conducido en el "Chalaco" a la Isla de San Lorenzo, donde permanece seis meses. Juzgado y absuelto se retiró de la Marina de Guerra para ir a prestar sus servicios como Comandante del buque mercante "Puno" de la Compañía Inglesa de Vapores, caso único hasta entonces de que esta compañía británica tomara un extranjero como Capitán de una de sus naves, haciendo la carrera Liverpool - Valparaíso.

A fines de 1867 reingresa a la Marina como Capitán de Fragata comandando el "Huáscar". Asciende a Capitán de Navío graduado el 25 de Julio de 1868, cumple brillante papel defendiendo al Gobierno constitucional de Don Manuel Pardo contra la sublevación de los hermanos Gutiérrez. El 19 de Abril de 1873 recibió el Despacho de Capitán de Navío efectivo, nombrándosele Comandante General de la Escuadra a bordo del "Huáscar" y de la "Independencia". Siete meses más tarde ocupará el alto cargo de Comandante General de Marina.

Interviene en la vida política del país como representante por Paita durante los años de 1876, 77 y 78. Es ascendido a la clase de Contralmirante el 27 de Agosto de 1879, cuando se encontraba en plena campaña contra Chile. A pesar de que su rango podía permitirle servir en otra colocación, prefirió mantenerse en su puesto de combate y cumplir con su deber hasta el sacrificio.

EL MONITOR "HUASCAR"

"Más que una nave parecía un ser viviente, con vuelo de águila, vista de lince y astucia de zorro"... Así definía al "Huáscar" Gonzales Prada, el escritor que en lugar de pluma utilizaba un martillo para demoler falsos prestigios y héroes de oropel.

Fue construído en 1864 por Birkenhead Iron Works, en Inglaterra, era monitor blindado de 1,100 toneladas, poseía dos cañones de 300 libras y dos en popa de 40. Andar promedio de 12 millas por hora. Tenía 200 pies de eslora y 35 de manga. 16 pies ingleses de calado máximo. Contaba con separaciones interiores por divisiones a prueba de agua para ais-

lar su torreón, la sala de máquinas, calderas y todos los compartimentos vitales en distribuciones separadas. Tenía doble fondo debajo de las máquinas, calderas y el torreón, proyectándose hasta el entrepuente. Lo protegía un blindaje de 4½ pulgadas que llegaba hasta la línea de flotación continuándose con un enmaderado de 10 pulgadas.

En su superestructura mostraba una torre de forma cilíndrica con blindaje de 5½ pulgadas, con dos cañones de 2½ toneladas para proyectiles de 300 libras y capaces de disparar 600 libras por andanada. El aparejo del "Huáscar" era el de bergantín con un trinquete en forma de trípode, ulteriormente le fue quitado para mejorar su andar, llevando en cambio un solo palo en el velamen.

Estaba equipado con una máquina de una fuerza nominal de 300 HP. con cilindros de 54 pulgadas de diámetro y tope de tres pies que impulsaba una mariposa de cuatro hojas y 14¾ pies de diámetro en un espacio de 17 pies. Tenía doble gobierno, uno en proa y otro en popa.

En Angamos el "Huáscar" estaba comandado por el Contralmirante Miguel Grau. Su Estado Mayor estaba compuesto por el Capitán de Fragata Don Manuel M. Carbajal, como secretario y un Comandante de las guarniciones, el Sargento Mayor Don José M. Ugarteche.

La Plana Mayor la constituían los siguientes Oficiales: Segundo Comandante, Capitán de Corbeta Don Elías Aguirre, Teniente Primero Don Diego Ferré, Teniente Primero graduado Don Pedro Gárezon, Teniente Primero graduado José M. Rodríguez, Teniente Segundo graduado Gervasio Santillana, Alférez de Fragata Ricardo Herrera, Capitán graduado de Infantería Don Mariano Bustamante, Capitán de la Columna Constitucional Don Manuel Arellano, Cirujano Mayor Dr. Santiago Távara, Cirujano de Primera clase Dr. Felipe M. Rotalde, Practicante de Medicina Don José I. Canales, Contador Don Juan Alfaro. Los Aspirantes: Carlos B. Tizón, Manuel Villar, Grimaldo Villavicencio, Federico Sotomayor, Manuel Elías Bonnemaison y Domingo Valle Riestra.

Doscientos cinco hombres constituían la Plana Menor entre Oficiales de Mar, artilleros de preferencia, de preferencia contratados, y ordinarios, marineros, grumetes, maquinistas cabos fogoneros y fogoneros, carboneros, personal de la Columna Constitucional y del Batallón Ayacucho Nº 3.

El "Huáscar", un buque como tantos otros de esos tiempos, menos poderoso que muchos de los que poseía el enemigo, sin embargo, se yergue majestuoso sobre su pequeñez como gigante mitológico guardián de nuestra soberanía. Temible sin ser cruel. Soñado sin ser sirena. Visto en todas partes sin ser fantasma. Recibido sin ser esperado y desaparecido siempre

cuando se le creía tenerlo entre las manos. Lo circundaba, con razón, un halo mágico de leyenda.....

"Cruzan los barcos las espumas bellas

más nunca dejan en el mar sus huellas".

Por esto el "Huáscar" no fue un barco, era la encarnación tangible del espíritu de su Capitán que en cada amanecer escribió con su estela imborrable las páginas más heroicas de nuestra historia y en cada ocaso volaba hacia nuevos teatros de operaciones. Abtao, Iquique, Antofagasta, Angamos, fueron hitos sagrados en su marcha hacia la gloria.

EL COMBATE DE ANGAMOS

Como antecedentes haremos un examen comparativo entre las fuerzas navales de ambos países. La Escuadra Chilena contaba con dos acorazados gemelos: El "Almirante Cochrane" y el "Blanco Encalada", fabricados en Hull en 1874, de 3650 toneladas y de 2920 HP., blindaje de 9 pulgadas con una artillería de 6 cañones de 250 libras y otros menores; dos corbetas: La "Chacabuco" y la "O'Higgins", construídas en 1867 de 1670 toneladas, 800 HP., tres cañones de 150 libras y otros de 40 y 70; los buques de madera "Esmeralda" y "Covadonga", "Magallanes" y "Abtao", y, aparte, una excelente flota de buques a vapor como transportes, entre los que cabe destacar al "Rímac" y al "Matías Cousiño". El personal de oficiales y marinería había recibido adiestramiento especial en el extranjero.

La Escuadra del Perú la integraban: El Monitor blindado "Huáscar" cuyas características ya fueron descritas; la fragata blindada "Independencia", construída en 1865, de 2004 toneladas, 500 HP., armadura de 4½ pulgadas, un cañón de 250 libras, uno de 150 y otros menores; la corbeta de madera "Unión", de 1150 toneladas; la "Pilcomayo" de 600 toneladas y dos viejos monitores el "Atahualpa" y el "Manco Capac" que servían de guardacostas o como baterías flotantes fondeados frente al Callao y Arica, respectivamente. A esta inferioridad en número y calidad de material se sumaba la escasa preparación de la marinería peruana constituída en su mayoría por voluntarios.

En estas condiciones se inicia la campaña naval de 1879. Después de incendiar Pisagua y bombardear Mollendo, la corbeta "Esmeralda" y la goleta "Covadonga" establecieron el bloqueo del puerto de Iquique, mientras que el resto de la escuadra chilena se dirigía al Callao para sorprender a los buques peruanos, los que al mismo tiempo zarpaban rumbo al sur conduciendo al entonces Presidente Prado a Arica. En el trayecto ambas escuadras se cruzaron en alta mar sin verse.

El "Huáscar" y la "Independencia" enterados del bloqueo de Iquique se dirigieron a ese puerto. Llegaron el 21 de Mayo de 1879 entablando combate por cuatro horas con las naves enemigas. El "Huáscar" usando el espolón atacó por tres veces consecutivas al "Esmeralda", hundiéndola; en esta acción muere su comandante Arturo Prat, cuyos restos son remitidos a tierra juntamente con los sobrevivientes, auxiliados oportunamente por disposición de Grau. Estos al pisar su suelo agradecen este hidalgo gesto con un "Viva el Perú generoso". Entre tanto la "Independencia" perseguía a la "Covadonga" que en su huída llegaba a Punta Gruesa y pasaba sin dificultad, por su poco calado, sobre un "bajo" no descrito en la carta, lo que no pudo conseguir la "Independencia" que encalló sufriendo averías serias que provocaron su hundimiento. Contrastando con la actitud del "Huáscar", la "Covadonga" regresó y ametralló a mansalva a la tripulación que permanecía en cubierta o flotando en el mar.

Perdida la "Independencia" quedó el "Huáscar" prácticamente como el único buque peruano de combate, convirtiéndose desde entonces en el solitario fantasma que pondría en jaque a toda la escuadra chilena. Vuelve a combatir en Iquique el 10 de Junio contra el "Cochrane,", el "Magallanes", el "Abtao" y el "Matías Cousiño". El 13 de Julio captura con la "Unión" al transporte "Rímac". Tiene destacada actuación en Antofagasta frente al "Magallanes", "Abtao" y "Limarí" en el combate del 28 de Agosto causando grave daño al enemigo, pero a la vez lamentando la prematura pérdida de los tenientes De los Heros y Diez Canseco.

Llegamos en fin a la noche del 7 de Octubre de 1879. Se encuentran reunidos en la Cámara del "Huáscar", Grau y sus oficiales en la que sería su última cena, iniciación de su holocausto que terminará en el Gólgota glorioso de su torre de mando, en la mañana del 8 de Octubre.

Todos los esfuerzos de la marina chilena fueron encausados al cumplimiento de una sola misión: Eliminar al "Huáscar". Es así como le tienden un cerco de acero: el "Blanco Encalada", la "Covadonga" y el "Matías Cousiño" por un lado, el "Cochrane", el "O'Higgins" y el "Loa" por el otro. La "Unión" que acompañaba al "Huáscar" aquel día, gracias a la mayor rapidez de su andar logra escapar, mientras que éste, ante la imposibilidad de burlarlos decide presentar combate y no rendirse. A las 9.15 de la mañana empieza la acción. Desde el primer momento el "Huáscar" sufre las consecuencias de tan desequilibrada contienda, pero sobreponiéndose a su propia debilidad lucha con fiereza que asombra. La driza que sustenta el Pabellón es cortada por un proyectil enemigo; el Teniente Ferré y el tripulante Masse acuden a reparar la avería y lo izan nuevamente al tope para que el enemigo no fuera a interpretar este accidente como una rendición A las 9.35 una granada hace explosión en la torre de mando y

en ese momento Grau y su ayudante Ferré vuelan hacia la inmortalidad. Grau ha muerto. Viva Grau.

Siguiendo el ejemplo de su Jefe, que los sigue comandando desde su gloria, vemos a Elías Aguirre que trata de contener la vida que se le escapa, cubriéndose la herida con el cinto de su espada, en un desesperado afán de continuar luchando; al Teniente Palacios que con 22 heridas no se resigna a ser auxiliado y quedar fuera de combate; al Teniente Rodríguez, caído al pie de su cañón; al Teniente Gárezon, indicando al enemigo que el "Huáscar" no sabe rendirse y que se hundirá con su pabellón al tope. Encontraremos muertos en sus puestos de combate a Dueñas, Selendón, Ríos, Noguera, a Cayoleras, Unanue, Robles y a otros tantos valientes que inmolaron sus jóvenes vidas al lado de sus jefes; desangrándose más de cincuenta tripulantes son atendidos por los médicos navales Drs. Távara, Rotalde y Canales, quienes a pesar de estar heridos continuaban auxiliando a sus compañeros de lucha. Loados sean estos hombres que bajo el signo de Esculapio sin otras armas que su fortaleza moral y su serenidad inmutable ante el peligro, cumplieron impertérritos con su deber. No mataron enemigos pero salvaron a muchos de los nuestros, sabedores que, en la cuenta final, más vale la vida de un compatriota que la muerte de muchos enemigos.

Viendo el combate ya perdido el Teniente Gárezon ordenó el hundimiento del buque, orden no cumplida por acción de los chilenos que impidieron que los maquinistas, en su mayoría extranjeros contratados inundaran el buque. De otro lado el "Huáscar" se mantuvo a flote, a pesar de los graves daños sufridos, por la inusitada calma del océano que parecía haberse quedado atónito ante tanto heroísmo; apenas pudo tejer con su blanca espuma coronas de azucenas para cubrir el sepulcro insondable de los héroes. Desde entonces, esos horizontes benditos permanecen impregnados de meláncolica grandeza, parece que lloraran la muerte física de los valientes tripulantes del Monitor "Huáscar" y alumbraran su transfiguración en semidioses.

Casi una centuria ha corrido desde ese acontecimiento que ahora se impone a nuestra reverencia. A modo de colofón una oración final cierre nuestro homenaje que, modesto pero profundamente sincero, ofrecemos a la epónima figura de Don Miguel Grau, nuestro Almirante, síntesis de todas las virtudes que puede albergar un uniforme de marina.

Los mares del Sur fueron escenario de su hazaña,

la torre del "Huáscar" su pedestal de gloria.....

celoso en la defensa de nuestro litoral.....

grande en el sacrificio y generoso en la victoria.

Le sobró amor propio para ser Dios .....

Le faltó ambición para ser humano.....

Se impuso un sublime sacrificio... y fue Mártir,

convirtiéndose en la gloria más pura de la Historia del Perú.

Padre nuestro, Caballero de los mares,

glorificado sea tu nombre.



Futuro del Submarino Convencional

Por el Teniente Segundo A.P.
GUSTAVO BARRAGAN SCHENONE

El asombroso progreso logrado en los submarinos nucleares y en las armas anti-submarinas nos plantea la siguiente interrogación: ¿Ha llegado el fin del submarino convencional?

El presente articulo no pretende establecer ninguna nueva teoría, es una sencilla recopilación de conceptos e informaciones ampliamente divulgados, reunidos aquí con el propósito de evaluar la efectividad del submarirío convencional.

La carabina de Ambrosio.—

Durante la construcción de nuestros submarinos tipo "S" coincidió la botadura del U.S.S. "Nautilus", primer submarino que utilizó en su propulsión los adelantos de la era atómica, este acontecimiento originó la denominación de **"Convencional"** para todos aquellos submarinos que no utilizan la fisión nuclear como fuente de energía.

Paradógicamente, esta feliz realización de la ingeniería naval fue de lamentables consecuencias para la opinión pública nacional, debido a que en esa oportunidad un diario local tildó de **"Carabina de Ambrosio"** a nuestros flamantes submarinos porque no eran atómicos... Cierto es que en este aventurado concepto periodístico mediaron las intrigas políticas de aquellos días, pero el desconcierto fue inevitable en los círculos ajenos a la Armada, y actualmente hay quienes consideran al submarino convencional como un arma ineficaz, más aparente para un museo que para el combate, pues bien, ¿Qué hay de cierto en esto? ¿Han sido relevados de sus misiones tradicionales por los submarinos nucleares? ¿Están indefensos ante la tremenda ofensiva antisubmarina?

Los submarinos nucleares.—

Los submarinos nucleares están siendo construídos por las grandes potencias navales bajo dos especificaciones fundamentales, son los tipos **"Ataque"** y **"Balísticos"**. Esto obedece a los requisitos tácticos y estratégicos que deben reunir los nuevos submarinos de acuerdo a las dos posibilidades de conflagración en el futuro, y que son: a) **Guerra nuclear total** b) **Guerra limitada.**

El submarino nuclear balístico.—

Es opinión de los modernos estrategas que la III Guerra Mundial habrá de ser total y nuclear, será una guerra relámpago, una versión perfecta de la frustrada **"Blitzkrieg"**, y como tal, implica que el agresor a-

dopte como primera misión la eliminación absoluta de las bases y fuerzas nucleares del enemigo para impedir su represalia.

Las fuerzas de represalia a un ataque nuclear están planeadas en cuatro sistemas generales:

a) Bombarderos que parten de bases fijas.

b) Bombarderos que parten de bases móviles.

c) Proyectiles dirigidos desde bases fijas.

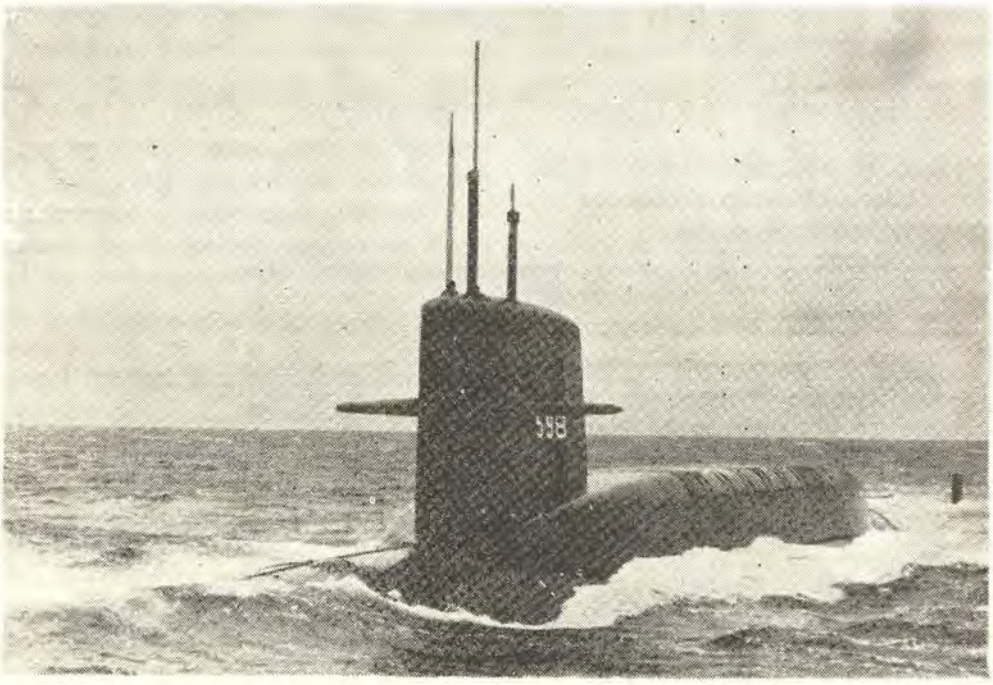
d) Proyectiles dirigidos desde bases móviles.

Analizando los sistemas (a), (b) y (c) observamos que adolecen de serios inconvenientes, 1º Porque pueden ser destruídos mediante un ataque sorpresivo y 2º Porque concentran sobre su zona una acción enemiga masiva, ya que su ubicación es suceptible de ser conocida anticipadamente mediante aviones de reconocimiento tipo "U-2" o satélites espías; he ahí la ventaja del sistema (d) **"proyectiles dirigidos desde bases móviles"**, con sus alternativas terrestres y submarina, en la cual la base submarina posee una movilidad ilimitada y una posición irreconocible de modo que se convierte en un arma de represalia invulnerable.

Ha sido la necesidad de contar con bases de represalia nuclear **invulnerables y móviles** la que promovió el desarrollo colosal de la **"Strike fleet"** submarina de los EE. UU., constituida por 35 submarinos atómicos lanza-Polaris (SSBN), estos buques cuentan con 16 proyectiles Polaris cada uno, cuyo alcance es regulable entre 750 y 4500 Km. (Polaris A-3), y pueden navegar a altas velocidades en profundidades que varían entre 300 y 400 metros, si a esto añadimos su radio de acción ilimitado y el hecho de que el 70% de la superficie de la tierra está cubierta por los océanos, comprenderemos que son pocos los objetivos terrestres que quedan fuera de su alcance. Esto es concretándonos a su efectividad como arma de represalia en una guerra nuclear, pero cuanto más valioso resulta su aporte disuasivo en la paz, por su tremendo efecto psicológico en la decisión del agresor, es por ello que podemos resumir diciendo que **son armas de gran efecto disuasivo en la paz e invulnerables en la guerra nuclear**.

A pesar de las escasas informaciones que se pueden obtener, se sabe que la U.R.S.S. cuenta con unos 10 submarinos atómicos con capacidad para 2 proyectiles dirigidos cada uno, que a diferencia de los Polaris deben ser lanzados en superficie y su alcance es de 300 á 650 millas, lo que constituye una fuerza terrorífica no obstante su desventaja con la "strike fleet" norteamericana.

Vemos así que los submarinos nucleares lanza-Polaris y su equivalente ruso, han llenado un vacío en la estrategia de la guerra nuclear, estos buques no provocan el combate tradicional, porque deben mantener el secreto de su posición, que es asimismo el secreto de su éxito como arma de represalia.



—USS. "George Washington" (SSBN 598) Submarino nuclear lanza-Polaris.

El Submarino nuclear de ataque.—

Pasemos ahora a la otra posibilidad de conflagración, **la guerra limitada;** el desarrollo de los acontecimientos mundiales tales como **la coexistencia pacífica, la crisis de Berlín, la crisis de Cuba, el sisma de Pekín, la línea telefónica directa entre el Kremlin y la Casa Blanca, el tratado de proscripción parcial de las pruebas nucleares y el avance de las conferencias sobre el desarme mundial,** hacen preveer que en caso de ruptura de hostilidades, éstas revestirán un carácter local, es decir circunscrito a un área en crisis y presumiblemente con armas no nucleares, citemos a propósito un reciente despacho de Moscú que refuerza estas apreciaciones:

"El Primer Ministro Nikita S. "Krushchev pidió hoy al oeste el "establecimiento de zonas estra- "tégicas de inspección interna- "cional incluso puntos llaves en "la Unión Soviética, al objeto de "reducir el riesgo de un ataque "militar por sorpresa por parte "de cualquiera.

"En un discurso inesperado, que "en opinión de los diplomáticos "probablemente torpedeó defini- "tivamente cualquier posibilidad "de arreglo entre Rusia y China, "Krushchev dijo que sólo los "co- "bardes" buscan la victoria co-

"munista mediante la guerra "termonuclear".

Esto revela que se está definiendo una clara conciencia sobre la catástrofe que representaría para toda la humanidad un conflicto nuclear generalizado, y en el cual evidentemente no habría vencedores ni vencidos, quedando como alternativa la guerra limitada.

Las grandes potencias han planeado sus fuerzas de acuerdo a su condición estratégica; los países comunistas integran un bloque **continental** y tratan de negar el uso del mar a los aliados, que son potencias **marítimas** y que como tales precisan de sus vías de comunicación oceánicas, éstos a su vez requieren obtener el control del mar para poder disponer libremente de él.

Con este propósito es que ha sido desarrollado el submarino nuclear "de ataque" (SSN), dotado de tubos lanza torpedos convencionales, y que en número de 38 constituirán la flota nuclear de ataque; son diseñados especialmente para la lucha contra submarinos en ultramar, razón por la cual no tienen instalaciones para Polaris.

Los submarinos nucleares de ataque han aumentado considerablemente su agresividad gracias al increíble perfeccionamiento balístico logrado en los proyectiles antisubmarinos, que ha sido aplicado inteligentemente para la lucha "submarino contra submarino" en la versión del **SUBROC** que son proyectiles lanzados desde submarinos en inmersión a través de los tubos lanza torpedos convencionales; los proyectiles SUBROC emergen



—USS. "Skipjack" (SSN. 585), submarinos nucleares de ataque acondicionados con proyectiles SUBROC.

y efectúan una trayectoria aérea que varía entre 10 y 25 millas, para sumergirse nuevamente y efectuar su búsqueda submarina, a similitud del ASROC empleado desde buques de superficie.

Con el SUBROC el submarino nuclear de ataque (SSN) ha quedado pertrechado para participar con ventaja en la modalidad de combate "submarino contra submarino" y constituye un arma de singular valor para aquellas naciones que tratan de conseguir el control de todos los océanos.

Esta tipo de submarinos resulta ideal para las grandes potencias, que operan sus fuerzas de avanzada en áreas apartadas de sus territorios sin requerir de reabastecimientos, situación que difiere radicalmente al de las demás naciones que tienen como misión inmediata la custodia de sus



Proyectil A/S. SUBROC lanzado desde submarino en inmersión, combinación perfecta de proyectil dirigido y torpedo acuático.

respectivos mares territoriales como parte de la defensa continental.

El radio de acción ilimitado que se ha logrado con la propulsión nuclear ha determinado que estos submarinos sean de gran desplazamiento y elevado costo, el precio de cada uno es de unos cien millones de dólares, que es prácticamente el doble de uno convencional de características similares.

Los submarinos convencionales y las grandes flotas.—

Sabemos que los submarinos convencionales se construyen de diversos tipos de acuerdo a la misión para la que han sido planeados; pueden ser oceánicos, costaneros o de un porte intermedio, los cuales aún ofrecen ventajas de diversa índole sobre los submarinos nucleares, entre las cuales resulta primordial su menor costo, por lo que pueden ser producidos en mayor cantidad y en series, y su menor probabilidad de ser detectados debido a que presentan un menor blanco y un menor nivel de ruidos en propulsión, por supuesto que este factor de comparación sólo puede ser considerado hasta profundidades de 600 ó 700 pies, más allá de las cuales sólo operan los nucleares, pero en la práctica el submarino nuclear efectúa sus aproximaciones a menor profundidad aprovechando de esta ventaja y de su gran velocidad para fines evasivos.

El hecho de que el submarino nuclear cumple las misiones de un submarino convencional mejor, más rápido y durante períodos mayores no quiere decir que este último haya perdido sus facultades y su eficiencia a pesar de su reconocida inferioridad.

Para el caso de una guerra limitada, Rusia se ha encontrado en la situación de enfrentar 1'500,000 toneladas de su flota de combate contra 5'900,000 toneladas de los Estados Unidos y 736,000 toneladas de Inglaterra, sin considerar las demás naciones aliadas, por lo que ha orientado su estrategia naval hacia una guerra corsaria, constituída esencialmente por submarinos, contando a la fecha con más de 500 submarinos, 350 de los cuales han sido construídos después de 1950 (21 de los cuales han sido posteriormente modificados para lanzar proyectiles en superficie). De éstos tienen tipos oceánicos y una gran cantidad de unidades costeras de 650 toneladas con capacidad para 10 torpedos.

Los Estados Unidos anunciaron haber puesto fin a su programa de construcción de submarinos convencionales con la puesta en servicio de los USS "Brabel" y "Bonefish" en 1956, posteriormente construyeron el "Albacore" con propulsión convencional pero un diseño revolucionario, que con carácter experimental habría de servir de pauta para el casco de los submarinos nucleares, no obstante mantienen en servicio alrededor de 150 submarinos convencionales, los cuales son objeto de continuas modificaciones a fin de mantenerlos con los últimos adelantos, incluso se sabe que han instalado en 5 GUPPY III plataformas para lanzamiento de proyectiles "REGULUS" en superficie,

SUBMARINOS NUCLEARES BALISTICOS (SSBN)



Eslora: 380 pies
Desplazamiento: 5900 tons.
Propulsión: 1 reactor nuclear.
Proyectiles: Polaris

- GEORGE WASHINGTON
- PATRICK HENRY
- THEODORE ROOSEVELT
- ROBERT E. LEE
- ABRAHAM LINCOLN



Eslora: 350 pies,
Desplazamiento: 3655 tons.
Propulsión: 1 reactor nuclear
Proyectiles: Regulus (Lanzados en superficie)

- HALIBUT SSG(N)



Eslora: 425 pies
Desplazamiento: 7000 tons.
Propulsión: 1 reactor nuclear
Proyectiles: Polaris A-3

- LAFAYETTE
- ALEXANDER HAMILTON
- ANDREW JACKSON
- JOHN ADAMS
- JAMES MONROE
- NATHAN HALE
- WOODROW WILSON
- HENRY CLAY
- DANIEL WEBSTER
- JAMES MADISON
- TECUMSEH
- DANIEL BOONE
- JOHN CALHOUN
- ULYSSES S. GRANT
- VON STEUBEN
- CASIMIR PULASKI
- STONEWALL JACKSON
- SAM RAYBURN
- NATHANAEL GREENE
- SSB(N) 640
- SSB(N) 641
- SS(BN) 642
- SSB(N) 643
- SSB(N) 644
- SSB(N) 645



Eslora: 410 pies
Desplazamiento: 6900 tons.
Propulsión: 1 reactor nuclear.
Proyectiles: Polaris.

- ETHAN ALLEN
- SAM HOUSTON
- THOMAS A. EDISON
- JOHN MARSHALL
- THOMAS JEFFERSON

habiéndose estimado que los 15 minutos que tardan estos submarinos lanza-Regulus para salir a superficie, lanzar el proyectil y entrar nuevamente en inmersión no representa ninguna seria limitación comparado con el notable aporte que significan estas unidades para su flota estratégica, ya que los Regulus tienen un alcance regulable entre 800 y 1,600 Km. bajo cualquier condición meteorológica.

Si en realidad los submarinos convencionales hubieran perdido su efectividad o se hallaran indefensos, relativamente, para los requisitos de la guerra en el futuro ya habrían integrado las flotas de reserva de las grandes potencias, como ha sucedido con otros tipos de unidades de la II Guerra Mundial; vemos sin embargo que forman el grueso de las flotas submarinas.

El submarino convencional y las flotas menores.—

Las naciones de menor potencial económico y tecnológico se mantienen al margen de las flotas nucleares precisamente por ambas razones, y contemplan dentro de sus planes de defensa nacional, que son asimismo para la defensa aliada, programas de construcción de modernos submarinos convencionales, citemos algunos casos:

Inglaterra: Además de su plan nuclear que comprende a los HMS **Dreadnought, Valiant y Warspite** de 3,500 ton. ha continuado con su flota convencional; mantiene en servicio 30 submarinos clases "A" y "T" construídos entre 1944-1948, y entre 1958-1961 construyeron 8 submarinos convencionales clase **"Porpoise"** de 2,000 toneladas, se pensó que éstas serían las últimas unidades de este tipo pero la realidad resultó diferente porque de inmediato iniciaron un nuevo programa de 10 unidades clase **"Oberon"**, versión modificada de la clase "Porpoise", convencionales como ellos y ante el asombro de los escépticos acaban de aumentar esta serie a 13 unidades, el último de los cuales será el HMS "Opportune", cuya quilla fue puesta en gradas recién el 26 de Octubre de 1962. ¿Es posible que sea esto un error del Almirantazgo?, de ninguna manera, los Ingleses están al día en el desarrollo nuclear y tienen vasta experiencia en combate por lo que conocen perfectamente las posibilidades presentes y futuras del submarino convencional, además deben atenerse a un restringido presupuesto por lo que determinaron estas construcciones, es interesante destacar este aspecto porque podría pensarse que el submarino nuclear ha desplazado al convencional en las flotas del "club atómico", que como vemos, en este caso no es cierto.

Canadá: Su escaza fuerza submarina será incrementada con 3 submarinos ingleses clase "Oberon", pagados por la Royal Navy, los cuales aún esperan turno en las gradas británicas (Con éstos se elevará a 16 la serie "Oberon").

Francia: Es conocido el propósito que tienen los franceses de contar con una fuerza de choque nuclear co-

mo fuerza disuasiva, el que considera como elemento fundamental al submarino nuclear balístico, del cual se ha iniciado la construcción de uno de 7,000 toneladas, profundidad de inmersión 300 metros, 16 proyectiles dirigidos con cabeza nuclear y alcance de 2,000 á 3,000 Km., además de torpedos autodirigidos.

Simultáneamente con este planeamiento nuclear disuasivo han contemplado una fuerza convencional capaz de defender sus vitales vías de comunicación oceánicas, de la que forman parte 14 submarinos convencionales recientemente construídos, de las clases "Arethuse", "Narval" y "La Creole". Están en plena construcción sus modernos submarinos de ataque veloces (convencionales) 4 de ellos en servicio y 5 más en período de pruebas o gradas. ("Daphne").

Alemania: Está construyendo un excelente tipo de submarino costero denominado clase "U", de propulsión convencional, tiene 350 toneladas de desplazamiento, 8 tubos lanza torpedos, 44 metros de eslora por 6 metros de manga, de este tipo hay 12 unidades para la **Bundesmarine** en los astilleros Howadt de Kiel, demás está decir que la experiencia que tienen los alemanes como submarinistas asociada al desarrollo tecnológico e industrial que han alcanzado, garantizan la bondad de estas naves cuyo costo es alrededor de 2.5 millones de dólares cada una.

Noruega: Después de haber estudiado las posibilidades tácticas de los diferentes tipos de submarinos convencionales en producción y sus precios, han optado por contratar la construción de 15 submarinos tipo "U" alemanes, en una versión modificada que habrá de iniciarse en breve en los astilleros Rheinstahl Norrsee Werken de Emden, y aquí debemos hacer un paréntesis forzoso, estos submarinos serán pagados en un 50% por los Estados Unidos, lo que es el reconocimiento de que el submarino convencional sigue en vigencia para los norteamericanos, si bien ellos no los construyen para su propia flota debido a que su rol en el panorama mundial es diferente al de las pequeñas naciones como ya se ha explicado anteriormente; esto debe servir de enseñanza a quienes juzgaron que los submarinos convencionales eran "Carabinas de Ambrosio" porque los EE. UU. suspendieron su producción, si este juicio fuese acertado estamos seguros no hubieran financiado tan "descabellado" programa.

Suecia: Ha terminado en 1961 la construcción de 10 submarinos clase "A", de 800 toneladas, con un andar de 16 nudos en superficie y 25 en inmersión, velocidad que resulta francamente apreciable; además en 1960 puso en servicio 6 submarinos convencionales tipo "Hajen" de 785 toneladas y 3 tipo "Najad" de 720 toneladas.

Holanda: Entre 1954 y 1961 terminó 2 submarinos convencionales de 1494/1826 toneladas, que desarrollan 14,5 nudos en superficie y 17 nudos en inmersión con la particularidad de estar construídos con un diseño original de triple casco que le permite al-

canzar mayores profundidades que sus similares.

Dinamarca: Están súmamente interesados en ordenar la construcción de 2 submarinos alemanes clase "U" y terminar el cuarto submarino convencional clase "Delfinen", 3 de los cuales están en servicio desde 1961, son de 600 ton. 4 tubos lanza torpedos y 12 nudos en inmersión.

Japón: Acaba de poner en servicio la tercera unidad convencional de patrullaje costero, son de 780 toneladas, 8 tubos lanza torpedos, 12 nudos en superficie y 14 en inmersión; la primera unidad para navegación de altura también ha entrado en actividad y desplaza 1,500 toneladas.

Se ha hecho esta exposición a fin de que el lector forme su propia opinión, la mayoría de los submarinos convencionles enumerados han sido construídos en pleno apogeo del submarino nuclear y por cierto después de nuestros tipos "S", no fue entonces aventurado y equívoco desestimar su efectividad?

Supervivencia del submarino convencional.—

Así como los submarinos han mejorado sus facultades también es sabido que se han inventado nuevas armas antisubmarinas para neutralizarlo, este es un fenómeno que se ha repetido tantas veces en la historia que no podía ser una excepción, sin embargo es preciso evaluarlo en su debida magnitud.

Grandiosos esfuerzos y enormes gastos se están efectuando para investigar los fenómenos físicos de la propagación de las ondas en el mar, pero el resultado es desalentador, continúan en vigencia los mismos principios conocidos desde el advenimiento del sonar; así sabemos que el mar constituye una barrera natural de protección para los submarinos, porque es fuente de una inmensa variedad de ruidos y rumores muy difíciles de reconocer y clasificar con certeza por los sonaristas más experimentados o por los más modernos equipos de detección.

Las ondas electromagnéticas, luminosas y los rayos infrarrojos son fácilmente absorbidos por el agua salada, siendo menos afectadas las ondas sónicas (20 á 15,000 c.p.s.) y las ultrasónicas que son usadas en rangos variables entre 18,000 y 40,000 c.p.s. en los modernos sonares. Sin embargo estas ondas de trayectoria recta son afectadas en diverso grado por la reflexión, atenuación y absorción determinadas por la variación de temperatura, densidad, presión y salinidad del medio, y también por la profundidad y calidad del fondo.

Estas propiedades son ampliamente conocidas y afectan por igual a los sonares unidireccionales, panorámicos o iconorámicos, los cuales en condiciones ideales logran alcances de unas 10 millas, pero estas condiciones son difíciles de encontrar, quedando en la práctica sensiblemente reducidas.

Respecto a las armas antisubmarinas se ha logrado grandes pro-

SUBMARINOS NUCLEARES DE ATAQUE (SSN)



SEAWOLF

Eslora: 330 pies
Desplazamiento: 3260 tons.
Propulsión: 1 reactor nuclear



SKATE
SWORDFISH
SARGO
SEADRAGON

Eslora: 268 pies
Desplazamiento: 2360 tons.
Propulsión: 1 reactor nuclear



NAUTILUS

Eslora. 320 pies
Desplazamiento: 3200 tons.
Propulsión: 1 reactor nuclear



SKIPJACK
SCAMP
SCORPION
SCULPIN
SHARK
SNOOK

Eslora. 252 pies
Desplazamiento: 2830 tons.
Propulsión: 1 reactor nuclear



TRITON

Eslora: 447 pies
Desplazamiento: 5900 tons.
Propulsión: 2 reactores nucleares.



THRESHER *
PERMIT
PLUNGER
BARB
POLLACK
HADDO
JACK
TINOSA
DACE
GUARDFISH
FLASHER
GREENLING
GATO
HADDOCK
SS(N) 637 Stingeron
WHALE
TAUTOG
SS(N) 646
SS(N) 647
SS(N) 648
SS(N) 649
SS(N) 650
SS(N) 651
SS(N) 652
SS(N) 653

Eslora 279 pies
Desplazamiento: 3750 ton.
Propulsión: 1 reactor nuclear.

NOTA: El USS "Thresher" prototipo de esta clase se perdió el 10 Abril 1963.-



TULLIBEE

Eslora: 273 pies
Desplazamiento: 2600 ton.
Propulsión: 1 reactor n.

gresos y puede asegurarse que su mejor exponente es el **ASROC,** proyectil dirigido que efectúa una trayectoria aérea de 15 millas para luego sumergirse en las inmediaciones del blanco para efectuar su aproximación por sonar, pero es preciso recordar que antes de efectuar el disparo debe haberse detectado al submarino, lo cual no es un asunto muy sencillo.



Las armas A/S comprenden torpedos acústicos, proyectiles ASROC, cargas de profundidad ALFA con carga nuclear, todos ellos de gran alcance y sensibilidad.

Perfomance actual.—

Se sabe que en recientes maniobras navales de la NATO las armas antisubmarinas no lograron impedir la acción de los submarinos, y aseguran que aún en ese caso su destrucción no era segura porque las armas para combatirlos no resultan todo lo eficaces que sería deseable, trátese del **ASROC, TERNE, o MALAFON.**

Es tambien de conocimiento público la brillante perfomance desempeñada por nuestros submarinos tipo "S" en las operaciones "UNITAS", a pesar que por tratarse de ejercicios de entrenamiento antisubmarino se les estacionaba en áreas y horas conocidas por toda la fuerza A/S, con lo que se les privó del arma más valiosa de todo submarino: **la sorpresa**. En estas operaciones participaron algunas unidades de superficie que cuentan con modernos equipos de sonar, sin embargo su rendimiento fue muy bajo debido a las rigurosas condiciones térmicas del mar, por esa barrera natural que es la garantía de supervivencia de los submarinos.

Futuro del submarino convencional.—

Desde los días del submarino peruano de Blume hasta la fecha se han realizado grandes progresos, el más notable ha sido indudablemente la propulsión atómica, y así como resulta absurdo desconocer que el submarino nuclear ha revolucionado esta arma, pudiéndose asegurar que es su versión perfecta, sería más absurdo aún pensar que los submarinos convencionales son armas "arcaicas" en la estrategia actual, por el contrario, creemos que su futuro es imprevisible y remoto, en la última década se ha logrado aumentar su velocidad y profundidad de operación y se-

guramente habrán de seguir mejorando en el futuro, lo importante es no confundir su misión de **negar el uso del mar al enemigo hostilizando su tráfico marítimo y proteger nuestras comunicaciones oceánicas;** para este propósito es suficiente el submarino convencional, como lo demuestran las naciones europeas.

Otro aspecto que no puede ser soslayado es la proporción que ocupan los submarinos en aquellas flotas que deben afrontar a fuerzas navales superiores, cuyo equilibrio con las mismas sería lento y oneroso, aquí cabe citar como ejemplo a la Armada Soviética, que ante esta situación ha orientado su estrategia hacia la **guerra corsaria submarina** por ser el recurso más rápido, económico y efectivo para suplir su desventaja ante el **mayor tonelaje del enemigo.**

A través de esta exposición se ha evaluado al submarino convencional de manera **absoluta,** es decir en dura competencia con los últimos adelantos anti-submarinos, pero tanto más eficaz resultará si asumimos la posibilidad de que el enemigo no cuente con estos recursos, ni con suficientes unidades A/S para proteger su tráfico marítimo, en este caso se habrá obtenido una considerable ventaja porque la existencia de una flota submarina significará para ellos una considerable limitación en su capacidad de apoyo logístico y táctico.

Lo fundamental es que los submarinos convencionales no se queden rezagados en la pugna tecnológica establecida entre submarinos y anti-submarinos, es preciso que estas unidades incorporen continuamente los últimos adelantos, trátese de armamento, control de tiro, equipos electrónicos y aún proyectiles dirigidos, en la medida que estén disponibles y sea factible instalarlos a bordo.

Mientras los submarinos convencionales se encuentren al día con la ciencia resulta imposible predecir la época en que perderán su efectividad, lo esencial es **disponer de un número suficiente de ellos, modernamente equipados y muy bien entrenados,** a fin de que no queden relegados a un rol menos destacado en las flotas de combate, de las cuales son sus ávidos tentáculos.

BIBLIOGRAFIA:

"El submarino arma absoluta" — Alejandro Korganoff. V.E.T.
"La marina soviética" — J. Labayle Couhat.
"La nueva estrategia y las nuevas armas navales" — Contralmirante (Armada Española) L. Carrera Blanco.
"Las marinas del Commonwealth" — J. Labayle Couhat
Notas profesionales — Revista de marina (A.P.)
Anuario Naval — Jane's Figth ships.
"Las nuevas construcciones navales francesas" — M. Bertini
USN Atomic submarine lineup — General Dynamics, Electric Boat.

Segunda Conferencia de Directores de Escuelas de Guerra Naval de las Américas

Por el Capitán de Fragata A. P.
OSCAR BARCO

En la bella ciudad de Río de Janeiro (Brasil), durante los días del 28 de Julio al 1º de Agosto del presente año, se realizó la SEGUNDA Conferencia de Directores de las Escuelas de Guerra Naval de las Américas.

En ella participaron dignos representantes de las Marinas amigas, de los siguientes países:

ARGENTINA
BRASIL
CHILE
EE. UU. de N. A.
MEXICO
PARAGUAY
PERU
URUGUAY
VENEZUELA

Para hacer algo de historia sobre estas Conferencias, diremos que durante el proceso de la SEGUNDA Conferencia Naval Inter-Americana, celebrada en Key-West Florida, en Junio de 1960, los Srs. Comandantes Generales de las respectivas Marinas representadas, estuvieron de acuerdo sobre la conveniencia de mantener reuniones periódicas de los Directores de la Academias y Escuelas Superiores de Guerra Naval.

En cumplimiento de este acuerdo programado, se efectuó la PRIMERA Conferencia de Presidentes y Directores de las Escuelas de Guerra Naval, ofrecido gentilmente por el Presidente del Naval War College, de los EE. UU. de Norteamérica, en la ciudad de Newport, Rhode Island, durante los días 9 al 11 de Abril de 1962. Representantes en esta Conferencia, fueron los Directores de las Escuelas Superiores de Guerra Naval, con sus respectivos Asesores, de los países que a continuación se indica:

ARGENTINA
BRASIL
CANADA
CHILE
COLOMBIA
ECUADOR
MEXICO
PERU
EE. UU. de N. A.
URUGUAY
VENEZUELA

Sin temor a equivocarme se puede decir que estas Conferencias, están inspiradas en fuertes lazos de unión que se apoyan indiscutiblemente en ideales e intereses comunes. Son estos la identidad universal de nuestras profesiones con el mar como el medio de nuestras actividades, y la necesidad de un adecuado entrenamiento, que utilizando métodos y sistemas similares asegure la defensa del Continente dentro de la órbita del mundo libre.

En estas Conferencias se acordó hacer un intercambio de publicaciones de interés común, así como el conocimiento en los países participantes de los métodos y programas de instrucción de cada Escuela.

El representante de la Repúplica Argentina ofreció facilitar a las demás Escuelas traducciones en español de publicaciones autorizadas por la Escuela de Guerra Naval de Newport, y el Vice-Almirante B. L. AUSTIN, Presidente de ese Instituto entregó a cada Delegado un Manual de Juego de Guerra, que debido al costo prohibitivo de los simuladores electrónicos, pudiera servir de sustituto aceptado de este mecanismo complejo de simulación de juego de guerra.

La Agenda completa de esta SEGUNDA Conferencia, se cristalizó en 3 Sesiones plenarias, destinadas a los debates, disertaciones, exposiciones y conclusiones, llevándose a cabo en los cómodos y elegantes salones del Arsenal de la Marina, en Río de Janeiro; todas estas Sesiones fueron hábilmente dirigidas por el Orientador y Coordinador de los Debates el Vice-Almirante FERNANDO CARLOS DE MATOS, Director de la Escuela de Guerra del Brasil.

A continuación se detallan los temas fundamentales que abarcaron estas Sesiones:

I) Discusión y aprobación de la Reglamentación de las Conferencias de la Escuela de Guerra Naval.

II) Exposición sobre la Orientación de los Cursos que se dictan en las Escuelas de Guerra de los países representados.

III) Proceso y métodos de selección de Oficiales Alumnos.

IV) Proceso de aprendizaje y aprovechamiento de Oficiales Alumnos, inclusive en lo que respecta a la Apreciación de sus cualidades para el ejercicio de las funciones de Comando y del Oficial de Estado Mayor.

V) Selección de Instructores. Criterio de Selección y formación de los mismos.

VI) Preponderancia de los trabajos en grupo, sobre los temas individuales, como factor de formación de los Oficiales de Estado Mayor.

VII) Determinación del intervalo que deberá existir entre las Conferencias y la fecha aproximada en que deberá realizarse y la sede en donde se llevará a cabo la TERCERA Conferencia.

VIII) Revisión y Sumario de las conclusiones acordadas.

Cada uno de estos tópicos, fueron tratados en forma clara, sencilla y con el mayor lujo de detalles posible, por parte de cada uno de los dignos representantes, llegándose en todos los casos, a conclusiones aceptadas por la mayoría. Cabe hacer notar que en la TERCERA y última Sesión, algunas de las conclusiones a que se llegaron fueron las siguientes:

a) Que las Conferencias de los Directores de las Escuelas de Guerra Naval, se realicen cada año.

b) Que en cada Conferencia se designará por votación un país "SEDE", y un país "SUSTITUTO" y que en el caso de que en el país "SEDE" no se logre realizar la Conferencia, por causa justificada, se realizará en el país "SUSTITUTO".

c) Se acordó por unanimidad que el país "SEDE" para la próxima Conferencia a realizarse en el año 1964, sería en la ciudad de LIMA — PERU, y que el país SUSTITUTO fuese CARACAS — VENEZUELA.

Desde estas columnas, hacemos votos sinceros, para que el mejor de los éxitos, corone a la próxima Conferencia a realizarse.



LA FIESTA BRAVA

Hay en la arena un hombre al que sus padres deben haberlo asustado desde chico con los toros, porque les tiene un miedo horrible. Ese hombre es precisamente el encargado de abrir la puerta por donde sale el toro. Pero el toro tiene la más buena esperanza de encontrar ahí amigos, porque, sale corriendo y retoza como un niño en recreo (un silencio sepulcral cubre el recinto). Se detiene luego en la mitad del ruedo, mira en todas direcciones, observa a los toreros a los que da muestra de una amable cortesía. Se percata de la presencia del público y recién se da cuenta que ahí va a haber jaleo, entonces; rasca el suelo, así como algunos se rascan la cabeza, antes de tomar una determinación y se avienta veloz sobre uno de los toreros. Generalmente el toro ataca a los que están más distantes, lo que es muy interesante, pues de ellos se aprovechan los más próximos para poner cara de víctimas, diciendo con los ojos al público: "ya ven ustedes con éste "no se puede".

Hay ocasiones en que la fiera es el torero y el burlador el toro. Pero lo corriente es que el toro ataque a los toreros. Hay entre éstos uno, dos o tres que manejan el capote con suma maestría. Dibujan en el aire, con ese trapo, y entre los cuernos mismos de la bestia una serie de figuras que fingen un abanico, o un miriñaque o la cola del traje de una novia. Otras veces, el torero le limpia con el capote las narices al toro o le enjuga el sudor de la frente y es entonces cuando el toro se queda pensando si el torero no será en el fondo una buena persona.

Tiene la "Fiesta Brava" ciertos lances de visión piadosa; la verónica, el pase de rodillas. El pase de rodillas sobre todo; pero como muchos beatos que se arrodillan después que pasa el santo, muchos toreros se arrodillan después que pasa el toro.

Toda la sabiduría de la lidia se reduce a dominar a la bestia y disponerla de manera de mandarla, lo más artísticamente posible a la eternidad.

Los buenos matadores hunden el estoque en la cruz del morrillo, y cuando los toros son nobles se mueren inmediatamente. Pero no siempre se encuentran animales de esta clase privilegiada. Por lo común, el toro va retrocediendo... pata a pata... sin dejar de mirar al matador, del que ahora se cuida... se advierte el deseo... la ansiedad de encontrar atrás algo donde arrimarse... parapetarse.

La muerte del toro es menos dulce que la del cisne. El toro tiene la expresión de un hombre acuchillado, y la huele que es mortal; tropieza al fin con el tabique circundante del ruedo, y sin dejar de mirar al matador, pero con los ojos espantosamente tristes, se tiende en la arena, abre el hocico (pronunciará en voz muy queda el nombre de la vaca amada): el becerro (se acordará de papá) y por último expira.

"Salvita Three" No contesta....

Reportaje a William Willis, el navegante solitario, exclusivo para **"Revista de Marina"**.

Por los Tenientes Segundos A.P.
GUSTAVO BARRAGAN SCHENONE y
JOSE MEDINA ROTHMUND

Han pasado algunos meses desde que el intrépido aventurero zarpó del Callao y hasta el momento de escribir estas líneas no se ha tenido noticias de él, nadie lo ha visto en la inmensidad del mar ni su radio ha roto el misterioso silencio que le rodea, seguirá adelante en su empresa o habrá sido víctima de la fatalidad?

Navegante trashumante a los 70 años, William Willis se lanza solitario a la travesía de todo un océano, lleva como compañía dos gatos y dos palomas, que por cierto no fueron consultados si deseaban hacer el viaje, y su única esperanza se deposita en la bondad de Neptuno y Eolo, amos y señores de esas inmensidades.

Pero en este cortar meridiano y latitudes hay más, mucho más que una simple aventura, está de por medio la obsesión dramática y casi filosófica de demostrar a la humanidad la verdad de su lema, reflejo de su experiencia y osadía, escrito en la vela mayor de su quimérica nave; es un lemo profundo, un lema que más tiene de mensaje: "Edad sin Límite" (Age unlimited).

Este es pues el mensaje optimista de un hombre que a la edad en que la mayoría se dedica a deshojar recuerdos se lanza a la proeza, a la aventura, con la misma o mayor energía y ánimo que cualquier joven rebosante de salud y vida.

Seguramente en estos momentos el "Navegante Solitario" se encuentra en alta mar, haciendo honor a su nombre, con la mano firme en la caña y la quieta expectativa por la brisa que hinchará su vela y lo llevará a su lejano destino.

Cuando le pedimos una entrevista para REVISTA DE MARINA, la víspera de su partida, accedió gustoso no obstante las múltiples tareas que aún tenía pendientes en su nave, el reportaje se efectuó en inglés debido a que no habla bien el español y la siguiente versión trata de exponer sus expresiones con la mayor fidelidad posible.

¿Podría decirnos señor Willis dónde nació Ud.?

—Nací en Hamburgo, Alemania, pero vivo 60 años en los Estados Unidos, tengo actualmente 70 años.

¿Cuáles son los propósitos de su viaje? (W. W. pierde su mirada en el espacio y responde luego con seguridad).

—Mi propósito es demostrar que una persona de 70 años puede cuidarse sola y que la edad no es un impedimento para hacer cualquier cosa.

¿Entonces ese es precisamente el significado del nombre de su embarcación?

—Sí, "Age Unlimited" representa que un hombre de mi edad puede hacer las mismas faenas de un joven.

¿Cuánto tiempo hace que navega Ud.?

—Desde que tenía 15 años.

¿Cuál fue la primera travesía?

—Fue en un buque grande, por el Cabo de Hornos, era un velero y el viaje duró 68 días.

¿Ha navegado en alguna oportunidad en buques de guerra?

—Nó, nunca.

¿Y qué nos podría contar de aquel viaje por el Cabo de Hornos?

—Oh... fue un viaje muy difícil, hubo continuas tormentas y nos tocó un mar muy movido, muchos de los que estaban a bordo se enfermaron.

¿Nosotros sabemos que hace algunos años realizó Ud. otra travesía a la Polinesia, en su balsa la "7 Hermanitas", Qué fue lo que más le impresionó?

—En realidad fue una travesía muy accidentada, hubo malos vientos y enfermé del estómago.

(Aquí nos vimos precisados a hacer una pregunta de muy mal gusto pero no menos interesante; es de suponer que una persona de esta edad puede sufrir algún accidente o enfermedad con mayores riesgos que un joven, pero aún si se está sólo y no se puede contar con ayuda inmediata).

¿Díganos Sr. Willis qué haría Ud. si durante el viaje le ocurre algún accidente, que por cierto no se lo deseamos?

—Si eso ocurriera arriaría mis velas y navegaría a la deriva hasta estar mejor y poder moverme, entonces trataría de llegar al puerto más próximo.

Hemos visto que Ud. lleva a bordo un equipo de radio.

—Sí, tengo un transmisor-receptor.

¿Y ha establecido Ud. contacto con algún radio-aficionado en tierra para mantener comunicación?

—Nó, solamente he dado a conocer mi designación y mi frecuencia; resulta que no tengo práctica en transmitir mensajes por código MORSE, y recibo con mucha dificultad.

(Nosotros pensamos que tal vez ésta hubiera sido nuestra primera preocupación en caso de planear algo parecido, y seguramente esta es la razón fundamental de su enigmático silencio).

¿Cuál será su horario de transmisión?

—Procuraré hacerlo dos horas antes del Orto y dos horas después del Ocaso.

¿Y en qué frecuencia transmitirá?

—En 8364 Kilociclos (Onda corta).

¿Díganos Sr. Willis, cuál es la identificación de su estación?

—La señal será "SALVITA THREE".

¿Confía Ud. en que su equipo de radio tenga suficiente alcance?

—Sí, con buen tiempo espero tener muy buen alcance, es un transmisor de onda corta.

¿Compró Ud. su equipo de radio en el Perú?

—Nó, me lo obsequió Mr. Nelson, de Inglaterra.

¿Es él algún auspiciador de este viaje?

—No exactamente, él es un funcionario de la MARCONI ELECTRIC COMPANY de Inglaterra, su padre fue quien me donó el transmisor para mi anterior travesía en la "7 Hermanitas".

—Y en esta ocasión Ud. quedó satisfecho con la performance de estos equipos según parece.

—Sí, estoy muy satisfecho (Aquí fue preciso hacerle la aclaración de que no era un anuncio comercial, sino simple curiosidad, por lo menos así sabremos qué recomendarle a cualquier otro aventurero).

¿Podría explicarnos por qué ha preferido hacer su travesía solo, en lugar de estar acompañado? (Nuevamente el navegante veterano trata de hallar las palabras precisas y agrega)

—Vean, esa es una pregunta muy importante, siempre navego solo por que de esa manera soy únicamente responsable de mí mismo; si yo viajara con uno, dos o tres hombres más y algo les ocurriera entonces tendría que regresar; estando solo no necesito consultarle mis decisiones a nadie, asimismo, de este modo dispongo de más espacio, puedo estar más cómodo, moverme más aprisa y estará todo más despejado a bordo (Hablando criollamente "Menos bulto, más claridad").

¿Qué opina su esposa de este viaje?

(Por primera vez en la entrevista esboza una amplia sonrisa).

—Ella no está de acuerdo con este viaje, me ha costado dos años convencerla para que acepte, ella dice que ésta es una travesía demasiado larga.

¿Tienen Uds. hijos?

—Nó, no tenemos.

(Le invitamos café y cigarrillos, acepta lo primero pero cortesmente rechaza los cigarros no fuma).

¿El otro día observé que Ud. trataba de encender su cocina Primus en cubierta pero el viento le apagaba los fósforos, ¿Es eso lo que Ud. usa normalmente?

—Sí, siempre utilizo fósforos.

¿Pero... cómo hará para encenderlos en mal tiempo?... por qué no utiliza un encendedor?

—Eso mismo me dijo mi esposa y hoy ha ido a comprarme uno.

¿Respecto a sus alimentos, es una dieta técnica, balanceada o simplemente come lo que apetece dentro las provisiones que puede llevar?

—Sí, llevo verduras, frutas, frutas secas, verduras en latas, agua, arroz y máchica.....



Perdón..... dijo Ud. MACHICA Sr. Willis?

—Sí, lo utilizaré como harina de trigo, llevaré además miel y jamón peruanos.

(Parece que Mr. Willis omitía deliberadamente decirnos que también ha embarcado entre sus provisiones dos cajones de whisky, eso no podía escapar a nuestra mirada vigilante, tal vez eso esté en la lista de medicinas.....).

¿Las dimensiones de su embarcación son arbitrarias u obedecen a alguna razón técnica?

—Así es, hay una buena razón, mi embarcación tiene 32 pies de eslora porque la mayoría de las olas que encontraré en esta navegación son de 32 pies de longitud, entonces siempre estaré sobre las olas, porque si la embarcación fuera más larga, al bajar una ola la proa

se metería dentro de la siguiente y al subir otra ola la proa quedaría momentáneamente en el aire al llegar a la cresta y luego caería pesadamente, con lo cual la estructura sufriría más y la embarcación estaría menos estable; ésa es la razón por la cual he construído mi trimarán de 32 pies de eslora.

¿Que medio utilizará para situarse durante la navegación?

—Tomaré posiciones astronómicas, y para resolverlas utilizaré la tabla H. O. 214 de la Armada Norteamericana.

¿Qué opina Ud. de Thor Hereydal y su viaje en la "Kon Tiki"?

—Oh... él fue el primero en hacer un viaje a la Polinesia pero..... acompañado por seis hombres jóvenes y muy fuertes.

¿Ha leído sus libros antes de planear estos viajes?

—Sí, si los he leído.

Además de los tanques de agua mineral, dispone de otros medios para recolectar el agua de lluvia?

—Sí, si es que llueve.

¿Podría decirnos cuántas millas tiene navegadas?

—Muchas, pero nunca las he contado.

—En días pasados leímos un comentario que decía que su embarcación no es lo suficientemente segura y que en caso de colisión se hundiría rápidamente.

—Nó, eso no es cierto, mi embarcación no puede hundirse porque está hecha de tres pontones independientes, y cada uno está lleno de una sustancia química que impide que se hundan en caso de agujerearse por corrosión o colisión, el agua no podría entrar (Seguramente se trata de espuma plástica, que es compacta y de escasa densidad, del tipo que se utiliza actualmente en embalaje de equipos electrónicos).

¿Sus pontones, o flotadores son de una pieza o tienen celdas estancas interiormente?

—Son de una sola pieza.

¿Diseñó Ud. mismo su embarcación o copió los planos de algún libro?

—Nó, su diseño es original y fue hecho por varios ingenieros y por mí

¿Dónde construyó la embarcación?

—En New Jersey U.S.A.

(La verdad es que Mr. Willis resulta bastante lacónico en sus respuestas y nos sentimos algo incómodos de continuar asediándolo sabiendo que tiene muchos problemas por resolver y el tiempo se le pasa volando, sin embargo volvemos a la carga y le invitamos otro café para contribuir con la fluidez del verbo).

Si no es indiscreción ¿Ha pagado Ud. sólo todos los gastos que le representa éste viaje?

—Bueno, me han ayudado algunos parientes, amigos y varias compañías grandes, en total suman unos 20 a 22 mil dólares.

¿Escribirá algún libro al término de esta aventura?

—Sí, por supuesto.

¿Lleva Ud. cámara cinematográfica?

—Si, pienso filmar algunas películas

¿Es Ud. un profesional en fotografía o solamente aficionado?

—Solamente aficionado.



¿Cómo piensa Ud. distraerse durante la travesía?

—Habrá muy poco tiempo para entretenimientos.

¿Cuánto duerme al día?

(William Willis seca su taza a grandes sorbos y responde impasible).

—Bueno, a veces media hora, otras una hora, pero no más de cuatro horas en todo un día.

¿Cómo hace con el timón mientras tanto?

—Lo hago firme con una cuerda para que se mantenga al rumbo.

¿En cuánto tiempo estima la duración de su travesía?

—En unos 4 o 5 meses.

¿Y la distancia por recorrer?

—Entre 10 á 12 mil millas.

¿Cuál es su puerto de destino?

—Sidney, Australia.

—Supongo que tendrá establecidas relaciones allá, para su arribo.

—Sí, ya he hecho arreglos con algunos periódicos y otras personas.

—Si Ud. tuviera alguna seria dificultad que le impidiera continuar en su trimarán, ¿cuánto tiempo calcula que transcurriría antes de recibir ayuda?

—Creo que tardaría bastante, porque por la zona en que navego hay muy escasos buques.

¿Y es con este propósito que Ud. lleva a bordo un KAYAK?

—Si, me parece que es lo más aparente para usar como bote salvavida en este caso, ya que tiene su propia vela.

¿Cuánto supone que podrá sobrevivir en el Kayak?

—Unas 300, 400 ó quizás 500 millas.

¿Hablando en días?

—Tal vez dos meses.

Pero, ¿Cómo hará con sus alimentos?

—Espero llegar a tiempo a alguna isla.

¿Piensa hacer otros viajes?

—Sí, asi lo creo, lo haré cuando cumpla 80 años y el bote llevará el mismo nombre que este "EDAD SIN LIMITE".

(Verdaderamente es admirable el ánimo y el empuje de este hombre que no quiere doblegarse, rebelde, indómito, a los 70 años piensa ya en repetir la hazaña cuando aún no sabe si coronará con éxito la presente aventura, pero para él no hay barreras, se siente fuerte y seguro).

¿Cuáles son sus hobbies preferidos?

—Escribir, dibujar y tomar películas.....

¿Y siendo Ud. un aventurero nunca tuvo afición al Alpinismo?

(Relaja su grave expresión y sonríe francamente)

—Nó, nunca.

¿Por qué ha elegido gatos y palomas para que le acompañén?

—Porque son muy buenos compañeros.

¿Ha escogido Ud. esta época del año calculando las condiciones del tiempo que habrá de tener durante el viaje?

—Nó, lo único que he hecho es calcular la salida de acuerdo a la fecha en que necesito estar de regreso en Estados Unidos.

(Ya para terminar, porque espera la llegada de un funcionario Australiano le hacemos la última pregunta).

¿Ha recibido Ud. ayuda por parte de la Armada Peruana?

—Sí, estoy muy agradecido por la ayuda que me han facilitado, me han brindado todo lo que solicitaba, como la vez pasada, e incluso me van a proporcionar un remolcador que me llevará 50 millas mar afuera del Callao.

Muchas gracias a Ud. Sr. Willis por la gentileza que ha tenido de brindarnos esta entrevista le deseamos el mayor de los éxitos en esta empresa y que el viaje llegue a su término feliz.

Apuntes para la Historia de la Escuela Naval del Perú

Por el Teniente Primero A.P. Cap.
CESAR A. PERALES MEJIA

(CONTINUACION)

CUERPO DE PILOTAJE y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1812.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo é Interino Director de la Escuela, Don Juan Díaz Maqueda.

Primer Maestro Director de la Escuela. El Teniente de Fragata, D. Andrés Baleato, con un Ayudante y dos Pilotos de esta Matrícula.

Maestro Instrumentario Don Pedro Alvarez.

Intérprete de lenguas. Don José Gambini.—Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros Pilotos:	24.
Segundos Pilotos:	63.
Terceros Pilotos:	38.
Inválidos, ó Retirados:	6.
Prácticos de Costa:	17.
Alumnos en la Escuela:	12.
Navegando:	14.

CUERPO DE PILOTAJE y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1813.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo é Interino Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata Don. Juan Díaz Maqueda. Primer Maestro Director de la Escuela. El Teniente de Fragata. Graduado, Don Andrés Baleato, con un Ayudante y dos Pilotos de esta Matrícula.

Maestro Instrumentario. Don. Pedro Alvarez.
Intérprete de lenguas. Don. José Gambini.
Portero: Un artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros Pilotos:	24.
Segundos Pilotos:	63.
Terceros Pilotos:	38.
Inválidos, ó Retirados:	6.
Prácticos de Costa:	17.
Alumnos en la Escuela:	12.
Y, navegando:	14."

CUERPO DE PILOTAJE y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1814.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo é Interino Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata. Don. Juan Díaz Maqueda. Primer Maestro Director de la Escuela. El Teniente de Fragata. Graduado. Don Andrés Baleato, con un Ayudante y dos Pilotos de esta Matrícula.

Maestro Instrumentario, Don. Pedro Alvarez.
Intérprete de lenguas. Don. José A. Gambini.
Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros Pilotos:	24.
Segundos Pilotos:	63.
Terceros Pilotos:	38.
Inválidos, ó Retirados:	6.
Prácticos de Costa:	17.
Alumnos en la Escuela:	12.
Y, navegando:	14."

CUERPO DE PILOTAJE y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1815.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe é Interino Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata. Don Juan Díaz Maqueda.

Primer Maestro Director de la Escuela. El Teniente de Fragata Graduado. Don. Andrés Baleato, con un Ayudante y dos Pilotos de esta Matrícula.

Maestro Instrumentario. Don Pedro Alvarez.
Intérprete de lenguas. Don José Gambini.
Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	24.
Segundos:	63.
Terceros:	38.
Inválidos ó Retirados:	7.
Prácticos de Costa:	19.
Alumnos de la Escuela:	14.
Y, navegando:	14."

CUERPO DE PILOTAJE y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1816.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo é Interino Director de la Escuela de Lima. El Teniente de Fragata. Don. Juan Díaz Maqueda. Primer Maestro Director de la Escuela. El Teniente de Fragata Graduado. Don Andrés Baleato, con un Ayudante y dos Pilotos de esta Matrícula.

Maestro Instrumentario. Don Pedro Alvarez.
Intérprete de lenguas. Don. José Gambini.
Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	23.
Segundos:	62.
Terceros:	40.
Inválidos, ó Retirados:	7.
Prácticos de Costa:	18.
Alumnos de la Escuela:	10.
Y, navegando:	12.

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1817.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo. El Teniente de Fragata. Don Juan Montero Espinoza.

Primer Maestro. El Teniente de Fragata Graduado. Don Andrés Baleato, con un Ayudante 2o. Piloto.

Maestro Instrumentario. Don Pedro Alvarez.
Intérprete de Lenguas. Don José Gambini.
Portero: Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	18.
Segundos:	51.
Terceros:	44.
Prácticos de Costa:	39.
Alumnos de la Escuela:	7.
Y, navegando:	2.

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1818.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo. El Teniente de Fragata. Don Juan Montero Espinoza.

Primer Maestro. El Teniente de Fragata, Graduado. Don Andrés Baleato, con un Ayudante, 2o. Piloto.

Maestro Instrumentario. Don Pedro Alvarez.
Intérprete de Lenguas. Don José Gambini.
Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	18.
Segundos:	51.
Terceros:	44.
Prácticos de Costa:	30.
Alumnos de la Escuela:	7.
Y, navegando:	2.

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1819.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo. El Teniente de Fragata. Don Juan Montero Espinoza.

Primer Maestro. El Teniente de Fragata, Graduado. Don Andrés Baleato, con un Ayudante, 2o. Piloto.

Maestro Instrumentario. Don Pedro Alvarez.
Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	20.
Segundos:	70.
Terceros:	53.
Prácticos de Costa:	35.
Alumnos de la Escuela:	22.
Sin examen:	19.

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO 1820.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo. El Teniente de Fragata Don Juan Montero Espinoza.

Primer Maestro. El Teniente de Fragata, Graduado. Don Andrés Baleato, con un Ayudante 2o. Piloto.

Maestro Instrumentario Don Pedro Alvarez.
Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	20.
Segundos:	72.
Terceros:	47.
Prácticos de Costa:	44.
Y, alumnos:	9.

CUERPO DE PILOTOS Y ESCUELA NAUTICA.

AÑO DE LA INDEPENDENCIA DEL PERU.

AÑO 1821.

"Ayudante del Señor Comandante en Xefe del Cuerpo. El Teniente de Fragata, Don Juan Montero Espinoza.

Primer Maestro. El Teniente de Fragata, Graduado. Don Andrés Baleato, con un Ayudante 2o. Piloto.

Maestro Instrumentario. Don Pedro Alvarez.
Portero. Un Artillero de los Baxeles de Guerra.

PILOTOS MATRICULADOS:

Primeros:	21.
Segundos:	71.
Terceros:	46.
Prácticos de Costa:	44.
Y, alumnos:	9.

Antes de seguir adelante con la suscinta narración de la historia del: "Cuerpo de Pilotaje y Escuela Náutica", veamos lo que el Capitán de Fragata, Don Manuel I. Vegas García, ha dejado consignado en su: "Historia de la Marina de Guerra", al hablarnos de la primera fundación de la Escuela Náutica o Academia de Pilotaje.

. . . . . " Tantos eran los daños que los piratas hacían en la costa del Perú, que el Virrey Toledo se decidió a formar una competente escuadra con la que el Duque de la Palata pudo rechazar después al flamenco Davies que trajo 1,000 hombres de desembarco, aprovechando de la experiencia adquirida por los anteriores piratas.

El Conde de Alva de Liste en 1657 fundó una Academia de Náutica, cuya dirección tuvo el matemático limeño Ruiz Lozano y que funcionó en el hospital del Espíritu Santo.

Pasó un siglo hasta que el gobierno del Virrey Taboada, marino que encontró la Escuadra en estado lastimoso.

Creó el Apostadero del Callao, pidió a España los bergantines "Peruano" y "Limeña", para que sirvieran de guarda costas; aplicó las Ordenanzas Navales que acababan de aparecer impresas en España, y por último instaló la Escuela Náutica ó Academia de Pilotaje, cuya dirección encomendó al Capitán de Navío Moqueguano, y Capitán del Puerto del Callao, don Agustín de Mendoza y Arguedas, a quien asesoraban el Teniente de

Fragata José Moraleda, el Alférez de Fragata Andrés Baleato, y el **matemático** Pedro Alvarez a la vez que intensificó en todo su apoyo, el estudio hidrográfico de nuestras costas.

Los episodios navales de entonces demuestran la buena organización que en la marina supo mantener.

Pero cuando este gran Virrey regresa a España, comienza el retroceso de la marina, en los instantes precisos en que iba a jugarse el destino de las colonias americanas.

Apenas si no se interrumpe el funcionamiento de la Academia de Pilotaje y el acopio de datos para los derroteros. Los buques permanecen meses fondeados en el Callao o en Guayaquil, sin ejercitarse sus tripulaciones.

Con gran sorpresa, en el "Almanaque Peruano y Guía de Forasteros", en sus minuciosas descripciones que hace el Cuerpo de Pilotaje y Escuela Náutica, en el año de 1822, no menciona a la Escuela, ni de su Cuerpo Directivo.

Solamente encontramos consignado este título:

"MARINA DEL PERU"

DIRECCION GENERAL.

Sr. Mariscal de Campo. Don Luis de la Cruz.
Ayudante. Capitán, Don Antonio Martínez.

COMANDANCIA DE ARSENALES.

El Capitán de Fragata. Don Manuel Loro.
Ayudante. El Alférez de id. Don José Gabriel Palacios.
Interventor de Almacenes. Don Pedro Suárez Araos.

COMISARIA DE MARINA.

Don Salvador Soyer.
Oficial 1o. Don Pablo del Río.

JEFE DE LA ESCUADRA.

Sr. Mariscal de Campo. D. Manuel Blanco Encalada.

Capitanes de Corveta.

D. Juan Esmonds. D. Guillermo Prunier. D. Carlos Postigo.

PRIMER TENIENTE.

D. Juan Robinson.

ALFERECES DE FRAGATA.

D. Juan Saavedra. D. Manuel García.
D. Juan Iladoy. D. José María Ríos.
D. José Joaquín Basombrío.

GUARDIA MARINAS.

D. Juan José Panizo.	Manuel Ros.	Manuel Gonzáles Pavón.
D. Manuel Vivanco.	Joaquín Aguirre.	Andrés Garrido.
D. José Aurigues.	Manuel Morales.	Ramón Valencia.
D. Jose Manuel Bazán.	Rafael Soto.	José Vásquez.
D. Manuel Evia.	José Sotomayor.	Vicente Granados.

PRIMEROS PILOTOS:

Don Pedro José Faura. Don Manuel López.
Don. Juan Murcia. Don. Domingo Salamanca.

SEGUNDOS PILOTOS:

Don Agustín Manuel Martínez. Don Juan Haynes.
Don. Francisco Languard.

PILOTINES:

Don. Vicente Imaña. Don. Toribio Cortines".



¿Es Ud. un buen Instructor?

Por el Teniente Primero A.P.
MANUEL LORES LEMBECKE

Muchos de nosotros nos vemos frecuentemente ante la necesidad u obligación de dictar una clase o conferencia y por lo general salimos airosos de la prueba sin pagar otro precio que una previa y eficiente familiarización con el tema a tratar y el consumo de un paquete de pastillas para la garganta, moderno sustituto de la tradicional clara de huevo tan usada por nuestros abuelos en estas lides.

Y... ya está... hemos dictado nuestra clase

—Perdone mi Teniente una pregunta.

—Dígala Ud. Cadete.

—¿Sobre qué fue la clase de hoy?

Claro que una pregunta así significa un fin de semana contemplando la Isla de San Lorenzo, pero también es indicativo de que "algo anduvo mal" y si nos ponemos a pensar, un elemental "examen de conciencia" nos revelará que en realidad hemos dejado de considerar muchos detalles que, por pequeños, nunca nos parecieron importantes y que sumados pudieron significar dos cosas:

a. Menos esfuerzo para el Instructor y
b. Mejor asimilación por el alumno.

Por ejemplo veamos:

¿Sabemos utilizar la Pizarra?

Claro, me dirán, por supuesto; quién no sabe una cosa tan simple y no faltará quien crea que estoy tratando de inventar el agua tibia o algún buen sustituto.

Pero piénsenlo bien, la pizarra, nuestra más flexible ayuda visual necesita para ser efectiva que observemos algunas pequeñas reglas en su uso como por ejemplo:

a. Tener a la mano, **antes de clase** el suficiente número de tizas blancas y de color, la mota y puntero.

b. Planear **con anticipación** lo que ha de presentarse en la pizarra para evitar las contraproducentes improvisaciones.

c. Borrar la información que ya no se usa para evitar que la atención del alumno se distraiga y que se haga confusa la presentación del punto.

d. Hablarle a los alumnos **y no a la pizarra** como muchas veces hacemos.

e. Escribir con claridad y solo en aquellas partes de la pizarra

que puedan ser vistas fácilmente desde cualquier ángulo del aula.

f. Subrayar aquellas palabras ú oraciones que representan información vital para la comprensión del tema.

g. Al borrar la pizarra tener cuidado de hacerlo en pasadas **verticales** para evitar que el polvo de la tiza se esparza por el aula (Esta última regla no se aplica para los Instructores de Twist los que deberán borrar en pasadas horizontales y con la mano izquierda hacia arriba; para mejor ilustración del movimiento hagan la prueba).

Y ahora les repito la pregunta ¿Sabemos utilizar la pizarra? creo que la respuesta es siempre sí; sabemos las reglas pero las aplicamos pocas veces y no está demás que les demos una revisada. Estimulado por el éxito obtenido en mi primera pregunta les haré varias otras como por ejemplo:

¿Sabemos usar nuestra voz?

es decir:

Graduamos nuestra voz en el volumen necesario para que nos escuche perfectamente todo el auditorio?

¿Le damos las inflexiones necesarias para no hacerla monótona?

¿Hablamos demasiado rápido o muy lentamente?

Vocalizamos bien?

¿Pronunciamos correctamente las palabras?

Si dejamos que sean nuestros alumnos los que respondan, seguramente revisaríamos algunas de esas preguntas y ya no estaríamos tan seguros ni tan confiados como al principio.

¿Y nuestros Ojos?

¿Qué hacemos con nuestros ojos durante la clase?

Miramos, las ventanas, el techo o el reloj? mejor sería que miremos sistemáticamente a todos y **cada uno** de nuestros alumnos para darles así la impresión de que estamos hablando particularmente para cada individuo con lo cual inconscientemente se verán obligados a prestar más atención.

Nuestra mímica es también muy importante; es sorprendente la ayuda que puede prestarnos en un momento dado un gesto o un ademán apropiado, pero si usamos nuestros gestos incontroladamente pronto habremos caído en el defecto de ser demasiado gesticulantes, lo cual, en vez de ser ayuda será motivo de distracción para el alumno que por lo general está buscando un motivo de entretenimiento sin dar la impresión de estar distraído.

—Y así queda demostrada la ley de la gravitación Universal ¿Alguna Pregunta?

—Si profesor el pucho que tiró por la ventana le ha caído al Almirante Amargutti ¿Ud. cree que se enojará?

Los muchachos siempre están pendientes de lo que hace y dice el Instructor por diversos motivos no siempre muy santos lo cual nos obliga a ser cuidadosos con estos detalles y mostrarles, por sobre todas las demás características una actitud siempre positiva y entusiasta con respecto a la asignatura o tema tratado con lo cual cualquier pequeño defecto de que adolesca nuestro sistema de enseñanza se verá disminuído y desaparecerá ante la vista de nuestro auditorio; lo contrario por supuesto es valedero con el correspondiente riesgo.

—La materia que voy a dictar es muy difícil, sólo tres aprobaron el año pasado y uno de ellos fue dado de baja por hablar sólo y hacer muecas. Además a mi me obligan a dictarla y no me gusta.

Alumno Burrinez tiene algo que decir?

—Socorro...!!!!

Claro que al final todos aprueban y el instructor es felicitado. (?)

Convencidos ya de la buena intención que me anima lanzaré al aire otra pregunta que más de uno considerará además de ociosa... pero que la formulo de todas maneras y es:

¿**Sabemos preguntar**? antes de contestar revisamos los objetivos que generalmente se persiguen a hacer una pregunta los cuales, salvo error u omisión son los siguientes:

a. Obligar a los alumnos a pensar.

b. Encausar la atención de la clase.

c. Descuidar los puntos débiles de la lección.

d. Descubrir el grado de interés, habilidad o conocimiento de un alumno.

e. Consolidar el aprendizaje de los puntos vitales.

f. Hacer participar activamente a la clase en la lección.

Y otras varias que, para no cansar al paciente lector, no mencionaré aquí.

Ahora bien:

Sabemos formular nuestra pregunta de acuerdo al objetivo que perseguimos?

Hagamos lo posible porque así sea teniendo presente que cualquiera que sea el objetivo, para lograrlo la pregunta deberá ser clara, deberá tener una respuesta definida y al formularla se deben emplear palabras cuyo significado esté al alcance de la clase y por último, deberá ser fraseada de acuerdo a las reglas de la gramática.

Los que saben dicen que el proceso correcto de la pregunta consta de los siguientes siete pasos:

1.—Formular la pregunta en general.

2.—Hacer una pausa para que **todos piensen** la respuesta.

3.—Designar a un alumno **por su nombre** para responderla.

4.—Repetir la pregunta si fuera necesario.

5.—Evaluar la respuesta mentalmente.

6.—Repetir la respuesta en voz alta, cuando sea correcto para beneficio de la clase (El que da una respuesta correcta casi siempre habla muy bajo) y por último:

7.—Hacer una evaluación oral de la respuesta.

Otro punto importante es:

La Preparación de la Clase.—

Como ya dije anteriormente no basta conocer el tema a fondo, hay que planear cuidadosa y hábilmente la forma de presentar a la clase la información que ellos deben conocer; este planeamiento tiene varias ventajas:

a. Nos asegura de que todos los **puntos vitales** de la lección serán mencionados.

b. Facilita al alumno la organización de sus apuntes.

c. Nos sirve como "ayuda memoria" para recordar cifras, fechas, etc.

d. Nos asegura que todos los alumnos reciben la misma instrucción aún cuando las clases se den por grupos separados.

e. Da confianza al instructor.

El Plan de lecciones tal como es usado en otros países consta de 9 partes que son:

1.—Título de la lección.

2.—**Objetivo** que se persigue y limitación del tema.

3.—**Materiales** que se usarán tales como ayudas visuales, referencias y otros implementos necesarios para dictar la clase.

4.—**Introducción** En la cual se bosqueja la forma cómo el Instructor se presentará a la clase, y presentará el tema a tratar, los medios de que el instructor se valdrá para despertar el interés de la clase y en general cómo se desarrollará la lección indicando brevemente los temas a tratar.

5.—**Presentación** De la materia a tratarse subdividiendo los puntos vitales y subpuntos de soporte alrededor de los cuales el instructor sustentará su clase.

6.—**Aplicación** En toda clase deberá existir un período de aplicación durante el cual el alumno tendrá la oportunidad de aplicar y practicar aquellos conocimientos adquiridos durante la clase. En el Plan de la Lección deberán consignarse las preguntas que previamente se han seleccionado para servir mejor a este fin.

7.—**Resumen** O recapitulación de todos los puntos vitales que han

sido tratados aclarando las dudas que pueden tener los alumnos.

8.—**Examen** Si es que ha de tomarse alguno.

9.—**Tareas** Que deben realizar los alumnos individualmente o en grupos fuera de la clase. Se les deberá indicar claramente la fecha de entrega así como las referencias que pueden usar y dónde encontrarlas.

Provisto pues de su correspondiente "Plan de Lección" el Instructor puede estar seguro que nadie va a quedarse sin conocer el tema y aunque sea "por cansancio" logrará ayudar un poco a Natura en Salamanca.

¿Y qué me dicen de los pasos o exámenes?

Periódicamente, como es lógico debemos medir o pulsar algunos factores importantísimos de la instrucción y por lo general lo hacemos mediante un "TEST" o Examen, paso o como quisiéramos llamarle a este dispositivo del que nos valemos tanto para evaluar los conocimientos del alumno como para encontrar y corregir los defectos y errores de que nuestra instrucción adolece.

El Tipo de examen más usado actualmente es el llamado "Prueba Objetiva".

Este tipo de prueba presenta la ventaja de permitir una amplia cobertura del Tema empleando preguntas que, por requerir respuestas cortas y directas, hacen más fácil y rápida la calificación con el consiguiente beneficio que representa para el instructor la considerable economía de tiempo y para el alumno... bueno, el alumno siempre está ansioso de saber su nota: además si sus errores o equivocaciones le son señaladas pronto, el resultado será mucho más efectivo.

—Alumno Tapioca, en el Examen Nº 1 cometió Ud. el error de considerar que el desvío y la variación son la misma cosa.

¿Tiene algo que decir?

—Si Señor, ahora me explico porque las Posiciones del buque en los exámenes 2, 3 y 4 me daban sobre la plaza de Acho, el Monumento a Manco Cápac y el Hipódromo de Monterrico.

Estas pruebas objetivas pueden ser de gran utilidad, si observamos ciertas pautas en su confección. Consideremos que en un tema OBJETIVO existen cuatro tipos de preguntas:

1.—Múltiple Selección

2.—Completar la frase.

3.—Correlacionar y

4.—Cierto o falso.

Veamos ahora cuál es la mejor manera de usar cada tipo de preguntas y cómo debiéramos formularla.

Múltiple Selección.— Tipo de pregunta en la cual se plantea una interrogante o se hace una aseveración incompleta ofreciendo a conti-

nuación varias respuestas plausibles de las cuales sólo una es correcta.

Este tipo de pregunta mide mejor la **comprensión** que el alumno tiene del tema así como su habilidad de razonar y deducir la respuesta en base a sus conocimientos.

Reglas de Construcción

1.—Incluya suficiente información en el enunciado para asegurarse que el alumno **entienda la pregunta**.

2.—Prepare cuatro o cinco respuestas plausibles para cada pregunta.

3.—Asegúrese que sólo una es **absolutamente** correcta.

4.—Procure que todas las respuestas estén relacionadas en el mismo sentido con la pregunta.

5.—Verifique que la pregunta y cualquiera de las respuestas tengan **continuidad gramatical**.

6.—Presente las respuestas seleccionables en una columna, y

7.—En general procure presentar el alumno un problema con la correspondiente lista de soluciones posibles.

Para mejor ilustración de lo dicho veamos dos ejemplos de preguntas de este tipo, uno de los cuales rompe una o varias de las reglas mencionadas mientras que el otro estará correctamente presentado.

Juzguen Uds. cuál es cuál.

Ejemplo (a)

Un buque tipo "Crucero ligero" es:

a. Comandado por un Capitán de Navío.

b. Armado con cañones de 6"

c. Sobre las 30,000 toneladas

d. Designado como CL.

Ejemplo (b)

Un buque tipo "Destroyer de Línea" es:

a. Preferentemente Anti-Aéreo

b. Usado para sembrar minas

c. Esencialmente Antisubmarino.

d. Usado como buque de transporte

Pasemos ahora a examinar la construcción de una pregunta tipo "Completar la frase".

Este tipo de preguntas mide muy bien la capacidad del alumno para recordar información vital sobre medidas, nombres, fechas, etc. contenidas en la lección.

Reglas de Construcción.

1.—Enuncie una oración que tenga una o varias claves sobre la información vital de la lección.

2.—Seleccione las palabras claves que el alumno está obligado a recordar y omítalas de la oración dejando un espacio en blanco.

3.—Verifique que la palabra omitida es la **única** que cumple completamente los requisitos de la oración y por lo tanto la única que se debe usar para que la oración vuelva a ser **completa** y **correcta**.

4.—Es preferible que el espacio en blanco aparezca cerca al final de la oración.

5.—Haga que todos los espacios en blanco de la misma longitud sin tener en cuenta la longitud que puede abarcar cada palabra o cifra omitida, y

6.—Evite el omitir demasiadas palabras para no comprometer la claridad de la pregunta.

Dos ejemplos ilustrarán lo dicho y, como anteriormente, uno se ceñirá a las reglas y el otro no: ¿Los que quisieran juzgar?

Ejemplo (a)

. . .es una máquina que convierte energía. . . en energía. . .

Ejemplo (b)

La velocidad de la luz es de. . . kilómetros por segundo. A continuación veamos la construcción de la pregunta tipo "Correlacionar" en la cual se ofrecen al alumno dos listas de palabras, frases o símbolos que se encuentran relacionados entre sí requiriéndose que el alumno los agrupe por parejas en razón de **su más estrecha relación**.

Este tipo de pregunta mide mejor la capacidad del alumno para reconocer las relaciones y hacer asociación de ideas y debe ser construída de acuerdo a las siguientes reglas:

1.—Incluya siempre las instrucciones correspondientes antes de presentar las dos listas.

2.—Incluya por lo menos tres elementos más en una lista que en la otra, a fin de disminuir el factor de "Adivinanza".

3.—Mezcle los elementos de tal modo que no queden agrupados según un orden lógico.

4.—Evite el exceso de elementos (un máximo de quince es aconsejable).

5.—No mezcle horas, fechas, partes y nombres en una sola pregunta.

6.—Haga las dos listas en una sola página.

El ejemplo que se da a continuación intenta ser correcto:

Ejemplo:

A la izquierda de cada función consignada en la lista de la columna A, escriba la letra correspondiente a la parte del Motor, consignada en la lista de la columna B, que cumple dicha función.

LISTA "A"	LISTA "B"
( ) (1) Permite la mezcla de combustible	(a) Cárter
( ) (2) Regula la apertura y cierre de la válvula de admisión.	(b) Eje de levas
( ) (3) Realiza la ignición de la mezcla	(c) Carburador
( ) (4) Provee reservorio para el aceite lubricante	(d) Cilindro
	(e) Pistón
	(f) Anillo
	(g) Bujía

Sólo nos queda examinar la construcción de las preguntas tipo, "Cierto o falso" y eso es lo que haremos enseguida.

Se observará que a pesar de ser adaptable a todo tema hemos dejado este tipo de pregunta para el final y la razón Uds. la conocen pero de todos modos la diré: Es el menos aconsejable de todos, porque el factor de adivinación da al alumno el cincuenta por ciento de probabilidades de contestar correctamente aún cuando no tenga la menor idea del problema; dosificando convenientemente su empleo dentro del examen logramos medir convenientemente la capacidad del alumno para determinar la falsedad o validez de una aseveración en base a sus conocimientos sobre la materia.

Parece ser que el factor de adivinación será mayor del 50% si no se siguen las reglas que la doctrina dicta para la confección de este tipo de preguntas y que serán las siguientes:

1.—Prepare aproximadamente el mismo número de oraciones ciertas que de falsas.

2.—Evite la formación de un patrón el Ubicarlas en el Tema (ejemplo: 2 ciertas, 2 falsas etc.)

3.—Descarte aquellas aseveraciones, **PARCIALMENTE** ciertas o falsas para lo cual se dejará evitar el uso de palabras tales como "Pero", "SIN EMBARGO", NO OBSTANTE etc.

4.—Asimismo tenga cuidado con el uso de palabras tales como: NUNCA, SIEMPRE, TODO etc. ya que éstas casi siempre anuncian una aseveración falsa. Este mismo efecto lo produce el uso de "NO" "NO PUEDE" etc.

5.—Tenga en cuenta qué palabras o frases tales como "GENERALMENTE" o "ALGUNAS VECES" tienden anunciar una aseveración cierta.

6.—Nunca emplee la doble negativa ya que ésta crea confusión en el alumno por lo tanto procure frasear su acción en sentido afirmativo.

A esta "altura del partido" yo les aconsejaría analizar el examen que piensan Uds. poner a sus alumnos la próxima clase o el que pusieron la semana pasada, claro que puede estar muy bien pero... ¿Qué se pierde?

A fin de no extendernos demasiado en este tópico que, no obstante estimo de interés general, terminaré recordándoles que, casi sin quererlo, hemos aprendido ciertas cosas que son muy útiles para lograr eficiencia en la instrucción cuales son:

1.—El uso de la pizarra.

2.—Las características del instructor que son:

a. Buen uso de la voz.

b. Buen uso de la vista.

c. Buen uso de los gestos o mímica.

d. Actitud positiva.

3.—La técnica de la pregunta oral.

4.—Cómo planear la lección y

5.—Confección de pruebas objetivas.

Lógicamente el tema es muy amplio y no intento abarcar por el momento, sin embargo no puedo negar el peligro que existe de que pueda insistir sobre lo dicho en posteriores oportunidades.

¡¡¡¡Hasta entonces y no se olviden de borrar la pizarra de arriba para abajo!!!!



Un Mensaje Incompleto

Por el Capitán de Fragata U.S.N.
HARVEY O. WEBSTER

"...tomar las armas contra un mar de problemas y oponiéndose a ellos, destruirlos".

De todas las hermosas tradiciones de la Marina de EE. UU., la más grande es la victoria en sí. Desgraciadamente, los frutos de la victoria ocultan a menudo las semillas de la futura derrota.

En la Segunda Guerra Mundial, la victoria lograda en el mar añadió otro capítulo glorioso a la historia naval; un ejemplo más, en la acción, de la invencibilidad del liderazgo inspirado.

Apenas se había aclarado la toldilla del **Missouri** del enemigo vencido, cuando los políticos de postguerra empezaron a amenazar al poder marítimo de nuestra nación. Los planificadores del presupuesto con su su política fiscal, casi tuvieron éxito en lograr lo que en el combate no pudo la flota enemiga.

Más tarde, la guerra de Corea proporcionó una demostración gráfica, oportuna y fortuita de la necesidad vital del poder marítimo —tan vital que ni aún los más rabiosos propugnadores de la represalia masiva se atrevieron a refutar. Desde entonces, los eventos posteriores han servido, casi a diario, para afirmar el rol prominente de la Marina de los EE. UU. a través del espectro de fuerza admirablemente graduado en proyección de nuestro potencial nacional.

Podría parecer ahora que los que pertenecemos a la Marina podríamos sentirnos inclinados a congratularnos cautamente en nuestro regocijo actual por el entendimiento y apoyo público difícilmente ganados.

Nunca desde la Segunda Guerra Mundial han sido reconocidas tan general e indiscutiblemente las posibilidades de la Marina de los Estados Unidos en apoyo del esfuerzo de defensa nacional. Nunca desde 1945 ha sido la Marina tan bien mirada desde el punto de vista externo.

Pero echemos una mirada al interior. Así como el poderío de nuestra nación es la suma del poderío de sus estados, así la efectividad de la Marina es la suma de la efectividad de sus buques y aviones. Por lo tanto, desde el punto de vista vital del buque, cómo es que nos encontramos —a dónde vamos?

De la ventaja que dan más de una docena de años en el mar, cuatro comandos seguidos y dos giras en el Pentágono, mi opinión es que la Marina de EE. UU. está en el medio de una lucha contra una fuerza tan grande, tan insidiosa, que es capaz de amenazar seriamente la efectividad combativa de cada buque. La Marina de EE. UU. encara hoy la falta de un mensaje continuo —de un esfuerzo para comunicar un sentido de propósito y dirección y motivación, que podría ser más decisivo que cualquier acción naval de la historia naval.

Nunca antes hemos tenido tantas resmas de instrucciones— y tan poca comunicación real.

Nunca antes hemos tenido tantas directivas —y tan poco sentido de dirección.

Nunca antes hemos tenido tantos requerimientos de entrenamiento para el liderazgo —y nunca tan poco liderazgo efectivo.

Esta situación es común a la mayoría de las grandes organizaciones, ya que en este siglo, el hombre ha desarrollado una notable capacidad para construir organizaciones gigantes sin la concomitante posibilidad administrativa.

Esta crisis en administración está acompañada inevitablemente por una creciente marea de papeleo, por una ciega fascinación de detalle administrativo, más como un fin que como un medio, y por una dedicación obligatoria a la palabra más que al acto.

En ninguna época de la historia de nuestra Marina, el primer comandante de un buque ha tenido más poderío bajo su mando. Sin embargo, nunca antes se había sentido tan impotente para comandar con eficiencia su propio buque por causa del detalle administrativo.

Entendemos desde un principio que la revuelta de los comandantes contra el papeleo (tan evidente en las recientes declaraciones emitidas en los forums profesionales) es sólo un síntoma y no una enfermedad. Es sólo una parte del sindrome atáxico administrativo que golpea en las raíces del entendimiento y motivación humanas.

Esta situación, que ha ido deteriorándose dramáticamente desde la Segunda Guerra Mundial, ha llegado ahora al punto en que sólo se puede confiar en el éxito con una acción rápida, correctiva, drástica y de largo alcance.

Durante el período comprendido entre el 15 Junio y 15 Julio 1962, mi último mes como primer comandante de un buque, pasaron por mi escritorio 272 documentos diferentes que requerían alguna acción específica. Esto fue, por supuesto, además de cientos de despachos recibidos y transmitidos. Durante el mismo período, el buque estuvo adscrito a la Sexta Flota, y permaneció en la mar el 75% del tiempo. Para los oficiales se estableció el sistema de guar-

dia tres por uno, y una indagación reveló que empleaban del 60% al 70% de sus horas libres de guardia en atender al papeleo.

La suerte nos acompañó para que pudiéramos cruzar Gibraltar, ya que el mes anterior a la partida la condición administrativa era tan mala que se convirtió en una comedia de errores, al lado de la cual la opereta cómica **"HMS Pinafore"** habría sido aburrida.

Durante el año anterior sólo permanecimos algunas semanas en el puerto base, y por haberse cancelado un entrenamiento de refresco para poder participar en las operaciones de emergencia del Caribe y en un par de lanzamientos del proyecto "Mercurio", el buque tenía urgente necesidad de cada minuto disponible antes de zarpar para el Mediterráneo.

A pesar de ello, los administradores tenían otros planes. Para el Comodoro ésta era una excelente oportunidad para conducir su inspección administrativa en todo los buques del escuadrón, y para el Comandante de Flotilla la oportunidad de asegurar al Comandante Tipo de que cada item de la lista de verificación de cada buque estaba conforme para el viaje al Mediterráneo. Además, puesto que los ejercicios de paso ligero en el mismo sitio y las flexiones son algo peligrosos de efectuar durante la navegación en el Atlántico Norte, tuvimos que cumplir con estos requerimientos del programa de aptitud física mientras estábamos en muelle.

Mientras que el buque relucía con su pintura aún fresca, aplicada a la carrera sobre el óxido, la tripulación ansiosa de salida se alineaba quisquillosa en las cubiertas exteriores, los Oficiales reunieron apresuradamente en la cámara y en las oficinas voluminosos registros de artillería. Todos estaban preocupados pues habían empleado parte de su tiempo actuando a su vez como inspectores en otros buques del escuadrón, y consecuentemente habían dispuesto de poco tiempo para sus propios propósitos.

Es difícil, sino imposible, eliminar el análisis subjetivo en cualquier aproximación al problema de la administración en la mar. En un esfuerzo por acercarse lo más posible a una aproximación objetiva, he analizado artículos y cartas que han aparecido durante los últimos diez años en el **Proceedings** y en otras publicaciones profesionales. Este esfuerzo, concatenado con discusiones plenas y libres con los compañeros del buque, comodoros y con otros primeros comandantes, reveló el siguiente consenso general de las áreas problema.

Tenemos todo derecho a esperar y razón para creer, que nuestros más altos líderes son hombres dedicados que responden a las necesidades de la Flota. Estos oficiales claves, en mérito a sus puestos, se alejan inevitablemente cada vez más, de las realidades de la vida en el mar, y en cambio se identifican cada vez más con la crisis internacional del momento. Esto conduce a una cre-

ciente dependencia en una serie de reuniones para mantenerse en contacto —reuniones que muy a menudo tienen la tendencia a tratar lo inconsecuente e ignorar lo evidente. Probablemente, el factor más importante está en que el último comando en combate desempeñado por aquellos que actualmente son oficiales generales, ocurrió posiblemente durante o justo después de la Segunda Guerra Mundial, en cuya época nuestro tigre del papeleo era apenas un inofensivo gatito. Por lo tanto, es comprensible que haya una apreciación de primera mano muy reducida sobre la urgencia de una acción correctiva.

Es una desgracia que el alto mando pierda contacto con las tropas e ignore las realidades de la vida al nivel de trabajo en la Flota. Más peligroso aún, es que no se dé cuenta de que no sabe.

De algo sí estamos seguros, y es que ninguna acción para detener esta esquizofrenia administrativa que nos aflige al nivel de trabajo, será efectiva a menos que se tome en el alto escalón. Además, tal acción no se tomará a menos que se encuentre un medio de exponer a la Marina el punto en cuestión. Este es el propósito que animó al suscrito a escribir este artículo.

A menudo se exige al buque informes especiales asi como tareas adicionales (investigaciones especiales, pruebas etc.), sin la anuencia o conocimiento de los comandantes operativos de los buques. Aún en el caso de las directivas que vienen a través de la inflada cadena de mando, el buque o el escuadrón al final del agregado administrativo, recibe la instrucción inicial más una interpretación, paráfrasis, y usualmente una ampliación por cada escalón intermedio. Los legajos de archivos de los buques están por reventar con este asunto de la duplicidad. A bordo no hay espacio suficiente para guardarlos, ni tiempo suficiente para leerlos.

Sea para bien o para mal, hay en Washington una inconfundible tendencia hacia el control civil de las funciones de varias de las Direcciones, que si se difunden terminarán en comando civil. Lo inconveniente de los últimos programas de Liderazgo, Aptitud Física, Persona-a-Persona, etc., es que impone sobre una estructura ya tambaleante, un recargo administrativo agobiante y una pérdida de tiempo. Si las autoridades (militares o civiles) responsables de imponer algunos de esos programas en los buques pudieran realmente observar el resultado final, se quedarían pasmados. El espectáculo de marineros corriendo en un muelle contra el cronógrafo, mientras los artículos navales esperan la labor física del embarque —o de marineros tratando de cumplir con las exigencias de los ejercicios físicos con un estado de mar cuatro— sería dolorosamente gracioso, si no fuera básicamente trágico.

Considérese el problema de un primer comandante que obedientemente ordena cumplir el programa de liderazgo y envía a la tripulación a

clases en tierra, mientras pierden una tarde por semana en la vigilancia del trabajo que está ejecutando el arsenal, tarde misma que después puede ser la causa de un desastre en la mar. Probablemente ese mismo comandante estaría entre los primeros en admitir de que hay mucho **por hacer** para mejorar el liderazgo en su unidad; sin embargo, el historiador Douglas Freeman **dijo** casi lo mismo al escribir acerca del liderazgo, "sea hombre, conozca su gente — ocúpese de sus hombres".

Nadie negaría que cada uno de estos programas, que se originan desde arriba, tomados individualmente, tienen cierto mérito. En esto estriba gran parte del problema, pues si no fuera así, esos programas tendrían una difícil justificación y, por lo tanto de imponerlos a la Flota. Cuando se examinan desde el punto de vista del efecto total en términos de hombres-hora empleados, sin embargo, el resultado es lo bastante serio como para hacerle salir úlceras al segundo comandante más equilibrado.

Este es un ejemplo concluyente más, de la evidencia de la falta de comunicación personal bidireccional, entre la flota y las Direcciones en Washington.

Pero esto no es todo. Aún cuando los planificadores del Servicio Civil estuvieran enterados realmente de que estos planes tan bien delineados han sido desdeñados, los volverían a imponer en esfuerzos futuros. Aún si los ejecutores de estos crímenes administrativos contra la Flota conocieran cómo se desvirtúa en la práctica el programa que tanto alaban, dicho conocimiento no resultaría en su eliminación. Los planificadores civiles están ejerciendo creciente influencia en las diversas direcciones, particularmente en las áreas de entrenamiento, y cualquier suspensión de los programas o una disminución de la vigilancia administrativa de los registros, reduciría su esfera de influencia, y por lo tanto la posición del administrador individual en su categoría de empleado público. Más difícil de entender es, todavía, por qué los oficiales asignados a las Direcciones permiten y alientan que esta procesión de programas prefabricados sean impuestos a la Flota.

Podría suponerse lógicamente que conforme un ex-comandante de unidad es enviado a Washington, se podrá dedicar a la solución de este problema. En cambio la mayoría de nosotros nos volvemos parte de él.

Pero aparte de la culpabilidad, señores de las Direcciones, si Uds. creen que un buque del porte de un destroyer o menor, tiene tiempo y personal para cumplir adecuadamente todos esos programas dirigidos confronte a un programa de operación de tiempo de guerra; y si Uds. consideran realmente que los resultados finales traen alguna correlación positiva con los objetivos designados del programa; y si Uds. creen en la validez de un conjunto parcial de ratificaciones favorables animadas políticamente confronte a la masa que guarda un silencio elocuente de disidencia, entonces Uds. se están haciendo ilusiones pues dilu-

yen, más que refuerzan, el alistamiento combativo de la Flota.

Las virtudes profesionales que hacen que un oficial progrese en época de paz no son necesariamente aquellas más importantes en la guerra en efecto, generalmente son muy diferentes. Este hecho se evidenció en los primeros días de la Segunda Guerra Mundial, cuando los administradores tuvieron el comando por poco tiempo, pero en forma desastrosa. En nuestra difícil época de paz, las cualidades de tacto, afabilidad e impecabilidad administrativa se exageran más allá de toda proporción, sobre aquellas de la confianza en el coraje, habilidad en manejo de buques y duración en el comando. Hemos llegado, literalmente, a la infeliz encrucijada en donde desde el punto de vista de la carrera, es más importante la ratificación de una buena frase que una operación de reaprovisionamiento nocturno bien ejecutada; así como una discreta intervención durante la conferencia con el Comandante Tipo es más significativa que una buena amarrada a la Mediterránea.

En este juego de ping-pong papeluchero, puede intervenir cualquier número de jugadores, y todos aquellos que pueden hacerlo así lo hace generalmente. Nuestras tribulaciones administrativas, que al final se las debemos a los escalones más altos, están sin embargo, intensificadas por los esfuerzos de todos los escalones intermedios.

En los destroyers que operaban en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, teníamos un publicación táctica mimeografiada (creo que se llamaba PACFLT 10), el Libro General de Señales, los códigos y publicaciones de comunicaciones necesarios, más la Orden de Operaciones, con la tinta aún fresca, para el próximo ataque. En los destroyers peleamos una bonita guerra, al menos nuestro lado ganó, y lo hicimos con el mínimo de papel.

Después de la Segunda Guerra Mundial y en interés de una consolidación en los procedimientos tácticos y administrativos dentro de la Marina, y para promover la uniformidad de entendimiento y acción con las fuerzas navales de la OTAN de reciente creación, aparecieron una serie de publicaciones, como NWP, NWIP, y otras más.

Aunque meritorio en teoría, esas publicaciones en vez de resolver los problemas, en la práctica se convirtieron en parte de ellos. En la cadena de mando, cada comandante operativo tenía una idea ligeramente diferente de cómo debían ejecutarse ciertas evoluciones, y algunas veces estas modificaciones cambiaban de una operación a otra. Como resultado, cada puente de un destroyer empezó a asemejar una librería de consulta con serias chorreras de agua. Si de por sí el problema ya era difícil de día, aun con varios oficiales hojeando alocadamente en las publicaciones escogidas, el problema de referencia se complicaba más durante la noche. Como un ejemplo podemos apuntar que, mientras procedíamos de una estación de guarda de aviones a otra es-

tación en la cortina, nuestro problema era si la luz roja del tope del palo se debía apagar o nó. Antes de poder llegar a una decisión tuvimos que consultar como mínimo tres publicaciones — el ATP1, la Orden de Operaciones del Grupo HUK, la Orden de Operaciones del Grupo de Tarea, y el archivo de despachos del Oficial de Guardia (alguien se acordó que últimamente se había recibido una modificación por despacho).

Paradójicamente, la exigencia de mantenerse al día con las modificaciones a los NWP nos impedía aprender las mismas publicaciones básicas.

Otra cosa muestra el lado administrativo de la vida a bordo. Durante el último mes de estadía del buque en el arsenal, el primer comandante decidió que era momento de planear, en lo posible, el programa de entrenamiento para el período que sigue al término de las reparaciones. Este objetivo fue comunicado a los oficiales que asistían a las escuelas tácticas diarias, sugiriéndose que se debía tener en cuenta las exigencias de la Inspección de Llegada en Guantánamo, así como la Inspección Administrativa del Comandante Tipo. Y así encontramos que estas dos exigencias adicionales eran incompatibles.

Una lista de verificación pedía registros individuales, mientras que la otra permitía una tabulación global o de grupo. Una lista ignoraba completamente las estipulaciones básicas para la organización del entrenamiento a bordo establecidas en el NWP-50, mientras que la otra se refería frecuentemente a las exigencias del NWP. Habían tantas diferencias entre las dos listas, que el intento de reconciliarlas fue de lo más difícil, una pérdida de tiempo y sin éxito.

Con tan pocos oficiales antiguos embarcados por tan poco tiempo, la administración se acerca a la definición que diera Santayana del fanatismo — "cuatriplicar los esfuerzos al perderse de vista el objetivo". Esta situación esta tipificada por un incidente que ocurrió en Newport R.I. el 16 Marzo 1956 después de un fuerte temporal.

Conforme la tormenta abatió y amaneció un nuevo día, las sombras que se esfumaban descubrieron no menos de cinco buques varados y muchos otros seriamente averiados en el costado por un viento de 70 nudos.

Los tripulantes antiguos, como un solo hombre, estuvieron de acuerdo en que esa noche, con los buques escapando a través de impenetrables chubascos de nieve con escasamente un tercio de la dotación a bordo, había sido la peor en la historia de Newport. Felizmente, nuestro destroyer pudo escapar, pues otro que había estado amarrado entre nosotros y el muelle se varó en Coddington Cove, y así procedimos con un eje hacia un pequeño desembarcadero en Goat Island. En el muelle nos esperaba un mensajero con un sobre bajo el brazo. Conforme se acercaba al puente, nos hacíamos conjeturas de que debía ser el clásico "bien hecho" del Comodoro — algo que mencionar en

Julio J. Elías Murga

el Plan del Día para alentar a una agotada y congelada tripulación. Ciertamente, el sobre tenía el membrete familiar CORTRON.

Para desazón nuestra, sin embargo, el sobre contenía un airado memorándum notificándonos que el Domingo anterior el mayordomo de guardia había mezclado la basura "seca" con la "húmeda" en el depósito de desperdicios.

A fin de lograr algo más que una carga quijotesca contra el molino de viento administrativo de hoy, es necesario comprender los problemas fundamentales. El impulso normal es indiferencia y aceptación de este impase como un signo de la época. Así es, ciertamente, pero es igualmente cierto, que es una tendencia que se debe invertir dramáticamente si deseamos mantener un alistamiento combativo óptimo.

Esta alarmante fuga de responsabilidad personal y el refugio consiguiente en el comité de decisión, infesta no sólo a la Marina y al país, sino a todo el Mundo Libre. Hace algunos años, Henry A. Kissinger, escribiendo en **The Reporter,** concretó el problema como sigue: "queda el hecho de que todo el Mundo Libre sufre no sólo de la miopía administrativa sino también de autoestimación y de una falta de sentido de dirección".

Al nivel nacional no hay, en teoría, restricción alguna bajo nuestro Gobierno Constitucional, que deseche un vigoroso liderazgo personal y el enunciado de objetivos precisos que se combinen para producir un sentido de dirección total. Yo sostengo que las recientes acciones de nuestro Jefe de Gobierno substancia esta premisa. Sin embargo, en la práctica, las presiones sobre el político de alto nivel como resultado de su inseguridad personal interior —un deseo de objetividad académica, o para reconciliar puntos de vista en conflicto— tienden a llevar las decisiones de alto nivel al seno de comités.

Este es el meollo, la raíz final del problema. De esta reacción brota en muchos casos la "sublime incoherencia" de la política del Departamento de Defensa a la cual nosotros, los de la Marina, debemos adoptarnos, y que a menudo debemos tratar de adivinar. Nuestro actual estado de confusión a bordo puede remontarse finalmente, a esta marca de marea, por la confluencia de las corrientes de conveniencia de la política nacional y de las mareas de seguridad militar del Mundo Libre.

Pero nos interesa este problema y su solución **dentro de la estructura de la Marina.** Por la naturaleza misma de las operaciones navales, es la Marina la que más sufre por la bipartición entre aquellos que hacen la política y aquellos que la ejecutan, entre los planificadores y los operadores, entre el complejo de comités del Pentágono y la responsabilidad personal absoluta del comando en el mar. La Marina también, es la que más tiempo ha resistido (hasta ahora con éxito) cualquier dilución de la autoridad y responsabilidad de comando. Es aquí, en el crisol del co-

mando en el mar, que el primer comandante asume toda la responsabilidad por sus actos y no por la intención; por los resultados finales y no por el plan fácil.

Si llegase el día en que el patriotismo se convirtiese en un concepto anticuado y la carrera naval en un simple trabajo en el mar del empleado público, entonces estaríamos realmente en apuros. Por lo tanto, sería apropiado que nosotros, los de la Marina, tomemos la delantera en esta lucha por reafirmar el derecho de retornar a los fundamentos de nuestra profesión y consagrarnos a aquellas cosas, y sólo a aquellas, que contribuyan a ganar una guerra en el mar.

Una insinuación del curso que debemos adoptar la tenemos en una carta aparecida en el Proceedings en Octubre 1962 del Capitán de Navío USN. Edward L. Beach, en la que decía:

"Mucho se ha escrito sobre este asunto, pero muy poco lo que se ha hecho con carácter permanente. Es así aparente que solo un asalto frontal en gran escala contra la estructura de alto nivel puede tener esperanza de éxito. Será necesario el máximo apoyo de los antiguos, pues cada interés personal bajo ataque tratará de defenderse. La incesante inflación administrativa es un peligro que amenaza nuestra Marina, tan grande como el que jamás haya enfrentado, y el éxito en esta empresa es vital para la Marina".

La tarea a la vista parece ser un problema doble:

Hay un aspecto afirmativo en el que los planificadores y comando de alto nivel deben suministrar a la Marina consistentemente un sentido positivo de dirección coherente y objetivos normales definidos. Por implicancia, esto involucra una evaluación continua a la luz de la reafirmación de las virtudes y tradiciones fundamentales que nos han convertido en la Marina más grande del mundo.

Hay también el aspecto limitativo, en el cual todas las actuales prácticas administrativas a bordo (o que afectan a las unidades navales) se evalúan continuamente y se toma acción drástica para recortar cualesquier programas o eliminar cualesquier detalles que no contribuyan significativamente al alistamiento combativo del buque.

Se recomiendan los pasos generales y específicos siguientes:

(1) Reconocer que en efecto existe un problema muy serio.

(2) Investigar los parámetros del problema — alcance y complejos.

(3) Darse cuenta de la necesidad de una acción drástica y positiva para resolver el problema y realizar esfuerzos continuos para retenerlo dentro de límites manejables.

(4) Resolver que se pueden diseñar medidas correctivas efectivas y que se las debe adoptar.

Antes de enumerar las acciones específicas que se deben tomar, permítaseme reiterar que el propósito de este escrito es proyectar hacia el forum profesional libre un asunto que considero de vital importancia para el alistamiento combativo de la Marina, a fin de catalizar la acción del alto escalón en este problema. Demasiado tiempo hemos racionalizado filosóficamente el hecho de que debemos aceptar la situación como inevitable. Las recomendaciones que siguen están diseñadas para servir únicamente como ejemplos que podrían ayudar a trasladar el marco de referencia de esta discusión desde el área de lo general a aquella de lo específico. Ellas servirán para indicar las áreas en las que se debe tomar alguna acción y hurgar en la clase de acción que podría ser apropiada para lograr nuestros objetivos generales.

La primera recomendación específica es la formación de una Fuerza de Tarea de Coordinación de Comando presidida por un Oficial General (que se acabe de retirar, pero de una amplia experiencia y talla profesional poco comunes), y compuesto de una media docena de oficiales que justamente acaben de desembarcarse de los puestos de primer y segundo comandante. Esta Fuerza de Tarea revisaría, primero que nada, todas las facetas de este problema en lo relativo a la administración a bordo, comenzando al nivel Departamento de Marina y luego en todos los escalones intermedios. Esta Fuerza de Tarea informaría directamente al Jefe de Operaciones Navales a los seis meses de su instalación. La Fuerza de Tarea sería redesignada (después de su informe original) como junta permanente de vigilancia y control, para que tenga un sentido de continuidad, y sus miembros serían nominados para actuar por cortos períodos.

Este grupo tendría poderes para ejercitar iniciativa individual, y viviría a bordo mientras estudia el problema del buque en consideración. La Fuerza de Tarea tendría el aliciente de explorar, entre otras, como prueba, las posibilidades siguientes:

(1) Declarar en moratoria a alguno, o todos, de los programas, informes, magazines, boletines, etc. extraños e innecesarios para el cumplimiento de la misión básica del buque.

(2) Reinstituir los requisitos para informar sobre otros actos administrativos sólo después de tener la anuencia de la Fuerza de Tarea de Coordinación de Comando.

(3) Investigar el uso del concepto "NOFORM" para estandarizar aquellos informes que se consideren vitalmente necesarios.

(4) Prescribir que **todas las órdenes** dirigidas a un buque sean canalizadas a través de la cadena de comando operativo.

(5) Considerar recomendaciones para perfeccionar la actual estructura de comandos a flote, con referencia particular a las posibilidades siguientes:

—Inclusión de los comandantes tipo en el estado mayor del comandante de flota.

—Desvinculación del Comandante de Flotilla de toda identificación administrativa permanente con cualesquier unidades.

—Supresión del puesto de Comandante de División y asignación al comandante más antiguo cualesquier responsabilidades necesarias.

(6) El requisito de que en todos los ejercicios de la flota solo se usen las publicaciones básicas de la OTAN.

La segunda recomendación específica se refiere a que se considere en el mismo plano a la **competencia anual y a las inspecciones INSURV a bordo**. Cada comandante tipo prescribe un número mínimo de ejercicios estandar de competencia que se deben realizar y calificar durante el curso del año fiscal. Aún en condiciones ideales, esto representa una tarea formidable — en las condiciones usuales que prevalecen en la mar, es imposible.

Lo que produce la sobrecarga administrativa no es la dificultad en la ejecución de las competencias exigidas, sino en el cúmulo de informes que los observadores deben hacer, relacionar y escribir. Aquí también hay un mínimo de dos o tres publicaciones que hay que consultar antes de preparar el informe de un ejercicio de competencia. Por ejemplo, el tiempo empleado en la embrollada semántica que se necesita para llegar al calificativo de mérito apropiado en un ejercicio de GAS para la Flota de Destroyers del Atlántico, sería el deleite de un parlamentario de las Naciones Unidas. Debe agregarse, que a pesar de exigirse la anotación y registro de pequeños detalles específicos a la conducción de cada competencia con el fin de asegurar el estricto cumplimiento de las condiciones estipuladas para obtener el puntaje final, se ignoran en gran parte los factores realmente importantes, como el régimen de cambio de personal clave en el departamento, las condiciones operativas recientemente experimentadas por el buque, el estado del tiempo prevaleciente, las condiciones de propagación del sonar y electrónica. Además, a igualdad de factores, la creencia de que el equipo de observadores formado en gran parte por miembros de un buque rival que compite por la "E", puede y hace una evaluación justa del ejercicio, es a todas luces irreal.

El énfasis es más sobre el informe que sobre el alistamiento del buque. Es más importante que sea legible que exacto; es más importante que sea exacto que significativo. En efecto, en uno de nuestros comandos tipo hay una ilustración alarmante y típica de hasta dónde se puede uno alejar de lo fundamental. De la miríada de ejercicios exigidos para completar el año de competencias de la Flota de Destroyers del Atlántico, hay una área que ni siquiera cuenta competitivamente — manejo marinero o maniobra.

Esta es un área en la cual se puede conseguir fácilmente una gran reducción en la carga administrativa del buque. La abolición de esos informes inútiles y la supresión de reclamos frecuentes contra los desafortunados equipos de observadores, proveería en el curso de un año un tremendo aumento en las hombre-horas disponibles para el buque. Asimismo, es sólo por el empleo de equipos de observadores permanentes, imparciales y uniformemente calificados, que se puede hacer un juicio cualitativo valedero del buque. Los ejercicios estandar se conducirían sobre una base voluntaria de acuerdo con las necesidades del buque según lo determine el primer comandante. Los Equipos de Inspectores de la Fuerza programarían entonces, anualmente para cada buque, una inspección tipo de alistamiento operativo.

Este equipo de inspectores especializados viviría a bordo por un breve período en conexión con la conducción de ejercicios de competencia con calificativo, y podría también asistir en una evaluación administrativa convincente.

La tercera recomendación es que **reconozcamos el comando como una especialidad.** El primer comandante de un buque es siempre una figura clave en el funcionamiento de la administración a flote. Es un arte de discernimiento el separar lo que se debe eliminar del sector de correspondencia oficial de alguna importancia. Es un arte que se debe adquirir desde temprano a fin de tener éxito en el comando, y que sólo llega después de considerable experiencia y no poca investigación. Es también un atributo, que una vez adquirido, parece persistir indefinidamente. Bajo el concepto circunstancial actual de que "todos tienen derecho a batear", la rápida sucesión de nuevas caras en el camarote del mar del comandante no hace mucho por aumentar la formación de la intensa interrelación personal entre el primer comandante y la tripulación, que es un **sinequanon** de un exitoso comando en el mar. Hace pocos años, en una encuesta realizada entre un grupo representativo de los destroyers, se encontró que el 20% de los marineros ni siquiera conocía el nombre de su comandante.

Hay otras razones muy importantes acerca de por qué el comando se debe considerar como una especialidad en sí. Desde el punto de vista de la administración, se acreditarán obvias ventajas por la sucesión de "Especialistas en Comando" en el mando. Aun podría ser aconsejable ampliar el concepto de "Marina Embarcada y Marina en Tierra" para incluir un sector "Mixto" compuesto de ciertos oficiales raramente versados en comunicación personal y en maniobra del buque, para actuar (cuando estén en servicio de tierra) como puente en el nivel Dirección, entre los "parlanchines" y los "ejecutores" siempre que este expediente facilite el entendimiento de la "Marina de Tierra" de los problemas de la "Marina Embarcada".

La recomendación final es que completemos el mensaje que falta. En la otra cara de la moneda de comu-

nicación hay una necesidad urgente por una afirmación del sentido general de dirección desde arriba, Montgomery de Alamein enfocó justamente el corazón del asunto cuando dijo que, "las batallas se ganan primeramente en los corazones de los hombres". Así como el ejemplo es la llave del liderazgo — así la comunicación personal es la llave de la motivación. Finalmente, el alistamiento combativo de cualquier organización militar depende principalmente de:

—Un entendimiento completo de la importancia de los objetivos de las unidades.

—Un conocimiento de los detalles de la responsabilidad de cada individuo y de la importancia vital de la contribución de cada uno al cumplimiento de la misión general.

La falta general de información autorizada y completa sobre lo que estamos haciendo y por qué (en suma, la falta de un significativo sentido de dirección) es, principalmente, más responsable de los bajos regímenes de reenganche y retención, que las comisiones prolongadas y la baja paga.

El orgullo de un marinero en un buque bien manejado que se acodera después de una operación provechosa, es algo más valioso que el oro fino —y más difícil de obtener.

En muchos casos, en vez del marinero informado y del oficial conocedor, encontramos una sorprendente falta de entendimiento del propósito e importancia de las operaciones en que ha poco se han de empeñar. Una serie de recientes entrevistas con oficiales jóvenes de todos los tipos de buques descubrió gran cantidad de aviadores navales que no sabían por qué la Marina necesitaba portaviones; y de oficiales jóvenes embarcados en destroyers que sentían que la Fuerza de Destroyers era anticuada, y de oficiales de la organización anfibia que no sabían por qué la Marina todavía los necesitaba.

Hay necesidad y urgente, por lo tanto, de que alguna agencia cerca al alto mando llene la necesidad de un entendimiento más claro sobre la interrelación del amplio esfuerzo de la Marina — que sintetize y comunique a la Flota el mensaje Naval. En alguna parte se debe unificar y relacionar esta información fragmentada.

Para hacer esto con sentido y efectividad se requiere un enlace más íntimo del que ahora existe, entre la Oficina del Jefe de Operaciones Navales y los Oficiales de Información Técnica de las Direcciones.

Como Marina, como Nación y como piedra angular del poderío militar del Mundo Libre, nos movemos en tiempo a través de una era de creciente peligro, tanto desde el exterior como desde el interior.

Desde el exterior, las fuerzas del comunismo internacional golpean sin cesar en las fronteras de la libertad con el manifiesto propósito de destruir la democracia en todo el mundo.

Desde el interior, nuestra seguridad militar nacional encara una amenaza bien intencionada pero muy real,

en la forma de una hiper-administración burguesa, que constantemente distrae la atención de los comandantes militares de lo que debió ser su preocupación principal — el alistamiento combativo del comando.

Puesto que los avances científicos y tecnológicos han rebasado a aquellos de las ciencias políticas y sociales, para el futuro previsible sólo podemos esperar la tregua armada internacional o una confrontación militar más seria.

Puesto que la Marina de los Estados Unidos, como única guardiana de las fronteras marinas de la libertad juega un rol crecientemente importante y primario en la seguridad de nuestra nación, nuestra responsabilidad para mantener el máximo alistamiento combativo es ciertamente inmediata y grave. La gravedad de este reto está igualada sólo por el tamaño de la fe que nuestra nación tiene en su Marina — la supervivencia en sí.

El dilema del detalle administrativo que recorta el alistamiento combativo de la Flota, y la proliferación de programas pre-arreglados impuestos por la gente de tierra que ignora totalmente las realidades de la vida en el mar, han alcanzado proporciones fuera de control.

La acción para reducir esta sobrecarga administrativa debe ser drástica y total. No será una tarea agradable ni fácil — pero se debe hacer.

En la carrera de todo Oficial de Marina hay veces que se debe parar y hacerse escuchar para que se le tome en cuenta. Estoy seguro que, literalmente, hay cientos que anteponen lo bueno del buque y del servicio al planeamiento personal de la carrera y que se levantarían y dirían como Temístocles lo hizo hace siglos, "Péguenme, pero escúchenme".

El alcance de este artículo sólo permite una discusión superficial de las áreas problema y una exploración limitada de las soluciones recomendadas. Muchos otros tendrán mejores ideas; otros dirán que no se puede hacer. Cuando un hombre dice que una tarea es imposible simplemente significa que no la puede hacer. Ante nosotros tenemos un reto que no podemos ignorar — una tarea que debemos cumplir.

La acción correctiva en esta crisis debe venir desde arriba y debe ser sostenida. Esta acción debe ser fundamentalmente filosófica en naturaleza y dedicada en la acción, así como en la palabra, para reafirmar las tradiciones de responsabilidad personal que distingue a aquellos que pelean en el exigente e inflexible reino del mar.

Esta acción debe reafirmar positivamente la premisa fundamental de que la Marina de EE. UU. existe para pelear y ganar guerras, y que el único propósito del establecimiento terrestre es apoyar a la Flota.

Ello significa que se devuelvan las operaciones navales a la Marina — el comando al primer comandante, el buque al contramaestre.

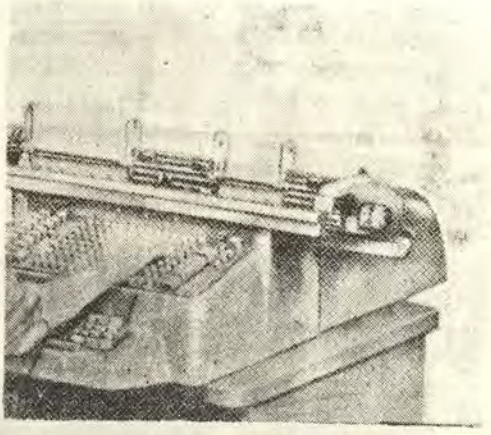
El reto es real; la tarea es clara; el momento es ahora.

La Contabilidad Mecanizada

Por el Capitán de Fragata A.P.
MIGUEL PEREZ CARMELINO

La máquina, basada en la ciencia de la Cibernética ha invadido todos los terrenos en su afán de ayudar al hombre, aquí la tenemos laborando en el rutinario trabajo administrativo de empresas, instituciones y organizaciones de toda índole en lo que se relaciona con el sistema contable, en el cual el hombre y sus libros llevan desde tiempos ha, la contabilidad general que comprende entre otros: Control de presupuestos, ajustamientos, estado de partidas, cuenta de deudores y acreedores, cuentas corrientes, control de compras y ventas, gastos generales y movimiento de artículos pañoles o almacenes; hoy día mediante la mecanización de las distintas tareas, es la máquina la que realiza el trabajo, con tal versatilidad que puede usarse en toda clase de trabajo contable, adaptándose a las diferentes necesidades sin mayor dificultad mediante sistemas de programación.

Existen en uso dos clases definidas de estas máquinas, las del tipo convencional que constan de teclado completa contable correspondiente a la máquina calculadora, teclado alfabético universal eléctrico de la máquina impresora, fechador automático y sistemas de programación que permiten múltiples aplicaciones, y las máquinas computadoras que brindan mayor volumen de trabajo en menos tiempo, memoria electrónica interna, memoria externa de capacidad ilimitada y mantenimiento de cada cuenta en detalle, registrada y actualizada electónicamente.



Máquina de Contabilidad Convencional

Las máquinas convencionales, usadas en los negocios y organizaciones progresistas, pueden ejecutar diversas tareas de contabilidad mediante sistemas de programación que las gobiernan para efectuar las operaciones en forma enteramente automática.

Estas máquinas convencionales pueden ser complementadas con Equipos Compiladores de Datos, ya sea del tipo de cinta perforada o de tarjeta perforada; por medio de estos proce-

dimientos se asegura un exacto procesamiento y sistematización de datos, así, cualquier negocio que solamente cuenta con las máquinas convencionales de contabilidad puede enviar las cintas o tarjetas perforadas, con los datos compilados, a Centros de Procesamiento equipados con computadores electrónicos. En los Estados Unidos y Canadá existen varios Centros de Procesamiento, cuya habilidad para realizar en forma automática todo el ciclo de contabilización, desde la información original hasta los informes finales ofrece a los negocios pequeños a cambio de una tarifa razonable un medio práctico para obtener informes diarios, semanales y mensuales, bastando solamente que del pequeño negocio o minorista envien las cintas perforadas y de esta manera tenga en cualquier momento un estado de pérdidas y ganancias, un detallado Mayor General, el margen real de utilidades brutas, el valor de las existencias y su velocidad de rotación.

Para satisfacer las necesidades de los negocios medianos y de las grandes industrias, se utilizan los sistemas electrónicos o computadores en los cuales se procesa montaña de documentos eficiente y económicamente, proporcionando a la gerencia rápidamente informes exactos, basados en decisiones lógicas y a tiempo para que sean eficaces y en un sistema integrado que proporciona, día a día, los datos e informes tan esenciales para la acertada dirección de un negocio de estos tiempos. Asimismo, proporciona informe a los tesoreros, supervisores, contadores y presidentes de directorio, eliminando ciento de lentas y



Procesador electrónico de datos

engorrosas operaciones manuales y mentales efectuando todo este trabajo electrónicamente, clasificando, comparando, resumiendo y tomando decisiones y al mismo tiempo simplificando los trabajos de auditoría.

Los computadores electrónicos tienen dos clases de memoria, la externa y la interna. La memoria externa es información en lenguaje mecánico almacenada en tarjetas con bandas magnéticas, o en cintas de papel perforado o tarjetas perforadas. Esta memoria se usa para almacenar programas e información contable detallada, la memoria interna, que podría ser por ejemplo, de celulas o anillos magnéticos, se usan para acumular totales, para almacenamiento temporal de datos que se usarán durante el procesamiento y para alimentación de las instrucciones del programa. El programa controla todas las funciones mecánicas y eléctricas de la máquina, ordenando todas las funciones que ésta debe cumplir, las que de esta manera son ejecutadas en forma enteramente automática.

Uno de los elementos usados para inserción y emisión de datos de máquinas computadoras, muy original, es la Tarjeta con Bandas Magnéticas, que son unas verdaderas tarjetas de cuenta con sus registros impresos en guarismos y palabras, y además llevan al reverso de la tarjeta **bandas magnéticas** en las cuales se codifica la misma información contable, la que es leída y alimentada electrónicamente por el procesador de alta velocidad; de esta manera en esta tarjeta se combina el lenguaje humano y mecánico en un mismo formulario. Las angostas bandas magnéticas que hay en el reverso de las tarjetas pueden compararse a una sección o tramo de un rollo de cinta magnética común. Así cada tarjeta es una combinación de memoria de cinta magnética y de registros impresos convencionales.

En general las funciones que cumple el computador son:

Funciones del Computador

1.—Recibe información
2.—Conserva datos y programas
3.—Calcula
4.—Toma decisiones
5.—Conserva datos
6.—Expresa resultados.

Equivalencias Humanas

1.—Lee
2.—Memoriza hechos y procedimientos.
3.—Realiza las 4 operaciones aritméticas.
4.—Compara cantidades para poder elegir entre dos procedimientos.
5.—Memoriza conclusiones
6.—Escribe.

De acuerdo a los conceptos básicos sobre computación electrónica, los computadores pueden clasificarse en:

Computadores Analógicos o Digitales, según sean los medios con que operan.

Computadores Especiales o Universales, de acuerdo a su flexibilidad para variar de aplicación.

Computadores Científicos o Administrativos, de su capacidad para

recibir información y expresar resultados, y es el Administrativo del que nos estamos ocupando.

Para que el computador pueda efectuar el procesamiento integral de datos existe una línea completa de máquinas de registro directo: para uso de tiendas o locales de venta directa al público, cajas registradores; para oficinas de almacenes o pañoles, contabilizadoras portátiles; para oficinas recaudadoras, máquinas de control; para bancos, financiadoras, y cooperativas, máquinas de contabilidad y control; para oficinas de personal, sumadoras de carro; para sucursales, máquinas de contabilidad; todas estas máquinas se adaptan a los diversos requerimientos administrativos y pueden llevar acopladas un perforador de cinta, conservador de datos, del que me voy a ocupar, por ser un medio muy conveniente para comunicar al computador la información a procesar. El perforador de cinta conectado a cada una de estas máquinas, compila toda la información que usara el computador para asegurar un exacto procesamiento y sistematización de datos, por medio de sus circuitos de cómputos y memorias de trabajo, para luego expresarlos por diferentes medios, uno de los cuales es el de formularios impresos tales como Diarios, Cuentas, Estado de Cuentas, Liquidaciones, Planillas Estadísticas, etc. Además se puede obtener en forma simultánea, otros formularios que las necesidades del trabajo requiere, como son, Sobres de Pago, Recibos, Facturas, Avisos de Cobranzas, etc. ahorrando tiempo y trabajo y evitando errores de transcripción.

Aunque como función independiente, ninguna de las tareas cumplidas por el computador supera a la habilidad humana, su virtud radica en haberse aproximado a ellas en forma automática, velocidad electrónica y seguridad de ejecución; esto se traduce en un mayor volumen de trabajo en menos tiempo con mayor exactitud en los resultados, las memorias electrónicas al conservar datos y programas, permiten procesar automáticamente la información en todos los sentidos requeridos, con lo cual se eliminan todas las posibilidades de distracción, principal origen de los errores cometidos en los sistemas que dependen de la acción humana directa. Estamos pues, frente a un infatigable empleado de oficina, que inspecciona, calcula, analiza, registra, da órdenes, soluciones y es incapaz de reclamar mejoras salariales o mayores beneficios sociales. En los Estados Unidos donde está más difundido el uso de estas máquinas inteligentes, en uno de los bancos más importantes, una máquina lectora, clasificó, contabilizó y dio curso a 500,000 transacciones en 5 horas, las cuales no podrían haber sido efectuadas por menos de 600 contadores trabajando todo el día.

Hoy más que nunca, es necesario procesar la información contable para obtener rápidamente informes exactos en los cuales poder basar decisiones lógicas, acertadas y sobre todo a tiempo para ser eficaces.

BIBLIOGRAFIA.-"Sistema de Contabilidad General National".
Sistema electrónico "National 390".

Pensamientos sobre la derrota Naval del Japón

El autor Contralmirante Yokoy, aviador naval desde 1920, Comandante del Portaviones **Hivo** durante la batalla del Mar de Filipinas y posteriormente Jefe de una Unidad de Kamikazes, señala los errores de la Estrategia Naval japonesa por lo que respecta a la Obcecación de sus Almirantes con la **batalla naval decisiva** que había de ser el nuevo Tsushima de la guerra del Pacífico y la poca atención prestada a la protección del tráfico propio y al ataque de las comunicaciones del enemigo por medio de submarinos.

Entre los escritores occidentales y los estudiantes de política nacional y militar ha habido cierta tendencia a dar al Japón más crédito del debido por el desarrollo de sus planes estratégicos con anterioridad a la Segunda Guerra Mundial y durante ella. Su desconocimiento del idioma, la escasez de libros o artículos sobre la materia y la oficial repugnancia a permitir la investigación en los archivos japoneses durante los últimos años, ha impedido a las comisiones interesadas analizar correctamente el estado del pensamiento japonés respecto de la estrategia naval. Por ello algunos escritores han estimado que el planteamiento japonés de la guerra naval fue *concreto y dirigido contra determinados enemigos y territorios* desde la guerra chino-japonesa de 1894-95. Tales conclusiones se derivan de la hipótesis de que hubo unidad de pensamiento y planes en las altas esferas del Gobierno japonés. Por desgracia para el Japón, no fue así.

En abril de 1907 el Mariscal Yamagata rindió al Emperador una memoria cuyo título era *Programa de Defensa del Japón*, relativa al armamento del Ejército y de la Armada, y un plan de operaciones en que se consideraba a Rusia como el enemigo hipotético. Más tarde la revolución soviética y los sucesivos períodos de tensión internacional, particularmente entre los Estados Unidos y el Japón, hizo necesario que éste introdujera modificaciones y ampliara la lista de sus enemigos, incluyendo en ella a los Estados Unidos, la Rusia soviética y China, por el orden que se indica. Conforme la Rusia soviética fue incrementando su potencia, se fueron haciendo cada vez más frecuentes los incidentes ruso-japoneses, lo que obligó al Ejército japonés a aumentar sus efectivos y a considerar a Rusia como su principal enemigo futuro. Como consecuencia hubo que relegar a los archivos el Programa de Defensa de Yamagata.

Se puede decir que el armamento del Ejército y de la Marina en el Japón hasta la guerra ruso-japonesa estuvo en concordancia *con los objetivos de la política nacional*. Después de esta guerra dejó de ser así, ya que el

Ejército y la Marina empezaron a hacer frenéticos esfuerzos para incrementar su armamento respectivo seleccionando enemigos dispares en sus planes de operaciones.

Entre tanto los gobiernos que se sucedieron en el poder estuvieron demasiados ocupados con las luchas de partido para dedicarse a considerar su responsabilidad en la definición de un programa político general de la nación. Las Fuerzas Armadas japonesas aprovecharon todas las oportunidades que se presentaron para sacar el mejor provecho de la llamada *independencia del Mando Supremo,* sistema único en la nación, originalmente establecido para evitar el influjo de la política de partidos y los males de ella derivados. Bajo tal sistema los políticos conocían muy poco de cuestiones militares y, cuando mostraban interés por ellas, tácitamente se los mantenía apartados. Como los militares profesionales carecían de conocimientos políticos y económicos, en realidad, en el Japón no había nadie calificado para establecer una política definida general del Estado.

Desde los tiempos de la guerra ruso-japonesa hasta finales de 1941, los militares japoneses señalaron la imperiosa necesidad de una expansión en el continente o de un avance hacia el Sur. Naturalmente, lo primero era patrocinado principalmente por los círculos del Ejército y lo segundo por los navales. La razón de esta disparidad de objetivos no podía buscarse exclusivamente en motivos patrióticos. Considerándolo desde un punto de vista cínico, el Ejército trataba de imponer su predominio sobre la Marina, y viceversa. La discrepancia entre uno y otra dio lugar a situaciones muy difíciles. Ninguno de ellos quería estar subordinado al otro y semejante actitud impedía una coordinación de objetivos.

La Estrategia tiene dos significados: uno amplio y otro más limitado. En el amplio implica el mejor sistema para alcanzar los objetivos nacionales empleando todos los recursos de una Nación, y debe ser consecuente con tal política. Así, en la *Gran Estrategia* hay que incluir, aparte de los factores exclusivamente militares, los políticos, los diplomáticos y los económicos. En los días que precedieron a la guerra, en el Japón existía el *Kikuku In* o Junta de Planes, bajo el control directo del Consejo de Ministros. Esta Junta era responsable de su redacción, pero los males derivados de la política de partidos y las disputas entre el Ejército y la Marina paralizaron sus esperadas funciones.

La Estrategia en el sentido más limitado, es decir, en el estrictamente militar, trata únicamente de este tipo de asuntos. Sin embargo, hoy día la Estrategia, en el sentido militar, no puede ser independiente de la política, la economía o la diplomacia. ¿Qué fuerzas se necesitan?, ¿cómo hay que emplearlas?, ¿cómo hay que prepararlas en tiempo de paz? Tales problemas hay que considerarlos en el terreno de la Gran Estrategia para que concuerden con los objetivos nacionales fijados. Por tanto, la Estrategia Naval de-

be, naturalmente, seguir la línea recta unificadora de la Gran Estrategia y de la exclusivamente militar, y no puede de ninguna manera ser independiente.

Sin embargo, en el Japón, hasta muy poco antes de su entrada en la Segunda Guerra Mundial, no existía nada que pudiera llamarse ni Gran Estrategia ni Estrategia Militar. Había una correspondencia muy escasa entre su teoría defensiva nacional y los planes estratégicos del Ejército y de la Marina. El autor es de la opinión de que la causa principal de la situación que condujo a la desgraciada entrada del Japón en una guerra desastrosa hay que buscarla en un defecto institucional.

El llamado *Dai-Honei* o Cuartel General Imperial, que estaba formado por los Ministros del Ejército y de Marina, los Jefes de los Estados Mayores del Ejército y de la Armada y sus respectivos Estados Mayores, era el Organismo japonés similar a la Junta de Jefes de Estado Mayor Americana (Joint Chiefs of Staff). El *Dai-Honei* gozaba del privilegio de poder resolver todas las cuestiones militares sin ingerencias por parte del Gobierno. Este, sin embargo, consideró de imperiosa necesidad la creación del *Dai-Honei Seifu Renrafu Kaigi* o Consejo Coordinador entre el Cuartel General Imperial y el Gobierno. Este Organismo dirigió la guerra de forma considerada satisfactoria y apropiada, tanto para los asuntos de Estado como para los del Mando Supremo. El Consejo lo componían el Primer Ministro, el Ministro de Asuntos Exteriores, los Jefes de Estado Mayor del Ejército y de la Armada, los Segundos Jefes de ambos Estados Mayores y, en caso de necesidad, eran convocados los Ministros directamente interesados en un asunto determinado.

El Cuartel General Imperial no existía en tiempos de paz sino únicamente durante las hostilidades. Esta era la diferencia esencial entre él y el *Joint Chiefs of Staff* americano de después de la Segunda Guerra Mundial. Por ello el Japón carecía de la institución que hubiera podido dedicarse a la preparación y al estudio de su Gran Estrategia o de su Estrategia Militar. Los Estados Mayores del Ejército y de la Armada eran responsables del desarrollo de los planes estratégicos respectivos del Ejército y de la Marina, pero no existía en el escalón nacional quién definiera una estrategia global unificada. En realidad los dos Estados Mayores Generales no eran lo suficientemente fuertes para confiarles el destino de la nación.

El 28 de junio de 1941 el Consejo de Coordinación entre el Cuartel General Imperial y el Gobierno dedujo de la situación presente que los puntos fundamentales de la política nacional eran:

a) Establecimiento de una esfera de prosperidad colectiva en el Extremo Oriente.

b) Liquidación del incidente *chino-japonés* para facilitar los preparativos de un avance hacia el Sur.

El 7 de septiembre, el Consejo, en presencia del Emperador, ratificó los puntos indicados. Para alcanzar tales

objetivos el Consejo tomó la decisión de que, siempre y cuando fuera necesario, el Japón no haría nada por evitar la ruptura de hostilidades con Norteamérica, Inglaterra y Holanda y, a finales de octubre, decidió continuar sus preparativos para la guerra. El Consejo también acordó que la aprobación del Estado de Guerra sería automática en cuanto fracasaran las negociaciones diplomáticas.

A mediados de octubre Tojo formó nuevo Gobierno. El Emperador encargó al nuevo Presidente del Consejo de Ministros considerar de nuevo detenidamente la decisión adoptada el 7 de septiembre, partiendo de la situación mundial existente. En la reunión que el Consejo celebró el 15 de noviembre, Tojo obtuvo por escrito la decisión titulada *Idea sobre la Aceleración del Establecimiento de la Guerra contra Norteamérica, Inglaterra, Holanda y Chiang Kai-shek*. Título tan singular produjo extraña impresión por su alusión al *Establecimiento de la Guerra*, particularmente si se considera que dicha política fue decidida antes de la ruptura de las hostilidades. Esta fue la única vez que se hizo *gran estrategia* antes que empezara la guerra.

El resumen de ella era:

PLAN: Debemos ocupar rápidamente todas las bases norteamericanes, inglesas y holandesas en el Extremo Oriente, provocar la rendición de Chiang Kai-shek y cooperar con Alemania e Italia para derrotar primero a Inglaterra y después quebrantar la voluntad de resistencia de Norteamérica.

EXPOSICION:

a) Tenemos que ocupar todas las bases aliadas para procurarnos los recursos que requerimos y asegurar las principales líneas de comunicación para prepararnos para un guerra prolongada. *Por todos los medios debemos también procurar atraer el grueso de la Flota americana para destruirla completamente.*

b) En cooperación íntima con Alemania e Italia debemos provocar el colapso de Inglaterra cortando las líneas de comunicaciones entre Australia y la India y el Reino Unido, fomentando rebeliones en las colonias británicas y activando la independencia de Birmania.

c) Para quebrantar la voluntad de lucha de Norteamérica debemos coordinar nuestras actividades con Alemania e Italia:

— Manteniendo el presente régimen en Filipinas.

—Empleándonos a fondo para interrumpir las líneas comerciales marítimas americanas.

— Fomentando la propagación y subversiones contra Norteamérica.

— Rompiendo los lazos de Norteamérica con Australia.

— Debemos evitar por todos los medios las hostilidades contra Rusia.

Estos planes fueron apresuradamente trazados en solo un mes. Por consiguiente, su contenido, improvisado, fue demasiado general. Se alegó que el General Suzuki, entonces presidente de la Junta de Planes, tuvo que

cambiar varias veces, antes que la guerra estallase, la estimación que hizo sobre los recursos bélicos del Japón. Ello podría claramente indicar la poca solidez de los planes de guerra japoneses, que no habían tenido la preparación debida en tiempos de paz. Incluso admitiendo que tales planes fueran los mejores que entonces podían hacerse, cabe preguntar qué podía preparar el Japón, antes del estallido de la guerra, en menos de un mes.

Fue relativamente tarde cuando la Marina japonesa figuró entre las demás marinas modernas. En el Japón, la Armada no había sido una institución tradicional. Es creencia general que el fundador de la Marina japonesa fue Kaishu Katsu. Cuando la restauración, Meiji, en 1868, siguió siendo leal al sentenciado Tokugawa Shogunate y empleó toda su energía en mantener la Casa de Tokugawa, pero sus hazañas sólo figuran en los documentos archivados en la biblioteca del antiguo Ministerio de Marina, sin que su influencia se haya dejado sentir en la Marina moderna. Más adelante, la Marina dedicó su atención a la vida y a las hazañas de Nelson y a las teorías expuestas en el Libro *Influencia en la Historia del Poder Naval*, de Mahan, siendo también admitidos en el Japón los conceptos considerados ortodoxos por las Marinas inglesa y americana.

En la Marina japonesa siempre hubo un complejo de pobreza. Cuando la guerra chino-japonesa de 1894-95. Japón no poseía buques de guerra comparables a los tipos *Teien* y *Chinen* de la Flota china. Fue necesario construir apresuradamente los tres buques de guerra *Matsushima*, *Itukushima* y *Hashidate*, de 4,278 toneladas y armados de un cañón de 12 pulgadas.

La victoria del Mar Amarillo se atribuye a la potencia y características de estas nuevas unidades y a la habilidad táctica del Almirante Ito que supo sacar todo el partido posible de su superior velocidad y ritmo de tiro.

Después de esta batalla, el perspicaz emperador Meiji decidió inaugurar una nueva era de expansión naval. Su fruto fue una flota compuesta de seis acorazados y seis cruceros acorazados. Sin embargo, esta flota continuaba siendo inferior a la rusa, que entonces constituía la mayor amenaza naval para el Japón.

Era natural que la Marina japonesa siguiera el principio, que también mantenían las Marinas inglesa y americana, de que la destrucción de la flota enemiga era el único medio de obtener el dominio del mar, no obstante estar destinada la Marina japonesa a luchar en condiciones de inferioridad. Para contender con ello y al mismo tiempo alcanzar el objetivo propuesto, pareció acertado que la Marina japonesa adoptara el principio estratégico de la *ofensiva-defensiva*, consistente en permanecer en posición de espera en las aguas metropolitanas sin recurrir a operaciones ofensivas de gran alcance como los Almirantes ingleses y americanos. La validez de tal principio fue confirmada posteriormente por la victoria de Tsushima.

Tras la guerra ruso-japonesa. La Marina recopiló el Kaiser Yoh-murei o reglas de la Guerra Naval. Desde entonces el *Yoh-murei* ejerció influencia tremenda en el pensamiento estratégico de los Oficiales de la Marina japonesa. Como principios generales establece: *El único medio de conseguir la victoria es por medio de la batalla. Todo debe subordinarse a lo que la batalla requiera. La clave de la victoria está en la iniciativa y la concentración. Incluso forzados a la defensiva, hay que estar siempre alerta para aprovechar la primera oportunidad que se presente para recobrar la iniciativa.* Todos estos conceptos indican claramente la absoluta preferencia que los Oficiales de la Armada daban a la *batalla decisiva*, estima paralela a la que le concedían tanto el General Clausenwitz como el Almirante Mahan.

La Primera Guerra Mundial introdujo el concepto de la *guerra total* en el pensamiento estratégico japonés, pero quedó limitada a su consideración puramente filosófica, tal como en su libro *La Guerra Total de una Nación* el General Rudendolf la plantea. Este nuevo concepto no había todavía madurado en una doctrina estratégica más moderna, que patrocina la concentración de todos los recursos para el logro de los *objetivos nacionales*

Pudiera también creerse que la guerra submarina sin restricciones desencadenada por la Marina Alemana debió ejercer una gran influencia en los Oficiales japoneses, ya que económica y geográficamente el Japón está en posición muy similar a la de Gran Bretaña. Paradójicamente los impresionó muy poco la estrategia submarina alemana. Aunque dándose cuenta de que el destino del Japón dependía del dominio del mar, estaban demasiado absorbidos con el problema de cómo con una fuerza interior podía obtenerse y qué decisión tomar.

Se acentuó dicha tendencia en el pensamiento naval con las conferencias de Washington y Londres. En ellas los estrategas navales del mundo habían proclamado la teoría de que toda flota que con propósito ofensivo tuviera que cruzar el océano debía ser superior a la enemiga en la aproximada proporción de 10 a 7. En otras palabras, se consideraba que los requerimientos mínimos para la Defensa Nacional del Japón podían establecerse en el 70 por 100 de la Potencia Naval adversaria. Pese a ello el Japón se vió forzado a aceptar una proporción de tan sólo un 60 por 100 en acorazados y de un 70 por 100 en buques de guerra auxiliares. Por tanto, el problema más grave que se planteaba a los Oficiales de la Marina japonesa era cómo asumir su responsabilidad en la Defensa Nacional con fuerzas relativamente tan inferiores.

Soluciones a este problema eran:

a) Llevar a cabo *operaciones de* desgaste para debilitar a la flota atacante.

b) Dedicar la máxima atención a los combates nocturnos.

c) Construcción de una flota superior en armamento y velocidad.

La primera contramedida prescribía ataques por sorpresa sucesivos para ir disminuyendo gradualmente la potencia de la flota enemiga. De esta forma esperaba el Japón que se le ofreciera la oportunidad de entablar la batalla decisiva en condiciones favorables con una flota venida de allende el océano. En este tipo de operaciones se asignaba un papel preponderante a los aviones y a los submarinos. Por tanto, el principal empleo operativo que se daría a los submarinos sería en misiones de exploración, de mantenimiento del contacto y de ataques por sorpresa a la flota enemiga, dando importancia secundaria al ataque de las líneas de comunicaciones marítimas.

El combate nocturno era considerado el recurso estratégico más apropiado para la Flota japonesa, ya que los resultados tácticos y estratégicos que pudieran obtenerse dependían muchísimo menos del número de barcos que en las acciones de día. Aparte de que la superioridad en los combates nocturnos la daba el entrenamiento. Por ello la Marina japonesa inició una serie de ejercicios nocturnos de adiestramiento en que las condiciones eran incluso más difíciles que las que realmente podían presentarse en tiempos de guerra. El considerable número de pérdidas en buques y material nunca varió el sistema.

La idea de construir buques de mayor velocidad no tenía por objeto eludir la batalla: era una conclusión lógica derivada de la atención dedicada a la maniobra de interceptación de las flotas de invasión enemigas en aguas metropolitanas, aprovechando la velocidad superior.

En 1937 el segundo incidente de Shangai abrió un nuevo capítulo en los anales de la Aviación Naval japonesa. Hasta entonces la Aviación Naval era considerada un mero auxiliar de la Flota. De acuerdo con tal criterio se la consideraba apta para desempeñar cometidos de poca trascendencia, tales como reconocimientos, observación del tiro, ataque y cobertura aérea de la batalla naval decisiva. Sin embargo, los notables éxitos de los bombarderos medio tipo 96 y de los cazas Zero contribuyeron considerablemente a fomentar la confianza en sí y el orgullo de los aviadores japoneses, que empezaron a creer que la principal fuerza de la Armada japonesa estaba inclinándose del acorazado al avión.

A partir de entonces surgió una acalorada controversia entre los apologistas del acorazado y los del avión. Desgraciadamente los círculos dirigentes que entonces controlaban la Armada estaban poseídos de tal complejo sobre la superioridad del acorazado que resultaba imposible dedicaran una atención seria a los resultados del incidente y a los debates de él derivados. Algunos jefes de prestigio estimaban que la eficacia de un arma nueva siempre se tendía a exagerar. Otros, incluso, argumentaban que no era justo comparar un avión moderno, en el que constantemente se habían ido introduciendo mejoras, con acorazados que desde la Conferencia de Washington habían quedado estanca-

dos en su proceso normal de evolución técnica. Todos estos absurdos argumentos fueron aceptados por la mayoría en la Marina japonesa con la consiguiente pérdida de una excelente oportunidad para hacer cambiar un concepto básico de la guerra naval.

El 31 de diciembre de 1936 expiraron los tratados de Washington y Londres. Norteamérica, inmediatamente, en virtud de las Leyes Vinson números 1, 2 y 3, inició un amplio programa de construcción naval. Pese a ello, el Japón no pudo movilizar sus limitado recursos nacionales en un desesperado esfuerzo para alcanzar a la Marina americana. En 1938 y 1939 la Marina japonesa promulgó los programas de ampliación naval Zero 3 y Zero 4 para construir un total de 88 buques, con un desplazamiento de 542,000 toneladas, incluyendo cuatro superacorazados de la clase *Yamato*, tres portaviones, seis cruceros, 37 destructores y 38 submarinos. El programa Zero 5, de 1940 incluía la construcción de 18 portaviones y 361 buques pequeños. Todo este esfuerzo, cuyo objeto era prevenir el declive del poderío naval japonés, se proyectó y se llevó a cabo, pero, como es sabido, todo fue en vano.

En estos programas de construcción, para hacer frente a la desventajosa inferioridad existente, se tuvo en cuenta lo siguiente:

a) Cada navío debía ser superior en armamento y maniobrabilidad al americano de tipo similar. Una demostración palpable de este criterio la encontramos en los acorazados de la clase *Yamato*, al ser diseñados como los mayores del mundo, con un desplazamiento a plena carga de 72,800 toneladas, nueve cañones de 46 centímetros y una velocidad de 27 nudos.

La potencia relativa de los *Yamato* con los *North Carolina* de la U. S. Navy contemporáneos de diseño y construcción es así:

	Yamato	North Carolina
Tonelaje	62.315	35.000
Eslora	256 m	216,5 m
Manga	39,6 m	32,9 m
Armamento	9-46 cm	9-40 cm
Velocidad	27 nudos	27 nudos

Además, la Marina japonesa proyectaba construir dos acorazados aún mayores, los números 798 y 799, que montarían seis cañones de 50 cm. y dos cruceros superpesados de 32,000 toneladas, seis cañones de 36 cm. y 33 nudos.

b) Por lo que respecta a portaviones la Marina japonesa se adhirió al principio de construir muchos de tipo medio en vez de unos pocos grandes. De acuerdo con ello se consideró al tipo *Hiryu*, de 17,300 toneladas, como apropiado para operar con la Flota; pero la vulnerabilidad defensiva de este tipo hizo inevitable aumentar gradualmente su tonelaje, llegándose después al *Shikatu*, de 25,675 toneladas; al *Tahio*, de 29,300; al tipo número 5,021, de 30,360, y finalmente a los de la clase *Shinano*, de 62,000 toneladas.

c) En cuanto a cruceros y destructores, se dio una considerable impor-

tancia al incremento del armamento torpedero, introduciéndose los torpedos de oxígeno tipo 93.

d) Como los submarinos se destinaban a operar con la Flota tenían que ser de gran tamaño y pocos en número.

Resulta evidente del estudio de los programas de construcción enunciados anteriormente, que el concepto estratégico de la Marina japonesa continuaba siendo el aniquilamiento del enemigo en una batalla naval decisiva, en la que el acorazado continuaba siendo la espina dorsal de la Flota. Tan extendido y arraigado estaba este concepto entre todo el Cuerpo de Oficiales de la Marina japonesa, que nadie había dedicado la atención debida a las *valiosas lecciones proporcionadas por la Primera Guerra Mundial, que claramente indicaban la importancia de las líneas de comunicaciones marítimas*, tanto desde su aspecto defensivo como desde el de la interrupción de las del adversario; si se hubiera dado la importancia debida a la interrupción de las líneas de comunicación del adversario, las Autoridades navales hubieran pedido la construcción, en gran número, de submarinos de tipo medio; si el Japón hubiera llegado a la conclusión de que la protección de su tráfico marítimo era de importancia capital, hubiera construído numerosos buques de escolta.

Por tanto, en los programas japoneses de construcción naval no hay ningún indicio de que se diera la importancia debida a las líneas de comunicaciones marítimas ni ofensiva ni defensivamente.

Como Oficial de Marina pasé la mitad de mi carrera embarcado y nunca presencié ningún ejercicio cuyo objeto fuera el ataque o la defensa de las comunicaciones. Durante todos esos años el tema de los supuestos tácticos que se desarrollaban en los períodos de maniobra de la Marina japonesa era siempre el de la *batalla naval decisiva*. Naturalmente, tal insistencia en el adiestramiento para la acción de superficie se tradujo en cierto modo, en un alto grado de preparación demostrado en muchas de las batallas reales durante la Segunda Guerra Mundial en el Pacífico.

El 10 de abril de 1942, cuatro meses después de la iniciación de las hostilidades, se organizó la primera unidad de escolta del Japón, compuesta por tan sólo 24 barcos: destructores viejos, torpederos y cañoneros auxiliares. Estos 24 buques fueron los únicos encargados de defender las enormemente extendidas líneas de comunicaciones marítimas del Japón, arterias de su economía de guerra. Por razón de su escaso número y limitada eficacia, los convoyes japoneses y sus escoltas estuvieron a merced del relativamente escaso número de submarinos que poseían los americanos.

Los conceptos estratégicos que prevalecían en la Marina japonesa quedan también reflejados en la forma en que fueron empleados los submarinos de bolsillo especiales que desplazaban 50 toneladas y desarrollaban en inmersión velocidades comprendidas entre 16 y 19 nudos. Como su autonomía estaba comprendida entre las 300 y las 1,000 millas, deberían ha-

Biblioteca Julio J. Blas Museo Naval

ber sido empleados únicamente en la defensa de costas. Sin embargo, a la hora de la verdad, lo fueron para atacar a buques enemigos fondeados en el interior de puertos tan fuertemente protegidos como Pearl Harbour y Sidney. Aún más inicialmente la Armada nipona proyectó que estos submarinos enanos participasen en operaciones con la Flota. Los dos portahidroaviones, *Chitose* y *Chiyoda* que más tarde se convirtieron en portaviones, fueron diseñados para trasportar 12 de estos submarinos al lugar en que se desarrollase la *batalla decisiva*.

En resumen, los conceptos estratégicos de la Marina japonesa estaban polarizados únicamente a la idea de obtener el dominio del mar por medio de una acción decisiva de superficie. *En otras palabras, la Armada nipona había desarrollado tácticas satisfactorias, pero no una estrategia adecuada.*

Por ejemplo, el *Yoh-murei* definía la táctica como el arte de emplear las fuerzas mientras se mantenía el contacto con el enemigo, y la estrategia, como el arte de emplearlas mientras se mantenían a distancia de éste.

El moderno desarrollo de la industria ha cambiado completamente las características de la guerra naval; *lo que antes era guerra de aniquilamiento lo es ahora de desgaste. Durante la guerra, la Marina americana construyó 16 portaviones de la clase Essex, nueve de la clase Independence y 53 de escolta. En el mismo período, el Japón sólo construyó o trasformó en portaviones 15.* La guerra de *desgaste* fue el problema con que se enfrentó no sólo el Ejército y la Aviación, sino también la Marina, que, sin embargo, siguió aferrada a su anacrónico concepto estratégico de la *aniquilación*. Fue indudablemente esta concepción equivocada la que llevó al Japón a la derrota total, que empezó por el colapso de sus fuerzas navales.

La controversia entre los partidarios del acorazado y los del avión, que anteriormente mencionamos, surgida a raíz del incidente de Shangai, finalmente se tradujo en un experimento de bombardeo real sobre una reproducción del *Saratoga* a tamaño natural, en el polígono de *Khasina*, que fue un éxito. En la Base Naval de Yokosuka se hicieron ejercicios sobre distintas maquetas de acorazados americanos con aviones torpederos. Tales experimentos contribuyeron después a los éxitos iniciales japoneses, al principio de la Guerra del Pacífico en Hawaii y en Malaca.

Tales resultados no consiguieron, sin embargo, quebrantar las ilusiones de los Almirantes japoneses en la batalla naval decisiva y siguieron ordenando los consabidos ejercicios en las maniobras anuales de la Flota combinada: reconocimientos de puertos enemigos por medio de submarinos, mantenimiento del contacto con la Flota enemiga por medio de aviones y submarinos, operaciones de desgaste por medio de ataques por sorpresa con fuerzas ligeras y, finalmente, el decisivo encuentro de superficie entre los gruesos de ambas flotas. Tal era el tema rutinario, producto de la ofuscación estratégica, en las maniobras de la Flota combinada.

Las batallas de Hawaii y Malaca alteraron completamente la doctrina creada en torno al acorazado. La U.S. Navy tuvo el buen sentido de crear las llamadas *Carrier Task Forces* como espina dorsal de sus Fuerzas Navales, aunque, naturalmente, se viera obligada a dar este revolucionario paso por haber quedado inutilizados en Pearl Harbour sus acorazados. Pese a ello, las obstinadas Autoridades navales japonesas vacilaban aún en desterrar la doctrina de empleo del buque de línea hasta que fuimos completamente derrotados en Midway.

En esta batalla, el grueso de los acorazados japoneses, que bajo las órdenes directas de Yamamoto, se mantuvieron 300 millas a retaguardia de la Fuerza de Portaviones, no intervinieron para nada en la acción, y cuando los portaviones fueron destruídos tuvieron que retirarse a toda velocidad. Después de esta batalla se reorganizaron los dispositivos de la Flota japonesa, adoptándose formaciones en las que el papel asignado al acorazado era la protección directa de los portaviones. Desgraciadamente, tales medidas se tomaron con seis meses de retraso.

La organización de la Flota o de la táctica naval puede cambiarse con relativa facilidad; el armamento naval, en cambio, no puede cambiarse radicalmente. El malgastar nuestros ilimitados recursos en la construcción de inútiles acorazados gigantes, fue causa de los reveses sufridos por nuestros obstinados Jefes. *La Aviación Naval, que debió haber sido el núcleo sobre el que debió centrarse la nueva organización, sorprendentemente mantenía reservas muy limitadas.* No fue la pérdida de cuatro portaviones, sino la de su eficiente personal de vuelo, que no podía cubrirse con facilidad, lo que hizo de la Batalla de Midway el punto de partida en el camino que condujo a la derrota final del Japón. A partir de entonces la ofensiva aliada creció en intensidad, mientras que la Aviación naval japonesa, que carecía de reservas, no pudo continuar manteniendo ni siquiera sus exigencias normales de vuelo, y los nuevos pilotos, destinados a cubrir las vacantes dejadas por las bajas de los veteranos, eran demasiado inexpertos para llevar a cabo sus misiones.

La caída de Guadalcanal, en febrero de 1943, fue el punto de inflexión de la Guerra del Pacífico. La estrategia japonesa de la ofensiva en el mar se vio obligada a transformarse en estrategia defensiva. Con la nueva situación, la Aviación con base en tierra fue considerada pilar del nuevo bastión defensivo. A la muerte de Yamamoto, el Almirante Koga, que le sucedió, ordenó la organización de una zona de defensa con bases aéreas en el eje de asalto probable de los aliados. Tal idea estaba inspirada en el concepto de *guerra de posiciones* en las operaciones militares. Con tal propósito, el Japón esperaba crear una red de bases aéreas escalonadas en profundidad, que proporcionaran la flexibilidad operativa a su Aviación con base en tierra, necesaria para oponer una resistencia decidida a la superioridad aérea de las Fuerzas de Tarea aliadas. Al llevar a cabo este plan

como sabemos, las líneas de comunicaciones japonesas fueron cortadas por la acción de los submarinos y aviones enemigos, llegando a ser imposible el trasporte de los materiales indispensables para la construcción de los aeródromos y su defensa.

El 15 de junio de 1944, las Fuerzas de Tarea americanas atacaron las Marianas. Las Fuerzas de Portaviones japoneses, reorganizadas y escasamente dotadas, se jugaron la última carta en la batalla de las islas Marianas. El resultado estaba previsto. Era muy poco lo que el Japón podía hacer con aviadores navales escasos y mal entrenados. Después de esta batalla desaparecieron todas las posibilidades de poder evitar la derrota de la Marina y de la nación japonesa. Los ataques suicidas eran el último recurso y tampoco dieron resultado.

La Marina japonesa no tuvo una política nacional fuerte y efectiva o *gran estrategia* en que parece apoyarse para definir la estrategia naval del Japón. Por mucho tiempo había habido en sus filas innumerables y obstinados Jefes adheridos al principio estratégico de la aniquilación y a la doctrina del empleo del acorazado. No obstante el progreso técnico *trielemental* en la guerra naval, los principios navales del Japón estaban basados en viejos y anticuados conceptos que databan de los días de la guerra ruso - japonesa y de los tiempos de Nelson. Poco pudo hacer la Marina japonesa para proteger sus expuestas y vitales líneas de tráfico marítimo. El corte de éstas, que fue produciéndose rápida y continuadamente, debilitó su capacidad bélica y produjo el colapso final.

Al no considerarse debidamente la estrategia en la Marina japonesa, la derrota sufrida a manos de un adversario más poderoso y estratégicamente más hábil era inevitable. La derrota de la Marina japonesa en la Segunda Guerra Mundial queda como monumento, que no envidiamos, a obstinados y anticuados estrategas navales.



Hombres de Mar -

Ministros de Relaciones Exteriores

Por el Almirante de Escuadra
GIUSEPPE FIORAVANZO
(De la "Rivista Marittima" - XCVI-3)

N. de la R.— En el decenio de 1893 a 1903 tres altos Jefes de Marina estuvieron al frente del Ministerio de Relaciones Exteriores italiano. Su obra ilustre estuvo siempre inspirada en un gran amor a la Patria.

Este artículo resume sus actividades en este campo particularísimo de la vida nacional.

Perfil Biográfico de los Hombres.—

Tres altos Jefes de la Marina Militar han permanecido en total tres años y dos meses en el Ministerio del Exterior (Ministerio de Relaciones Exteriores);

—General Ingeniero Naval Benedetto Brin, del 15 de Mayo de 1892 al 28 de Noviembre de 1893.

—Vicealmirante Napoleone Canevaro, del 29 de Junio de 1898 al 14 de Mayo de 1899. (Era hermano del General de División peruano César Canevaro).

—Vicealmirante Constantino Morin, del 22 de Abril de 1903 al 3 de Noviembre de 1903.

Todos los tres eran hombres de gran valor, ya notables por los méritos adquiridos durante el período de su vida anterior a su entrada a cargo del Ministerio del Exterior.

Antes de hablar de su actividad en dicho cargo, es oportuno hacer previamente una evocación biográfica hasta el momento en que asumieron la cartera.

Benedetto Brin General Ingeniero Naval de fama mundial (cuyo nombre fue dado a un acorazado italiano), hombre político de gran autoridad (diputado en nueve legislaturas consecutivas), en Mayo de 1892 tenía ya en su haber como hombre de gobierno, nueve años en las tres veces que fue Ministro de Marina; ministerio entonces muy complejo, porque además de la Marina Militar, de él también había dependido la Marina Mercante hasta 1918.



General Ingeniero Naval Benedetto Brin

Es sabido que él fue el artífice mayor en la renovación y en el fomento de la flota después de la creación del Estado unitario italiano, proyectando personalmente como Ingeniero técnico y haciendo construir como Ministro, casi todas las unidades salidas de nuestros astilleros en el último cuarto de siglo transcurrido. Para llevar a cabo los programas navales con certeza de continuidad, desvinculó a nuestro país de toda dependencia de la industria constructora extranjera, desarrollando una actividad política de aliento a la industria nacional de tal modo, que al poco tiempo surgieron los grandes establecimientos que hasta hoy existen y que desde hace ochenta años están proporcionando a Italia todas sus armas y naves. A él se debe además la supresión en 1881 de las antiguas escuelas de Marina de Génova y de Nápoles, la creación de la Academia Naval de Liorna.

A Napoleone Canevaro le fue confiado el Ministerio del Exterior cuando hacía un mes que había asumido el Ministerio de Marina. Había tomado parte en las guerras de Resur-

gimiento en 1859 en el Adriático; en 1860 en Sicilia como voluntario bajo la bandera de Garibaldi (después de haber obtenido el permiso del Jefe de la Marina Sarda a la cual pertenecía), y en 1866 en Lissa en la fragata "Re di Portogallo" ganó dos medallas de plata al valor.

Su idoneidad y su preparación para regir el Ministerio del Exterior se reveló en 1897 - 1898 cuando —teniendo su insignia de Comandante en Jefe de la escuadra en el "Sicilia",— fue enviado con las fuerzas de su mando a las aguas de Creta, donde se habían congregado fuerzas nava-



Vicealmirante Napoleone Canevaro

De 1874 á 1876 fue Adjunto Naval a la Embajada italiana de Londres.

En 1877 - 1878 efectuó un viaje de circunnavegación al mando del Crucero "Cristoforo Colombo".

les de las principales Potencias durante la insurrección de la población griega contra los musulmanes, determinada por su secular aspiración de librarse del dominio turco. Morin, también notable parlamentario du-

rante cuatro legislaturas y después Senador, llegó a ser Ministro del Exterior en Abril de 1903 cuando era Ministro de Marina desde hacía tres años (habiéndolo sido ya una vez entre Diciembre de 1893 y Marzo de 1896).

Como Teniente de Navío a los 19 años solamente, participó en el ataque contra el puerto de Ancona en 1860, ganando una medalla de plata por su valor.

En el bienio de 1862 - 1863 fue profesor de Balística Naval y algunos años después enseñó Arte Marítimo en la Escuela de Guerra de Turín.

Durante sus largos períodos de embarque (23 años en total) se distinguió de una manera eminente, ya sea como técnico, (instituyendo en 1876 la Escuela de Torpedistas en el "Caracciolo" que él comandaba), o bien como experto marino y diestro político (la vuelta al mundo en el comando de la fragata "Garibaldi", entre Abril de 1879 y Agosto de 1882).

En el Pacífico, durante la guerra chileno-peruana, cuando había recibido órdenes de permanecer en las aguas de Chile y del Perú para proteger los intereses de sus connacionales que estaban amenazados por las operaciones bélicas; en los 20 meses en que debió permanecer aquí con su nave (la cual estaba reunida con el "Archimede" y el "Colombo") supo prestar grandes servicios a sus connacionales y al mantenimiento de la vida civil en esas repúblicas sudamericanas.

(En el Callao estaban también buques ingleses y franceses bajo el mando de los Almirantes Stirling y Abel Bergasse Du Patit Thouars respectivamente, teniendo este último la representación de todos ellos por ser el más antiguo).

—En el Canal de Suez: en Egipto, había como es sabido, una gran crisis por la revolución xenofoba capitaneada por Arabi Pascha. La "Garibaldi" se encontraba en Assab en Junio de 1882 de regreso de su viaje de circunnavegación y allí circulaban voces de una gran inseguridad en el Canal de Suez que había sido cerrado para la navegación.

Salido de Assab y llegado a Suez el 4 de Julio, el Comandante Morin, después de haber embarcado 111 italianos y 24 austriacos que deseaban salir de Egipto, zarpó en la mañana del 11 de Julio seguido de 11 vapores de diversas nacionalidades a los cuales les había garantizado la protección de su fragata contra toda tentativa de ataque que hubiese partido de las playas del Canal y contra los peligros de eventuales minas que su nave habría eliminado chocándolas primero. En la tarde del día 12 la "Garibaldi" seguida de los 11 vapores, llegó a Port Said sin incidente alguno, recibiendo grandes demostraciones de estimación y de agradecimiento por parte de los Gobiernos, de la Compañía de Navegación y de los pasajero. El tráfico fue inmediatamente reabierto a la navegación y por ello, la actitud resuelta del Comandante Morin tuvo resonancia mundial.



Vicealmirante Constantino Morin

La Obra del General Ingeniero Naval Benedetto Brin.

Es explicable que Giolitti por primera vez Presidente del Consejo de Ministros desde el 15 de Mayo de 1882 hasta el 28 de Noviembre de 1893 hubiese escogido y conservado durante todo su Ministerio a Benedetto Brin como Ministro del Exterior, porque teniendo Giolitti ideas de "apertura social" (como se diría hoy en Italia), no podía dejar de sentir simpatía por un hombre de gran ingenio que ya por sus intervenciones en el parlamento como diputado, o ya como Ministro de Marina, había dado indudables pruebas de competencia en los problemas internacionales y de comprensión en la necesidad de incluir siempre en la vida política a la clase trabajadora, dada la obra por ella efectuada en el desarrollo de la Marina Mercante y en las actividades industriales.

Esos años se caracterizaron por la constitución de la "Duplice Entente" entre Francia y Rusia (1891) que tuvo por objeto político contrarrestar a la Triple Alianza que ya tenía 10 años de existencia. Europa había al-

canzado por consiguiente un cierto equilibrio (el "Equilibrio Europeo") que parecía estable (reforzado después en 1904 con la "Entente" anglo - francesa).

El año 1890 Inglaterra había cedido a Alemania la isla de Heligoland a cambio del reconocimiento alemán al protectorado inglés sobre el Sultanato insular de Zanzibar, que limitaba con el Africa Oriental Alemana (Tanganyika): entre estas dos Potencias no existía entonces por ella ningún motivo de rivalidad difidente, la cual nació en Inglaterra algunos años más tarde a consecuencia de la política naval alemana.

En este cuadro de coexistencia pacífica (para emplear una terminología de actualidad), no se presentó en el Gobierno de Giolitti ningún nuevo problema mayor de política internacional.

Por eso, el Ministro Brin tuvo solamente que cuidar el refuerzo de las posiciones italianas en los sectores mundiales de mayor interés para nosotros en aquel tiempo.

Las primeras cuestiones sobre las que él tuvo que fijar su atención fueron las relativas a las relaciones comerciales con algunos países mediterráneos: Bulgaria, España, Austria y Rumania.

Con Bulgaria, recientemente erigida en un principado independiente, se trataba de establecer un acuerdo comercial al cual se atribuía especial importancia, porque representaba un paso importante para nuestra afirmación política y para nuestra expansión económica en el sector balcánico que estaba libertándose poco a poco del dominio otomano: por motivos semejantes interesaba renovar el tratado de comercio con Rumania. En cuanto a España y Austria era solamente cuestión de profundizar los problemas de las tarifas con el objeto de facilitar las exportaciones de la creciente producción italiana.

A algunos parlamentarios que lamentaban la decadencia de la influencia italiana en el exterior respecto a lo mucho mayor de las otras Potencias, el Honorable Brin en la sesión del 4 de Junio les dijo lo siguiente:

"La presente situación es efecto de las condiciones generales de Italia, la cual habiendo consagrado todas sus fuerzas a la obtención de su unidad y de su independencia, necesita ahora cuidar sus propios intereses económicos en el exterior. Cuando haya cumplido esta misión, entonces podrá hacer lo que hacen las otras Potencias y el Gobierno podrá prestar apoyo a todos los intereses que se presenten en el exterior. . . . .

"El Honorable Barzilai ha hablado de la influencia que se puede ejercer en el exterior con las escuelas. El sabe cuánta simpatía tengo por estas escuelas en el exterior, que considero como uno de los medios más legítimos para ejercer una influencia civilizadora en el Oriente. Cuando yo era Ministro de Marina, recomendaba vivamente a todos los comandantes de nuestros buques que visitaban el O-

riente, que mostrasen todo el interés que tenía el Gobierno por estas escuelas del exterior. El Honorable Crispi (anterior ministro) les había dado un gran impulso a ellas; pero después fueron reducidas un poco; con el presupuesto actual el Gobierno puede continuar en la obra inteligente iniciada por el Honorable Crispi".

En relación con la política para con los países balcánicos, en los cuales Alemania y Austria obraban con medios distintos a los de Italia, muchos parlamentarios criticaron a fondo algunos aspectos de nuestra alianza con esos dos Estados y especialmente con Austria, que se mostraba siempre tan intransigente y severa para con los súbditos de estirpe italiana. Brin, dirigiéndose particularmente a un diputado que había hecho, más que otros, ásperas críticas a su gestión, replicó: "Un loco ha atacado ayer vigorosamente, y no es la primera vez, no a mi política, sino a la política exterior de hace muchos años seguida por varios Gobiernos que se han sucedido hasta hoy..... política que no puede ser contenida en un discurso individual...". A otro diputado que con nobles intenciones hablaba de los sufrimientos de los italianos que vivían todavía bajo el yugo extranjero en la otra orilla del Adriático, Brin les hizo notar que ciertos problemas, un gobierno los debe examinar, estudiar y les debe preparar la solución con la máxima reserva.

De la discusión general salen algunos criterios y luces que siempre han sido y deben permanecer siempre como el eje de la política exterior de un país que quiera cobrar y tener crédito.

—las alianzas, una vez contraídas, deben ser observadas fielmente hasta qué eventos extraordinarios no impongan su denuncia.

—mientras las relaciones entre las naciones estén fundadas sobre relaciones de fuerza (prescindiendo de toda consideración de ética superior si eso fuera un bien o un mal) se necesitará adoptar el antiguo principio de "si vis pacem para bellum" y la neutralidad desarmada será siempre la peor solución del problema de la propia seguridad, (los socialistas de entonces, como los de ahora, sostenían el principio de que la Italia debería declararse país neutral).

—las reivindicaciones austriacas eran de naturaleza tal "que no había habido peor enemigo de los italianos que el irredentismo".

A propósito de "si vis pacem para bellum" hubo un diputado que con un largo y argumentoso discurso sostuvo que: "el resultado de "la paz armada" no es sino la suspensión de las armas, es decir, una tregua que enerva moralmente el carácter y que sirve de alimento a las pasiones más antisociales, alejando ese estado de concordia activa y durable, digna de ser llamada "estado de paz". Sostuvo además que Italia era, entre los países europeos, uno de los más interesados en promover la realización de la concordia, patrocinando "recurrir al arbitraje" en lugar de recurrir

a las armas para dirimir las controversias; alentando toda iniciativa tendiente a constituir la Unión Europea (¡qué vieja es esa idea!) porque sus estrecheces económicas no le permitían hacer gastos militares "sin recurrir a impuestos más allá del mínimo tolerable".

Apoyaba esta consideración suya sobre datos estadísticos concernientes al rédito anual por habitante, deduciendo de ellos los gastos militares en los diversos países europeos, datos que consideramos interesante reproducir en liras italianas de esa época:

Inglaterra	L.	802
Francia	,,	574
Holanda	,,	572
Dinamarca	,,	555
Bélgica	,,	492
Alemania	,,	400
Suecia-Noruega	,,	380
Suiza	,,	372
Grecia	,,	260
Portugal	,,	224
Italia	,,	223
España	,,	179
Rusia	,,	153

Admitido que no se pudiera vivir entonces con un mínimo de bienestar, con menos de 320 liras anuales **per capite** (aproximadamente 200.000 liras actuales), se deducía que las últimas cinco naciones de la lista del rédito tendrían que endeudarse —según el orador— o vivir muy pobremente si perseveraban en querer mantenerse armadas.

Los argumentos del parlamentario (que era el Honorable Pendolfi) cayeron en el vacío, desde el punto de vista práctico, pero hemos recordado los puntos esenciales por los que los lectores de hoy comprueban una vez más cuan antiguas son las aspiraciones de paz de los hombres, cuan antiguas son las discusiones sobre los métodos para conseguirla, pero también cuan antigua es la idea de la "Unión Europea" que hoy se está realizando fatigosa pero tenazmente.

Otro problema sobre el cual Brin habló ampliamente fue el de nuestra expansión en Benadir (recordemos que entonces las Colonias dependían del Ministerio del Exterior) a propósito de la cual estaba entonces en discusión la ratificación de la convención con el Sultanato de Zanzíbar por la concesión a Italia del puerto de Benadir.

Dicha concesión habría debido tener una validez inicial de 25 años, pero Brin sostuvo que, antes de empeñar por un tiempo tan largo a nuestro país en una actividad que habría requerido sacrificios financieros por un tiempo indeterminado, era preferible adoptar a título experimental una convención provisoria por tres años, aprobando de inmediato un gasto previsto de 300.000 liras (cerca de 150 millones de liras de hoy). La propuesta fue aprobada por el Parlamento y así empezó nuestra colonización en Somalía.

—Finalmente queremos recordar que a Brin se le presentó la cuestión de la ordenación del personal dependiente del Ministerio del Exterior que ya estaba en discusión desde hacía

varios años. Entonces dicho personal estaba dividido en tres listas: **interwna, diplomática y consular.**

Los inconvenientes de esta división estuvieron bien descritos por el Honorable Gustavo Nigra con estas palabras:

—"Las relaciones internacionales, conformadas en un tiempo casi exclusivamente a los ideales políticos, hoy en cambio contemplan y encaran especialmente los intereses materiales, de suerte que la economía y el comercio han llegado a ser la base más sólida de las relaciones entre los pueblos..... De allí viene la triple necesidad de que quien esté en la administración central tenga un conocimiento práctico de los mercados exteriores, de que quien forme parte del cuerpo diplomático tenga la instrucción comercial que sólo se adquiere en los consulados, y finalmente de que quien pertenezca a estos últimos conozca el mercado nacional con sus recursos y necesidades y goce al mismo tiempo de esa alta consideración personal de que goza el cuerpo diplomático; consideración que tanto favorecía a la defensa de nuestros intereses, especialmente en los consulados de Oriente y de América del Sur.

"Ahora bien, es imposible obtener todo esto sin la unificación de la carrera..... La división de la carrera es esencialmente de índole aristocrática y tuvo su razón de ser cuando las necesidades del tiempo requerían que el Soberano fuese fastuosamente representado ante una corte fastuosa..... Pero hoy, como representante diplomático ya no se busca a un gran señor de "antigua estampa", sino a un hombre instruído, hábil y práctico en los negocios". Brin respondió:

—"Puedo decir que he preparado y estoy casi terminando los materiales para el estudio y la resolución completa de esta cuestión..... Por todos estos motivos creo que realmente los estudios para perparar la fusión de las carreras deben ser conducidos con suma prudencia".

Como es sabido, en 1904 se efectuó la primera parte de la fusión del rol del personal interno (es decir, de la Administración central) con el del personal diplomático; en 1927 fue decretada la segunda parte, es decir, la fusión del personal diplomático con el consular, la cual, aplicada con la indispensable graduación llegó a ser una completa realidad.

La Obra del Vicealmirante Napoleone Canevaro.—

La cuestión más importante en Junio de 1898, cuando Pelloux - Presidente del Consejo de Ministros desde el 29 de ese mes, escogió a Canevaro como titular del Ministerio del Exterior, era la del destino de Creta, de la cual Canevaro era el más experto entre los políticos de aquel tiempo; habiendo dado pruebas de excepcional habilidad política y militar, como se ha dicho, al solucionar la cuestión cretense.

Llamado cuando estaba en Creta en Mayo de 1898 para asumir el portafolio de Marina que dejó después para asumir el del Exterior, era por consiguiente más que al corriente de los problemas concernientes a la isla.

He aquí cómo se presenta la crisis internacional que tuvo su epicentro en Creta, y a qué punto llegó cuando Canevaro ingresó al Ministerio del Exterior.

En 1896 había estallado en Creta la insurrección contra el Gobierno Turco. A principios de Febrero de 1897, —poco después de constituirse en aguas de la isla la fuerza naval internacional bajo el comando de Canevaro,— habiendo habido grandes desórdenes en La Canea, el Gobierno Griego había enviado con el pretexto de proteger a los súbditos griegos, una escuadrilla de torpederos al mando del Príncipe Jorge segundogénito de Jorge I, pero el Almirante Canevaro, para evitar complicaciones hizo regresar a la escuadrilla a su base de partida.

Aún más, pocos días después, el 14 de Febrero un cuerpo expedicionario helénico desembarcó en Creta para tomar posiciones, pero las tropas internacionales desembarcadas entre tanto de los buques, le impidieron es-



La Canea, 16 de Febrero de 1897. El Vicealmirante Napoleone Canevaro preside la reunión de los Almirantes comandantes de las fuerzas navales internacionales en Creta.

tablecerse en La Canea y lo obligaron a retirarse al interior.

En tanto, la tensión entre Grecia y Turquía iba aumentando y las Potencias europeas, con intención de evitar un conflicto armado entre los dos Países, comunicaron a ambos que no consentirían en la anexión de Creta a la Grecia, para la cual proponían la autonomía administrativa bajo la soberanía del Sultán e intimaron el retiro de las tropas griegas que estaban en la isla. Ante la oposición griega fue declarado el bloqueo de la isla y la ocupación de las tropas internacionales fue extendida desde La Canea hasta todos los puertos del litoral.

—A causa de un incidente fronterizo, Turquía declaró la guerra a la Grecia el 17 de Abril de 1897.

El Ejército otomano derrotó en Tesalia al enemigo, que estaba comandado por el Príncipe heredero Constantino. Retirado entonces de Creta el cuerpo expedicionario, Grecia logró obtener, con el apoyo de las Potencias, un armisticio que a principios de 1897 terminó con el Tratado de Paz de Constantinopla, por el cual Turquía que pretendía anexarse Tesalia, fue obligada por las Potencias, a contentarse con algunas rectificaciones de fronteras; mientras que por su parte, Grecia terminó por reconocer la autonomía de Creta, renunciando a su anexión.

Firmada la paz, los embajadores de las Potencias ante el Imperio Otomano, que se reunieron en Constantinopla para concretar los procedimientos necesarios para la pacificación de Creta y para su orden y equilibrio administrativo; no lograron concluir su tarea a causa de las divergencias habidas entre sus respectivos Gobiernos, cuyo síntoma patente era el desacuerdo sobre la nacionalidad y la persona del Gobernador provisorio de Creta.

En la Primavera de 1898 Alemania y Austria-Hungría retiraron de ese modo sus fuerzas de Creta y no se ocuparon más del asunto.

En Creta había sido elegida una Asamblea, y un Comité administrativo por ella designado, habrían debido administrar provisionalmente la isla, limitándose a la zona no ocupada por las tropas europeas, dependientes en cambio del Comité de los Almirantes, el cual habría tenido derecho de veto sobre las deliberaciones del Comité administrativo que estuviesen en contraste con el criterio de las grandes Potencias.

De este modo estaban las cosas cuando Canevaro asumió el Ministerio del Exterior.

La situación en Creta era siempre inestable, por la fermentación de los cretenses que deseaban un mayor dinamismo en la política de las Grandes Potencias y por la presencia de tropas turcas que todavía no habían salido después de la firma del Tratado de Paz de Diciembre del año anterior.

Canevaro, con su prestigio que provenía de haber sido durante tanto tiempo Comandante de las fuerzas internacionales y Presidente del Comi-

té de los Almirantes, contribuyó de una manera eminente en determinar el acuerdo de las cuatro Potencias interesadas en la cuestión de Creta después del retiro de Alemania y de Austria-Hungría (es decir, Italia, Inglaterra, Francia y Rusia), obteniendo de Turquía el retiro de sus tropas en Noviembre de 1898, y nombrando Gobernador de Creta al Príncipe Jorge de Grecia como representante de las Potencias mismas.

Fue elegida una nueva Asamblea que aprobó la Constitución en Febrero de 1899, por la cual la isla debería ser gobernada en un régimen de completa autonomía administrativa, pero formando todavía parte del Imperio Otomano.

A la sagaz obra de Canevaro, se debe también la firma de un Tratado de Comercio con Francia, que estaba en discusión desde hacia tiempo y que —a parte de sus favorables repercusiones económicas,— tuvo una notable importancia política, atenuando las incomprensiones y antipatías entre Francia e Italia provenientes de 1881 cuando a raíz de la ocupación de Túnez por los franceses, Italia sintió la necesidad de entrar en la alianza austro-alemana, dando lugar así a la formación de la *Triple Alianza*.

Canevaro se preocupó además de sentar las bases para una politica más activa en el Extremo Oriente, donde había entonces una competencia entre las principales Potencias para asegurarse en la China concesiones que les permitiesen poder cautelar con mayor eficacia sus intereses, proteger a sus connacionales residentes en el territorio chino y desarrollar su tráfico comercial.

A iniciativa de Canevaro se preocupó además de sentar las bases para una política italiana más activa en el Extremo Oriente, donde había entonces una competencia entre las principales Potencias para asegurarse en la China concesiones que les permitiesen poder cautelar con mayor eficacia sus intereses, proteger a sus connacionales residentes en el territorio chino y desarrollar su tráfico comercial.

A iniciativa de Canevaro, la Marina (de la cual era Ministro el Almirante Palumbo) constituyó a principios de 1899 la División Naval del Extremo Oriente.

El valeroso comportamiento de la división de marineros italianos durante las operaciones para la represión de los Boxers, dio por resultado en 1902 el reconocimiento a una concesión en Tien-Tsing administrada por un Consejo compuesto de chinos y extranjeros residentes allí y presidido por un Cónsul nuestro.

La obra del Vicealmirante Constantino Morin.

El Vicealmirante Morin era Ministro de Marina desde el 24 de Junio de 1900, cuando el Ministro del Exterior Prinetti (en el cargo desde el 15 de Febrero de 1901, con Zanardelli como Presidente del Consejo), dimitió por motivos de salud el 22 de Abril.

Zanardelli le rogó entonces a Morin que dejase el portafolio de Marina para asumir el del Exterior, que mantuvo hasta la caída del Ministro Zanardelli, siendo sustituído por Tittoni en el nuevo Gabinete de Giolitti el 3 de Noviembre de 1903.

Es de recordarse que después de dos meses durante los cuales el Almirante Bettoro había estado al frente del Ministerio de Marina; Morin le sucedió el 21 de Junio permaneciendo titular del Ministerio del Exterior y Ministro "ad interin" de la Marina hasta Noviembre de 1903 en que a cargo de la Marina fue nombrado el Almirante Mirabello.

La política internacional se caracterizaba en 1903 por un dinamismo consiguiente a varios acontecimientos sucedidos en los últimos años, de los cuales recordamos los principales:

Los Estados Unidos habían dado en 1897 y 1898 los primeros pasos hacia la política de afirmación mundial que, según una frase de aquel tiempo, se concretaba a "ocupar territorios en ultramar": en 1897 se anexó la isla de Hawai, y en 1898 después de la guerra contra España se instalaron en las islas Filipinas en el extremo occidental del Pacífico, en la isla de Guam en el Pacífico centro-occidental, en la isla de Puerto Rico en el Mar de las Antillas, y declararon su protectorado sobre Cuba.

—En el mismo año de 1898 se verificó la retirada de Fachoda (sobre el Nilo Blanco) del destacamento francés que había ocupado dicha localidad con la intención de establecer allí la soberanía francesa basándose en el derecho de primer ocupante, y de romper de ese modo la solución de continuidad territorial británica que estaba formándose entre las fuerzas del Nilo y las del Cabo de Buena Esperanza.

Francia había renunciado a su propósito ambicioso, cediendo ante la intimidación inglesa para que retirase un destacamento, ante el peligro de una guerra contra Inglaterra, que Francia no podría afrontar ante la desigualdad de su preparación naval.

(N. del T.) Algunos escritores navales franceses de principios del siglo XX, tales como Georges Blanchon (Michel Merys) en 1913 pretendieron relacionar el asunto de Fachoda con la explosión de la fábrica de pólvoras de Lagoubran cerca de Tolón, que tuvo lugar el 5 de Marzo de 1899 a las 2 y 20 de la mañana).

De ese modo el Sudán fue ocupado de una manera estable por el Ejército de Lord Kitchner vencedor en 1898 en Omdurman (cerca de Kartum) de las tropas del Mahdi que aspiraba a constituirlo en estado independiente.

En 1899 tuvo lugar la ocupación de las Carolinas y de las Marianas en la Polinesia por parte de Alemania, y en 1899-1902 con la guerra del Transvaal, Inglaterra estableció su dominio sobre el Africa Meridional.

Aprovechando de la impotencia temporal de Inglaterra de hacer sentir su voluntad en otros sectores, empeñada como estaba en la aspérrima

lucha contra los boers, los Estados Unidos excluyeron a Inglaterra de todo derecho sobre el Canal de Panamá, denunciando el tratado vigente de 1850; y Alemania dio nuevo vigor a su "Drang nach Osten" (Marcha hacia el Este) intensificando sus trabajos para terminar el ferrocarril Berlín-Bagdad y, anunciando la duplicación de su programa naval (1900) construyó así la flota que debía tener en jaque a la "Grand Fleet", basándose en el criterio del riesgo que ésta tuvo que afrontar para poderla combatir en un caso de guerra.

En el Extremo Oriente estaba en pleno desarrollo la política de la penetración en China por medio de la carrera de las principales potencias, indicada en el párrafo anterior:

Rusia en 1898 se había instalado en Puerto Arturo y en Dalny, y en 1900 había ocupado directamente la Manchuria para dejar incólume el trazo del Ferrocarril Transiberiano que, por medio del tratado de 1896 con China, había obtenido el hacerlo pasar a través de la Manchuria, a cambio del empeño ruso para oponerse a las miras expansionistas del Japón en el Asia.

Inglaterra en 1902 había estrechado su alianza con el Japón para asegurarse una mayor facilidad de afirmarse en el Pacífico y para contrarrestar la expansión rusa en el Extremo Oriente.

De rebote, la Doble Alianza franco-rusa había declarado su deseo de querer defender la integridad de la China y de Corea.

Francia, después del fracaso sufrido en Fachoda, había empezado a construir en 1900 un razonable programa naval y se había acercado a Italia. En el mismo año (1900) las dos Potencias se pusieron de acuerdo acerca de su recíproco reconocimiento sobre libertad de acción en Marruecos y en Libia: con ocasión de la renovación de la Triple Alianza, Italia había asegurado secretamente a Francia que permanecería neutral en caso de una agresión directa o indirecta contra esta última (como efectivamente así sucedió en 1914), y en 1902 reconfirmó su acuerdo de 1900.

—La primera cuestión importante de la que Morin tuvo que ocuparse fue la relativa al ordenamiento de la Colonia Eritrea, que en Mayo de 1903 estaba en discusión en el Senado.

Se trataba de redactar el texto de la ley y de aprobarlo marcando nuestra experiencia colonial y dando a la legislación colonial italiana ese sello de originalidad y de sabiduría que ciertamente han constituído un ejemplo singular en la historia de la colonización.

El Ministro Morin intervino en la amplia y seria discusión con vastos argumentos, con gran competencia y conocimiento de los problemas coloniales y con esa incisiva elocuencia que constituía una de sus dotes.

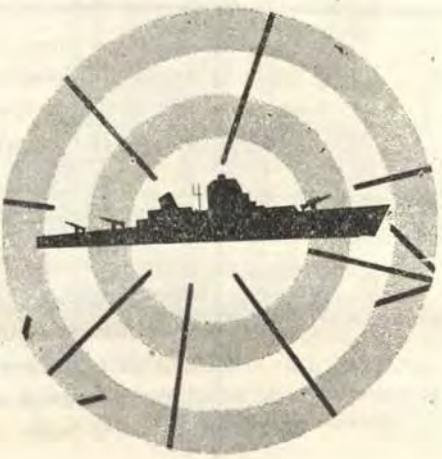
"Después de cuatro días de debate, la ley llegó a ser aprobada".

"En Julio fue ratificada la convención estipulada entre Morin y el Mi-

nistro Plenipotenciario Pioda como representantes de Roma y de Berna respectivamente acerca del paso de Italia a Suiza, de la concesión hecha por Italia a la Compañía Jura-Simplón para la construcción de un ferrocarril y del túnel bajo el Simplón".

"En 1903 la línea era sólo sencilla y en la convención se estipulaba que Suiza se comprometía a construir sin ningún concurso italiano una segunda línea en cuanto el tráfico entre Briga y Domodossola hubiese superado a cincuenta mil francos por kilómetro al año, comprometiéndose a realizarlo dentro de cinco años desde ese momento".

Zanardelli presentó su dimisión por motivos de salud el 29 de Octubre de 1903, (falleció el 26 de Diciembre siguiente), y el 3 de Noviembre Giolitti nuevamente Presidente del Consejo escogió a Tittoni como Ministro del Exterior y a Mirabello como Ministro de Marina.



Revisando Libros

PROFUNDIDAD 11.000 METROS
Por: Jacques Piccard.

EL GENERAL JUAN ANTONIO PEZET
Por: Jorge Arias Schreiber

EL DIA MAS LARGO
Por: Cornelius Ryan

PROFUNDIDAD 11.000 metros

Por JACQUES PICCARD

Editorial Bruguera S.A. Barcelona. Obra escrita en colaboración con R. S. Dietz. En venta en Beni-Books, 224 Diagonal. Miraflores.

Revisada por el Capitán de Fragata (R)

JUAN E. BENITES

Esta es la odisea de un grupo de seres cuya hazaña ha marcado un jalón en la conquista de la Naturaleza por el hombre. A través de la presente obra se comparte con ellos la tarea de proyectar y construir un artefacto capaz de conducir al hombre a los abismos del mar y la emoción contenida en espera de los resultados que se obtendrían en la primera inmersión; los años difíciles de labor abnegada y silenciosa empleados en perfeccionar el batiscafo hasta la botadura del **"Trieste"** que constituyó un éxito; el viaje a América; la incruenta pero dura lucha burocrática.

Todo ello se vería ampliamente compensado por las experiencias vividas bajo el agua que permitirían contemplar de cerca lo que hasta entonces los sabios sólo habían podido estudiar a base de suposiciones.

Los tripulantes del "batiscafo" conocen un nuevo mundo del que obtienen fotografías inéditas de gran valor científico, y a estas primeras inmersiones siguen las que forman parte del proyecto "Necton".

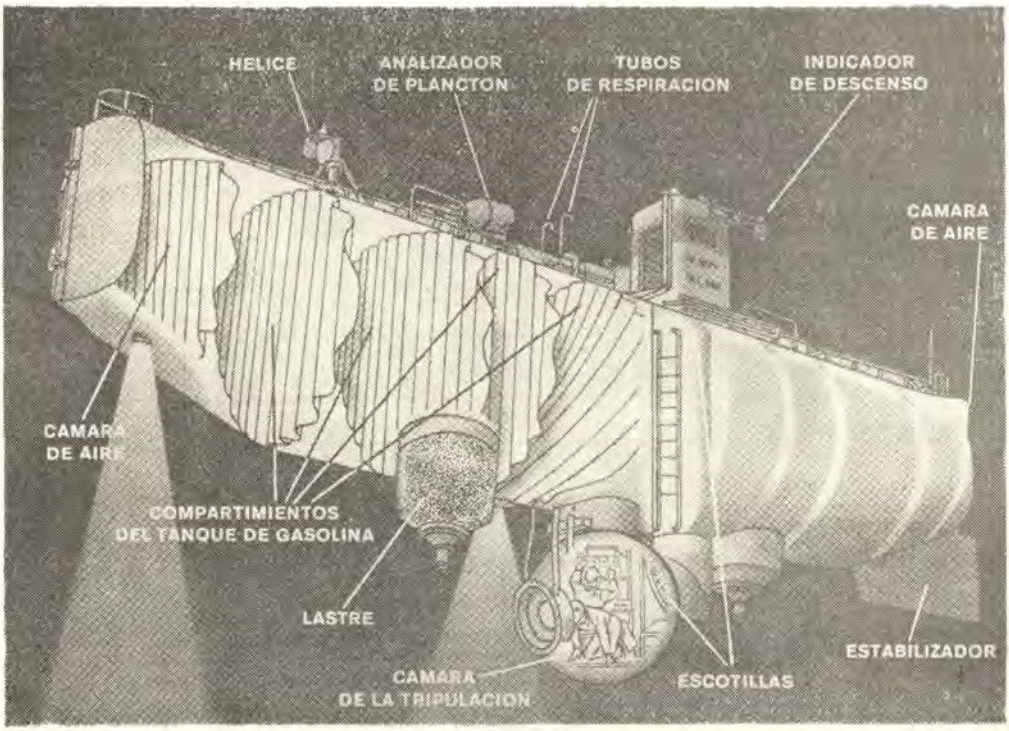
Por fin el sueño acariciado durante 50 años por Auguste Piccard es realizado: acaban de ser alcanzados

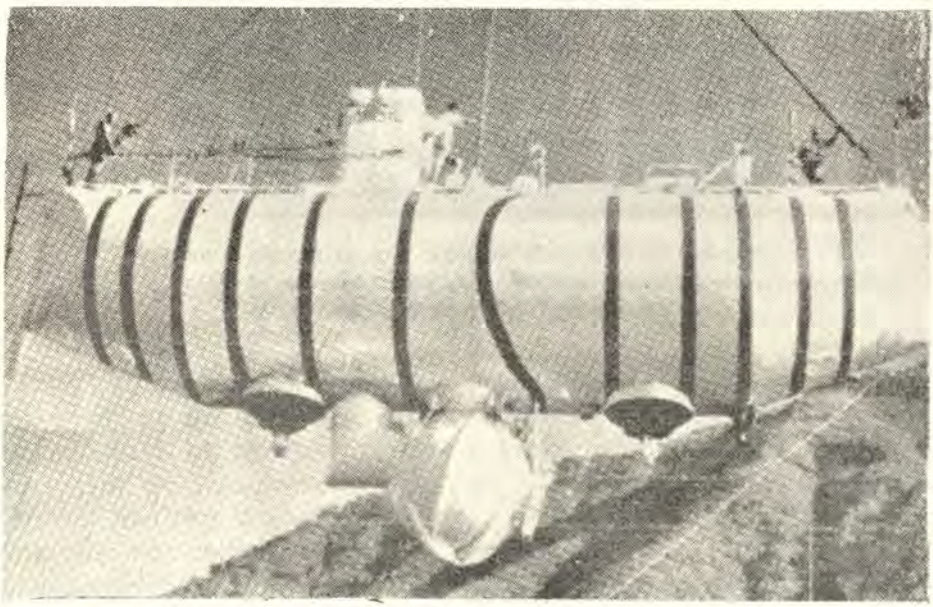


Auguste Piccard (a la derecha) con su familia y un amigo. Fotografía tomada en 1931. Obsérvese el casco de mimbre acolchado que usaban.

11.000 metros de profundidad. Será Jacques, hijo del ilustre profesor, recientemente fallecido, quien correrá personalmente la gran aventura y la narrará al mundo en páginas inolvidables.

EL PRINCIPIO DEL BATISCAFO es básicamente idéntico al del globo aerostático. La nave se compone de un elemento o tanque de flotación a cuya base va sujeta la "barquilla" o cámara esférica de la tripulación. El globo aerostático tiene fuerza ascensional debido al gas más liviano que el aire atmosférico con que está inflado. El batiscafo debe su flotabilidad a la gasolina —líquido menos denso que el agua— que llena el tan-





El Batiscafo "TRIESTE"

que. Para descender, el batiscafo suelta lastre, consistente en perdigones de hierro. (Las cámaras de aire, que sirven para darle mayor flotabilidad en superficie a fin de facilitar el remolque, se inundan cuando el batiscafo va a sumergirse). La barquilla es de grueso metal para que pueda soportar las tremendas presiones. El tanque es de construcción ligera, pero tiene en el fondo un orificio que deja entrar el agua del mar con el objeto de equilibrar la presión interior con la exterior durante el descenso. Las hélices de cubierta, movidas por baterías de acumuladores, permiten al "batiscafo" maniobrar en el fondo del mar.

EL GENERAL JUAN ANTONIO PEZET

Presidente de la República del Perú, 1863-1865.—

Por Jorge Arias Schreiber Pezet.

Lima, Agosto de 1963. Nueve fotograbados, entre ellos los de cuatro de los buques de guerra de nuestra Armada de esa época, uno inédito de la fragata "Independencia" con todas sus velas desplegadas. "Unión", "Huáscar" y "América".

Revisado por el Capitán de Fragata (R)

JUAN E. BENITES

Este libro contiene en síntesis:

La biografía del General Juan Antonio Pezet y Rodríguez Piedra, desde sus abuelos. Hijo legítimo del Doctor José Pezet Monel y de doña María Rodríguez Piedra de Pezet. Nació el 13 de Julio de 1810.

Su foja de servicios: Ingresó al servicio militar el 10 de Mayo de 1821, cuando aún no había cumplido 11 años de edad, como Cadete del Batallón Nº 7 de "Buenos Aires". Participó en la campaña sobre Lima, y cuando el Virrey La Serna abandonó la capital, el 6 de Julio de 1821, fue uno de los primeros en ingresar a la ciudad... fue uno de los firmantes del Acta de la Independencia al igual que su padre el esforzado patriota Dr. José Pezet. Intervino en el sitio del Callao, lo que le valió el ascenso a la clase de Subteniente, grado con el cual pasó al Batallón "Legión Peruana". Combatió heróicamente en las batallas de Torata, Moquegua y Zepita.

En 1823 siempre en el Batallón "Legión Peruana" recibió los despachos de Teniente. Combatió en Ayacucho. En 1827 fue ascendido a Capitán.

Cuando en 1831 se supo que el ejército boliviano había invadido nuestras fronteras, el General Gamarra movilizó sus tropas, Pezet que por aquel entonces ya había ascendido a la clase de Sargento Mayor, fue nombrado Comandante Militar del Desaguadero. Al año siguiente pasó al Batallón "Pichincha" y en 1833 fue ascendido a Teniente Coronel.

En la segunda campaña del Sur en 1835 fue ascendido a Coronel y se le dió el mando del Batallón "Libres de Arequipa".

La historia documentada de su Gobierno con citas de eminentes his-

toriadores como Clement Markham, Pedro Diez Canseco, José Gregorio Paz Soldán, Juan Antonio Ribeyro, Carlos Lissón, Benjamín Vicuña Mackenna, Manuel I. Vegas, Rubén Vargas Ugarte, Luis Alayza y Paz Soldán, Jorge Basadre y otros muchos.

Conflicto con España: La deuda española y los sucesos de Talambo. —Ocupación de las Islas de Chincha.— Preparativos bélicos. Compra de la "Independencia", el "Huáscar" la "Unión" y la "América",. Los cañones Armstrong y Blackley. Las importantes adquisiciones de elementos bélicos, buques y especialmente la moderna artillería que trajo e instaló en el Callao el Coronel Francisco Bolognesi desempeñaron un papel decisivo en el Combate del 2 de Mayo de 1866. El Comandante Miguel Grau fue comisionado para traer los buques. La ley del 9 de Setiembre de 1864. La opinión de los Jefes Navales. El Congreso Panamericano. Negociaciones de paz. Ultimátum del Almirante Pareja. Los desórdenes del Callao. La Revolución del Prefecto de Arequipa. Ocupación de Lima. Capitulación de Pezet.

Retiro al extranjero y alejamiento de la política. Viaje a Europa. "El mismo día que se firmó el acta de entrega a las fuerzas revolucionarias, el General Pezet y sus principales colaboradores se asilaron en la corbeta británica "Shear Water" anclada en el puerto del Callao".

"Algunos días después se embarcó en unión de su familia, con destino a Europa. Apenas llegó a Inglaterra se dirigió a Birkenhead, donde se estaba terminando de construir el "Huáscar", en los astilleros de los señores Laird y la fragata Independencia en los astilleros de Samuda Hnos. Con singular patriotismo, desplegó toda su influencia para activar los trabajos y acelerar la salida de esas unidades navales tan necesarios para la patria"...

Regreso al Perú. Recuerdos de Chorrillos, Retrato físico y espiritual. Su última entrevista. Su fallecimiento tuvo lugar el 24 de Marzo de 1879".

Se ve que este libro ha sido escrito con la finalidad de hacer saber toda la verdad de los hechos y de desmentir las calumnias que se le había levantado al General Pezet. La obra representa un estudio profundo de los primeros años de nuestra vida republicana con sus anhelos y con toda su bizarría.

El estilo de este libro es claro y ameno y su contenido da a conocer muchos episodios que la Historia no siempre ha mencionado.

EL DIA MAS LARGO

(Jueves, 6 de Junio de 1944)

Por CORNELIUS RYAN

Traducido del inglés por Ramón Gil Novales. Título original en inglés "The

longest day". En venta en Beni-Books, 224 Diagonal. Miraflores.

Revisado por el Capitán de Fragata (R)

JUAN E. BENITES

El autor, Cornelius Ryan, nació en Dublin en 1922, sus primeros artículos periodísticos aparecieron en el "Daily Telegraph". Durante la guerra fue corresponsal e intervino como tal en numerosos bombardeos aliados sobre Alemania: siguió el desembarco a Normandía y recorrió toda Francia con las tropas del General Patton. En 1950 se instaló en los Estados Unidos y adquirió la ciudadanía norteamericana.

En este interesante libro, el autor como corresponsal de guerra y agregado a las fuerzas de desembarco, nos hace un magistral relato de la más importante acción bélica de todos los tiempos: El desembarco en Normandía.

Miles de documentos consultados y entrevistas con muchísimos personajes protagonistas el día del desembarco, han sido necesarios para realizar este sensacional documento histórico, una obra maestra, según la opinión autorizada del General Frederick Morgan autor del **plan inicial del desembarco**.

He aquí uno de los libros más amenos, sugestivos y conmovedores que se ha escrito sobre la Segunda Guerra Mundial, una obra en la que vemos vivir a los personajes que intervenieron en la hazaña más decisiva de la Guerra: qué es lo que pensaban los soldados de ambos bandos, cuál era su estado de ánimo y cómo lucharon el 6 de Junio de 1944.

Durante estos últimos años se ha dado cifras vagas y contradictorias sobre el número de bajas que sufrieron las tropas aliadas en las primeras 24 horas del asalto. Ninguna de ellas es exacta. A lo más se pueden considerar como cálculos aproximados, ya que por la naturaleza misma del asalto fue imposible llegar a una cifra exacta.

La mayoría de los historiadores militares están de acuerdo en que el total de bajas aliadas fue de 10.000; algunos señalan hasta 12.000. Las bajas norteamericanas se calculan en 6.603. Esta cifra está basada en el informe redactado después de la acción por el primer Ejército norteamericano, que las detalla de la siguiente manera: 1465 muertos, 3184 heridos, 1928 desaparecidos y 26 prisioneros. En estas cifras se incluyen las pérdidas de la 82º y de la 101º divisiones aerotransportadas que tuvieron 2499 bajas entre muertos, heridos y desaparecidos.

Los canadienses sufrieron 964 bajas de las que 335 fueron muertos. No se ha publicado cifras sobre los británicos, pero se calcula que por lo menos tuvieron de 2.500 á 3.000 bajas; de las que 650 entre muertos, heridos y desaparecidos pertenecen a la 6º división aerotransportada.

Nadie puede saber cuántas fueron las pérdidas alemanas el día D. Oficiales de alta graduación dijeron que iban de 4.000 á 9.000. Pero a fines de Junio Rommel informó que sus bajas durante el mes, ascendían a "28 generales, 354 jefes y 250.000 soldados".

Al terminar su trabajo, el Autor pone una nota de agradecimiento a las numerosas personas norteamericanas, canadienses, francesas, inglesas y aún alemanas, tanto civiles como militares, que lo han ayudado con datos fidedignos a llevar adelante la ejecución de este trabajo histórico tan rico en episodios auténticos.



Notas Profesionales

ESTADISTICA DE COLISIONES EN LA.. MAR "OVERCRAFT" DE INVESTIGACION LA CONTAMINACION DEL "FALLOUT" EN LOS EE. UU.

ESTADISTICA DE COLISIONES EN LA MAR.

Aunque tal vez puedan resultar engañosas las estadísticas, parece que nada hay mejor para dar una orientación, que el uso del radar en la mar en tiempo de niebla. Lo afirma así uno de los primeros expertos del radar náutico en el campo internacional, el Capitán de Navío (r) F. J. Wylie R. N. en un artículo (en colaboración con D. Deacon) en "The Journal of the Institute of Navigation" de Londres, que contiene una paciente y meticulosa estadística sobre el régimen de las nieblas y de las consiguientes colisiones, en las cuales están implicadas naves con radar y sin radar en los mares del N. O. de Europa.

Se ha comenzado a determinar en los años considerados, la frecuencia media de los días de niebla, y puesto que no sería posible deducirla de las observaciones más bien genéricas de los buques dispersos en la mar, este importante factor (fog-days) ha sido obtenido de las observaciones hechas por los seis buques-faros ingleses situados entre el Humber y las Shambles.

Teniendo en cuenta las colisiones habidas en el período 1949-61, se ha calculado, mediante simples divisiones, las colisiones por cada día de niebla:

CUADRO I — Colisiones con niebla en el N. O. de Europa (1949 - 1961).

Años	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Colisiones	1	—	2	5	21	19	20	41	22	23	31 (18)	34 (10)	51 (25)
Días de niebla	23,6	15,4	14,0	19,3	34,6	14.	19,8	24,5	13,5	22,1	24,9	17,8	42,5
Colisiones por día de niebla	0,04	—	0,14	0,25	0,60	1,35	1,0	1,67	1,63	1,04	1,24 (0,76)	1,91 (0,56)	1,2 (0,58)

En este cuadro, las cifras entre paréntesis para los años 1959-61 representan en total y para día de niebla las colisiones entre buques sin radar.

Después de esto ha sido considerado interesante estudiar las condiciones en sus totales en comparación con los aumentos y disminuciones en los totales de las naves con radar y las naves sin radar, obteniendo así el Cuadro II en el cual todas las cifras están basadas sobre el promedio de los nueve años 1953-1961.

En el Cuadro está aproximado el número de los buques con radar, a por la disparidad de las fuentes de información.

La falta de una identidad perfecta entre las cifras de los dos cuadros correspondientes a los mismos años depende probablemente del número de colisiones tomadas en consideración que los estadísticos han escogido dentro de un total ingente y heterogéneo relativo a los límites asignados.

Del examen de estos datos y de los gráficos que con éstos pueden ser trazados, los Autores han sacado las siguientes conclusiones:

—El número de colisiones (promedio en cinco años) en los cuales el radar estuvo implicado, ha sufrido aumentos constantes en el período, mientras que el número total de los buques mayores de 100 toneladas del mundo ha aumentado en un promedio de 528 por año;

—El número de colisiones de buques con radar aumenta de una manera constante, y los buques equipados con el mismo instrumento ha aumentado cinco veces en nueve años;

—Esto no quiere decir que la posesión del radar tienda a hacer aumentar las colisiones, sino que el instrumento ha estado presente en una proporción de ocasiones siempre creciente;

—el número de buques sin radar implicados en colisiones con buques con radar no ha disminuí-

CUADRO II — Promedio de colisiones radar en el N. O. de Europa y totales de buques (1953 - 1961)

AÑOS	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	Diferencia
Colisiones	5,8	9,4	13,4	21,2	24,6	25,0	27,4	30,2	32,2	+ 26,4
Días de niebla	21,4	19,5	20,3	22,4	21,3	18,8	21,0	20,6	24,2	—
Colisiones por día de niebla	0,27	0,48	0,66	0,94	1,15	1,33	1,31	1,48	1,33	—
Totales de buques implicados	11,6	18,8	26,8	42,4	49,2	50,0	54,8	60,4	64,4	+ 52,8
Totales de buques de más de 100 tons. en el mundo	31117	31539	31867	32232	32701	33382	34154	34918	35866	+ 4749
Buques con radar en colisión	8,2	12,6	19	28,2	32,4	34,2	39,4	43,2	48	+ 39,8
Total de buques con radar en el mundo	3857	5730	7031	8872	10944	13005	15213	17297	19635	+ 15778
Buques sin radar en colisión	3,4	6,2	7,8	14,2	16,8	15,8	15,4	17,2	16,4	+ 13,0
Total de buques sin radar en el mundo	27260	26169	24836	23360	21751	20377	18941	17621	16231	—11029

do en la misma medida que sus totales, y en efecto ha permanecido sustancialmente invariable en los últimos cinco años.

Los estadísticos consideran que no se puede sacar ninguna conclusión seria respecto al empleo del radar, como no sea el pensar que no se haya aprovechado de toda la utilidad del instrumento.

En efecto, muchos de los que lo utilizan lo consideran todavía desde el punto de vista de dos ventajas (comerciales) que se puede sacar de él: **la aceleración del tráfico y la reducción del riesgo de colisión**.

Si es verdad que ambos propósitos han sido normalmente logrados en plena concomitancia, por una mayaría de oyentes, desgraciadamente hay un menor número que logran el primer objetivo **a expensas del segundo**.

Sería poco realista el querer calcular, valiéndose de la estadística, el contingente de estos últimos ¡muchos de ellos (los **potential colliders**) tienen buena suerte!

"Sólo con el propósito de poner a fuego lento, pero sin mucha precisión este importante argumento —concluye el C. de N. Wylie— se se puede preveer que en una de las singladuras promedio de niebla consideradas en los mares de Europa nororiental, se podrá encontrar en navegación 3.000 buques y de ellos 2.000 con radar: según la estadística que antecede, una de estas últimas debería chocar".

"OVERCRAFT" DE INVESTIGACION

El "Bureau of Ship" ha estipulado un contrato con la "Texton's Bell Aerosystem Co", una División de la "Bell Aerospace Corporation" para el proyecto de la construcción de un "overcraft" de investigación de 22 tons., de desplazamiento. La denominación del proyecto es "SK MR-1". El casco de este "overcraft", completamente de aluminio, tiene 18,90 m., de eslora, 8,23 m., de manga y una altura de construcción de 6,40 m.

Un puente descubierto en popa sirve para estibar cerca de 5 toneladas de carga pagante. Cuatro ventiladores montados horizontalmente dentro del casco proporcionan la suspensión; la altura de levantamiento será de cerca de 60 cm. En cambio el impulso propulsor estará suministrado por dos hélices montadas en dos conductos dentro de la cubierta de popa. Dos timones aerodinámicos montados en la estela de las hélices proporcionan el gobierno. La potencia de los ventiladores de suspensión y de las hélices estará suministrada por cuatro turbinas de gas solar SATURN de una potencia de 1080 C. V. cada una.

LA CONTAMINACION DEL "FALLOUT" EN LOS EE. UU.

Después de la ruptura de la tregua, que duraba desde Noviembre de 1958, con la reanudación de las explosiones nucleares por parte de la

URSS, en Setiembre de 1961, la contaminación radioactiva global debida al "fallout", que había ido reduciéndose gradualmente, ha tenido un nuevo incremento.

Sin embargo, éste ha sido inferior al temido, aún después de Abril de 1962. A las pruebas termonucleares soviéticas vinieron a agregarse algunas pruebas estadounidenses, porque los progresos técnicos aportados a las armas nucleares han permitido disminuir la relación entre la fisión y la fusión; vale decir, que han permitido construir armas en las cuales la liberación de energía es debida en grado mucho mayor a la fusión que a la fisión.

Como la contaminación radioactiva es debida sobre todo a los productos de la fisión, estas armas nucleares pueden ser consideradas relativamente "limpias".

Las hechas estallar por los soviéticos en el curso de la última serie, según KURODA y MIX que han efectuado una investigación al respecto basada en el contenido de estroncio 90 en las lluvias primaverales que han estado cuatro o cinco veces menos contaminadas que las de la serie precedente.

Hay que observar de todos modos que aunque se lograse fabricar armas en las que la reacción termonuclear estuviese cebada con explosivos convencionales o con otros medios capaces de elevar la temperatura del material fusible distinto del de las bombas de fisión usadas hasta hoy se dispondría todavía de bombas "limpias" al 100%. Porque la inmensa cantidad de neutrones liberados en el curso de los procesos de fusión provocarían siempre una producción apreciable de carbono 14 (un radioisótopo eminente **beta** que tiene un período físico de 5600 años dañino a los organismos vivientes), el cual se forma por la tranformación de los átomos de azoe del aire, después de capturado un neutrón, expelen un protón.

$$(N_{14} + n \rightarrow C_{14} + 1\ H^1)$$

Como es sabido, entre los radioisótopos de fisión presentes en el "fallout", los más importantes para la peligrosidad potencial ligada a ellos son los de período físico más largo y precisamente el estroncio 90 y el cesio 137: entre los de breve período tienen importancia el estroncio 89 y el yodo 131 que tienen afinidad por los huesos y por la tiroide respectivamente.

Por lo tanto, todos los países se preocupan de medir periodicamente la concentración de estos radioelementos en el aire, en el suelo y en la leche, con el propósito de adoptar medidas adecuadas de protección en caso de que los límites de concentración considerados como permisibles por los Comités de protección radiológica nacionales e internacionales fuesen superados.

En Noviembre de 1962 el "Public Wealth Service" de los EE. UU. ha dado a conocer los datos referentes a la contaminación radioactiva de la leche medida en el país en el curso de los 12 meses. En general

el grado de contaminación fue solamente de una fracción del permisible.

La leche es el vehículo más importante de los radioisótopos para el hombre, porque la contaminación de ella está en relación con la del ambiente (pastos) y porque ella constituye el alimento fundamental para los niños que, por varios motivos de índole fisiológica, son más sensibles a la acción nociva de las radiaciones: además, en los países occidentales, la leche es el factor de la dieta que lleva el 75% de los radioisótopos capaces de determinar una contaminación radioactiva en el hombre.

Las normas de protección radiológica en vigencia en los EE. UU. admiten como límite máximo de tolerancia en la leche de 200 picocurios por litro para el estroncio Sr 90, 1000 picocurios por litro para el Sr 89, y 100 picocurios por litro para el yodo I 131, (1 picocurio equivale a un millonésimo de millonésimo de curio).

En lo que respecta a la peligrosidad, hay que tener en cuenta sobre todo, el acumulamiento, o mejor dicho, la duración de la admisión y por consiguiente, la cantidad total de radioisótopos ingerida en el organismo.

Así considerados, se alcanza los niveles de peligrosidad cuando las cantidades totales ingeridas en el organismo son de 73000 pc para el estroncio Sr 90, 365000 para el Sr 89 y de 73000 para el I 131, cifras que corresponden al consumo por un año íntegro de un litro de leche diario que contenga las cantidades máximas tolerables de radioisótopos.

Naturalmente, puesto que es la dosis ingerida la que cuenta sobre todo, el límite de peligrosidad podría ser alcanzado en menos de un año si la concentración de radioisótopos por litro fuese superior a la admitida como la máxima tolerable. De aquí la necesidad de controles diarios de la contaminación de la leche.

Según la relación citada, sólo en dos localidades de los EE. UU. es posible que la dosis máxima permisible para el I 131 ingerida en 12 meses haya sido superada: en Palmer (Alaska) con 39960 picocurios y en Salt Lake City (Utah) con 37000 pc. Localidades con dósis próximas a las peligrosas han sido: Des Moines (Iowa) con 28000 pc, Wichita (Kansas) con 24200 pc, Minneapolis (Minnesota) con 25360 pc, Kansas City (Missouri) con 31250 pc y Omaha (Nebrasca) con 23020 pc.

Para los otros radioisótopos, en ningún otro lugar se ha observado concentraciones ni siquiera próximas a la permisible. Es digno de observarse sin embargo, que el "fallout" se deposita lentamente y es posible que, para los radioisótopos, un período físico más largo que el del I 131 en los próximos meses puedan ser alcanzados niveles más elevados de concentración que los registrados hasta ahora.

Informaciones Mundiales

ALEMANIA OCCIDENTAL

AFRICA DEL SUR

AUSTRALIA

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

FINLANDIA

GRAN BRETAÑA

ALEMANIA OCCIDENTAL

Alemania Occidental desea volver a tener submarinos modernos.—

Alemania pronto ha de solicitar permiso aliado para tener una flota de submarinos hasta de 1.000 tons. cada uno según informaron en Londres algunos diplomáticos aliados.

El máximo tonelaje que se permite a los alemanes, de conformidad con los acuerdos enmendados en París en 1954, es de 450 toneladas. Los informantes dijeron que también tenían entendido que los Directores de la Defensa del Gobierno Federal están considerando la construcción de una flota de submarinos transatlánticos, por primera vez desde la Segunda Guerra Mundial. Estos también tendrían la misión de perseguir y destruir, y serían de 1,700 tons. Se cree que las instalaciones para la construcción de estos submarinos están en preparación en Kiel.

Los acuerdos de París dejaron establecida una serie de prohibiciones a la industria alemana de armamentos, para resguardarse de un rearme alemán sin control. Estas limitaciones han sido aliviadas de tiempo en tiempo por el Consejo de la Unión Europea Occidental, en mérito al Consejo del Comandante Supremo Aliado en Europa, General Lyman D'Lemnitzer, que tiene el derecho de juzgar si una mayor contribución de armamento alemán sirva a los intereses de la OTAN.

Las informaciones que llegan, a los diplomáticos aliados, a Londres sugieren que los alemanes, en consulta con la OTAN, han aceptado un

papel anti-submarino más activo en el Báltico en caso de un conflicto.

Nuevas unidades.—

Ha sido lanzado al agua el patrullero "Amazone" de la clase Niobe de 150 tons. st. Esta es la 7ª construcción de esta clase que deberá comprender 10 unidades.

Nuevas Unidades.—

Han entrado en servicio:

—La fragata veloz "Karlsruhe" de la clase **Kolu** de 2100 tons. St.

—El dragaminas veloz "Wega" de 200 tons. St.

Ha sido lanzada al agua la unidad auxiliar "Werra".

AFRICA DEL SUR

Entrada en servicio de una fragata ASM.—

La fragata ASM "President Steyn" (clase Whitby británica) ha entrado en servicio en Marzo último. Fue construída en los astilleros de Alexander Stephen & Sons de Glasgow.

Esta es la segunda de tres fragatas de este tipo encargadas a Inglaterra por la Marina sudafricana. La "President Krüger" está ya en servicio. La tercera que llevará el nombre de "President Pretorius" está terminándose de construir.

AUSTRALIA

Nueva Unidad.—

La fragata antisubmarina "Stuart", tercera unidad de las cuatro previstas en el programa, construída en astilleros australianos, está efectuando actualmente sus pruebas en la mar. Esta unidad presenta notables mejoras con respecto a las dos precedentes "Parramatta" y "Yarra", y se prevé que pueda entrar en servicio en el curso del presente año junto con la cuarta y última de esta serie, la fragata "Derwent".

La "Stuart" y la "Derwent" estarán dotadas de proyectiles dirigidos superficie-aire "Seacat" de corto alcance, así como de armas antiaéreas de 40 m/m.

Adiestramiento del personal en el manejo de submarinos.—

Un primer grupo de Oficiales y marineros voluntarios para el servicio a bordo de los submarinos, destinado para equipar las cuatro unidades de la clase **Oberon** que la Marina australiana ha decidido adquirir en la Gran Bretaña, ha partido para la Escuela de Submarinos de Portsmouth, donde recibirá el correspondiente adiestramiento.

Está previsto el envío de otros grupos de personal hasta llegar a los 400 hombres que serán necesarios para aquipar las cuatro unidades.

ESTADOS UNIDOS

Actividades de la Marina durante la crisis del Caribe.—

El "Naval Aviation News" publica una interesante síntesis de las actividades desarrolladas por las unidades navales y aéreas de la flota del Atlántico durante la reciente crisis de Cuba en Octubre del año pasado.

Participaron en el bloqueo 183 unidades a las órdenes del Almirante Robert L. Dannison, y entre éstas 8 portaviones de los cuales 3 grandes de ataque y 90 unidades entre cruceros, cazatorpederos de la flota del Atlántico, además de numerosas unidades logísticas y de operaciones anfibias. Las fuerzas navales estaban divididos en dos "Task Forces", la 135 y la 136.

Cada portavión ha recorrido durante las operaciones 10.000 millas, mientras que las 90 unidades de la flota han recorrido, en conjunto, más de 780.000 millas.

La aviación embarcada y la del Cuerpo de Infantería de Marina (Marines) han efectuado al mismo tiempo cerca de 9.000 vuelos de reconocimiento y de patrullaje.

En algunas ocasiones ha sido constituída también, por parte del Cinclant, una fuerza de bloqueo interamericana, en la cual participaron 2 cazatorpederos argentinos, 2 cazatorpederos venezolanos y 2 fragatas de la República Dominicana.

Hay que tener presente además, que paralelamente a la movilización de las fuerzas navales, han sido puestos en estado de alerta 100.000 hombres del Ejército, y que 140.000 hombres de las fuerzas aéreas han participado en las operaciones, ya sea por necesidades del Comando estratégico y de la defensa aérea, o bien por las actividades de reconocimiento.

Al término de la intensa actividad desarrollada en relación con la crisis del Caribe, el Almirante Anderson, Jefe de Operaciones Navales de la Marina, ha dirigido a todo el personal empleado en alguna forma en las operaciones del bloqueo, su viva complacencia por la perfecta eficiencia demostrada por todos en el desempeño de tan difícil como delicada misión.

EL programa de nuevas construcciones.

Como lo ha manifestado al Congreso el Almirante Griffin, la Marina norteamericana se propone emplear su parte correspondiente del presupuesto, designada para las nuevas construcciones, 2461 millones de dólares, en la construcción de 41 nuevas unidades y en la conversión de otras 35, durante el año fiscal que se inicia el 1º de Julio de 1963. Esto representa un programa record respecto a los precedentes programas aprobados.

El 46% de la suma total se dedicará a los submarinos y a las unidades de superficie especialmente proyectadas para la lucha antisubmarina; el 32% para el desarrollo del programa "Polaris"; el 9% para las fuerzas anfibias; el 7% para las uni-

dades de apoyo logístico y el 6% restante para construcciones diversas.

Mientras tanto, el 30 de Junio 1963 cerca del 70% de las fuerzas operativas habrá estado formado por unidades construídas en el curso de la Segunda Guerra Mundial o antes: entre cinco años, cuando todas las unidades del actual programa hayan entrado en servicio, el porcentaje de las unidades de la Segunda Guerra Mundial sobre las fuerzas en actividad habrá bajado al 49%.

Submarinos lanza "Polaris" en el Mediterráneo.—

Tres submarinos nucleares lanza "Polaris" estarán en servicio en el Mediterráneo. La primera unidad llegó a su nuevo destino el 1º de Abril y se previó que el 15 de Mayo los tres submarinos ya estarían en el Mediterráneo. Según declaraciones oficiales, su base de operaciones es la base inglesa de Holy Lock, donde recientemente fue destacada la nueva unidad de apoyo para estos submarinos nucleares "Hunley AS 31" que sustituyó al "Proteus" que regresó a la patria por tener necesidad de algunas reparaciones.

Nuevas Unidades.—

Han sido lanzados al agua:

—el destroyer "Waddell" (DDG 24) de la clase Charles F. Adams. Su entrada en servicio está prevista para mediados de 1964.

—el submarino lanza "Polaris" "James Madison" de la clase La Fayette mejorada. Esta unidad estará dotada de "Polaris" del tipo "A-2".

Nuevas divisiones de asalto de la Marina Norteamericana.—

La Marina norteamericana está adiestrando divisiones especiales ya instruídas en tareas de demoliciones submarinas y en acciones semejantes en las playas y en los puertos, con el empleo de operaciones de guerrillas y contra guerrilleros, conducidos a profundidad en el territorio adversario.

Lanzamiento del buque-base de submarinos "AS 32 Holland".—

El "AS 32 Holland" tercer buque-base destinado como apoyo de una flotilla de submarinos "Polaris" de la USN, fue lanzado al agua en los astilleros de la "Ingalls Shipbilding Corporation" de Pasagoula, en el Mississippi.

El "AS 32" es el tercer buque de la Marina norteamericana que lleva el nombre del famoso Ingeniero irlandés que en 1873 fue a los Estados Unidos a presentar los planos de un submarino de su invención. Pero no fue sino en 1900 que la Marina norteamericana emprendió la construcción de su primer submarino, el cual fue bautizado con el nombre de "Holland".

El segundo "Holland" fue un buque de aprovisionamiento para submarinos (AS 3) que, construído en 1927, participó en las operaciones del Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial.

El nuevo "Holland", que ha sido inscrito en el presupuesto de 1962, es un buque de 19.000 tons., idéntico al "AS 31 Hunley" que ha relevado recientemente en la base de Holy Lock al buque de aprovisionamiento "Proteus" como buque-base de la cuarta flotilla de SSBN.

Bautismo del AS 33.—

Un tercer AS (programa de 1963) ha sido puesto en gradas recientemente (Octubre de 1962). Se trata del "AS 33 Simos Lake" que se diferenciará ligeramente de sus antecesores. Su desplazamiento llegará a 21.450 tons., y tendrá 195 metros de eslora. Tendrá una dotación de 1387 hombres entre Oficiales y tripulantes.

Recordemos que la USN estima en 6 el número de AS que se necesita para sostener los 41 SSBN del programa. Todavía quedan 2 por construir. Uno de ellos está previsto en el presupuesto de 1964.

Además de estos buques de aprovisionamiento de los SSBN, la USN tiene 6 buques-base de submarinos que pertenecen a la clase Fulton de 16.000 tons.

Lanzamiento del "DDG 24 Wanddell".—

El destroyer lanza proyectiles dirigidos "DDG 24 Wanddell" ha sido lanzado al agua el 23 de Febrero de este año en los astilleros de Todd en Seattle (Washington). Su entrada en servicio se prevé para mediados de 1964. El DDG 24 pertenece a la clase Charles F. Adams. Desplazará 4.500 tons., y estará equipado con el conjunto "Tartar" (rampa MK 13 y proyectiles tipo "Tartar" mejorado), y un "sonar de cúpula SQS-23".

Lanzamiento del "SSBN 624 Woodrow Wilson".—

El "SSBN 624 Woodrow Wilson" ha sido lanzado al agua el 22 de Febrero (Washington Day) de 1963 en el Arsenal de Mare Island. Esta es la octava unidad de la clase La Fayette. Estará armado con 16 cohetes "Polaris" del tipo "A 3".

A principios de Marzo estaban armados 10 submarinos SSBN, 9 de los cuales estaban en servicio. Ocho están a flote terminándose de armar; 17 en gradas o autorizados. Por otra parte, acabamos de ver que otros seis figuran en el proyecto de presupuesto para 1964.

La fragata atómica lanza proyectiles dirigidos "DLGN 25 W. Bainbridge".

Esta fragata entró en servicio el 6 de Octubre último. Teniendo normalmente su base en Charleston, acaba de incorporarse a la flota del Mediterráneo para permanecer allí cuatro meses. En esa oportunidad hizo escala en Tolón del 23 de Febrero al 4 de Marzo del presente año.

La quilla del "W. Bainbridge" fue puesta en gradas el 15 de Junio de 1959 en los astilleros de la Bethlehem Steel Corp. Quincy Mass.

Esta fragata fue lanzada al agua el 14 de Mayo de 1961. Oficialmen-

te ha costado 150 millones de dólares, de los cuales 33,7 millones fueron para los reactores.

A propósito de los buques de línea de la clase "Missouri".—

La USN estudia actualmente el destino que habrá que darles a los cuatro buques de línea de 35.000 tons., de la clase "Missouri". Se ha previsto varias soluciones. La una, ya emitida hace algunos años, consistía en transformar estos buques en barcos rápidos de aprovisionamiento. Más recientemente, por sugerencia del "Marine Corps", se pensó que estos acorazados podrían ser ventajosamente transformados en "commando ships"; pudiendo participar helicópteros en los asaltos; o en caso necesario podrían suministrar un poderoso apoyo de fuego durante las operaciones de desembarco. Más recientemente aún, algunos han sugerido la idea de convertirlos en buques-museo.

En Octubre último el USS "South Dakota" de 35.000 tons. fue vendido a una empresa de recuperación, por la suma de 466.655 dólares: Su construcción había costado 77 millones de dólares.

Los otros tres acorazados de la misma clase que deben ser desguazados este año son: el "Alabama", el "Indiana" y el Massachusets".

Hacia la generalización de la propulsión nuclear.—

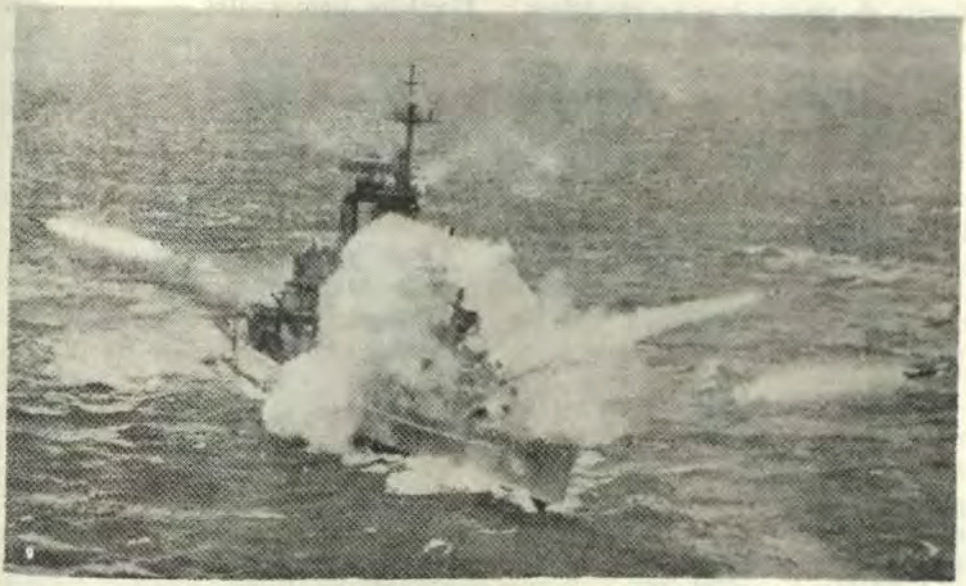
El problema de la propulsión nuclear, que en estos últimos tiempos ha sido objeto de amplios debates, parece haber llegado a una solución con la propuesta enviada por la Marina Norteamericana al Secretario de la Defensa, destinada a hacer que todas las nuevas construcciones mayores de 8000 tons. estén dotadas de propulsión nuclear.

Dicha propuesta comprendería a todas las unidades mayores hasta las fragatas lanza proyectiles dirigidos tipo D L G inclusive.

Nuevas unidades y tranformaciones.

—El submarino de ataque de propulsión nuclear SSN 605 "Jack" de 3750 tons tipo **Thresher;** del programa de 1959. Este es el primer submarino nuclear que usa hélices de rotación en sentido contrario accionadas por turbinas, obteniendo de esa manera un impulso más silencioso, llegando a ser eliminado los ruidos de los reductores. La entrada en servicio de esta unidad está prevista para principios de 1964.

—El crucero CG 10 "Albany" recientemente tranformado en unidad exclusivamente dotada de proyectiles dirigidos superficie-aire "Talos" y "Tartar" y antisubmarinos" "Asroc", después de haber efectuado con pleno éxito las pruebas de sus armas instaladas, realizó entre otros, un lanzamiento simultáneo de tres proyectiles antiaéreos y regresó a los astilleros para la instalación de dos nuevos radares de exploración más perfeccionados.



El Crucero norteamericano "Albany" lanzando simultáneamente un "Tartar" y dos "Talos".

En el curso de estos trabajos se instalará también a bordo dos piezas sencillas de 127 m/m. para su empleo cercano de superficie, especiales contra lanchas torpederas tipo "Komar" ruso, dotadas de proyectiles dirigidos superficie-superficie de corto alcance como los de la Marina cubana. De esta manera el crucero "Albany" perderá su característica de estar exclusivamente armado con proyectiles dirigidos.

Entrada en servicio de lanchas cañoneras rápidas.—

Acaban de entrar en servicio cuatro lanchas rápidas. Se trata por una una parte, de dos PT boats cuyos YLT han sido desembarcados y de dos lanchas nuevas tipo **Nasty** adquiridas en Noruega. Las primeras recibirán el signo "PTF 1" y "PTF 2" y las segundas serán bautizadas "PTF 3" y "PTF 4". Estas dos últimas tienen las características siguientes:

Desplazamiento: 81 toneladas,

Dimensiones: 24,4 m. x 7,3 m. x 2.13 m.

Velocidad: 40 nudos.

Armamento: 2 de 40 y 2 de 20.

Estas cuatro pequeñas unidades serán sin duda empleadas para la práctica de operaciones de guerrillas y de contra-guerrillas en las proximidades de las costas.

Ensayo de permanecer en atmósfera comprimida y artificial.—

La USN ha hecho recientemente un experimento de permanecer en atmósfera comprimida y artificial. Con este objeto, tres Oficiales de Mar voluntarios han pasado ocho horas en un recinto cerrado y a una presión de 3 Kg. por cm2. La mezcla respirable estaba compuesta de 75% de helio, 16% de azoe y oxígeno.

La prueba fue soportada perfectamente por estos tres Oficiales de Mar, y se ha proyectado un nuevo experimento que esta vez tendrá lugar en un recinto a 6 Kgs., de presión, lo cual está anunciado para el mes de Agosto de este año.

FRANCIA

Crucero de la Escuadra del Mediterráneo.—

En el curso de este crucero de adiestramiento en el Atlántico, empezado el 11 de Febrero del presente año, las unidades de la escuadra del Mediterráneo, bajo el mando del Almirante Jubelin, han visitado varios puertos africanos tales como Dakar, Abidijan y Puerto Etienne, reuniéndose en Casablanca donde permanecieron del 15 al 19 de Marzo último, para hacer una visita oficial. Esta es la primera vez desde la declaración de la independencia marroquí, que una escuadra naval francesa hace una visita oficial a Marruecos.

Ejercicios aeronavales.—

La Escuadra del Mediterráneo al término de su viaje de práctica en el Atlántico, efectuó entre el 20 y el 23 de Marzo último en el Mediterráneo occidental un ejercicio aeronaval, en el cual participaron aviones de caza y de bombardeo dependientes de las Fuerzas Tácticas Aéreas de los grandes comandos aéreos nacionales.

Necesidad de la decoración de los locales de a bordo.—

Teniendo en consideración las actuales condiciones de la vida de a bordo de los buques modernos, la Marina Francesa considera que la decoración de los locales de mayor uso a bordo contribuye de una manera determinante al "confort" general indispensable para el mantenimiento de la eficiencia del buque. Por lo tanto, se ha formado a bordo y en tierra "comisiones de decoración" especiales para el estudio de la decoración más apropiada de los locales mayormente frecuentados.

Crucero de la Escuadra Ligera.—

La Escuadra Ligera al mando del Almirante de División Prache y compuesta por los cazatorpederos de escuadra "Chevalier Paul", "Guepratte", "Forbin", "Bouvet"; por las fragatas veloces "Le Bourguignon", "Le Normand" y por la unidad auxiliar petrolero "La Baise" zarparon de Brest para hacer un crucero de dos meses. En el curso de este viaje han visitado las Antillas, las Bermudas,

Estados Unidos y el Canadá. Además efectuaron ejercicios combinados con unidades norteamericanas y canadienses. La escuadra regresó a Brest el 3 de Julio último.

Escuela de Aplicación.—

El crucero-escuela "Jeanne d'Arc" y el aviso escolta "Victor-Schoelcher" siguiendo su viaje alrededor del mundo, después de haber visitado Papeete en Tahití, Hong Kong, Nhatrang y Saigón llegaron a Karachi donde permanecieron cuatro días. Luego tocaron en Djibouti, Somalía Francesa, de donde prosiguieron por el Canal de Suez. Finalmente hicieron escala en Ajaccio el 27 de Mayo y terminaron su viaje en Brest donde llegaron el 5 de Junio de este año.

Reclutamiento de personal femenino para la Marina.—

Está previsto para el 1º de Octubre de este año un reclutamiento de personal femenino para la Marina: comprenderá especialistas en secretariado de Oficinas, estenodactilo-



El crucero "Jeanne d'Arc" atracado al muelle de Papeete, Isla de Tahiti recibe una calurosa acogida.

(Foto Sylvain).

grafía, dactilografía, mecanografía "perforadora" (IBM), secretariado y mecanografía de aviación.

Para mayores informes las candidatas habían de presentarse a la oficina de enganche más próxima a su residencia.

FINLANDIA

Aumento de las Fuerzas Navales.—

Dentro de los límites del modesto tonelaje previsto en el Tratado de paz, 10.000 tons., la Marina finlandesa está procediendo a un aumento de sus fuerzas que actualmente llegan apenas a la mitad del tonelaje que le es permitido.

Después de haber adquirido de la Marina británica la fragata "Porlock Bay" rebautizada "Matti Kurki", ahora destinada como buque-escuela, se ha empezado ya desde hace algún tiempo en astilleros nacionales la construcción de nueve unidades veloces de patrulla dotadas de motores de fabricación rusa. Estas unidades están particularmente indicadas para su empleo en las numerosas islas de la costa finlandesa en cooperación con las unidades móviles del Ejército, en las operaciones de desembarco.

Se está en tratos para adquirir en la Marina soviética dos fragatas de la clase Riga 1200 tons. Además, recientemente se ha lanzado al agua el rompehielos "Tarmo" de 4890 tons. st. que deberá sustituir a su homónimo de construcción antigua.

GRAN BRETAÑA

Maniobras aeronavales en el Océano Indico.—

En el mes de Marzo último se han efectuado en el Océano Indico maniobras aeronavales en las cuales han participado numerosas unidades del Commonwealth. Estas maniobras, en las que han tomado parte cerca de 40 buques de guerra ingleses, australianos, indúes, cenegaleses, y malayos, han sido definidas como las mayores efectuadas hasta ahora.

Nuevas unidades.—

Han entrado en servicio:

—El cazatorpedero lanza proyectiles dirigidos "Hampshire", clase Devonshire, segunda unidad de esta clase que comprenderá 6 cazatorpederos de grandes servicios AA y AS, que también podrán ser empleados en ambiente radioactivado, teniendo todos sus locales completamente estancos.

—la fragata polivalente "Leander" prototipo de una clase a la cual da su nombre.

—el submarino "Oracle", 7ª unidad de la clase Oberon, mientras que ya se ha puesto la quilla de otro submarino de la misma clase, cuyo nombre será "Onix".

—El submarino de propulsión nuclear "Dreadnought", que ha terminado con gran éxito todas sus pruebas en la mar, está lis-

to para entrar en servicio. Según indicaciones oficiales, el costo de este submarino, el primero de propulsión nuclear construído en la Gran Bretaña, es de cerca de 18 millones de libras esterlinas, cifra en la cual no está comprendido todavía ningún gasto de los proyectos.

Fuerza de los submarinos nucleares lanza "Polaris".—

Respecto a la fuerza de submarinos nucleares lanza "Polaris", se ha decidido que por el momento dicha fuerza esté constituída por cuatro unidades armadas cada una con 16 "Polaris" del tipo "A-3", con un alcance de 2500 millas marinas. Está previsto que la primera de estas unidades pueda entrar en servicio a mediados de 1968, mientras que para 1970 todas las cuatro ya deberán estar listas.

Unido a la construcción de esta fuerza atómica está el problema de tripular estos submarinos para los cuales se ha proyectado una doble dotación de cerca de 100 hombres cada una entre Oficiales y tripulantes, a fin de asegurar un continuo patrullaje con el mismo submarino. De esa manera será necesario conseguir cerca de 1000 hombres altamente especializados y adiestrados, lo cual representa un 25% de la actual fuerza del personal de submarinos.

Mientras tanto, a fin de adiestrar mejor a las tripulaciones que han de reunirse a bordo de los futuros submarinos nucleares lanza "Polaris", dos buques, los submarinos "Porpoise" y "Grampus" han efectuado recientemente un viaje de cinco semanas en las aguas del Océano Artico avanzado profundamente aún por debajo de los hielos polares.

Según indicaciones oficiales el costo de este submarino es de 18 millones de libras esterlinas.

Ministerio unificado de la Defensa.—

Se ha propuesto al Parlamento la formación de un Ministerio unificado de Defensa, a semejanza del Pentágono norteamericano. Este ministerio deberá absorber las funciones actuales desempeñadas por el Almirantazgo, el Ministerio de Guerra y el de Aviación.

En el caso de que la propuesta sea aprobada se prevé que se necesitará varios años para llevar a cabo la reunión de las tres ramas actuales de la defensa.

Colisión entre una fragata australiana y un submarino de la R.N.—

El 8 de Mayo último, cerca de las costas de Nueva Gales del Sur, el submarino HMS "Tabard" chocó contra la fragata australiana HMAS "Queensborough". Parece que las averías en ambos buques han sido de importancia. El accidente se produjo durante un ejercicio ASM cuando el submarino navegaba en inmersión de periscopio.

Lanzamiento del submarino "Opossum".—

El HMS "Opossum", décimo primero de los submarinos de la clase **Oberon,** ha sido lanzado al agua el

23 de Mayo de 1963 en los astilleros de Cammel Laird de Birkenhead.

OTAN

Ejercicios Aeronavales.—

En la segunda mitad de Febrero ha tenido lugar en el Atlántico Norte, zona de Brest, el ejercicio naval interaliado "Dawn Breeze" en el que han participado unidades y aviones de las marinas de 7 países de la Alianza Atlántica: Inglaterra, Francia, Holanda, Canadá, Noruega, Alemania Occidental y Portugal. La dirección del ejercicio fue asumida por la Marina Francesa.

Costo de las nuevas construcciones.—

El costo de la construcción de las unidades entradas recientemente en servicio es, según indicaciones oficiales, como sigue:

—El cazatorpedero lanza proyectiles dirigidos "Devonshire", 14 millones de libras esterlinas;

—El cazatorpedero "Hampshire", 12,5 millones de libras esterlinas;

—La fragata clase tribal, 4,5 millones de libras esterlinas;

—El submarino clase Oberon, 2,5 millones de libras esterlinas.

Escasez de especialistas.—

Según lo publicado en la prensa británica, el crucero HMS "Blake", entrado en servicio en 1961 y actualmente en trabajos de revisión en los astilleros, deberá ser puesto en "naftalina" al término de los trabajos en ejecución, por la necesidad de conseguir el personal especialista suficiente para armar las nuevas construcciones.

Record de profundidad de buceo.—

En una prueba efectuada recientemente en aguas de las Islas Canarias, ocho buzos de la Marina han batido el record británico de profundidad, bajando a 450 pies (cerca de 137 metros), permaneciendo 20 minutos en el fondo. Los buzos tenían puesto un ligero mameluco con toma de aire del exterior, y una reserva de aire contenida en aparatos llevados a la espalda.

La primera escuadrilla de los "Buccaneer" en servicio.—

La primera escuadrilla de los aviones de asalto supersónicos "Buccaneer" ha sido embarcada en el portaviones "Ark Royal". Este avión, que puede transportar una bomba H, es particularmente capaz de penetrar a través de las defensas antiaéreas, pudiendo volar a cota baja a una velocidad muy grande.



Proyectiles Dirigidos

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

O T A N

ESTADOS UNIDOS

Cierre del capítulo del "Skybolt".—

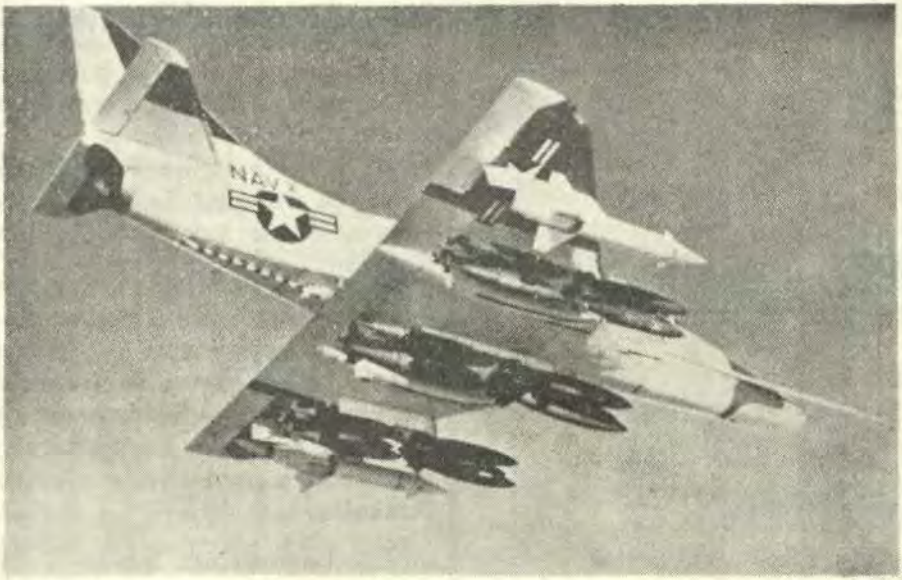
A consecuencia de los acuerdos de Nassau, la Air Force ha suspendido toda la producción de los "Skybolt", y ha presentado al Departamento de Defensa un plan para la eliminación de todo lo que se había dispuesto respecto al programa correspondiente.

Los conocimientos técnicos sacados de los estudios y de la experiencia hasta ahora obtenida serán catalogados y puestos a disposición de los recopiladores para otros proyectos eventuales.

Se ha calculado que para alistar los 1.000 "Skybolt" previstos, se necesitaba 2500 millones de dólares; de los cuales ya se había gastado 500 millones.

Fuentes oficiales han confirmado que el motivo principal de la cancelación se debe a las repetidas fallas habidas durante las pruebas, y en particular a la dificultad para obtener un buen funcionamiento del sistema de guía cuando el proyectil era lanzado desde bombarderos que volaban a altas velocidades.

En referencia al éxito alcanzado en el experimento más reciente (después de cinco fracasos) el Vicesecretario de la Defensa declaró que, aunque dicha prueba suministraba resultados satisfactorios en general, no había demostrado de una manera concluyente, la capacidad del proyectil para obtener a su tiempo la precisión necesaria, y que por otra parte, las decisiones no podían basarse sobre el



Cazabombardero ligero norteamericano "A4D-5" Skyhawk", de la aviación embarcada, con dos proyectiles dirigidos aire-superficie "Bullpup" enganchados en la extremidad de las alas, (además de bombas de 113 y de 226 Kgs.)

éxito ni sobre el fracaso de las primeras pruebas.

Esta última afirmación es muy semejante a la que hace el "Time" con propósitos contrarios. En efecto, la revista norteamericana enumera los fracasos registrados con los proyectiles dirigidos intercontinentales ICBM "Minuteman" y "Titán II" sobre los cuales tiene, en cambio y con gran razón, gran confianza, y concluye diciendo... "se necesita más que unos pocos experimentos iniciales para poder juzgar un proyectil dirigido".

Efectivamente, va ganando terreno la opinión de que los motivos principales del decreto de la muerte del "Skybolt" hayan sido la poca confianza en los bombarderos piloteados y el deseo de erogar mayores fondos a beneficio de los proyectiles dirigidos ya en servicio: el citado **"Minuteman"** y el **"Polaris"**.

Además, los técnicos consideran que éste último no será superado por lo menos en 15 años, mientras que el "Skybolt", después de 1970 no podría ser considerado como un arma moderna y operativa.

FRANCIA

Pruebas del "Topaze".—

A fines de Diciembre último fue probado con éxito en el polígono de Colomb-Bechar (Sahara argelino) el nuevo proyectil dirigido polivalente "Topaze".

Este monostadio de propelente sólido que forma parte de la serie de "las piedras preciosas" tiene 7,05 m. de largo, un diámetro de 0,8 m., y pesa 2860 Kgs.

Con una carga útil máxima de 480 Kgs., puede alcanzar la cota de 130 Kms. Constituirá el segundo estadio del vector destinado a poner en órbita al satélite francés y podrá ser también empleado cuando fuera necesario, para los estudios preliminares sobre el desarrollo de un proyectil dirigido tipo "Polaris".

GRAN BRETAÑA

"Blue Steel" y "Pandora".—

La cancelación del programa relativo al proyectil dirigido "Skybolt" ha incrementado notablemente la importancia del "Blue Steel", que ha entrado en servicio en la RAF a fines del año pasado.

Este aire-superficie tiene 10,67 de largo, una envergadura de 3,96 m. y un diámetro de 1,26 m. Los aparatos de guía permanecen adheridos al vehículo tranportador hasta el instante del desenganche a fin de tener en paralelo los dos sistemas de navegación; después de desenganchado el "Blue Steel" vuela a una cota muy alta conducido por un sistema de inercia y cae luego verticalmente sobre su objetivo.

Sus otras características principales permanecen secretas hasta ahora; según informaciones oficiosas, su velocidad sería de 1700 Kms/h., y su alcance de 350 Kms. es de todas maneras un proyectil dirigido, con inspiración de aire, con un alcance mucho menor que el programado para el balístico "Skybolt", y es interceptable mucho más fácilmente, dada su baja velocidad.

Ya ha sido estudiada una segunda versión del "Blue Steel" con características superiores, pero el proyecto fue puesto de lado cuando se decidió adquirir el "Skybolt". Los técnicos están examinando ahora la conveniencia de volver a seguir su desarrollo. Se habla de mejoras de la actual versión **MK 1,** que permitirían llegar a 650 Kms., de alcance o de una versión **MK 2** del todo nueva que, entre otras cosas, representaría un empleo extenso de elementos miniaturizados, que tendría un nuevo propulsor de cohete y 1500 Kms. de alcance. Se necesitaría un esfuerzo general e inmediato, pero ya existen las bases para realizarlo y no faltan los medios: se trata ahora de hacer un parangón entre los gastos necesarios y la prolongación de vida que se derivaría para los bombarderos británicos.

La Gran Bretaña tenía también en estudio el "Pandora", otra arma aérea nuclear independiente, que de igual manera fue puesta de lado por el Gobierno cuando fue aceptado el "Skybolt". La firma constructora continuó igualmente la obra del desarrollo del motor (un estratorreactor) que ha efectuado con éxito, a fines de Diciembre último, pruebas a pleno régimen.

Es presumible sin embargo, que el proyecto "Pandora" no sea utiliza-

do, por cuanto probablemente será menos costoso proceder al desarrollo del "Blue Steel", dada la gran experiencia ya obtenida con dicha arma.

OTAN

Aire-superficie "Bullpup".—

Entre la OTAN y la firma norteamericana que ha construido el aire-superficie "Bullpup", se ha firmado un acuerdo para la construcción en Europa de dicho proyectil. En particular, la firma suministraría toda la ayuda necesaria a las organizaciones de la OTAN, bajo cuya dirección Dinamarca, Gran Bretaña, Noruega y Turquía construirán las piezas del "Bullpup" y lo armarán.

Los campos de aviación, los depósitos de municiones y de materiales diversos, y en general los objetivos tácticos son los blancos que más se adaptan para el empleo de estos proyectiles dirigidos.



El III Congreso Nacional de Historia del Perú

El Centro de Estudios Histórico-Militares del Perú cumpliendo el programa que tiene trazado para la realización de Congresos Nacionales de Historia del Perú, en el año 1954 y sumándose a la conmemoración del "Año del Libertador Castilla", efectuó el I Congreso ocupándose del Período de la Emancipación, en 1959 llevó a cabo el II Congreso estudiando el Período Prehispánico, y fácilmente, en la semana del 5 al 10 de agosto del presente año, ha realizado el III Congreso, ocupándose del Período del Virreinato con sus antecedentes de Descubrimiento español y Conquista.

Este último evento, se ha desarrollado con magníficos resultados y contribuyendo, asimismo como los anteriores, con sus actos de investigación y estudios de la índole, al fomento de estas disciplinas y establecimiento de la Historia Integral Peruana que presenta todavía soluciones de continuidad.

Al Congreso han concurrido 135 congresales, figurando entre éstos tres delegados de instituciones históricas del extranjero (España, Francia y EE. UU.) y numerosos delegados de la Universidades de Arequipa, Cuzco, San Marcos y la Católica, y de varios planteles de Enseñanza.

Los trabajos presentados han sido en número de 88 y las recomendaciones aprobadas de 46, e incluso un voto de aplauso que fue conferido al Presidente del CEHMP y a su vez del Congreso, Gral. Felipe de la Barra.

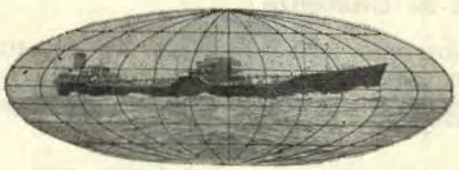
La inauguración se realizó en solemne acto académico que estuvo presidido por el Ministro de Educación Dr. Francisco Miró Quesada, en representación del Gobierno, y con asistencia de Ministros de Estado y los Embajadores de España, Argentina e Israel. El discurso de apertura fue pronunciado por el Presidente del CEHMP, y el discurso de orden por el Dr. Aurelio Miró Quesada, Miembro de Número del CEHMP. La clausura se llevó a cabo igualmente en solemne acto académico habiendo pronunciado el discurso de orden el Dr. Luis E. Valcárcel, Vice-Presidente del CEHMP y del Congreso, y en nombre del Gobierno el Ministro de Educación.

Los trabajos estudiados han estado repartidos en seis Secciones y con sujeción a bien meditado temario.

Conforme expresó en su discurso de apertura el Presidente del Congreso, el programa de los Congresos Nacionales de His-

toria no ha llegado a su término, pues falta volver al Período de la Emancipación que debe antecederse por el que ha llamado **Período de la Pre-Emancipación,** es decir, de toda la gesta comprendida entre la sublevación de Túpac Amaru y la gran Revolución de 1814 con Pumacahua, para seguir con el ciclo de la República y el cual es de por sí extenso, requiriendo varias etapas y exigiendo profunda labor heurística.

Entre las muchas ponencias debatidas y que fueron objeto de recomendaciones cabe mencionar las siguientes: Protección de las fuentes documentales existentes en nuestros Archivos y recuperación de los documentos que han salido subrepticiamente del país; microfilmación de documentos históricos originales que se hallan en poder de entidades particulares y extranjeros; creación de un Instituto Fototécnico Nacional; edición popular de los **Comentarios Reales** por el Inca Garcilaso de la Vega para ser distribuída gratuitamente en los Planteles de Enseñanza; revisión de textos escolares de Historia del Perú que acusan muchos errores; compilación y publicación de las obras del sabio peruano Pedro De Peralta Barnuevo Rocha y Benavides, en homenaje de cuyo tricentenario de nacimiento se ha realizado este Congreso; y finalmente, adquisición y restauración de la casa de Garcilaso en el Cuzco y dedicación a Museo y Centro de Estudios Garcilacistas.



Crónica Nacional

B.A.P. "Independencia" arriba al Callao.

Visita del Sr. Embajador de los EE. UU. de Norte América a la Escuela Naval del Perú.

Visitas de los Agregados Militares de las Misiones Diplomáticas a Dependencias de la Marina de Guerra.

Con gran Solemnidad se celebró la fiesta de la Virgen de las Mercedes.

Visitas de Jefes de las Fuerzas de EE. UU. en el Caribe.

Se conmemoró el 150º aniversario del 2º Grito de Tacna.

Homenaje a Elías Aguirre, Segundo Comandante del "Huáscar".

La Marina de Guerra otorga Condecoraciones al Mérito Naval.

Se recordó con emotivos homenajes a la Memoria del Almirante Miguel Grau y el Glorioso Combate de Angamos.

Ceremonia de inauguración del Edificio Administrativo y Dirección en la Escuela Naval del Perú.

En el Club de Oficiales de la Armada.

En el Buque Insignia y Escuela Naval del Perú se rindió homenaje al Almirante Miguel Grau.

Oración pronunciada en el Club de Leones de Lima como homenaje a la Marina de Guerra del Perú y a la Memoria del Almirante Miguel Grau.

Sociedad Fundadores de la Independencia rindió homenaje a Miguel Grau.

Nombramiento del Vice-Almirante Luis E. Llosa G. P. como Presidente del Estado Mayor Conjunto de la FF. AA.

B.A.P. "Independencia" Arriba al Callao.—

El día 25 de Agosto arribó al Callao el B.A.P. "Independencia", buque cedido por los Estados Unidos de Norteamérica a la Marina de Guerra del Perú, bajo los términos del programa de asistencia militar.

La nueva unidad de la Armada fue calurosamente recibida con toques de sirenas por los Buques de la Marina de Guerra y mercantes que se hallaban surtos en la Bahía del Callao.

Posteriormente en la Base Naval se realizó una significativa ceremonia de bienvenida, a la que asistieron el Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., el Comandante General de la Marina, Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo; el Embajador de los Estados Unidos de Norteamérica, señor Wesley Jones, señores Almirantes y numerosas comisiones de Jefes y Oficiales. También estuvieron a recibir, familiares de los miembros que integran la dotación del buque.

Momentos más tarde, la Banda de Músicos, tocó el Himno Nacional y luego bajó a tierra el Comandante del Buque, Capitán de Navío, Carlos Salmón Cavero, quien luego de presentar sus saludos invitó al Sr. Ministro de Marina, al Embajador de los EE. UU., a los Srs. Almirantes, y Altos Jefes a visitar la nave.

Después de una breve inspección, el Vice-Almirante Teixeira felicitó a nombre del Presidente de la República y del suyo propio, al Comandante del Buque-Escuela, a los

CEREMONIAS DE RECEPCION DEL B.A.P. "INDEPENDENCIA"





Jefes, Oficiales y tripulantes por el éxito del viaje y por la labor de reacondicionamiento del barco, realizada eficientemente en tan corto tiempo de permanencia en los Estados Unidos. En idénticos términos felicitó a la tripulación del B.A.P. "Independencia" el Embajador de los EE. UU. señor Jones.



B.A.P. "Independencia"

Visita del Sr. Embajador de los EE. UU. de Norte América a la Escuela Naval del Perú.—

En la mañana del día 17 de Setiembre, el Sr. Embajador de los EE. UU. de Norte-América J. Wesley Jones visitó la Escuela Naval del Perú, siendo recibido por el Sr. Director Contralmirante Alejandro Martínez Claure y el 2do. Comandante Capitán de Navío Raúl Ríos Pardo de Zela. Durante el recorrido de las instalaciones con que cuenta la Escuela el Sr. Embajador escuchó con vivo interés las explicaciones recibidas del Almirante Martínez quien al concluir la visita fue muy felicitado por el Distinguido Diplomático. Antes de retirarse el Sr. Wesley Jones firmó el libro de Oro de la Escuela.

Visitas de los Agregados Militares de las Misiones Diplomáticas a Dependencias de la Marina de Guerra.—

Cumpliendo con la invitación formulada por la Superioridad Naval, los Agregados Militares de las Misiones Diplomáticas acreditadas en el Perú realizaron durante los días 19, 20 y 21 de Setiembre diversas visitas a dependencias de la Marina, percatándose de las actividades de instrucción y entrenamiento que se desarrollan en los diversos centros de enseñanza en la capacitación del personal de la Plana Mayor y Menor, así como también de los medios para la conservación de la salud de su personal con que cuenta la Marina de Guerra.

Iniciando el programa de visitas, el día 19 de Setiembre, la Comitiva de Agregados llegaron en horas de la mañana al Centro Médico Naval "Cirujano Mayor Santiago Távara", donde fueron recibidos por el Jefe Militar de dicho Centro Médico, Capitán de Navío Jaime Saavedra Pinón y por el Director del Centro Médico Naval, Capitán de Navío de Sanidad Naval, José Lozano Pardo.

Durante el recorrido, los visitantes recibieron las explicaciones respectivas de parte del Capitán de Navío Lozano Pardo, Director del Nosocomio y de los médicos de cada Sección. Los Agregados Militares se interesaron por el funcionamiento de cada departamento.

Al finalizar la visita al Centro Médico Naval, pasaron a la Oficina del Jefe Militar del Centro Médico, donde firmaron el Libro de Visitantes.

Al día siguiente la Comitiva de Agregados se constituyó a las 9 de la mañana en la Base Naval del Callao, en donde fueron recibidos por el Comandante General de la Base Naval, Contralmirante Juan Luis Kruger y por el Comandante del Centro de Entrenamiento Naval, Capitán de Navío José Namihas M.

Momentos más tarde, los Agregados Militares se dirigieron al Centro de Entrenamiento Naval, donde se hizo una breve descripción de las actividades de dicho centro de estudios.

Posteriormente los militares extranjeros recorrieron las diversas secciones del Centro de Entrenamiento Naval, como son la Escuela de Submarinos, Escuela Electrónica, Laboratorios de Idiomas, Escuela de Armamentos, Escuela de Ingeniería, comedores y cuadras de tripulación. Finalmente visitaron el edificio en construcción para la Escuela de Armamento.

Después de agradecer las facilidades proporcionadas y de felicitar al Contralmirante Juan Luis Kruger por la magnífica presentación exhibida la Comitiva se retiró de la Base Naval.

Finalmente el día 21 los Agregados realizaron las visitas programadas a la Escuela Superior de Guerra Naval y Escuela Naval del Perú.

En la Escuela Superior de Guerra Naval fueron recibidos por el Contralmirante Edmundo Guzmán Barrón, Director de la Escuela; por los Srs. Jefes Instructores y Alumnos del Curso. Después de una exposición detallada sobre la finalidad y modo de conducir la enseñanza en este Alto Centro de Estudios, los Agregados fueron invitados a recorrer las instalaciones con que cuenta la citada Escuela.

En la Escuela Naval del Perú fueron recibidos por el Director de la Escuela, Contralmirante Alejandro Martínez Claure y el 2do. Comandante Capitán de Navío Raúl Ríos Pardo de Zela y por Oficiales de la dotación de la Escuela. Seguidamente el Capitán de Fragata Ismael Otárola Salcedo hizo una detallada exposición de la misión de la Escuela y de la forma cómo está organizada, respondiendo a preguntas de interés formuladas por los Agregados visitantes. A continuación el Contralmirante Martínez invitó a recorrer los diferentes edificios e instalaciones, siendo muy felicitado al concluir la visita por la presentación y medios tan modernos de enseñanza y confort con que cuenta la Escuela Naval. Posteriormente los Srs. Agregados fueron agasajados con un



cocktail en el Club de Oficiales, lugar en que fueron recibidos por el Contralmirante Juan Luis Kruger, el Contralmirante Alejandro Martínez C., el Contralmirante Edmundo Guzmán Barrón y por altos Jefes de la Marina.

En agradecimiento por la gentil invitación que hizo la Marina de Guerra a los Srs. Agregados Militares extranjeros el Capitán de Navío A.CH. Gustavo Julián Pastor Agregado Naval de la República de Chile, hizo uso de la palabra expresándose en los siguientes términos:

Señores Almirantes, Jefes y Oficiales:

Tengo el alto honor de ser en esta grata oportunidad el portavoz de los Agregados Militares, Navales y Aéreos acreditados ante el Gobierno del Perú, para trasmitir a la Marina Peruana nuestros más profundos agradecimientos por la magnífica oportunidad que nos ha brindado para visitar algunos de sus establecimientos, como igualmente por las finas atenciones que hemos recibido.

Es evidente que esta forma tan escueta no traducirá los halagadores sentimientos que animan nuestros espíritus y creo difícil expresarlos en palabras, por cuanto envuelven ellos mucho más que una simple formulación de agradecimiento. La demostración de eficiencia profesional de que habeis dado claras muestras en las visitas que hoy día terminan, dejan en nuestro espíritu una profunda admiración por vuestra Institución.

Nos ha sido posible apreciar los excelentes medios con que cuenta la Marina del Perú, la calidad de sus instalaciones y su funcionamiento. Pero, Señores Oficiales, hay algo mucho más positivo que el aspecto material de lo que hemos visto. Ese algo se identifica con el hombre en noble y vigoroso esfuerzo, se identifica con el espíritu de colaboración bajo una rectora disciplina y se identifica con el verdadero sentido humano de la vida. Nos ha sido posible, repito, apreciar en vuestra Marina la eficiencia con que estas instalaciones se manejan, su bien planeada organización, su permanente progreso y, principalmente, el sólido y amplio espíritu profesional de sus hombres.

Hemos visto un Centro Médico admirable en su instalación, recursos asistenciales y eficaz organización, consecuencia de la preocupación de un Mando por la salud de su personal, primer factor de bienestar. En este Centro se han hecho presentes, junto con la excelente preparación profesional de sus médicos, el orden admirable que impera, su rigurosa mantención y su atinada intervención militar.

Hemos visto un Centro de Entrenamiento, fuente de los conocimientos técnicos tan necesarios en los tiempos actuales, crisol donde se funden en las formas más sanas y sublimes las relaciones humanas entre

superiores y subalternos, a través del íntimo contacto en las diarias tareas de enseñar y aprender. De esta misma fuente emana una disciplina conciente y afectiva, afianzada en el respecto al que es más porque tiene mayores conocimientos y experiencia y éstos a su vez de enseñar más para que se alcance una mayor perfección.

Hemos visto la Escuela Naval, riquísimo venero productor de una entusiasta juventud entregada a su Patria sin renuncias, en progresión de un futuro siempre próspero, confiada en el buen resultado de su esfuerzo y segura en si misma de ser la fuerza futura mantenedora de la Institución y dentro de ella la guardadora constante de este gran País. Hemos visto por último la severa Escuela de Guerra, cuya labor de alta docencia es de fundamental importancia y significa la noble ambición final en la formación de todo hombre de armas con auténtica vocación profesional.

Debo lamentar que el tiempo no permita exponer con la debida latitud todos los conceptos de admiración que sentimos por vuestra Institución, conceptos que, os aseguro, cada uno de los Agregados aquí presentes están repitiendo tanto en sus mentes como en sus corazones. Acepten mis estimados colegas las disculpas de mi parte si en estas breves palabras no he podido traducir con debida fuerza sus sentimientos que también son los míos.

Señores Almirantes, Jefes, Oficiales y Tripulaciones de la gran Marina Peruana; Las Instituciones que representan los agregados Militares, Navales y Aéreos aquí reunidos junto a vosotros no pueden menos que felicitaros por la excelente forma en que laborais por el creciente progreso de vuestra Patria.

Aceptad nuestras entusiastas expresiones de admiración por el generoso resguardo que haceis de sus Instituciones Fundamentales y por la valerosa defensa de los sagrados principios que rigen la civilización Cristiana Occidental.

Os declaramos, finalmente, nuestra congratulación porque el destino nos haya brindado la oportunidad de estar en un país, donde estos atributos que hermanan los pueblos son como la doctrina que guía sus actividades, declarando a la vez que correspondemos en igual forma a tan grandes y bellos principios, lo que nos hace sentirnos más unidos y más amigos de vosotros.

Repetimos señores una y mil veces, muchas gracias.

Con gran solemnidad se celebró la fiesta de la Virgen de las Mercedes.—

Con gran solemnidad fue conmemorada, el día 24 de Setiembre, la festividad de Nuestra Señora de las Mercedes, Patrona de las Armas del Perú y Mariscala del Ejército Nacional. Con tal motivo se celebró, en la Basílica que está dedicada, una Misa de gran Pontificial y Te Deum al que asistió el Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, los Ministros de Estado, Presidentes de los Poderes Públicos, miembros del Cuerpo Diplomático, Jefes y Oficiales de los Institutos Armados y altos funcionarios de la Administración Pública.

Desde antes de las 9 de la mañana, tropas de la II División Ligera, al mando del General de Brigada Luis Palacios Trujillo, ocuparon sus emplazamientos en el jirón de la Unión y abrieron calle desde la Plaza de Armas hasta la Basílica de La Merced.

A las 10 de la mañana, el toque de corneta anunció que el Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, ingresaba en automóvil descubierto al Jirón de La Unión. De inmediato las Bandas Militares ejecutaron la "Marcha de Banderas". Recibido en la puerta de la Basílica por el Prior y sacerdotes de la Comunidad Mercedaria, el Jefe del Estado fue conducido hasta el asiento especial, donde también los Ministros de Estado ocuparon los respectivos asientos.

Acto seguido dio comienzo a la Misa de gran Pontificial, que fue celebrada por Monseñor Angel Ruiz Fernández, en representación de su Eminencia, el Cardenal Landázuri. Y al evangelio estuvo ocupado por el R. P. Saúl Peredo, mercedario y exaltó la solemne festividad de la Patrona de las Armas Nacionales.

Concluído el sermón, prosiguió la Misa y, a su término fue entonado el solemne Te Deum.

Terminados los oficios religiosos, la Orquesta Sinfónica Nacional instrumentó el Himno Nacional, que fue entonado por el Presidente de la República y la multitud que colmaba las naves del Templo.

En horas de la tarde, se realizó una solemne procesión en la que la Virgen Patrona de las Armas Peruanas paseó las calles céntricas de Lima, siendo escoltada por Secciones de Cadetes de la Escuela Naval, Escuela Militar, Escuela de Aviación y Escuela de Policía y acompañado por numerosa concurrencia.

Visitas de Jefes de las Fuerzas de EE. UU. en el Caribe.—

En los días 28 y 29 de Setiembre, diversas Dependencias de la Marina de Guerra fueron visitadas por el Teniente General USA. Andrew P.



Visita a la Escuela Naval del Perú

O'Maera y por el Mayor General USA. Theodore Bogart, Comandante General de las Fuerzas Armadas de EE. UU. en el Caribe. El programa de visitas comprendió la Base Naval del Callao, Escuela Superior de Guerra Naval y Escuela Naval del Perú.

Se Conmemoró el 150º Aniversario del 2º Grito de Tacna.—

En la mañana del día 3 de Octubre se conmemoró el sesquicentenario del segundo grito de Tacna, lanzado por Enrique Paillardelle, y con tal motivo se descubrió en la mañana una placa conmemorativa en el Panteón de los Próceres, y se tuvo una solemne actuación en el Club Departamental en horas de la noche.

A las diez de la mañana con las notas del Himno Nacional se dio principio a la ceremonia del descubrimiento de una placa conmemorativa del 150º aniversario de la segunda revolución de Tacna, encabezada por el prócer Enrique Paillardelle. El Ministro de Guerra, General de División Julio Humberto Luna Ferreccio, presidió el acto al que concurrieron el Presidente del Senado, el Ministro de Aeronáutica, el Embajador de la República Argentina, el Comandante General del Ejército y el Presidente del Centro de Estudios Histórico-Militares, asi como numerosos Jefes y Oficiales de las Fuerzas Armadas.

El discurso de orden estuvo a cargo del General Miñano quien se refirió a la heroica acción de Paillardelle, que sólo con 300 patriotas, liberara la histórica ciudad de Tacna del yugo español por espacio de 30 días. Expresando el imperecedero agradecimiento de las Fuerzas Armadas del Perú a ese peruano que, sin serlo por nacimiento, nos legara tan digno ejemplo de patriotismo y amor a la libertad.

Homenaje a Elías Aguirre, Segundo Comandante del "Huáscar".—

El día Lunes 7 de Octubre, organizada por la Asociación Nacional Pró-Marina, se llevó a cabo una emocionante actuación cívica en honor del Comandante del "Huáscar", Capitán de Corbeta, Remigio Elías Aguirre, en el Parque que lleva su nombre en la jurisdicción del Distrito de Lince.

La actuación se inició a los acordes del Himno Nacional, siguiendo la colocación de ofrendas florales en la base del Monumento a Aguirre y haciendo uso de la palabra los señores Miguel Baca Rossi, Ernesto Rojas Zorrilla, Rosendo Chirinos, en representación de la Asociación Pro-Marina y el Capitán de Fragata Luis F. Villena en nombre de la Marina de Guerra.

La Marina de Guerra Otorga Condecoraciones al Mérito Naval.—

En la mañana del día 7 de Octubre se llevó a cabo en la Estación de Submarinos, en la Base Naval del Callao, una patriótica ceremonia en la que se impusieron condecoraciones al "Mérito Naval" a distinguidas personalidades y miembros de la Fuerza Armada, como reconocimiento que hace la Marina de Guerra, a los principales gestores y ejecutores de una exitosa campaña de envergadura nacional para el fortalecimiento de la Escuadra Peruana.

La actuación contó con la presencia del Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., del Comandante General de la Marina Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo, de los señores Almirantes, Jefes y Oficiales de la Marina de Guerra y numerosos familiares de las personas que iban a ser condecorados, encontrábase formada en la explanada de la Estación una Compañía con armas y Pabellón.

La ceremonia se inició con la lectura de las Resoluciones Supremas en las que se otorgaban condecoraciones de la "Cruz Peruana al Mérito Naval", a las siguientes personas:

"Cruz Peruana al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz":

Dr. Luis Miró Quesada de la Guerra
General de División (R) Antonio Luna Ferreccio

"En el grado de Gran Oficial":

General de Brigada: Luis Lizárraga

"En el grado de Comendador":

Coronel FAP. Carlos Ciriani S.
Dr. Ignacio Bustamante
Ing. Alfonso Estremadoyro

"Con el grado de Oficial":

Sr. Mario Saavedra Pinón
Sr. Evaristo San Cristóval
Sr. Hernán Cortez Villanueva
Sr. César Gálvez Pintado.

Igualmente se otorgó la condecoración "Cruz Peruana al Mérito Naval", en el Grado de "Caballero" a miembros del Personal Subalterno de la Marina de Guerra, por estar comprendidos en el artículo 5º inciso (c) del Reglamento respectivo.

Acto seguido el Vice-Almirante Ministro de Marina, Florencio Teixeira V. pronunció el siguiente discurso:

"Señores: La víspera de cada aniversario del glorioso Combate de Angamos, es la fecha señalada por la Marina para honrar con la "Cruz Peruana al Mérito Naval", a quienes, ya sea dentro de la Institución o fuera de ella, laboran por su progreso y desarrollo. Es, pues, con verdadera complacencia que cumplo en esta oportunidad la gratísima misión de imponer tan honorífica y significativa condecoración naval al personal de la Marina que se ha hecho acreedor a ella por su largo tiempo de servicios y sus muchos méritos personales, y a un selecto y distinguido grupo de señores, civiles y militares, que funcionalmente ajenos a la Institución pero espiritualmente ligados a ella, han rendido —en una u otra forma— sus patrióticos e invalorables esfuerzos y decidida en pro del resurgimiento de nuestra Armada.

"Pienso que ninguna ocasión más propicia, sin duda más grata a vuestro patriótico y vuestros inteligentes e indesmayables afanes por el fortalecimiento de nuestra Marina de Guerra, que esta de hoy fecha en la que tradicionalmente se da comienzo a las ceremonias conmemorativas del Combate de Angamos, epopeya grandiosa de nuestra historia patria, en la que un puñado de valientes, desde las cubiertas del legendario Monitor, emprendió vuelo a la inmortalidad al impulso de su heroico y bizarro Comandante el Almirante Miguel Grau.

"Precisamente, por lo que Angamos representa como lección de gloria y sacrificio en la apropiada interpretación de vuestras mentes alertas, es que hoy sois condecorados, porque vuestros afanes y desvelos por el desarrollo apropiado de nuestra Armada tienen el noble significado de querer que nunca más, si por desgracia la Patria fuera arrastrada a un conflicto, la gloria y el sacrificio de sus hijos se queden huérfanos de la victoria.

"No deseo terminar estas palabras sin expresar de manera muy especial el agradecimiento del personal de la Armada para el señor doctor don Luis Miró Quesada y el señor General don Antonio Luna Ferreccio, gestores y ejecutores de una exitosa campaña de envergadura nacional para el fortalecimiento de nuestra Escuadra y el robustecimiento de la necesaria conciencia marítima de los pueblos del Perú. Para ellos y los demás señores que han laborado también intensamente con idéntica finalidad, la señal naval de Bien Hecho, izada al tope de nuestros corazones.

"Señores condecorados: La Marina sabe que habéis de llevar con dignidad y orgullo este precioso galardón; y que él obrará a la manera de perpetuo estímulo que os impulse a manteneros en la lucha por el progreso de la Patria y la preponderancia de sus instituciones titulares".

Las palabras del Ministro fueron vivamente aplaudidas por la concurrencia.

Seguidamente el Vice-Almirante Teixeira procedió a imponer las respectivas condecoraciones felicitando efusivamente a las personas distinguidas con tan alto honor.

Acto seguido el General de División (R) Antonio Luna Ferreccio hizo uso de la palabra a nombre de las personas condecoradas expresando:

"Dejo constancia de nuestro profundo y emocionado agradecimiento por el insigne honor que se nos ha dispensado por haber colaborado, hace unos años, en la iniciación, organización y éxito de la Colecta Pro-Marina.

Siempre consideré, dijo, como premio por la acción desplegada, la satisfacción moral con la que en cada oportunidad he recordado ese gesto que solamente fue la iniciación de un movimiento en todo el país en pro del resurgimiento de nuestra gloriosa Marina de Guerra.

Aprovecho de esta ocasión, agregó, para manifestar que debe reconocerse que el éxito de la campaña se debió, en gran parte, a la patriótica labor y propaganda que hizo el diario "El Comercio", bajo la acertada dirección del doctor Luis Miró Quesada de la Guerra, lo que permi-

Ceremonia y Desfile Conmemorando el Día de la Marina





8 OCTUBRE

1879



8 OCTUBRE

1963

tió que llegara al conocimiento de esos hechos a los más lejanos lugares del territorio nacional, conmoviendo la conciencia de la ciudadanía, lo que obligó al Gobierno de ese entonces a la adquisición de los dos Cruceros que han de continuar ostentando sobre la superficie de nuestros mares los gloriosos nombres de "Grau" y "Bolognesi".

Concluyó el General Luna Ferreccio reiterando el reconocimiento de los presentes por la distinción que les había sido conferida.

Por último se entonó el Himno Nacional, con lo que concluyó el acto.

Las personas condecoradas recibieron luego, en la cámara de la Estación de Submarinos, las felicitaciones efusivas de los concurrentes, habiéndose servido una champañada.

Se recordó con emotivos homenajes a la Memoria del Almirante Miguel Grau y el Glorioso Combate de Angamos.—

Con gran emoción patriótica se recordó el día 8 de Octubre el 84º Aniversario del glorioso Combate Naval de Angamos, donde alcanzó la Inmortalidad y la Gloria el héroe máximo de nuestra Marina de Guerra Almirante Miguel Grau. Tanto en Lima, como en el Callao, Balnearios y demás lugares de la República, se realizaron actuaciones conmemorativas que alcanzaron especiales contornos.

En el Callao.—

A las 10.55 de la mañana, el Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, desembarcó en el Muelle de Guerra, abandonando la lancha que le condujo desde el Buque-Escuela B.A.P. "Independencia". Fue recibido allí por el Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., por el Comandante General de la Marina, Vice-Almirante Miguel Chávez Goytizolo y por altos Jefes de nuestra Armada, en tanto que las Fuerzas acantonadas en el perímetro de la Plaza Grau, le rendían los honores correspondientes a su alta investidura. Luego se dirigió a la Plaza Grau, donde colocó su ofrenda floral al pie del Monumento al Héroe de Angamos, ocupó la tribuna Oficial, siendo saludado por los Ministros de Estado, miembros del Cuerpo Diplomático, Presidentes de los Poderes Públicos, Almirantes, Jefes y Oficiales de la Fuerza Armada y numerosos funcionarios del Gobierno.

Iniciando la actuación el capellán de la Armada R.P. Manuel Navarro, celebró Misa de Campaña al pie del Monumento a Grau. Acto seguido usó de la palabra el Alcalde del Callao, señor Manuel L. Arispe, quien entre otros conceptos señaló que las hazañas del "Huáscar" fue-

ron lecciones de valor y táctica para los hombres de todos los siglos y de todas las latitudes concitando la admiración del mundo.

A continuación, el Capitán de Navío Jorge Camino dio lectura a la Proclama del Ministro de Marina, en los siguientes términos:

"Hace 84 años, un día como hoy, una extraordinaria nave de guerra al mando de un Jefe cuyo arrojo y nobleza solamente eran comparables a su habilidad, se batió dentro de un cerco de fuego contra una fuerza de abrumadora superioridad material. Uno a uno fueron cayendo los que conformaban la dotación del legendario buque y, al caer, grabaron con letras de eternidad el nombre de la nave: "HUASCAR" y el de su bravo Capitán: "GRAU". Juntos, pasaron a la Gloria.

Desde aquel momento todo ciudadano del Perú adquirió un sagrado derecho que fuerza alguna puede arrebatarnos: sentir el orgullo más profundo por esos marinos, que llegaron al sacrificio en el mar, defendiendo la soberanía de su tierra. Más, a pesar de todo, este sacrificio y este orgullo, no contrarrestan la magnitud de las duras y severas consecuencias que luego hubimos de afrontar. Con el correr de los años, todos los escalones jerárquicos de la Nación han recapacitado en las experiencias de la Historia y comprendido que ellas no dejan otra alternativa que el mantenimiento de una Marina de Guerra, fuerte, adecuada y digna de la importancia de nuestro mar, en el que descansa la esperanza del porvenir de la Patria.

OFICIALES, CADETES, TRIPULANTES Y PERSONAL CIVIL DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU:

Ante el Monumento del Caballero de los Mares os exhorto a reafirmar en este Día de la Marina, el sereno y profundo propósito de forjar nuestro temple y voluntad en la vida diaria; elevar el espíritu hacia destinos superiores, capacitarnos abnegadamente en la paz, a la par que contribuir con amplitud y decisión con el progreso y engrandecimiento del país. Y si la paz se turbara, lo que jamás deseamos, el momento nos encuentre listos para afirmar en lo más alto de nuestros mástiles el Glorioso Bicolor Nacional.

Vuestro Almirante y Ministro saluda fervoroso los Pabellones de Guerra de la Armada del Perú y con orgullo, renueva su confianza a sus eficientes miembros que, en cada escalón y en cada puesto, cumplen su deber con devoción a la Patria, bajo la gloriosa tradición que nos legara el Almirante Grau".

A continuación se entonó el Himno Nacional que fue coreado con gran fervor patriótico por los asistentes. Acto seguido el Jefe de Línea

de las Fuerzas, C. de N. Jorge Bellina E. solicitó permiso al Sr. Presidente de la República para iniciar el desfile militar, que estuvo encabezado por el Batallón de Cadetes del Colegio Militar "Leoncio Prado", seguían los integrantes del Batallón de Infantería y Paracaidistas "Tres de Octubre" Nº 39 y luego desfiló el Agrupamiento Naval constituído por el 1er. Batallón de Cadetes de la Escuela Naval del Perú, el 2do. Batallón de la Escuadra y el 3er. Batallón del Centro de Entrenamiento Naval.

Concluída la ceremonia patriótica en la Plaza Grau, el Presidente de la República se dirigió a pie al Museo Naval acompañado por su comitiva, lugar en que fue recibido por el Director de dicho Museo, C. de N. Julio J. Elías; luego recorrió los diversos compartimientos del Museo y observando detenidamente el Altar del Almirante Grau.

Al retirarse el Sr. Presidente de la República felicitó al Director del Museo haciendo elogiosos comentarios por la magnífica organización y exposición de tan valiosas piezas históricas navales.

Ceremonia de inauguración del Edificio Administrativo y Dirección en la Escuela Naval del Perú.—

A 12.30 del día 8 de Octubre se llevó a cabo en la Escuela Naval del Perú la ceremonia de inauguración del nuevo Edificio Administrativo. A la llegada del Sr. Presidente Constitucional de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, fue recibido por el Director de la Escuela, Contralmirante Alejandro Martínez Claure y por el Sub-Director Capitán de Navío, Raúl Ríos Pardo de Zela, mientras tanto la Banda de Guerra ejecutaba la Marcha de Banderas y se le rendían las salvas correspondientes a su alta investidura.

Luego de saludar a los señores Jefes y Oficiales de la dotación de la Escuela fue invitado por el Cadete Comandante a revistar el Batallón de Cadetes, que se encontraba emplazado en el Patio de Honor de la Escuela.

A continuación ingresó al Nuevo Edificio acompañado por numerosa Comitiva entre los que se encontraban Ministros de Estado y Altos Jefes de la Marina de Guerra, presenciando la bendición del Edificio por el Capellán de la Escuela Tte. 1. César Perales M. Acto seguido el Sr. Vice-Almirante Ministro de Marina invitó al Sr. Presidente a descorrer el velo que cubría la placa recordatoria, quedando inaugurado en esta forma el edificio. Luego de visitar la Dirección, oficinas y salones de Conferencias y de firmar el Libro de Oro de la Escuela, el Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, se retiró de la Escuela, rindiendo los honores correspondientes el Batallón de Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

En el Club de Oficiales de la Armada.—

Terminada la ceremonia en la Escuela Naval del Perú, el Presidente de la República fue agasajado con un Almuerzo que le ofreció la Marina de Guerra, al que asistieron los Presidentes de los Poderes Públicos, los señores Ministros de Estado, los señores Almirantes y altos Jefes de la Marina de Guerra.

Al ofrecer este agasajo el Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., se expresó en los siguientes términos:

"Señor Presidente Constitucional de la República
"Señor Presidente del Senado
"Señor Presidente de la Cámara de Diputados
"Señor Presidente de la Corte Suprema
"Señor Presidente del Jurado Nacional de Elecciones
"Señores:

"En este octogésimo cuarto aniversario del glorioso sacrificio de Angamos, la Oficialidad de la Armada, ha querido reunirse con vos, señor Presidente, así como con los altos dicnatarios de los Poderes del Estado, de los otros Institutos de la Fuerza Armada y prominentes autoridades, para que, en íntima comunión de sentimientos, meditemos de consumo en los permanentes intereses de la Patria y los grandes destinos "a que está llamada por la unión inteligente y constructiva de sus hijos... Para tal fin, ninguna fecha en efecto más propicia ni más cara al espíritu de la Marina de Guerra del Perú, que esta de hoy, día de honda meditación histórica por las trascendentales consecuencias que el resultado de Angamos tuvo en el acontecer nacional. Ningún escenario asimismo más a propósito que el de este mar del Callao, donde una hermosa total conjunción de voluntades selló definitivamente con sangre generosa la libertad de América el 2 de Mayo de 1866; y de donde salió por vez postrera el legendario Monitor, con aquel puñado de valientes que al mando del Almirante Grau habían realizado durante varios meses la increíble tarea de mantener incólume el litoral peruano.

"La Marina de Guerra, celosa de su tradición de gloria, recoge el mensaje de sus héroes y se pone a rumbo hacia el cumplimiento de su misión trascendental, misión que no puede limitarse únicamente a una simple labor policial en las fronteras marítima y fluvial.

"Sabido es que, dentro del concepto moderno, la Fuerza Armada no debe permanecer al margen de las múltiples actividades que propenden al desarrollo nacional, encerrándose en sus cuarteles y unidades para dedicarse únicamente a sus labores castrenses a la espera de un momento de



Almuerzo ofrecido por la Marina al Señor Presidente Constitucional de la República

emergencia, en el que, de acuerdo a su misión primordial, está obligado a intervenir en resguardo de la seguridad interior y exterior de la República; sino que, en cuanto a fuerza dinámica, altamente preparada y disciplinada, pueda y debe concurrir a la actividad creadora del bienestar nacional y a la programación y ejecución del desarrollo del potencial de la nación.

"El dominio natural de la Fuerza Armada está en el campo de la defensa nacional. Pero el cumplimiento de su misión está condicionado al otorgamiento de los medios, recursos y servicios que le son imprescindibles. El Estado sólo puede otorgarlos cuando el país está en condiciones de hacerlo es una consecuencia del desarrollo de su potencial. Esto define las funciones, prerrogativas y responsabilidades que le incumbe al Alto Mando de los Institutos Armados, como asesores, estimuladores y ejecutores del desarrollo general de la nación.

"Consecuentemente con este concepto, de irrebatible importancia y beneficio para el país, es preocupación constante de la Marina de Guerra, el estudio y ajuste de sus capacidades y programas para intervenir en dicho desarrollo, ya sea directamente, como fuerza actuante, o ya sea indirectamente, cuando sus propias limitaciones o las imposiciones de sus funciones básicas la relegan al papel, más pasivo pero no menos importante, de promotora del estímulo e incentivo de actividades que se proyectan sobre el progreso y bienestar nacional.

"Es así como interpreta la Marina de hoy el mandato de sus héroes y la manera como siente la inquietud renovadora del desarrollo nacional y el momento histórico que está viviendo el país. Por eso contribuye con el contingente de su esfuerzo, de su capacidad técnica, material y personal, a la gran tarea del gobierno: El logro del Bienestar General y de la Seguridad Integral de la Nación. En las ciudades y en los campos, en la costa, la sierra y la montaña, en el país entero, el pueblo debe sentir que su Fuerza Armada es parte esencial de la preservación de sus derechos, de su vida, de su tranquilidad y bienestar.

"Señor Presidente de la República:

"Al agradecer a Ud. su presencia entre nosotros, así como a las distinguidas personalidades que nos acompañan, permítaseme expresar en nombre de la Marina de Guerra, nuestra esperanza de ser cada vez más útiles en la gran empresa de la transformación nacional, y nuestro anhelo constantemente renovado, de una gran Patria conscientemente unida en la consecución de sus mejores destinos".

Terminada las palabras de ofrecimiento del Sr. Ministro el Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, agradeció en conceptuosos términos el agasajo de que había sido objeto, expresando:

"Honda emoción he sentido esta mañana, como Gobernante y como ciudadano, al seguir en un peregrinaje patriótico, los mismos pasos del Almirante "Grau" cuando retornaba a este puerto a recibir la acogida efusiva de todos los peruanos.

"Efectivamente, él desembarcaba en el Muelle de Guerra cada vez que el "Huáscar" tenía que retornar a su puerto de amarre. Y ahora, en acto reverente de homenaje, nosotros hemos querido hacer, idéntico recorrido, para rendir homenaje al héroe máximo de nuestra Marina de Guerra. Y, al hacerlo y al escuchar las elocuentes palabras del Señor Ministro de Marina, y al encontrarnos frente al Centro de Estudios tan importante que tenemos a pocos pasos, cabe meditar sobre la función de nuestra Marina de Guerra y de nuestros Institutos Armados, aún en los tiempos de paz, y aún en la convicción que todos sentimos de que ha pasado ya la hora de los conflictos domésticos entre naciones hermanas, pero que siempre se cierne sobre la humanidad la amenaza de los grandes conflictos, por desgracia todavía no derogados del todo.

"En esta amenaza de los grandes conflictos, las naciones que no son grandes potencias, si no tuvieran Institutos Armados bien preparados, estarían en el peligro de caer en manos de uno de los grandes poderes del mundo, en la eventualidad de una emergencia.

"Evidentemente, si se llevara a cabo la amenaza que todavía tenemos encima, de la posibilidad de una conflagración mundial, que deseamos sea cada vez más lejana y desaparezca, si se llevara a cabo esta amenaza, digo yo, con profunda inquietud, tendríamos que hacer frente a ella con Fuerzas Armadas, debidamente preparadas, como efectivamente las tenemos, que tuviesen un nivel universal de preparación y de técnica.

"Y es por esto, despues de haber frecuentado mucho a nuestros Institutos, y después de haber tenido esta última oportunidad de fraternizar con los Jefes y Oficiales de nuestra Marina de Guerra, he llegado a la convicción de que todo esfuerzo que haga el Perú por mantenerse a tono con el adelanto bélico mundial, será un esfuerzo debidamente justificado.

"No podríamos permitir una preparación inferior. Tenemos que admitir evidentemente, que frente a las grandes potencias, nosotros no vamos a rivalizar en poderío, pero sí debemos rivalizar en inteligencia, en preparación y, desde luego, en amor al suelo natal. Y es por esto, que

mi Gobierno, que se inspira en los propósitos de mayor fraternidad americana, que mi Gobierno que ve en la figura de "GRAU", al exhibirla reverentemente, no un reto, sino todo lo contrario, la confirmación de las dotes de caballerosidad, de hombría, de patriotismo, que este Gobierno, de todas maneras, se propone impulsar en todo lo que pueda a los Institutos Armados, a fin de que sean siempre eficientes y que en un momento de conflagración mundial, el país no sea víctima de una invasión, sino que las grandes potencias vean en nosotros, no una potencia similar, pero sí, un país, como somos, respetable, preparado, consciente de sus deberes, un país en el cual nuestra Oficialidad, en todas las Armas, estará lista a rivalizar y a colaborar en la buena causa que se presente en ese momento de la humanidad.

"Señor Ministro, para mi tiene especial significado mi presencia en este lugar del litoral, tan vinculado a nuestras glorias navales. Tengo profundo interés en la formación de la Oficialidad, y por eso, los días que he pasado en el Buque Escuela, han sido días verdaderamente felices porque he podido ver cómo nuestra Marina de Guerra se mantiene a tono con el adelanto moderno, he podido comprobar por confrotación de documentos y fotografías, cómo el Comandante Salmón y su brillante Oficialidad y su tripulación, recibieron el Buque Escuela en condiciones realmente deplorables, cuando ese buque que estaba ya descartado, y cómo por el espíritu de trabajo, por el ingenio de los peruanos, se ha vuelto a convertir en una flamante unidad naval. Es muy distinto a los otros buques Escuela, pero de enorme eficiencia, y desde ahora anticipo el éxito del próximo Crucero de Verano alrededor del Continente Sudamericano, y también estoy saboreando la posibilidad de que nuestro glorioso bicolor pueda ser llevado hasta las aguas del Japón, con nuestra Marina de Guerra y también con nuestros deportistas, en la oportunidad de la próxima Olimpiada Mundial, que ha de celebrarse en Tokio en Setiembre. Ojalá, este propósito mío, pueda cristalizar a fin de que nuestra Marina lleve un mensaje de buena voluntad, desde estas costas del Pacífico hacia una gran nación amiga, al mismo tiempo que a nuestra juventud, ansiosa de ganar en la paz nuevos títulos de orgullo para nuestro país.

"Señor Ministro, quiero reiterar ahora, públicamente, lo que hemos hablado en tantas oportunidades; mi decisión de respaldar en todo a las Fuerzas Armadas, y deseo de mantenerme al margen de toda cuestión política que pueda interferir con su normal desarrollo profesional, mi convicción de que debemos siempre estar preparados y de que en la medida de nuestras fuerzas, debemos reemplazar al material que se convierta en anticuado, por material más moderno. Pero sobre todo, debemos preparar a nuestra Oficialidad científicamente, y al mismo tiempo difundir las virtudes de disciplina, de abnegación y de patriotismo, que están precisamen-





Inauguración del Edificio Administrativo y Dirección
de la Escuela Naval del Perú





te como almácigos en nuestras Instituciones Militares, y que llevan a todos los confines del Perú, sean en el litoral, en las serranías o en las fronteras, aquella emoción que tan hondamente sentimos cuando nos encontramos en una Institución Militar, Naval o Aeronáutica.

Muchas gracias".

En el Buque Insignia y Escuela Naval del Perú se rindió homenaje al Almirante Miguel Grau.—

A las 0800 hs. del día 8 de Octubre, se llevó a cabo a bordo del Crucero "Almirante Grau", una ceremonia patriótica que contó con la asistencia del Comandante General de la Escuadra, Vice-Almirante Julio Giannotti L.

Después de los honores al Pabellón, que fue izada en el mástil de popa de la nave, el Alférez de Fragata Raúl Pereira Ríos, pronunció un discurso alusivo al 84º Aniversario del Glorioso Combate de Angamos y se refirió a la trayectoria heroica del Caballero de los Mares, el Almirante Miguel Grau.

En la Escuela Naval del Perú.—

Igualmente, en la Escuela Naval del Perú, se rindió emotivo homenaje al Almirante Miguel Grau.

La ceremonia se inició a 0800 hs. rindiéndose honores al Pabellón el que fue izado por dos Cadetes en el Palo "Unión" de la Escuela, encontrándose presentes el Contralmirante Director, el Sub-Director, los Jefes y Oficiales de la dotación, el Batallón de Cadetes y Personal Subalterno.

Posteriormente se formó frente al Busto del Héroe de Angamos. Al toque de Silencio se procedió a la colocación de ofrendas florales al pie del Busto del Almirante, a continuación el Cadete Comandante hizo uso de la palabra haciendo resaltar la figura epónima del Caballero de los Mares.

Al término del acto se entonó el Himno Nacional.

Oración Pronunciada en el Club de Leones de Lima como Homenaje a la Marina de Guerra del Perú y a la Memoria del Almirante Miguel Grau.—

El día 8 de Octubre, se llevó a cabo una sesión Conjunta de los Clubs de Leones de Lima Metropolitana y el Callao, en homenaje al Almirante Miguel Grau y la Armada Nacional. El Dr. Luis Ulloa Sánchez tu-



Ceremonia en el Día de la Marina en la Escuela Naval del Perú

vo a su cargo la oración patriótica que pronunció en los siguientes términos:

"Señor Ministro de Estado en el Despacho de Marina.
"Señores Almirantes y Altos Jefes y Oficiales de la Armada Nacional.
"León Presidente.
"Señor Prefecto de la Provincia.
"Señor Embajador de Bolivia en Colombia.
"León Presidente del Consejo de Gobernadores del Distrito Múltiple "H" Area Andina y
Gobernador del Distrito "H" Chile Centro.
"Señor Alcalde del Callao.
"Señores Alcaldes de La Punta y Bellavista.
"Señores Presidentes del Rotary Club y Cámara Junior del Callao.
"Leones Consejeros Internacionales.
"Leones Asesores Distritales.
"Leones Vice-Gobernadores.
"Leones Jefes de Zona.
"Leones Presidentes de los Clubs de Lima Metropolitana,

"Amigos Leones:

"Este Callao amante y tenaz defensor de la libertad, celoso guardián de las leyes, ejemplar cumplidor de los mandatos cívicos, este Callao cubierto por el manto de su azul y límpido cielo, este pedazo de tierra peruana bañada por amplísimo y generoso mar, con playas que jamás fueron hoyadas por invasor alguno, os recibe alborozado marinos de mi patria, depositarios ejemplares, de la gloria inmarcesible de nuestro legendario héroe y Caballero de los mares, Miguel Grau.

"Tambalea mi pluma, y mi espíritu se estremece, agolpándose en mi mente pensamientos recónditos que enmudecen el alma, sin poderle arrancar a la entraña misma, las palabras, el poema, que merece la epónima figura del Gran Almirante.

"Imposible ¡acercarse a él, y ofrecerle el homenaje a quien en la gloria está.

"Para .....

"Decirle que su sangre como efluvios etéreos nutren y nutrirán milenariamente nuestra peruanidad.

"Decirle que la pureza de su sacrificio, vibra a cada instante en nuestro pecho, que la límpida luz de su fe inquebrantable, que el desti-

no a la gloria lo llevó, es la luz que todas las mañanas, alborea y nos guía, como guía a nuestros hijos y a los hijos de nuestros hijos.

"Decirle con quimérica pasión, que esculpida en bronce está, en nuestros corazones, nuestra más sincera y humilde admiración;

"Decirle que no hay dolor en nuestra patria; que hay canción, poema y amor, que su altar, está en el alma de nuestra juventud, y su legado de fe, caballerosidad y patriotismo, en la Marina del Perú.

"Decirle que su gloria ya no nos pertenece por entero, que en el mundo por doquier ha sido repartida y arrancada, sin dolor nuestro; para que sirva como ejemplo.

"Decirle que la mitología moderna ha sido hecha por él, sus gloriosos camaradas y por el Fantasma del Pacífico, el "Huáscar"; nuestro "Huáscar".

"Decirle que los hijos del adversario de ayer, en digno gesto, reconocen su valor, nobleza e hidalguía; titulándole:

"Almirante de invicta grandeza, excelso caballero de los mares, de heroísmo sin odio, en lucha constante contra el infortunio".

"Pedirle paternal vigilancia de nuestro mar, plegarias, a quien está en lo más alto, junto al mismo Dios, para que nunca jamás, nuestras aguas y todas las aguas, sean teñidas con sangre de los hombres hechos a imagen y semejanza de El..... y alzando los ojos hacia el cielo, decirle con mudo recogimiento, que nuestra fe está en orar, y nuestra razón en creer, que guerras no habrán jamás, porque en la gloria ya está El.

"Decirle que desposeídos como siempre de conquista y destrucción, pensamos que la armonía de los pueblos, es la entelequía de la humanidad, y que enlazados los unos con los otros, construímos, una América unida y mejor, que alcance su gloriosa eternidad.

"Marinos de mi patria, la antorcha que encendió el gran Almirante y sus heroicos compañeros, que habéis sabido mantener y llevar con honor, lealtad y con orgullo, resplandece hoy en esta comunión espiritual, de marinos y civiles, en la que os saludamos, con unción patriótica, los leones del Perú".

Sociedad Fundadores de la Independencia rindió homenaje a Miguel Grau.—

La Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, rindió

el día 7 de Octubre, solemne homenaje a Grau y a sus compañeros en la épica jornada de Angamos.

Con las marciales notas del Himno Patrio se inició en el Salón de Actos de la Sociedad Fundadores de la Independencia, la Sesión Solemne en conmemoración del 84º Aniversario del Combate de Angamos, dándose lectura a continuación, a los partes oficiales del Combate, cuyos escuetos términos militares resaltan más aún la heroicidad del hecho.

Siguiendo el programa de la Sesión, que estuvo presidida por el Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira V., y que contó con la asistencia de los Ministros de Guerra, General Humberto Luna Ferreccio, de Aeronáutica Teniente General Carlos Granthon, del Comandante General de la Marina Vice-Almirante Miguel Chávez G., de Oficiales Generales y Jefes y Oficiales de la Marina, Ejército y Aviación, el Presidente de la Sociedad, Coronel Néstor Gambetta, pronunció una breve alocución de ofrecimiento.

A continuación pronunció el discurso de orden el Dr. Evaristo San Cristóval, Vocal de la Sociedad, quien rememoró la vida del Almirante Miguel Grau, haciendo una adecuada descripción de las heroicas acciones del "Huáscar" durante el conflicto del 79, que culminaron con el glorioso combate del 8 de Octubre que calificó de "edificante lección" de lo que representa el cumplimiento del deber cuando es puesto al servicio de la Patria".

Clausuró la ceremonia el Ministro de Marina, quien agradeció a la Sociedad por haberle brindado la presidencia del acto y la presencia de los señores Jefes y oficiales de nuestros Institutos Armados y miembros de la Sociedad, señalando luego el profundo significado de la fecha que se conmemoraba.

Como último acto, se escucharon las notas del "Himno a Grau".

Nombramiento del Vice-Almirante Luis E. Llosa G. P. como Presidente del Estado Mayor Conjunto de la FF. AA.

Por Resolución Suprema Nº 126-CGE-10-12 el Vice-Almirante Luis E. Llosa G. P. fue nombrado Presidente del Estado Mayor Conjunto de la FF.AA., habiendo ejercido anteriormente la Cartera de Relaciones Exteriores durante el gobierno de la Junta Militar.

En el transcurso de su carrera el Almirante Llosa, ha desarrollado intensa labor en los cargos que le fueron encomendados, tanto en el campo profesional como en el diplomático, entre los cuales pueden citarse los siguientes:



Vice-Almirante LUIS E. LLOSA G. P.

Como Agregado Naval, Jefe de la Comisión Naval y Delegado Naval ante la J.I.D., en Washington, intervino activamente en las gestiones que culminaron con la transferencia al Gobierno del Perú de varias Unidades de guerra perteneciente a la Marina de los EE. UU. En la rama diplomática presidió la Delegación del Perú a la XVIIa. reunión de la Asamblea General de las Naciones Unidas, participó en la reunión Informal de Cancilleres Americanos y representó al Perú como su Delegado en la V Reunión de la Comisión Permanente del Sur, realizado en Santiago de Chile y en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar celebrada en Ginebra.

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

MANUEL I. VEGAS

(CONTINUACION NOTAS AL CAPITULO IV)

Por el Capitán de Navío A.P.

JULIO J. ELIAS

(CONTINUACION)

El **Huáscar** estuvo mandado por el capitán de fragata Manuel Loro y el segundo fue el capitán de corbeta Luis Larriva. Como sabemos, el buque regresó al Callao el 21 de abril de 1835 y se desarmó entregándolo a su dueño el día 25 del citado mes. La conducta de Larriva mereció calurosos elogios, habiendo el propio comandante general de marina pasado el 22 de abril la siguiente comunicación al ministro del ramo: "El capitán de corbeta graduado Dn. Luis Larriva, Segundo Comandante del Bergantín **Huáscar**, es digno de las consideraciones del Gobierno por su comportamiento, aplicación y buen desempeño en la campaña que acaba de efectuar a Islay y por su decidida adhesión al Jefe Supremo: últimamente es un Oficial que por su educación y maneras presta grandes esperanzas a la Patria. Por todo lo expuesto considero un deber mío proponerlo a S.E., por el conducto de V.S. para que se digne ascenderlo a Capitán de Corbeta efectivo, a que lo creo acreedor".

Conocemos que al día siguiente de la llegada del bergantín **Arequipeño** bajo el mando del capitán de navío José Boterín, este jefe tomó el 7 de mayo de 1835 la comandancia general de marina y en la misma fecha el capitán de navío Juan de Ilador pasó a la escuadra con la que salió a campaña, bajo la misión de bloquear los puertos del sur. De paso digamos que unos veinte días más tarde, pedía su cambio de colocación Boterín, alegando motivos de salud, de modo que el 25 de junio hizo entrega del puesto al capitán de navío Carlos García del Postigo. Mientras tanto Ilador, que bloqueaba las costas desde Nazca hasta Cobija, decidió el 5 de junio de 1835 capturar el puerto de Islay el cual estaba fortificado: no corresponde, pues, esta acción de guerra al momento en que la sitúa el comandante Vegas en su libro, o sea en la época cuando Salaverry emprendió su campaña contra Santa Cruz, sino mucho antes. A las órdenes de Ilador estaban dos buques: la corbeta **Libertad**, donde había izado su insignia, cuyo capitán de banderas era el de corbeta Luis Larriva y el bergantín **Arequipeño** mandado por el capitán de fragata Alonso San Julián; en ambas naves existía embarcada tropa de infantería para las operaciones en tierra que obedecía al coronel Valerio Arrisueño. El parte del combate elevado por Ilador el mismo día 5, nos ilustra que la toma de Islay significó un verdadero triunfo, habiendo conseguido el vencedor una apreciable cantidad de armamento, entre el cual figuraron doce cañones que se procedieron a embarcar; asimismo se capturó al buque mercante **Libertad**, el que figura en el parte como de propiedad del general Nieto, embarcación que de inmediato se despachó al Callao. El 11 de junio pasó Ilador con sus dos buques a Arica, recalando primero frente a La Capilla donde desembarcó tropa de infantería y, a continuación, procedió a bombardear las baterías de la plaza, las cuales hizo silenciar, rindiéndose en seguida el puerto. Las noticias de la toma de Islay y Arica no tardaron en llegar a conocimiento del gobierno, llevadas por los buques que hacían el constante tráfico de la costa, con ese motivo podemos citar el siguiente oficio del comandante general de marina al ministro del ramo, su fecha el 19 de junio de 1835: "Por la respetable nota de V.S. del día 19 quedo enterado de que S.E. el Jefe Supremo, en consideración a los distinguidos servicios del Capitán de Navío Dn. Juan de Ilador, se ha servido concederle la **bandera de preferencia** en el palo mayor del Buque que montase. Al contestar a V.S. esta nota me permitirá hacer la siguiente observación: que es el artículo 16 tratado 4º título 1º de la ordenanza general de la Armada vijente, está claramente expresado el lugar de preferencia en que debe colocar su bandera el Brigadier o Capitán de Navío con mando de Escuadra, y es a mi parecer lo aplicable en el presente caso, que al manifestarlo, no me anima otro que el deseo de la observancia estricta de dicha Ordenanza". Ilador, después de las anteriores acciones, continuó por unos pocos días más el bloqueo, empero la falta de víveres era cada vez mayor pese a que hubieran sido pedidos con urgencia al mandar, como dijimos, el mercante **Libertad** a cargo del teniente

segundo Domingo Vieyra; en vista de la difícil situación regresó Iladoy al Callao donde entró con la corbeta **Libertad** el 24 de junio a las 3 de la tarde; en esos momentos, por una rara coincidencia, daba la vela el bergantín mercante **Pabellón de Pica,** llevando los víveres tan solicitados por la escuadra. El 25 de junio por la mañana, fondeaba el **Arequipeño.** El mismo día hizo su ingreso al Callao la presa goleta **Convención,** al mando del teniente primero Ramón Avilés; este buque había sido tomado por la goleta de guerra **Peruviana,** el 12 de junio de 1835 frente a Islay, siendo el comandante de esta unidad el capitán de corbeta José Salcedo.

d) **Los pactos con Santa Cruz y las consecuencias.**— Gamarra estaba refugiado en Bolivia y prácticamente no podía hacer cosa alguna sin permiso de Santa Cruz, su viejo amigo de la infancia y después su enemigo constante. En vista del desarrollo de los sucesos peruanos, Gamarra en mayo de 1835, tuvo uno de sus gestos muy suyos por los cuales era capaz de prometer lo que nunca pensaba cumplir: llevó a cabo con Santa Cruz un pacto a fin de unir Perú y Bolivia en una república federal con el pabellón peruano como símbolo, comprometiéndose en cambio el presidente boliviano a auxiliarlo en sus proyectos de conquistar el poder; realizado el anterior compromiso, Gamarra salió con rumbo a Puno donde llegó el 20 de mayo y de allí pasó al Cuzco donde se le unieran apreciable cantidad de tropas, Salaverry había remitido al Cuzco a la división Larenas para contener cualquier pronunciamiento a favor de la federación, sin embargo estos efectivos se entregaron de primera intención a Gamarra, sin combate alguno; al conocer en Lima tal nueva, el jefe supremo lanzó una proclama en términos durísimos e insultantes contra Gamarra: "y con increíble presteza se dispuso a organizar un nuevo ejército, para batir a los dos enemigos que hasta entonces aparecían; a Orbegoso y a Gamarra. Trasladó el cuartel general a Bellavista y dispuso la formación de seis batallones, cinco escuadrones y la correspondiente dotación de artillería. El peligro era inminente porque las fuerzas de Gamarra eran numerosas, y veteranas y tenían el prestigio del jefe". (Manuel Bilbao). En cuanto a Orbegoso, desde mediados de abril de 1835 había estado recurriendo a Bolivia, para lo cual a partir de esos días mandó enviados con instrucciones de proponer la federación a cambio del auxilio de tropas; es posible imaginar la desesperación de Orbegoso cuando conoció el pacto de Gamarra con Santa Cruz, de modo que ya no tuvo freno alguno para entregarse completamente al caudillo boliviano quien estaba pronto a ser desleal con Gamarra y así se firmó el famoso tratado de 15 de junio de 1835.

Dice Jorge Basadre: "Por el tratado Bolivia debía dar al Perú un ejército, cuyo jefe sería designado por Santa Cruz, para pacificar ese país y proteger la formación de una asamblea de los departamentos del Sur, que, separada de una asamblea de los departamentos del Norte, decidiría sobre la nueva forma de Gobierno. Los gastos de este ejército serían pagados por el Perú. ¿Por qué escogió Santa Cruz, a mediados de junio, como aliado a Orbegoso, desdiciéndose de sus compromisos con Gamarra? La respuesta es sencilla. Orbegoso no había ofrecido un pacto tan conveniente antes. La autoridad del Presidente del Perú, ostentaba la ventaja de su carácter legal. Santa Cruz creyó más fácil entenderse con él, en tanto que Gamarra siempre había sido un rival. El tratado firmado con Quirós le era mucho más favorable que el arreglo hecho con Gamarra". El 16 de junio de 1835, sin esperar ratificación alguna del tratado, el ejército boliviano emprendió su avance y pasó el Desaguadero, al mando del general Ramón Herrera; poco más tarde, Santa Cruz, establecía su cuartel general en Puno, mientras Orbegoso expedía el decreto de 26 de junio de 1835, convocando la asamblea de Sicuani, y el 8 de julio delegaba en Santa Cruz el poder de que se hallaba investido, o sea que Santa Cruz aparecía siendo el verdadero presidente del Perú y sus sueños quedaban realizados. El 7 de julio de 1835, Salaverry en un reto orgulloso lanzó su famoso ultimatum o declaración de **guerra a muerte:** "Artículo 1º. Se declara la guerra a muerte

al ejército boliviano que ha invadido al Perú, y a cuantos le auxilian en la inicua empresa de conquistarlo.....". A este decreto respondió Santa Cruz fijando en 10,000 pesos de premio al que le entregase la cabeza de Salaverry.

La reacción de Gamarra tenía que ser la de combatir a Santa Cruz en cualquier forma; como primera medida, reanudó relaciones con Salaverry, con quien ajustó un convenio reconociéndolo como jefe supremo, obligándose a poner a sus órdenes los departamentos del sur y las fuerzas que los guarnecían: alianza firmada el 27 de junio de 1835, recibida con grande entusiasmo por Salaverry y sus partidarios. El joven caudillo trató de acelerar la constitución de las tropas que tenía en Bellavista para marchar lo más pronto a unirse a las fuerzas de Gamarra; además, tomando en cuenta lo poderoso que era el ejército de Santa Cruz, por lo cual podía batir en detalle los efectivos salaverristas y sus aliados los gamarristas, mandó órdenes a Gamarra para que en ningún caso presentara batalla, evitando las acciones parciales, aun con probabilidades de vencer. Empero Gamarra, sólo calculaba que una batalla feliz era la única que podía provocar su elevación al poder, de modo que buscando el prestigio del triunfo, se dispuso a luchar La batalla tuvo lugar el 13 de agosto de 1835, cerca de la laguna de Yanacocha, acción en la cual Santa Cruz con tropas más numerosas y mejor preparadas, destrozó a Gamarra quien tuvo que salir huyendo. La derrota de Yanacocha motivaría trascendentales consecuencias para todos en el Perú; por lo pronto, Salaverry la anunció en Lima a través de un valiente comunicado, sin ocultar en lo menor la gravedad de los hechos, y con fecha 28 de agosto decretó el alistamiento general a fin de repeler la invasión del territorio nacional. El caudillo vino a mostrarse cual un paladín del honor patrio; a fin de cumplir con sus proyectos castrenses, terminó la preparación del ejército acantonado en Bellavista, el cual "se sintió invencible en su creación, porque creyó invencible a su jefe"; logró contar con cerca de 3,500 soldados distribuídos en las tres armas y tanta confianza tuviera de ese puñado de hombres que llegó a decir: "Mi ejército es chiquito, pero excelente, vale por veinte mil". Refiriéndose a este mismo aspecto, escribe Jorge Basadre: "Formó un ejército, magníficamente vestido, según cuenta una tradición que evoca, en cambio, la pobreza de la época; y bien frenado, puesto que la menor transgresión era penada con el fusilamiento".

Haciendo juego con la miseria de la época, puesta en evidencia según la tradición, estaba ostentándose la increíble indigencia de la oficialidad naval, al punto que frente a los brillantes uniformes militares, no poseían los marinos sino las ropas más gastadas, casi correspondientes a un menesteroso. Sería suficiente reproducir el oficio que el 27 de junio de 1835 pasara el comandante general de marina al ministro del ramo y que reza lo siguiente: "Enterado en la apreciable nota de V.S. fecha de ayer en la que me previene usen los Oficiales de la Armada sus respectivas insignias, respecto de haber sabido S.E. el Jefe Supremo con el mayor desagrado se presentan en público sin ellas, y aun a presencia de sus Jefes, faltando con esto a la buena disciplina militar; en tal cumplimiento he pasado las órdenes más terminantes para que en lo sucesivo no se repita semejante abuso: debiendo hacer presente a V.S. en contestación, que SEGUN EL ESTADO DE MISERIA EN QUE SE HAYA EL CUERPO, no solamente no tienen como presentarse en público con insignias militares, pero ni aun con la mediana decencia de particulares, y basta decir a V.S. que ni aun para atender a las precisas urgencias corporales, careciendo de crédito por no poder cumplir en tiempo con sus compromisos, por lo que han tenido que enajenar las prendas más necesarias de su uso, todo prevenido de la escasez QUE DESDE AHORA TRES AÑOS SUFREN EN SUS PAGOS, y particularmente en el presente que solo han recibido un sueldo los destinados en el Departamento. Por lo tanto ya creo excusado indicar que no hay un Oficial que no carezca de los instrumentos más necesarios de su facultad por lo ya expuesto; esperando que V.S. penetrado de todo lo haga presente a S.E. para que re-

medie en parte las miserias que oprimen este Cuerpo que tiene que rozarse a cada momento con personas extranjeras, de un modo que no hace honor a la Nación a que pertenecen.— Impelido de mi deber es que me hallo precisado a hacer a V.S. esta manifestación a los fines consiguientes". Parecería increíble si no estuviera demostrado que la marina, con el papel que estaba desempeñando y con la efectiva ayuda brindada constantemente a la causa salaverrista, pasara por las penurias a que estaba sometida; mucho menos se hace verosímil, recordando el espíritu y el empeño puesto por el joven caudillo en atender a sus medios de combate. Sin embargo, la mala suerte continuaba persiguiendo a nuestra armada y no deseaba dejar de golpearla, pese a que valía por un elemento de combate casi capital para el régimen salaverrista. No podía escapar a un hombre de la notable inteligencia de Salaverry cuanto significaba el dominio del mar, los recursos que llegaban por vía marítima del extranjero sobre todo de Chile, el que dispusiera de rápidas comunicaciones pudiendo golpear a sus enemigos en cualquier punto por la facilidad de contar con la ruta oceánica, disfrutar hasta de la sorpresa de colocar tropas a la retaguardia de sus enemigos y el haber dejado a sus rivales en realidad metidos tierra adentro sin comercio y aislados del mundo exterior. Por una rara casualidad vino a repetirse la ofuscación de Gamarra en el sentido de no pensar sino en la guerra interior, con el efecto de solo atender el ejército olvidando la marina; con esa misma ofuscación, la ausencia de espíritu crítico sobre premisas tranquilas, llevó al caudillo a disponer hasta la última gota de su poder militar en una aventura terrestre dentro de los confines andinos, de modo que un fracaso y nada más que uno barriera al caudillo del mapa nacional: nada obligaba a Salaverry a repetir el caso de Sansón y los filisteos en el templo. Ahora bien, después de Yanacocha, decidió Salaverry lanzarse a la ofensiva contra Santa Cruz y con tal motivo la armada vióse sometida a una apreciable actividad, de la cual anotaremos los siguientes aspectos. El bergantín **Congreso**, a mediados de setiembre, llegó a Arica y la tomó después de un recio combate, procediendo a continuación al desembarco de las tropas que llevaba a bordo las cuales marcharon en seguida a Tacna, fugando las autoridades orbegosistas que se les reemplazó por las salaverrinas; el coronel Carrillo al comando de las fuerzas regresó a Arica, ocupando el puerto durante el día y refugiándose a bordo del **Congreso** por la noche, debido a que en los alrededores del lugar había fuertes efectivos orbegosistas a órdenes del general Braun y el coronel Althaus. La fragata **Monteagudo** fue despachada con destino a Casma, su misión era transportar al Callao el batallón Huaylas como en efecto lo hiciera, el día 14 de setiembre, saliendo de inmediato a otra comisión. El 20 de setiembre regresó el bergantín **Arequipeño** de Paita, donde había efectuado un recorrido de más de un mes, quedando listo para cualquier operación. El 26 de setiembre oficiaba García del Postigo al ministro del ramo: "Es en mi poder la apreciable nota de V.S. de ayer acompañándome el despacho de Contra Almirante de la Armada, expedido por S.E. el Jefe Supremo, y con el que se ha dignado remunerar los pequeños servicios a que he contribuido por el bien y prosperidad de la Nación.— Al contestarla, suplico a V.S. se sirva manifestar a S.E. los sentimientos de gratitud por mi elevación a tan alto rango, de que no me considero digno, y recibir los de consideración y aprecio con que me suscribo de V. S. muy atento servidor.— Dios guarde a V.S.— Carlos García del Postigo".

Posiblemente uno de los episodios en realidad más lleno del espíritu de la época, sería el que vamos a exponer brevemente. El 4 de setiembre de 1835, el jefe supremo ordenó que se capturara el puerto de Cobija por medio de una expedición combinada, para la cual procedió a embarcarse una fuerza de 260 hombres del primero de carabineros de la legión de la guardia al mando del coronel José Quiroga, en la corbeta **Libertad** que tenía la insignia del capitán de navío Juan de Iladoy y en la goleta **Limeña** a órdenes directas del capitán de corbeta Manuel Eguía. Como se comprende, el fin de

capturar el único puerto de Bolivia, era que Santa Cruz sufriera una humillación. El convoy arribó a la bahía de Mejillones el 22 de setiembre y en ese punto se mandó a tierra la tropa que debía recorrer 16 leguas hasta el punto del ataque, pasando por arenales y otros accidentes geográficos que pusieron a prueba el valor y la resistencia del soldado peruano. Después de la penosa marcha, el 24 de setiembre, el coronel Quiroga daba la embestida a la guarnición de Cobija, combatiendo fogosamente por dos horas, apoyado desde el mar por los dos buques que le habían conducido, los cuales no cesaron de hacer fuego. Por fin sucedió lo inevitable, narrado por Manuel Bilbao en su **Historia del General Salaverry**: "En tal estado, la fortaleza se rindió y a la vez la tropa que se batía, entregando el puerto, la ciudad, el pabellón boliviano, gran cantidad de armamento, pólvora, fierro, plomo; todo un considerable parque y algunas sumas de dinero. Noventa y cinco prisioneros entre oficiales y tropa, algunos muertos entre ellos el coronel Aramayo, jefe de la fortaleza y tres oficiales más fueron las pérdidas del enemigo, ascendiendo a más de veinte las pérdidas por parte de Quiroga. El coronel Quiroga después de haber hecho embarcar el botín que acababa de hacer, de haber dado libertad a todos los prisioneros y de haber incendiado los establecimientos del Estado, se volvieron a reembarcar con dirección a Pisco en donde entró el 6 de octubre, encontrando allí a esa fecha la mayor parte del ejército de Salaverry. S.E. salió a recibir a los vencedores de Cobija y formando el ejército en dos alas, la columna de Quiroga pasó por medio de ellas **arrastrando la bandera de Bolivia**, en medio de las músicos y de los vivas de la tropa. Momentos después se expidió la orden general en que se concedía premios a los expresados vencedores, y como adición a esa orden se leía la noticia de haber sido pasados por las armas, a las cuatro y media de la tarde de ese mismo día, el Sargento Mayor D. Calixto Guiraldes, boliviano, y el teniente D. Manuel Goizueta, peruano, a causa de habérseles tomado a bordo del bergantín **Congreso**, procurando seducir la tripulación a favor de Santa Cruz. Hace notar Jorge Basadre que esa misma bandera fue más tarde desagraviada, de acuerdo con un decreto de Orbegoso y llevado a Lima donde se recibió con repique de campanas, salvas de artillería y acompañamiento oficial (25 de enero de 1836).

e).—**La Campaña de Salaverry y el final del caudillo** — Llevado por su impetuosidad, decidió Salaverry tomar la ofensiva y así inició la campaña contra sus enemigos Santa Cruz y Orbegoso. Según Manuel Bilbao, corresponde al 27 de setiembre de 1835 cuando se levantó el campamento de Bellavista, dirigiéndose el grueso de las tropas al Callao a fin de embarcarse, en las naves que le estaban destinadas, con dirección a Pisco, mientras el jefe supremo, al frente de la caballería, emprendió al día siguiente 28 la marcha por tierra con rumbo al mismo sitio. En cambio deducimos de las comunicaciones existentes en el archivo naval que, Salaverry, partió de Lima el 27; por otra parte, las tropas fueron embarcándose por escalones durante varios días. Lógicamente colegimos como un movimiento tan elevado de hombres, obligaría a la comandancia general de marina a desarrollar una actividad extraordinaria: sólo las gentes ajenas al oficio creen que tales operaciones se llevan a cabo con la mayor facilidad. Anotaremos que se despacharon diferentes barcos y durante varios días hacia Pisco; así el 28 de setiembre dió la vela por la noche el bergantín de guerra **Arequipeño** y la balandra trasporte **Cármen**, en los cuales iban de pasaje la comandancia del ejército, la imprenta, con algunos oficiales más y plana menor; el transporte **Huáscar**, que había emprendido viaje con el mismo destino, regresó al Callao el 29 con los soldados que tenía a bordo, de arribada forzosa por un viento duro sufrido durante la travesía y en vista de las averías que experimentó, fueron pasados los hombres al bergantín **Alcance**; lo mismo vino a suceder con la fragata **Monteagudo**, que pese a su gran desplazamiento, tomó otra vez el Callao desarbolado del aparejo de proa, debiendo repararse de emergencia y solo después de tales trabajos pasó a cumplir su cometido; en fin, los despa-

chos prosiguieron hasta el 16 de octubre, fecha en que los trasportes **Ayacucho** y **Concepción**, llevaron las 600 plazas del batallón carabinero de la guardia.

Aunque no nos corresponda narrar la campaña terrestre que tuviera lugar, ofreceremos únicamente los aspectos más generales de ella. El día 15 de octubre de 1835, avanzó Salaverry con las fuerzas que poseía a sus órdenes directas hasta Ica, guiada por la idea de cortar y sorprender a la división Morán, la cual actuando como vanguardia de Santa Cruz había entrado en Huancavelica y parecía tener la intención de progresar sobre el norte, alejándose de esta manera cada vez más del grueso de su ejército. A fin de destrozar a Morán, el joven caudillo dispuso la marcha de diversos comandos en determinadas direcciones para envolverlo y, él mismo dejó Ica el 20 de octubre para tomar Huamanga; empero, la ambiciosa maniobra no resultó, con los datos conseguidos se soltó Morán de la trampa, situándose al otro lado del río Pampas, realizándose encuentros que no tuvieron mayores consecuencias. Había demostrado Salaverry dominar la guerra de movimiento, quizá como pocas veces se viera en nuestra patria; ahora, al fallar en sus primeros proyectos, sabiendo que la división Morán se estaba reuniendo con Santa Cruz, decidió una operación de mayor envergadura, con características casi napoleónicas, donde entraba el empleo de la ruta marítima y el desplazamiento terrestre, por manera de iniciar una ofensiva desde la parte sur del Perú. Sólo tuvo una falla, dejó Lima sin protección. Como dice Jorge Basadre: "Luego, realizando un movimiento de estrategia que Santa Cruz comparó al de Escipión en las guerras púnicas, se embarcó el caudillo con su ejército y apareció en la retaguardia de Santa Cruz, con el fin de cortar los centros de aprovisionamiento de Bolivia". En realidad no se embarcó con su ejército lo cual no habría obedecido a su plan militar, sino con sólo parte de él; de modo que dividió sus efectivos en tres columnas: una división a cargo del general Fernandini, debía marchar por tierra hasta la quebrada de Vitor, atravesando muy cerca del flanco de todo el ejército de Santa Cruz; otra división, encomendado al coronel Porras, debía moverse sobre la orilla del Pampas llamando la atención al enemigo; y, la tercer columna, bajo las inmediatas órdenes de Salaverry, era la que debía marchar a Pisco con el objeto de embarcarse hacia un puente cercano a la zona de Arequipa, de modo que las tres columnas en un plan combinado, tenían esta ciudad como punto de reunión de todo el ejército salaverrista. Al llegar a Pisco Salaverry, encontró el resto de su ejército a órdenes del coronel Medina, que acababa de llevar la marina desde el Callao: "En este punto organizó una columna, que entregó al general Valle y al coronel Montoya con el fin de que fuese a desembarcar a Iquique y penetrase rápida y audazmente hasta Oruro, con el fin de mover a Bolivia, aumentar las fuerzas y hacer que Santa Cruz desprendiese una división de su ejército para atacarlo en aquel punto, debilitando por este medio las fuerzas enemigas. En seguida hizo embarcar la infantería que le restaba, en dirección al puerto de Oña y al regimiento de coraceros lo encaminó por tierra. Aprovechándose del tiempo que estas tropas tardarían en llegar a los puntos señalados, el Jefe Supremo se embarcó para el Callao con varios fines". (Manuel Bilbao).

El 23 de noviembre de 1835, tocó Salaverry en el Callao a bordo de la **Libertad**, con una compañía de su escolta y varios jefes y oficiales; el principal objeto de su viaje a la capital era poner orden a los asuntos de gobierno, dar diversas disposiciones castrenses y otros puntos más. Anotaremos respecto a la tropa de caballería, que como hemos dicho recién el caudillo despachara desde Pisco, se le ordenó seguir los caminos de la costa e iba al mando del coronel Mendiburu. Ahora bien, los enemigos del jefe supremo se dieron precisa cuenta por el magnífico servicio de espionaje con que contaban, como había fraccionado sus fuerzas, de modo que habiendo llegado Santa Cruz

para dirigir personalmente las operaciones, destacó dos divisiones, la una contra Fernandini y la otra contra Porras: éste último cayó prisionero con toda su tropa, mientras Fernandini y Mendiburu prosiguieron sin obstáculos con sus columnas hasta cumplir su misión. El 25 de noviembre de 1835, se encontró Santa Cruz en Ayacucho con todo su ejército reunido, de allí volvió a emprender su marcha al sur conociendo las intenciones de Salaverry; pero desprendió una división de 1,600 hombres al mando del general Morán y en la que iba Orbegoso, con el objeto de posesionarse de Lima y el Callao. Salaverry permaneció seis días en la capital, quedó confirmado el contra almirante Carlos García del Postigo en el mando de la escuadra, con su insignia en la **Restauradora**; a continuación, el caudillo, se embarcó en la **Libertad** dirigiéndose al sur para reunirse con su ejército en el valle de Vitor, desembarcando al efecto en la caleta de Ocoña. Dijimos anteriormente que el general Valle, partió de Pisco con una columna llevando la misión de apoderarse de Iquique, siendo llevado en tres barcos; pero al avistar el citado puerto tuvo temor de la comisión, formó junta de oficiales y acordó con ellos de volver a Islay, según dice en su obra Manuel Bilbao. Por su parte, el general Carlos Dellepiane en su **Historia Militar del Perú**, expone: "Como la operación era de ejecución muy difícil y obedecía a un plan verdaderamente descabellado, el general Valle no precipitó sus operaciones y cuando Salaverry llegó en diciembre a la planchada de Camaná encontró fondeados en ese litoral a los barcos de la expedición que creía que estaban cumpliendo su cometido. Valle fué obligado a reembarcarse y a cumplir las órdenes que se le habían dado. El destacamento de Valle reemprendió entonces su navegación hacia las costas de Tarapacá donde desembarcó; luego que tomó tierra, Valle hizo avanzar una punta hacia el interior, formada por 150 hombres que no bien habían comenzado a internarse, fué desbaratada por tropas de la guarnición del departamento. Valle, convencido de la imposibilidad de llenar su cometido, reunió una Junta de Guerra con cuyo acuerdo se reembarcó para replegarse al grueso". Manuel Bilbao explica que después del primer fracaso de Valle cuando salió de Pisco, volviendo a Islay, sucedió lo siguiente: "Sabedor Salaverry de esta desobediencia, de esta grave falta que le hacía fracasar en todos sus proyectos y que perdía ya la ocasión de internarse en Oruro por el avance de tropas que había hecho Santa Cruz sobre Puno, se vió en la precisión de hacer entrar en las filas de su ejército la columna de Valle, dejando a éste y a Montoya presos a bordo, en el puerto de Islay. Estos dos Jefes, consiguieron de los oficiales del buque donde estaban, que les dejasen desembarcar de noche para distraerse. Con este motivo, llegaron a frecuentar sus desembarques diariamente. En una de esas noches, una partida de montoneros entró de sorpresa a la casa donde estaban los dos jefes durmiendo; azotó al general Valle e hizo prisioneros a ambos".

Entre el 18 y el 21 de diciembre de 1835 vino a efectuarse la reunión del ejército salaverrino, en la quebrada de Vitor; sabedor de la aproximación del caudillo, el general Braun desalojó Arequipa y Salaverry la ocupó el 30 de dicho mes. Entonces, el grueso del ejército santacrucino se puso en marcha partiendo de Puno con dirección a su adversario y el 30 de enero de 1836, Santa Cruz llegó a Arequipa, mientras Salaverry se retiró a los altos de Challapampa, no defendiendo la ciudad por lo desfavorable que se le mostraron los habitantes de élla: en presencia los dos rivales era inevitable el encuentro definitivo, o sea la fase final de la trágica campaña. En este sentido es curioso anotar las impresiones que en Puno manifestara el dean Juan Gualberto Valdivia, publicadas en su obra **Las Revoluciones de Arequipa**: "El ejército se puso al fin en marcha sobre Arequipa, y el Dr. Gómez Sánchez dijo a Valdivia, que según las noticias fidedignas que había recibido el General Santa Cruz, se preparaba Salaverry para dar la batalla en Arequipa. El Dr. Valdivia le dijo: He tratado a Salaverry; es joven de talento distinguido, es de audaz valor, aunque es algo atolondrado. La

empresa es de mucha magnitud. Debe haber consultado sus planes, con personas muy inteligentes. Desde que Salaverry ha logrado atraer a Santa Cruz hasta Arequipa, sufriendo las terribles aguas que la han hecho perder al ejército unido muchos elementos de guerra, lo esperará, es verdad, en Arequipa; pero él debe retirarse al Norte, embarcando su ejército. Se apoderará de todos los departamentos del Norte hasta Ayacucho, reforzará su ejército, bloqueará los puertos del Sur, y ni pasados seis meses podrá Santa Cruz emprender hasta Huancayo. Durante ese tiempo no sólo podrá Salaverry batir a Santa Cruz en el Norte, sino que podrá tal vez, expedicionar sobre el Sur, y aún apoderarse de Bolivia. Le confiese que sentiría la pérdida de Salaverry, mirando la cosa únicamente bajo el aspecto militar. Salaverry, si pierde en Arequipa, podía aún perderse personalmente. Si se retira es muy probable que él salvaría al Perú.— Gómez Sánchez repuso: no le quede a Ud. duda de que Salaverry pelea.— Valdivia contestó: pues es un loco, y se pierde indudablemente". Con toda la importancia que posee la obra del dean Valdivia, a nadie se le escapa la parcialidad puesta en sus juicios y que más tarde apañó en la tranquilidad del escritorio sus comentarios, en armonía con la vanidad de aparecer lo mejor posible y con el interés de acomodarse a la política que por entonces imperaba. En cambio sabemos que en Ica un santo varón, fray Ramón Rojas de Jesús María llamado el Padre Guatemala, si aconsejó a Salaverry que no prosiguiera al sur y sólo desde la capital ordenara las operaciones castrenses contra sus enemigos. Dos directivas primordiales debían haber convencido a Salaverry de no continuar metido tierra adentro: el primero, las noticias venidas de la capital que eran en verdad angustiosas y de sumo peligro para él; el segundo, que malgastaba completamente las ventajas que le ofrecía el empleo de su escuadra, la cual corría el riesgo de anularse y hasta desaparecer al no tener bases de operaciones, sobre todo la del Callao.

Hemos dicho que Orbegoso como acompañante y Morán como conductor, teniendo una división a sus órdenes, principiaron a operar con objeto de adueñarse de la capital de la república; al efecto, ya el 11 de diciembre de 1835, estaba Morán ocupando Huancayo y conforme siguió el progreso de las tropas, varios pueblos del centro y norte del país se pronunciaron en contra de Salaverry. El consejo de gobierno, dejado por el joven caudillo como cabeza de su administración, lleno de temor antes los bandoleros agrupados en las cercanías de Lima y con las noticias del avance orbegosista, cayó en el mayor descrédito por su poca autoridad, y, para peor, promovió disputas al coronel Solar, encargado del mando militar y que actuó con la falta más ostensible de sentido castrense. Recuérdese la carta fechada en el Callao el 16 de Enero de 1836, de doña Juana Pérez e Infantas a su esposo el general Salaverry, en uno de cuyos párrafos dice: "Solar logró armar con diez cañones el bergantín **Flor del Mar**, y cometió la barbaridad de quitar la comandancia general de marina al honrado Iladoy, sólo porque se le antojó, pues no ha dado el más pequeño motivo, y poner a Layseca de comandante general, ¡que te parece esta ocurrencia!". Peores ocurrencias tendría el coronel Antenor del Solar. En esos momentos el general Vidal se sublevó en Huacho y como Solar decidió encerrarse en el Callao el 26 de diciembre, dejando Lima sin protección alguna, el camino fue fácil para que el día 30 la ocupara Vidal. Días más tarde, el 8 de enero de 1836, Orbegoso entró en la ciudad donde los limeños en masa lo recibieron como un gran triunfador. De inmediato estableciósе el sitio de las fortalezas del Callao, de modo que el 18 de enero el general Morán dió el asalto ocupando la fortaleza del Sol y el arsenal, al mismo tiempo que el comandante French hacía un ataque por mar. En poder de los salaverrinos no restaba sino la fortaleza de la Independencia, la cual la rindió Solar el 21 de enero de 1836. De este modo quedó cerrado el Callao a las naves de Salaverry, en forma que la escuadra comandada por García del Postigo, privada de su base principal, estaba condenada a todos los sa-

crificios que se pueden imaginar. Dirá Manuel Bilbao: "Así fué que a fines de enero, Salaverry no tenía bajo su poder más territorio que el que su ejército ocupaba en Challapampa". Se olvidó de las aguas dominadas por la escuadra. El general Carlos Dellepiane escribe en su **Historia Militar del Perú:** "En tanto que las anteriores operaciones se desarrollaban, tuvieron lugar algunos sucesos de cierta importancia, contrarios a la causa de Salaverry, con los que se cerró el año de 1835. Estos fueron la sublevación de los tripulantes de la goleta **Peruviana** en Iquique; el rechazo que sufrieron los bergantines **Congreso** y **Arequipeño** frente al puerto de Cobija donde habían expedicionado; la sorpresa que dió Miller en Camaná a los **Húsares** ocasionándoles 150 bajas. En enero del 36, los santacrucinos rechazaron en Arica a tres barcos de guerra que Salaverry envió para incendiar el puerto; Miller dió otra sorpresa que le permitió apoderarse de Islay, capturando los hombres y elementos desembarcados en el puerto; estos hechos dieron comienzo a las operaciones de guerra del año 1836..... De esta manera Salaverry quedó reducido al terreno en que pisaba y a la escuadra, que comenzaba a desagregarse". La escuadra no se desagregó y en honor de la verdad se puede asegurar, en términos generales, que la armada permaneció defendiendo la causa del joven caudillo, a un punto el cual dice mucho de su devoción a la fidelidad; desgraciadamente la mayoría de nuestros historiadores no ofrecen el panorama exacto en lo que concierne a los actos navales de este período y ello tiene que deberse a la ausencia en que se han encontrado de ayudas documentales.

Con objeto de anotar algunos de los sucesos marítimos, comenzaremos con el correspondiente al ataque efectuado por las tropas santacrucinas de Anglada contra Arica, plaza defendida por el coronel Camilo Carrillo; el pueblo sufrió durante el combate, como dice Salaverry en un decreto "daños inevitables en sus edificios e intereses, por la ferocidad del enemigo, y la dolorosa necesidad en que se hallaron los buques de guerra de hacer fuego sobre los edificios en que el enemigo se había parapetado". Esas averías las ocasionó la artillería de los bergantines **Vivero** y **Guise;** cuando los mismos buques llevaron la noticia a Salaverry, quien en esos momentos desembarcaba sus tropas en la rada de Ocoña (19 de diciembre de 1835) y se había pasado a la fragata **General La Mar,** dió un decreto, al cual nos hemos referido en líneas anteriores, indemnizando los daños causados en la ciudad de Arica por el fuego de los barcos "y cualesquiera otros, prevenidos del ataque del enemigo o de la defensa hecha por los fuegos nacionales". Ahora nos tocaría saltar a los días cuando Salaverry, en vísperas de entrar a Arequipa, su secretario general le decía por oficio al comandante general de la escuadra lo siguiente: "(Un sello de la secretaría general).— República Peruana.— Cuartel General en Siguas a 26 de Diciembre de 1835.— Nº 21.— El Exmo. Jefe Supremo de la República dispone que mañana se establezcan los buques, en la manera y según la distribución que se previene en la razón adjunta.— Dios gue. a V.S.—(Fdo.) Andrés Martínez". El anexo decía: **"Colocación de Jefes y Oficiales de la Armada en los Buques de Guerra — Nº 19.— Fragata General La Mar.** Comandante, el Capitán de Fragata Salcedo; Primer Teniente, Villar; Segundo Teniente, Carrasco; Segundo Teniente, Elcorrobarrutia; Segundo Teniente, Vieyra; Segundo Teniente, Román; Alférez de Fragata, Nabajete.— **Corbeta Restauradora.** Comandante, Capitán de Fragata graduado Larriva; Primer Teniente, Ríos; Segundo Teniente, José Rosendo Carreño, Primer Teniente, Azcárate; Alférez de Fragata, Castro.—**Bergantín General Vivero.** Comandante, Primer Teniente Arriola; Segundo Teniente, Pedro José Carreño; Segundo Teniente, Huertas; Alférez de Fragata, Pabón, existe en la **General La Mar.— Bergantín General Guise.** Comandante, Capitán de Corbeta Corrochano; Segundo Teniente, Rodríguez; Segundo Teniente, Valarezo; Alférez de Fragata, Haza.— **Goleta Limeña.** Comandante, Capitán de Corbeta gradua-

do, Valencia; Segundo Teniente, Tuis; Alférez de Fragata, Roel.— **Goleta Isabel,** Comandante, Primer Teniente Haza; Segundo Teniente, Dohirart.—**Nota.** El Capitán de Corbeta Langmaid hará el servicio de Ayudante del Contra Almirante Comandante General de la Escuadra y los Guardias Marinas existentes, serán distribuidos y colocados en los buques a satisfacción del Contra Almirante.—**Otra Nota.** El S. Contra Almirante Comandante General podrá ordenar que hagan provisionalmente en los buques que se hallan en la rada de Quilca, su servicio, algunos oficiales de los destinados en la Fragata **General La Mar** que no los necesita por ahora hasta tanto regresa armada; pero deben desde ahora conocer sus colocaciones.— Cuartel General en Siguas á 25 de Diciembre de 1835.— (Fdo.) Martínez.— Si en la Goleta **Limeña** ha venido a cargo de la tropa el Capitán Durán, pasará éste a la **Restauradora** y que el Oficial Palomino irá a la **Limeña** a reemplazarle.— (Fdo.). Martínez". Sería imposible ignorar ese proceder demostrado casi siempre por quienes, rodeando al ejecutivo, ejercían las funciones ministeriales en el despacho de marina y cuando daban órdenes a los comandos a flote, pretendían abarcar hasta los menores detalles; así, en el caso del doctor Martínez, un civil si de mucho talento en cambio ignorante de la profesión naval, aún más, situado a tanta distancia del mar, le remite al marino que está viéndolo todo con sus propios ojos, unas órdenes las cuales indudablemente roban la iniciativa al comando, encerrándolo en un circulo estrecho.— Todavía para peor, cinco días después, el secretario general remite otro oficio, en que divide la escuadra en dos grupos y aleja uno de ellos de la vigilancia directa del almirante, lo cual no será a la postre de ningún beneficio. Se expresa así esa comunicación: "(Sello de la secretaría general).— República Peruana.— Cuartel General en Arequipa a 31 de Diciembre de 1835.— Nº 25.— Sr. Contra Almirante Comandante General de la Escuadra.— El Exmo. Sr. Jefe Supremo de la República ha dispuesto que vengan a Islay la Corbeta **Restauradora** y los Bergantines **Guise** y **Vivero,** dejando a cargo del Comandante de la **General La Mar,** Capitán de Fragata Salcedo, la goleta **Limeña** y demás buques de transporte hasta nueva determinación; advirtiéndole a V.S. que los que vengan a Islay traigan todos los víveres que puedan extraer de los de trasporte.— Dios gue. a V.S. Andrés Martínez".

En Arequipa encontró Salaverry al capitán de corbeta Ignacio Mariátegui, quien según la versión de Rosendo Melo, por motivo de queja del cónsul inglés fuera sometido a juicio y enviado a la citada ciudad sureña, a disposición de Orbegoso; por su parte, el joven caudillo, le encomendó el mando del bergantín **Arequipeño,** nave que se apresuró a tomar bajo su dirección el ilustre marino y con la cual daría, de acuerdo a la opinión de todos los historiadores navales, la nota culminante en los hechos de esa campaña marítima. Nos referimos al combate de Pabellón de Pica, el 7 de febrero de 1836. Después de veinte días de permanecer en Arquipa, Salaverry la abandonó para seguir las operaciones castrenses y, al mismo tiempo, evitar las consecuencias de las hostilidades de los hijos del lugar; como resultado, el 26 de enero de 1836, tendría lugar el combate de Gramadal y dos días más tarde Santa Cruz ingresaría en Arequipa. A partir de aquí los acontecimientos tienen un ritmo vertiginoso. El 3 de febrero se baten los dos ejércitos rivales en el puente de Uchumayo, acción de armas gloriosa cuando el joven caudillo rechaza a los santacrucinos que experimentan pérdidas apreciables: será la última compensación del destino al general vivo, porque al muerto lo reservará todos los laureles. El 5 de febrero de 1836 tiene lugar la batalla de Socabaya, iniciada con los soldados de la confederación trepando a las alturas de Paucarpata, ganando así magníficas posiciones, de modo que Salaverry habiendo llegado tarde, entró a la lucha en forma desigual y desproporcionada, frente a un enemigo reforzado, superior en número y bien parapetado; de nada sirvieron los prodigios de valor, pues antes de las doce del día Santa Cruz era dueño del campo y Salaverry debía huir hacia la costa. Escribe Manuel Bilbao: "La derrota de Socabaya obligó a los jefes

y oficiales que salvaron del campo de batalla a marchar sobre Islay, en donde estaba la escuadra peruana mandada por D. Carlos Postigo. Más, en la travesía había fuerzas enemigas colocadas con anticipación y de las que era necesario escapar para llegar a punto seguro". Así sucedió, pues Santa Cruz anteladamente había destacado al mariscal Miller con fuerzas suficientes a fin de cortar toda comunicación con la escuadra de sus enemigos y, de esta manera, fueron cayendo en su poder la mayoría de los jefes y oficiales derrotados. Después de durísimas dificultades y con la moral muy sacudida, llegó Salaverry el día 9 de febrero a dos leguas de Islay, donde fue capturado por Miller; explica Manuel Bilbao: "En ese mismo día, Miller supo la residencia de Salaverry y en el acto le mandó al oficial Llosa con dos dragones para que le hiciera presente el convenio que había celebrado con Mendiburu y los jefes de su ejército y al mismo tiempo le asegurase ser extensivo a su persona, por lo que debía entregarse. (El convenio se reducía a los siguientes puntos: Miller se obligaba a remitir los prisioneros a Tambo y allí darles pasaportes a cada uno para el punto del extranjero que designasen; se obligaba, al propio tiempo, a garantizarles la vida). En virtud de este convenio Salaverry, Cárdenas y el sobrino de Valdivia se entregaron a Miller. A este tiempo, la tropa de la escuadra desembarcó buscando a Salaverry para salvarle. Avanzó media legua y de allí envió un oficial parlamentario a Miller, solicitando la entrega del Jefe Supremo. Salaverry confiado en el tratado de Miller, mandó al oficial que ordenase a Postigo la rendición de la escuadra, por ser inútil el persistir haciendo la guerra ..... La resistencia era pues inútil, y más que todo imposible. Postigo con esta respuesta, en vez de entregarse se hizo a la vela para el Callao y desde a bordo ofició al general Orbegoso, que estaba pronto a tratar con él por ser peruano, pero no con Santa Cruz que era un extranjero. La escuadra hizo su convenio y se rindió el 18 de Febrero".

En cuanto a los requerimientos relacionados con el contra almirante Carlos García del Postigo, existe la versión del dean Juan Gualberto Valdivia en su obra **Las Revoluciones de Arequipa**, donde se lee: "El general Miller tomó a varios jefes y oficiales en la quebrada de Guerreros. Iba poco después Iguaín con cuatro compañeros, y Miller que se hallaba en el olivar, le gritó diciéndole:— Pare Ud. que es mi prisionero. Iguaín le costestó con una palabra indecente; y dijo a sus compañeros:— Síganme Uds. y no hagan caso de ese gringo. Apretó espuelas a su caballo, llegó a Islay y logró embarcarse. Entre los prisioneros estaba el coronel Mendiburu; y Miller lo comisionó para que fuera a persuadir a Postigo, Jefe de la Armada para que la entregara. Postigo se negó y Mendiburu aprovechó de la comisión para quedarse a bordo . Salaverry había fugado en el hermoso caballo **Ni por oro** que fué del general Salas. El caballo engreído murió en el camino, golpeando a Salaverry. Este que llegó a los Toldos sumamente estropeado, echado de barriga escribió una carta al general Miller contando con garantías". Apreciamos que cada narrador escribe los acontecimientos a su modo, dejándose llevar por sus pasiones políticas; así Bilbao asegura que fue el mismo Salaverry quien ordenó la rendición de la escuadra, mientras Valdivia habla de la comisión de Mendiburu; igual cuestión sucede con la prisión de Salaverry, pues frente a Bilbao afirmando la promesa sagrada de Miller para salvarle la vida, está la afirmación de Valdivia que no existió tal compromiso. En fin, no haremos más comentarios, y ahora sólo agregaremos unas frases más respecto del fin del joven caudillo. Posiblemente en el ánimo de Santa Cruz el que Salaverry vivo significaba un obstáculo muy serio y constante a sus planes; fuese esto u otro pensamiento, el caso es que un tribunal de guerra condenó a muerte al famoso caudillo y a sus bravos compañeros. El 18 de febrero de 1836 se cumplió la horrorosa sentencia, a cuyo pie hizo estampar Santa Cruz: "Apruebo la sentencia de muerte pronunciada contra los reos Salaverry, Fernandini, Solar, Rivas, Cárdenas, Carrillo, Valdivia, Moya y Picoaga, conmutando la de los otros en 10 años de presidio". Salaverry era fusilado

en la plaza mayor de Arequipa a los 29 años y 11 meses de edad. La posteridad tejería una leyenda con su existencia.

La escuadra estaba dividida en dos grupos fuertes y con buques sueltos en varios lugares. Como sabemos, en Quilca había permanecido fondeada la fragata **General La Mar** con el capitán de fragata José María Salcedo a bordo de jefe superior, además las goletas **Isabel** y **Limeña** y los buques de transporte que condujeron al sur el ejército de Salaverry. En Islay manteníase la corbeta **Restauradora**, donde García del Postigo tenía su insignia de contra almirante, junto con los bergantines **Guise** y **Vivero**. Esta última nave se desprendió de su escuadrón y fue a redirse al Callao, pasando la siguiente comunicación: "Al Sr. Comandante en Jefe de la escuadra peruana.— Sr. Comandante:— Deseoso de dar un testimonio auténtico a mi país y teniendo la oportunidad de demostrarle con el buque de mi mando, y de unanimidad de votos de todos mis oficiales, ponemos nuestra fuerza a disposición de S.E. el Presidente Provisorio de la República Gral. D. Luis José Orbegoso. En esta virtud estoy pronto a obedecer sus órdenes, diciéndome en donde debo fondear o lo que debo hacer.— Dios guarde a V.S.— Agustín Arriola". Es el lenguaje propio de las rendiciones despues de las grandes catástrofes. Otra rendición había sido, el 3 de febrero de 1836, la del bergantín **Congreso** junto con el bergantín mercante **Concepción**; ambos buques entraron al Callao y se entregaron, aún antes de saber la derrota de Salaverry. Respecto al comandante Salcedo, vamos a copiar lo que establece Rosendo Melo en su obra, haciendo la salvedad que se equivoca en ponerlo en Islay, cuando debe leerse Quilca. Dice Melo: "Colocado en el curso de los sucesos como jefe de los buques nacionales en Islay (sic), desembarcó parte de las guarniciones al intento de salvar a los derrotados de Socabaya y perdida toda esperanza al respecto, abandonó ese puerto con la fragata **La Mar** y demás transportes, que fue a entregar a Huanchaco. Después de la capitulación de la escuadra y en tránsito para Valparaiso, se pretendió extraerlo del buque que lo llevaba, por haber ofrecido Orbegoso cuatro mil pesos por su cabeza, pero el capitán del buque supo evitarlo.— No es lícito silenciar una circunstancia en los antecedentes de este distinguido marino, de quien se ha de tratar mas adelante. En 1836 encontrándose emigrado en Chile, el gobierno de esa república, que preparaba la sorpresa realizada por Garrido en el Callao, le solicitó para que mandara el bergantín **Aquiles**. Salcedo **rehusó servir contra su patria adoptiva**, prefiriendo hacerlo en buques mercantes, en los que el trabajo es más recio y menos retribuído. En aquella ocasión y al mando de la fragata **Alerta**, navegó para Australia".

Con anterioridad a tratar la actuación de García del Postigo, procederemos a ver muy a la ligera los acontecimientos navales más importantes sucedidos en el Callao, a principios de 1836, y de los cuales no nos hemos ocupado. Ya sabemos del avance orbegosista dirigido por Morán sobre Lima, la forma en que cayó esta ciudad en las manos de Orbegoso el 8 de enero de 1836 y cómo fuera iniciado el sitio de las fortalezas del Callao, donde estaba encerrado el Coronel Antenor del Solar, quien representaba la causa de Salaverry; asimismo, dijimos que el 18 de enero, a mérito de un asalto emprendido por Morán cayó en su poder la fortaleza del Sol y el Arsenal. Antes de suceder lo últimamente dicho, expresamos que el puerto de Chorrillos, el cual estaba sirviendo de base naval a la acción orbegosista, había tenido por comandante general de marina a Pedro Vásquez de Velazco, quien despachó una expedición marítima contra el Callao. En efecto el 8 de enero, o sea el mismo día de la ocupación de Lima, informaba el comandante Jorge French que a las siete de la noche del siete de enero de 1836, salió de Chorrillos para atacar el Callao con tres botes cañoneros y 25 hombres de tripulación cada uno, en una empresa bastante arriesgada, porque los cuatro buques de Salaverry llamados **Flor del Mar, Isabel, Caupolicán** y **Guadalupe**, se hallaban atracados a muy corta distancia del muelle y bajo la protección de los castillos; según el

parte de French, cuya veracidad no afirmamos, esos buques contaban con una guarnición de 100 hombres de infantería, un cañón de coliza a bordo de uno de ellos y fuerza armada en el muelle, para repeler cualquier abordaje o un desembarco en tierra; lo que si consta es que French se acercó con sus embarcaciones bastante a los buques, quedando sometido a un vivo fuego de fusilería desde los barcos y al tiro de cañón de la artillería de los castillos, respondiendo valientemente durante media hora con sus fusiles y cañones, regresando a Chorrillos, después de ese tiempo, sin pérdida alguna. En el Callao estaba de comandante general de marina por parte de Salaverry, el comandante Iladoy; la goleta **Isabel,** que estuviera en Quilca a cargo del teniente primero Diego de la Haza, navegó hasta el primer puerto de la república para terminar de armarse, de modo que en estas condiciones le sorprendió el ataque de las fuerzas sútiles despachadas de Chorrillos a órdenes de French, portándose el citado teniente con mucho valor, pues hicieron los buques huir a los agresores. En Chorrillos los orbegosistas adquirieron la corbeta **Santa Cruz,** de cuyo mando se encargó el capitán de corbeta Jorge French; de igual modo compraron el bergantín **Isidoro,** que días más tarde cambiaría su nombre por el de **General Orbegoso,** tomando su dirección Jorge Parker. Mientras tanto del Callao poseemos entre otros, los datos ofrecidos por la esposa de Salaverry, quien se había refugiado en éste puerto y al respecto recordemos la carta de esta infortunada dama, la cual ya hemos copiado en su parte principal en líneas anteriores; se desprende que el coronel del Solar, quizá posiblemente pensando ya en rendirse, despojó a Iladoy de la comandancia general, hizo que Layseca reemplazara a Iladoy y saliera con el bergantín **Flor del Mar,** armado para entonces con diez cañones, donde iba el comandante Loro para dirigirlo, pues Layseca era un lego en cuestiones de marina, convoyando al **Tres Amigos** y ambos con dirección a Huacho; poco después dió la vela del Callao el teniente de la Haza con la goleta **Isabel** y la goleta **Caupolicán** (del porte de 109 toneladas, construida en los EE. UU. donde se llamó **Dandy**), para cruzar por el norte; regresando a entregarse, en Huanchaco, todos los cuatro buques antes nombrados, al conocerse los resultados de Socabaya. El 15 de enero de 1836, la goleta mercante **Mercedes,** que entrara al Callao, despues de saber la situación de Lima, escapó y fue a ponerse a órdenes de Orbegoso en Chorrillos; días más tarde quedaría éste barco bajo el comando del teniente segundo graduado Roberto Dewes.

Cuando el 18 de enero de 1836, Morán capturó el Castillo del Sol, la población del Callao y el arsenal, con poca pérdida de tropa; la causa orbegosista en Chorrillos desde el punto de vista marítimo contaba con relativo poder, que había ido engrosando casi de la noche a la mañana; claro está que ahí no aparecían los mejores marinos de la época, empero si podía disponerse de elementos capaces de salir adelante con éxito positivo. En aquél ataque del 18 de enero había figurado Salvador Soyer en forma destacada, al día siguiente 19, se hizo cargo en Chorrillos, por nombramiento de Orbegoso, de la comandancia general de marina en lugar de Pedro Vásquez de Velazco. El tantas veces citado día 18 de enero dirigió French la siguiente comunicación a la secretaría de Orbogoso: "R.P.—Comandancia del buque.— A bordo de la Corbeta de Guerra **Jeneral Santa Cruz,** Chorrillos, Enero 18 de 1836.—Al Sor. Jeneral Secretario Jeneral de S.E. el Presidente Provisorio de la República.— En este momento que son las cinco y veinte minutos de la tarde, acabo de recibir la nota que V.S. se sirve dirijirme, por la que ordena S.E. el Presidente me embarque en la Goleta **Mercedes** y los botes que crea necesarios y pase al Callao a tomar la Goleta **Flor del Mar**. La Goleta **Mercedes** no la creo útil para la empresa porque no la hallo en actividad, por lo que para no perder momentos salgo ahora mismo con cuatro botes bien tripulados y armados, para aprovechar la noche y en toda ella dar el asalto a la **Flor del Mar,** y de esta suerte cumplir con las sabias miradas del gobierno, todo lo que pondrá V.S. en conocimiento del Exmo. Sor. Presidente.— Dios gue. a

V.S.—Jorge French." Como sabemos, la goleta **Flor del Mar**, acababa de dar la vela, abandonando las aguas del Callao y como las naves mercantes que quedaron en esa bahía estaban junto al muelle y tan cerca de tierra, los observadores orbegosistas no pudieron darse cuenta de la escapada de la goleta. Respecto al capitán de fragata graduado Jorge French y su comisión, según los documentos consultados, llegó con las embarcaciones menores de su mando a las once y media de la noche a la rada chalaca, haciendo que fondearan sus cuatro botes cañoneros a sotavento del castillo del Sol, con objeto de aguardar la señal en que se había convenido con el general Morán; cuando se efectuó ésta, el convoy se puso en marcha abordando y capturando la goleta **Perla** cargada de leña y pipería, en seguida se hizo lo mismo con el bergantín **Cora** que estaba cargado con unos 600 sacos de arroz, después capturaron a la **Cármen** y al **Guadalupe**. Ahora bien, sabemos que el 21 de enero de 1836 ajustó y ratificó una capitulación el coronel Solar, entregando el castillo de la Independencia; según Alfredo Guinassi Morán, los familiares del general Salaverry, esta es la esposa, madre y hermanos que se encontraban refugiados en el antes citado castillo, pasaron a embarcarse a bordo de un buque de guerra francés, **La Flora** del comodoro Maulac. Respecto al coronel Solar, pidió asilo en la corbeta de guerra inglesa **Robert** y, poco despues, se dirigió a Valparaíso en la barca inglesa **Alice**.

Con el Callao en su poder, el gobierno restableció la debida organización militar y administrativa en el puerto. El general de división Trinidad Morán pasó a desempeñar el puesto de jefe superior militar, ejerciendo un verdadero control sobre la marina y reclamando constantemente conocimiento de cuando se llevaba a cabo en ese ramo; quedó de comandante general de marina Salvador Soyer, demostrando poco espíritu ejecutivo, actuando de su ayudante el capitán de corbeta graduado José Félix Márquez; habiendo cumplido Jorge Parker con las funciones de capitán de puerto de Chorrillos, fue nombrado para encargarse de las mismas en el Callao a partir del 24 de enero de 1836, reteniendo el comando accidental del bergantín **Isidoro** o **General Orbegoso** como se denominó a partir del 25 del antes citado mes, por orden del propio Orbegoso y aplaudida en comunicación oficial por Soyer; el teniente primero Damián Alzamora, era ayudante de la capitanía del Callao y la tomaba a su cargo cada vez que salía en comisión Parker, el propietario del puesto; Jorge French continuó con el mando de la corbeta **General Santa Cruz**; en general se puede decir que se restableció la vida del puesto, salvo las justas inquietudes provocadas por los buques de guerra salaverrinos, de los cuales nada se sabía con exactitud. Podemos adelantar que la anterior planta de funcionarios solo estuvo vigente unos cuantos meses y que muchos de ellos no tardaron en ser víctimas de la poca consideración que el gobierno de Orbegoso tuvo con el cuerpo general de marina y entre los que sufrirían injusticias estarían Damián Alzamora, French, Young, etc. Dijimos en líneas anteriores que el bergantín de guerra **Congreso** se puso a la vista del Callao el 3 de febrero de 1836 y, en seguida, se rindió junto con el transporte **Concepción**; seis días despues, el 9 de febrero, nombró Orbegoso comandante de dicho bergantín de guerra al capitán de navío Jorge Young. Por esta época, las autoridades navales orbegosistas movilizaron sus naves para cooperar en la rendición de los buques enemigos, enviándolas especialmente a las costas norteñas del país, o sea que dieron la vela en esas comisiones: el bergantín **Congreso**, la corbeta **Santa Cruz**, bergantín **General Orbegoso**, los bergantines **Tres Amigas** y **Flor del Mar**, la goleta **Guadalupe** (a) **Huachana** y en el radio del Callao las lanchas cañoneras. Empero, conforme fueron incorporándose a la escuadra los buques de guerra salaverrinos, considerando la situación tan angustiosa del erario nacional, se hubo de regresar poco a poco los barcos alquilados y que atender los pagos por tales menesteres. Solo como dato histórico diremos que durante los años 1836 y 1837 los reclamos hechos por los dueños de los buques comerciales tomados por el estado, lo mismo que de embarcaciones menores y suministro de pertrechos navales, alcanza

una muy apreciable suma; como ejemplo, y para 1836, entre otros casos solo citaremos: el de Eugenio Souza dueño de la goleta **Fortuna**, el de Martín Mendiela respecto a que le regresen su buque **Caupolicán**, el de Mariano Piñeyro dueño de la goleta **Guadalupe**, el de Carlos G. Anderson sobre fletes del **Huáscar**, el de José Canevaro en cuanto al **Tres Amigos**, el de Tiburcio Cantuarias respecto a fletes de sus dos lanchas armadas como cañoneras, etc.

El 20 de febrero de 1836, se presentó en el Callao el contra almirante García del Postigo con la escuadra de su mando y fue recibido a cañonazos por orden del general Morán, que como sabemos suplantaba a cada momento al comandante general de marina. En vista de tal situación, García del Postigo mandó el siguiente oficio: "Comandancia General de la Escuadra.— R.P.—Corbeta de guerra **Restauradora**, Febrero 20 de 1836.—Sor. General Jefe Superior del Departamento de Lima.—La negativa de V.S. a la administración de las proposiciones que le fueron dirigidas por el Teniente Coronel Eguaín, a pesar de ser literalmente las mismas que recibió la Escuadra de parte del General Santa Cruz y las reusa, me pone en la necesidad de ir a buscar al Exmo. Sor. Presidente de la República para poner la Escuadra de mi mando a su disposición.— Estoy persuadido que la Nación nunca aprobará que dé órden de V.S. se haya hecho fuego a la Escuadra peruana cuando ella había venido en solicitud de la autoridad nacional para someterse a ella, y tremolaba la bandera blanca signo de paz, respetado por todos los pueblos.—Para evitar perjuicios a los particulares, he dispuesto que los transportes **Libertad** y **Amelia** anclen en este puerto y V.S. se servirá disponer se reciba de ellos la vasijería del Estado que tienen a su bordo.— Dios gue. a V.S. Carlos García del Postigo." Después de lo anterior, prosiguió esta escuadra viaje al norte. El compartimiento de Morán es extraño, pues los menesteres del gobierno no podían ser otros que tener lo más pronto posible a los buques enemigos bajo su control y si García del Postigo había llegado al Callao para rendirse, lo aconsejable tenía que ser el concluir esa acción con la mayor celeridad. Por entonces circulaban los rumores respecto a que algunas de las naves salaverrinas intentaban entregarse a Chile, ciertos o falsos, justamente el hecho de considerar patrióticamente tales rumores, debía decidir a las autoridades confederales a ultimar cuanto detalle se presentara a fin de conseguir el dominio de todos los elementos de la escuadra. La única interpretación que encontramos estaría basada en la pasión política y, más que todo, en la falta de relaciones amistosas que siempre había existido entre el marino y el militar, desde la época de la independencia. Al correr de los años se ha querido buscar una excusa a lo anterior; como referencia podemos recurrir a la obra de Alfredo Guinassi Morán el **General Trinidad Morán**, donde encontramos que el autor oculta el asunto del cañoneo, actitud que únicamente débese a ser descendiente del general Morán y por cuyo motivo no ha sido capaz de ser imparcial; en cambio, justifica la actitud del general con un argumento tan inocente que llega a lo candoroso. Dice así: "El mismo 17 de Febrero comunicó Morán al Presidente Orbegoso las noticias que acababa de recibir de la derrota y prisión de Salaverry y sus Jefes, y habiendo sabido que no obstante sus órdenes de incomunicación absoluta habían desembarcado algunas personas de las naves, ofició al Prefecto, prohibiendo toda comunicación ni auxilio a los buques, mientras no reconocieran al gobierno legítimo de Orbegoso y la jefatura militar de Santa Cruz. **La escuadra siguió al norte** convencida de que Morán, ni otro alguno, comenzará nueva revuelta. Sabiendo que la escuadra amenazaba con entregarse a Chile (¡), acto que calificó de traición, declarando piratas los buques que no se entregaran, ordenó al Bergantín **Orbegoso** y Goleta **Huachana**, con fecha 28 de Febrero, al ancla en Huanchaco, que salieron a hostilizar a los contrarios. "Nótese la ignorancia en que se tiene a la autoridad del comandante general de marina; repárese que en tiempos normales los barcos despachados hubieran ido a un sacrificio inútil, pues no podían enfrentarse a los de García del Postigo.

Ahora nos corresponde ocuparnos del capitán de corbeta Ignacio Mariátegui. Tal como asegura Rosendo Melo, y lo mismo Vegas García en sus respectivas y tan conocidas obras, después del furioso encuentro naval de Pabellón de Pica, el victorioso Mariátegui a bordo del bergantín **Arequipeño** y llevando la ballenera **Yanacocha** que había aprisionado, tocó en Islay donde conoció los detalles del desastre de Socabaya; comprendió a fondo que todo había concluído para la causa de Salaverry y, habiendo decidido seguir al Callao a fin de efectuar la entrega de las naves sujetas a su comando, arribó a dicho puerto al amanecer del 1º de marzo de 1836. Cuando Mariátegui estaba pretendiendo entablar las condiciones con objeto de someter sus naves, recibió la siguiente comunicación de Morán: "A Don Ignacio Mariátegui. Fortaleza de la Independencia, Marzo 1º de 1836.— Sometido Ud. al Gobierno con los buques que tiene a sus órdenes, no estaría en la dignidad de éste tratar con los que tiene declarados piratas, y lo que Ud. debe hacer es entregar en el puerto dichos buques, como que pertenecen a la Nación.— Sin embargo de los males que por todas direcciones han cometido los que servían a Salaverry, se hallan en sus casas viviendo tranquilamente, bajo la protección del Gobierno, que da garantías a los que respetan las leyes y la tranquilidad pública. Esto mismo deben esperar los que se hallan a bordo del Bergantín **Arequipeño** y en la Goleta prisionera **Yanacocha**.— El Capitán del puerto Don Damián Alzamora va a encargarse de los buques, a quien los entregará Ud. bajo inventario y conforme a ordenanza.—T. Morán". Claramente vió Mariátegui como cuanto se pretendía era su rendición de prisionero sin condición alguna; sabido era a cuantos y cuantos rendidos se había fusilado por los vencedores y hasta el gran Miller se manchó con un tinte poco humano, de modo que aquello de quienes se decía vivir tranquilamente en sus casas, podía significar toda una trampa, puesto que Morán en su nota no se comprometía con seriedad a nada. No le quedó otro camino a Mariátegui sino el de trasladarse a uno de los buques de guerra neutrales surtos en la bahía chalaca y según Rosendo Melo: "lo llevó a Guayaquil, en cuyo puerto ejerció muchos años el cargo de oficial de academia." Respecto a los dos barcos recién entregados, informaba el comandante general de marina que estaban en malas condiciones, como resultado del combate naval de Pabellón de Pica, requiriendo reparaciones inmediatas. Como el gobierno ordenase que uno de ellos, en plazo muy corto, diese la vela para una comisión, la citada autoridad naval pasó la nota que a continuación se reproduce, donde hay la curiosa repetición casi a la letra, de cuanto dijeran los anteriores comandantes generales de marina. He aquí el oficio: "Comandancia General de Marina.— R.P.— Callao, 3 de marzo de 1836.— Sor Jeneral Secretario Jeneral de S.E. el Presidente de la República.— Ayer noche me ordenó verbalmente S.E. el Presidente que alistara el Bergantín **Arequipeño**, en términos que pueda dar la vela dntro de tres días; ayer mismo dije a V.S. de oficio, que necesitaba de reparo bastante considerable por estar muy estropeado en su casco, arboladura y velámen de resultas del combate con la Goleta **Yanacocha**, cuando estaba aún aquél bajo las órdenes del traydor Salaverry. Con este motivo, me apresuro a remitir a V.S. sin pérdida de momento, el presupuesto valorizado de la obra que tiene que hacérsele y de todos los útiles que indispensablemente necesita para que pueda hacer la Campaña a que se le destina. Por él se impondrá V.S. de su costo y cuya obra no puede hacerse de ningún modo, a pesar de grandes esfuerzos en menos de ocho días, por la falta que hay de maestranza que en estos últimos años se ha separado de aquí para Guayaquil, Chile y Payta, por no habérsele pagado los trabajos que hacían al Estado, y que hubiera sucedido ahora lo mismo, si no se hubieran hecho sacrificios a fin de cubrirles religiosamente su trabajo en el armamento de los Buques de guerra y Lanchas Cañoneras; y por lo que suplico a V.S. se sirva dar la orden para que con preferencia se entreguen al Comisario de marina los 1424 pesos para pagar dicha maestranza y los úti-

(Continuará)

REVISTA DE MARINA

Nbre. y Dbre.
Año 49 - No. 6

Contenido

1963
Vol. No. 286

Pág.

Economía Naviera y Arquitectura Naval 607
Por el Capitán de Fragata A.P. Alberto Jiménez de Lucio

Fuerza Armada y Desarrollo Nacional 614
Por el Capitán de Fragata A.P. Luis F. Villena

La Oceanografía y la Guerra Naval del Futuro 618
Por el Capitán de Fragata U.S.A. Robert J. Alexander

Aprenda a decir "NO" a un Almirante 625
Por el Vice-Almirante U.S.N. George C. Dyer

La Especialidad en la Oficialidad Naval 637
Por el Capitán de Fragata A.P. Alberto Jiménez de Lucio

La Marina Mercante de Estados Unidos está agonizando y a nadie parece importarle 640
Por el Capitán de Fragata U.S.N. C. R. Wilhide

Los Helicópteros en la Guerra Antisubmarina 649
Por el Capitán de Corbeta U.S.N. Wayne L. Jensen

Recuperación del Submarino Austro-Húngaro "U-12" . . 655
Por el Coronel Ingeniero Naval Italiano Gino Galuppini

Compendio Histórico de la Marina de Guerra del Perú . . 667
Por Javier Buenaño Muro

Revisando Libros 703

Notas Profesionales 709

Informaciones Mundiales 714

Proyectiles Dirigidos 725

Crónica Nacional 736

Historia de la Marina de Guerra del Perú.—
Por el Capitán de Fragata A.P. Manuel I. Vegas.

(Continuación de las Notas al Capítulo IV)
Por el Capitán de Navío A.P. Julio J. Elías.

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

REVISTA DE MARINA

DIRECTOR
Contralmirante A.P. Alejandro Martínez Claure
ADMINISTRADOR
Capitán de Fragata A.P. Alejandro Pérez Ruíz
JEFE DE REDACCION
Capitán de Corbeta A.P. Augusto Pérez del Solar
REDACTOR
Teniente Primero A.P. Alberto Santillana G.

DIRECTORES ANTERIORES

Capitán de Navio José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.
Capitán de Navío Alejandro G. Vinces, Marzo 1934 a Febrero 1939.
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
Vice-Almirante Miguel Chávez G., Febrero 1961 a Marzo 1963.

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

MINISTERIO DE MARINA
REPUBLICA PERUANA
BIBLIOTECA

Economía Naviera y Arquitectura Naval

Por el Capitán de Fragata A.P.
ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

La misión del arquitecto naval es diseñar el buque que más eficientemente desempeña las funciones que dicha nave debe cumplir, dentro de las limitaciones técnicas y económicas existentes. El diseño comienza, por lo tanto, con la enumeración de los deseos del "cliente", ya sea éste el Estado Mayor de una Marina de Guerra, el dueño de una flota mercante, un aficionado a los deportes náuticos o un armador pesquero; el arquitecto naval con frecuencia ayuda al cliente a fijar sus ideas, le hace notar incompatibilidades o imposibilidades técnicas, y le explica lo caro que puede resultar el dar al buque alguna característica quizás no indispensable.

En estas notas pretendo resumir los factores que intervienen en el diseño de un buque mercante, y el intercambio de información que debe haber entre el naviero y el arquitecto naval, para lograr el diseño más apropiado. Las consideraciones que pesan en la decisión del armador son predominantemente económicas, y generalmente se agrupan bajo el rubro de "Economía Naviera"; de allí el título de las presentes Notas. Creo que el tema ha de ser de interés para el Oficial de Marina por los múltiples puntos de contacto que hay entre éste y los buques mercantes, y que se pueden resumir como sigue: función de la flota mercante como auxiliar de la de guerra en casos de emergencia nacional, aspectos comerciales de la operación de ciertos buques auxiliares de la Armada, función fiscalizadora de la Dirección General de Capitanías y las Capitanías de Puerto respecto a las embarcaciones mercantes, necesidad de comprensión de los problemas de los "otros" marinos que comparten con nosotros el uso de los mares, y por último por elemental cultura profesional.

Antes de entrar de lleno a los puntos de discusión entre el armador y el arquitecto, es preciso aclarar ciertos conceptos generales sobre "Economía Naviera" cuyo conocimiento es necesario para una comprensión cabal del tema. Sólo voy a hacer una somera descripción de los principales de estos conceptos; la persona que desee profundizar sus conocimientos de economía naviera tiene una serie

de excelentes tratados sobre la materia.

En primer lugar, hay que tener muy en cuenta la naturaleza fundamentalmente económica de la explotación naviera. El naviero tiene por un lado ingresos en forma de fletes cobrados, y por otro lado gastos por diversos conceptos: amortización del capital, combustibles y lubricantes, haberes del personal, gastos portuarios, mantenimiento y reparación... etc. Si los ingresos no cubren los egresos y un margen razonable de utilidad, el naviero no está justificando su existencia. De allí que el mercado mundial de fletes y los costos de la explotación naviera sean las dos principales consideraciones del naviero.

El mercado mundial de fletes es gobernado por las transacciones entre la oferta y la demanda, efectuadas principalmente en Londres y Nueva York. El curso de estas transacciones es sumamente difícil de seguir, porque si bien la oferta (tonelaje disponible) se conoce con bastante exactitud, la demanda (mercaderías por transportar) sólo puede estimarse en forma aventurada e inexacta de acuerdo al desarrollo del comercio mundial e inclusive, con mucha frecuencia, a desarrollos de carácter político. La crisis de Suez, por ejemplo, dio lugar a un apreciable aumento de los fletes, pues por la ruta del Cabo de Buena Esperanza se necesitaba muchos más buques para transportar la misma cantidad de petróleo anualmente del Medio Oriente a Europa. Este aumento de los fletes motivó una ola de construcción de embarcaciones que a su vez, cuando el Canal volvió prontamente a quedar operativo, originó una tremenda caída en los fletes, cuyos efectos se sienten hasta la fecha.

El nivel general de los fletes es fijado principalmente por los buques "trampa", es decir, buques sin itinerario fijo que generalmente llevan cargamentos completos de productos tales como trigo, azúcar, carbón... etc. El flete es fijado en cada caso de acuerdo a la oferta y la demanda. Los buques de línea regular, en cambio, llevan carga general y navegan en rutas e itinerarios fijos, y necesariamente tienen que fijar tarifas más o menos fijas para el transporte de la mercadería. A la larga, por supuesto, los diversos sectores se afectan mutuamente, y una reducción en los fletes de los buques trampas tenderá a bajar los fletes de las líneas regulares: más este efecto es retardado e indirecto, de modo que no es exageración afirmar el rol decisivo que juegan los buques trampa en la determinación del nivel de los fletes.

Los fletes cobrados por los buques trampa, a su vez, dependen de una serie de factores además de la distancia. La posibilidad de conseguir carga de retorno, por ejemplo, es decisiva en este respecto. Otro factor importante es lo caro que es poner un buque "en conserva" (laid up), lo cual hace que el tonelaje ofrecido no disminuya rápidamente cuando disminuye la demanda. Además, el flete no es función directa de la distancia, ya que muchos de los gastos son independientes de ésta. Por último, en

el caso de las líneas regulares, existe el factor adicional de que estas líneas generalmente están agrupadas en asociaciones llamadas "Conferencias", que establecen tarifas fijas que todos los asociados deben respetar.

Aparte de estas "Conferencias", el armador tiene una serie de otros recursos para defenderse de estas fuerzas impersonales que gobiernan el mercado. Puede, en caso de aumento de la demanda, aumentar su flota efectiva: (a) de inmediato trabajando los buques a mayor velocidad y trabajando sobretiempo en los puertos; (b) a corto plazo, poniendo en actividad buques "en conserva"; y (c) a largo plazo, mandando construir más buques. Puede, también, trabajar el buque en lastre cuando el flete es muy bueno en una dirección y muy pobre en el viaje de retorno. Puede a veces, inclusive, pasar sus buques de una ruta a otra cuando hay variaciones grandes en las respectivas demandas.

En cuanto a los costos de la explotación naviera, éstos pueden ser agrupados en tres rubros: (a) gastos de carga y descarga; (b) gastos de operación (tripulación, combustible... etc.), y (c) gastos indirectos y de administración. Es difícil generalizar respecto a la importancia relativa de estos rubros, pero para dar una idea aproximada podemos decir que los gastos de carga y descarga son con frecuencia del mismo orden de magnitud que los gastos de operación; que los gastos de operación se dividen aproximadamente en 31% en salarios, 12% en alimentación y otros gastos de la tripulación, 41% combustible y reparaciones, 12% seguros y 4% diversos (estos datos corresponden a un armador noruego, y variarán de país a país); y que el costo anual del capital es del mismo orden que los gastos de operación.

Terminada esta algo dilatada introducción, vamos a entrar de plano a nuestro tema. Lo primero que hay que decidir es el número y tipo de buques que se necesitan para cubrir la ruta. Esto se hará a base de las estimaciones de carga disponible, las distancias que tiene que ser transportada, y el porcentaje de la carga total que transportarán nuestros buques. Con estos datos, más la información disponible sobre regímenes de carga y descarga en los puertos de itinerario para los productos que se han de transportar, y período promedio empleados en carena y reparaciones, es posible calcular cuántos viajes anuales podrá hacer un buque de una velocidad dada, y por lo tanto cuántas toneladas anuales podrá transportar (dejamos de lado por el momento cuál debe ser esa velocidad, punto que trataremos más adelante). Con esto quedará determinado el número de buques necesarios. Sin embargo, nos queda por decidir el tipo de buque. La primera decisión será entre buque de carga general, petroleros, metaleros y buques especiales. Por lo general, no habrá dificultad en escoger entre estos tipos de buque, porque en gran parte el tipo de carga se encarga de la selección. Más difícil será decidir sobre las diferencias más sutiles. Por ejemplo, si lo que queremos es un

buque de carga general, habrá que decidir si debe ser "abierto" o "cerrado" (shelterdecker ó full-scantling), si a motor o a turbina, si los auxiliares deben ser eléctricos o a vapor, si el motor debe ir a popa o al centro... etc.; aparte de otra serie de decisiones técnico-comerciales como factor de estiba de las bodegas, capacidad de combustible y frigoríficas, país y astillero dónde construir el buque, Sociedad Clasificadora con la cual clasificarlo, marca preferida del motor principal y auxiliares... etc. Será preciso, además, indicar cualquier limitación operativa que imponga restricciones en las dimensiones del buque, tales como calado máximo permitido en los puertos que se visita, dimensiones de las esclusas o diques que emplea, altura de los puentes bajo los cuales pasa... etc. Un análisis parecido habrá que hacer si el buque que deseamos es petrolero o metalero o algún otro tipo especial.

Antes de seguir más adelante, cabe hacer notar que las diferentes consideraciones, que enumeramos sucesivamente con fines expositorios, no son independientes entre sí, y que al hacer un análisis real habrá que tomar muy en cuenta esta inter-relación. El tipo de máquina principal, por ejemplo, afectará la capacidad de combustible que habrá que dar al buque, y el tipo de winche decidirá en gran parte la capacidad de la planta eléctrica del buque.

Algunos de los términos que acabo de emplear pueden no ser conocidos por el Oficial de Marina, por usarser exclusivamente en buques mercantes, así que voy a explicarlos en algún detalle. El "tonelaje" de los buques de carga es bastante más complicado que el de los buques de guerra. Como en estos últimos, los cargueros tienen un "desplazamiento liviano" y un "desplazamiento máximo", medidos en toneladas de 1000 kgs. ó 2240 lbs. (según el sistema métrico o el inglés sea empleado); pero lo más interesante para el carguero es la diferencia entre estos dos, o sea la capacidad de carga. A esta diferencia se denomina "porte" o "deadweight". El porte incluye no solamente la capacidad de carga que paga flete, sino también el petróleo, agua y provisiones necesarios para el viaje; como éstos dependen de la extensión del viaje, la capacidad de carga útil también variará, y por eso lo más práctico es dar el "porte" total, tal como lo hemos definido. A veces se usa la expresión "porte neto" para referirse a la capacidad de carga útil; tal expresión presupone siempre un viaje de una extensión determinada. Aparte de estos "desplazamientos" comunes a los buques de guerra y mercantes, los buques de carga tienen lo que se denomina "tonelaje de arqueo", que es una medida de su capacidad volumétrica y que no tiene nada que hacer con pesos. El volumen total encerrado por el buque se denomina "tonelaje bruto", y al volumen de los espacios útiles se le denomina "tonelaje neto"; el término "tonelaje" es desafortunado, pues causa confusión con las toneladas de peso empleadas para los desplazamientos. Hay que recordar siempre que cuando se habla de tonelajes brutos

o netos nos referimos a capacidad volumétrica medida en "toneladas de arqueo", que equivalen a 100 pies cúbicos.

Los tonelajes de arqueo tienen gran importancia para el armador, porque determinan muchos de los gastos de operación: derechos de puerto, pases por canales, entradas a dique, practicaje... etc. Esto ha dado motivo al desarrollo de buques "abiertos" y "cerrados", diferenciándose los primeros de los segundos en que ciertos espacios interiores del casco no son completamente estancos y pueden ser excluídos de los cálculos del arqueo. Se llama "factor de estiba" a los pies cúbicos por tonelada que ocupa una cierta carga; valores típicos son 20 para minerales, 50 para cereales, 80 para harina de pescado. Un buque que lleva cargas muy densas será por lo general "cerrado", mientras que uno donde se necesita mucho volumen será "abierto"; hay inclusive buques que pueden ser convertidos a cualquiera de las dos condiciones, según el tipo de carga que se desee llevar.

Otro de los factores que debe considerar el armador es el de la vida probable del buque, no solamente para su plan de reposición de unidades, sino también para fines tributarios. El porcentaje de castigo o depreciación que permiten las autoridades fiscales se basa en la vida probable de la embarcación, debiendo analizarse ésta desde un punto comercial: un buque que cuesta tanto en mantenimiento y reparación que no rinde utilidad, se puede considerar "acabado" para fines comerciales aunque de un punto de vista técnico pueda seguir navegando muchos años más. Es usual depreciar un buque de carga en 20 años y un petrolero en 15. Los porcentajes varían de país a país y de un tipo de buque a otro. Existe también la posibilidad que innovaciones tecnológicas o comerciales puedan convertir un buque en obseleto antes de los plazos arriba citados.

El tema de la velocidad óptima para el buque mercante es uno de los de mayor interés para el armador. Los factores que entran en consideración son tan distintos que en los buques de guerra, que bien vale la pena discutir el punto en detalle. Lo primero que hay que decidir es qué es "velocidad óptima". Para demostrar que la respuesta no es sencilla, a continuación damos cinco posibles respuestas: (1) la que resulte en el mínimo costo por tonelada-milla; (2) aquella en que la resistencia al movimiento empieza a aumentar rápidamente; (3) la que resulte en mayor utilidad al armador; (4) la que produzca máximo reembolso al capital invertido; (5) aquella que atraiga cargas adicionales. El arquitecto naval puede diseñar el buque de acuerdo a cualquiera de estos criterios, pero sólo el armador puede decirle cuál usar, basándose en su experiencia naviera comercial, su conocimiento de las rutas y productos, facilidades portuarias... etc. La mejor manera —aunque algo laboriosa— de encontrar la solución óptima es hacer varios cálculos para viajes a distintas velocidades, usando varios diseños preliminares de buques que den esas velocidades. Para ello habrá que

tomar en cuenta las condiciones del mar, tarifas de carga y descarga, fines de semana y feriados... etc.

La velocidad estará directamente relacionada a los aspectos económicos de la operación naviera, no solamente del punto de vista del armador sino del embarcador. El embarcador o propietario de la carga tiene que contar con fletes económicos para poder afrontar la competencia. El tiempo que la carga está en tránsito entre el productor y el consumidor le representa intereses sobre el capital invertido. Para cargas de poco precio esto es poco, y la velocidad es de importancia secundaria; cuánto mayor el valor del artículo transportado, tanto más importante la velocidad del buque. Además de esta velocidad, también habrá que considerar el tiempo empleado en tránsito terrestre y el empleado en las faenas de carga y descarga. Un buque que lleva poca carga o que para en pocos puertos puede resultar más conveniente al embarcador que un buque más grande y veloz pero que demora más para cargar y descargar.

La máxima velocidad económica de un buque de carga está principalmente limitada por la formación de olas. Es posible demostrar que esta formación depende del "grado de velocidad" del buque, que se define como la relación entre la velocidad y la raíz cuadrada de la eslora. Cuánto más grande es un buque, tanto mayor será la velocidad máxima que puede desarrollar económicamente. La mayor velocidad del buque de carga moderno comparado con el de hace 50 años no se debe solamente a las más eficientes plantas propulsoras con que se cuenta hoy en día, sino también al mayor tamaño de los buques actuales y a refinamientos en la forma del casco. A pesar de todas estas mejoras, sin embargo, siempre queda el hecho de que para lograr mayores velocidades hay que ir a plantas propulsoras más grandes y a cascos más finos, lo cual representa menor capacidad de carga: el buque podrá hacer más viajes por año, pero llevando menos carga por viaje. Sólo el armador puede decidir cuándo se habrá logrado la combinación óptima de factores. Espero que esta discusión habrá traído a luz la dificultad de cualquier solución simplista sobre la velocidad recomendable para un buque de carga.

Todo buque mercante es "clasificado" por una Sociedad Clasificadora. Estas Sociedades con entidades particulares de carácter técnico más que comercial, cuya misión es establecer "standards" de construcción y equipamiento de buques de modo de dar a éstos un grado de seguridad suficiente. Un buque no clasificado tendrá dificultades con las Compañías: en el mejor de los casos, tendrá que pagar mayores primas, y en el peor simplemente no lo asegurarán. Esto a su vez significará de que ningún embarcador usará el buque, ya que no asegurarán la carga si se embarca en un buque no asegurado. Las Sociedades Clasificadoras cumplen, así, una misión útil y necesaria. Algunos arquitectos navales las han acusado a veces de ser excesivamente conservadoras y retrasar las mejoras

e innovaciones en la construcción naval, más si bien esto puede haber sido cierto en alguna ocasión específica, no lo es en el caso general, y las Sociedades Clasificadoras gozan hoy en día de un bien merecido prestigio. También ligados con la seguridad del buque existen los acuerdos de las Conferencias Internacionales sobre la Seguridad de la Vida en el Mar; este punto lo he discutido en la Revista de Marina de Noviembre-Diciembre 1961, y por eso no lo discuto ahora en mayor detalle.

Para terminar estas notas, quiero mencionar algunos de los desarrollos recientes en el diseño y construcción de buques mercantes. Es notable, en primer término, la tendencia a la especialización del buque de carga. Los metaleros son el ejemplo más notable de esta tendencia, pero se nota también en menor grado en la mayoría de las cargas a granel y, últimamente, en el transporte de gases liquefactados. Ha habido también un extraordinario aumento en el tamaño de los buques, especialmente los petroleros y metaleros, tendencia que se explica por la mayor eficiencia y menor costo de operación de los buques grandes en proporción a los de menor tamaño. En los buques de carga seca, hay la tendencia al embarque de la carga en recipientes o cajas especiales de gran tamaño, que vienen empacadas desde la fábrica y llegan sin abrirse hasta el consignatario. Esto aumenta notablemente la velocidad de carga y descarga, y aumenta la seguridad contra pérdidas de mercadería. Ha habido algunas dificultades con los sindicatos de estibadores, pero parece que ya han sido superadas, y que por lo menos para ciertas rutas y mercaderías el sistema quedará definitivamente establecido. El sistema de plumas para la maniobra de carga y descarga está siendo reemplazado a veces por grúas giratorias, y cada vez es más común el uso de tapas automáticas para las escotillas. La mayoría de estas mejoras están orientadas a disminuir el personal necesario para operar el buque y el tiempo que el buque necesita permanecer en puerto, los dos factores que se considera que más aumentan los costos del transporte marítimo.

En lo que respecta a plantas propulsoras, la turbina sigue predominando para las altas potencias y el motor Diesel para las potencias bajas e intermedias, aunque ha habido incursiones de cada uno de ellos en el campo del otro. La propulsión nuclear y la turbina de gas continúan en el campo experimental; nadie duda que su uso aumentará en el futuro, pero aún no pueden competir en forma comercial. En cuanto a las embarcaciones hidroplaneadoras e hidrovoladoras ("hydrofoil craft" y "hydroskimmer" ó "ground-effect machine"), han encontrado aplicaciones especializadas pero no se avisora ninguna posibilidad de que reemplacen al buque de carga para el transporte masivo de mercaderías. Estos tipos de embarcaciones, así como los petroleros submarinos y los buques para gases liquefactados, han sido descritos en el artículo de la Revista de Marina anteriormente mencionado.

Fuerza Armada y Desarrollo Nacional

Por el Capitán de Fragata A.P.
LUIS FELIPE VILLENA G.

La finalidad suprema del Estado es la de alcanzar y mantener el bienestar espiritual y material de la Nación. Todo Estado soberano requiere, para ello, mantener su libertad de acción y disponer de los medios necesarios para realizar esos fines. Libertad de acción, significa en este caso, que el Estado esté en condiciones de vencer las dificultades que encuentre para alcanzar su bienestar. Cuando el Estado mantiene la garantía de su soberanía y mantiene también esa libertad de acción está entonces manteniendo su seguridad integral, seguridad sin la cual no podría alcanzar su bienestar. Por esto es que los fines esenciales del Estado son: el bienestar espiritual y material de la Nación y la seguridad integral de ésta. Las políticas que el Estado desarrolle para la consecución de dichos fines se denominan respectivamente Política de Bienestar y Política de Seguridad, que son las dos partes que componen la Política General del Estado.

De modo particular, las medidas que adopta el Estado para garantizar su Seguridad son las que constituyen la Defensa Nacional. Por esa razón, Defensa y Seguridad, son términos sinónimos. La Seguridad no constituye un fin en sí misma, sino que deriva de la acción que realiza el Estado para alcanzar el Bienestar, pero al mismo tiempo es condición necesaria e ineludible de ésta. Por consiguiente, el Bienestar no sólo origina y condiciona la Seguridad, sino que ambas son absolutamente interpendientes.

Por otro lado, tal como se ha expresado anteriormente, para mantener la seguridad el Estado requiere mantener libertad de acción, pero libertad de acción no solamente en el aspecto del dominio militar sino también en el económico, político y psicológico. De allí que la Seguridad y por lo tanto la Defensa no sea un asunto de exclusiva responsabilidad de los militares sino que lo son de toda la Nación. Civiles y militares realizan Defensa, cada uno en la esfera de sus actividades peculiares.

Una crisis económica aguda, un estado de efervescencia política o social con sus consecuencias de miseria y de intranquilidad, una seria penetración ideológica que trata de inducir a un pueblo a la quiebra de sus sistemas de creencias o a alentar la re-

belión contra la autoridad legítimamente constituída es, de hecho, una amenaza contra la Seguridad Nacional. Y todos estos tipos de amenazas están hoy sufriendo los pueblos que basan sus creencias en la filosofía cristiana ante la infiltración de tipo marxista u otras doctrinas materialistas. Muy especialmente aquellos países llamados subdesarrollados son los que atraviesan las peores crisis y, peor aún, con un porvenir que pudiese quizás adquirir todavía una mayor gravedad. Ante la seriedad de esta situación no puede parecer extraño que entidades tales como la Fuerza Armada aparezcan hoy como contribuyentes decisivos para el enfrentamiento a este desafío. La Oficialidad de la Fuerza Armada, integrada en su gran mayoría por elementos de la clase media, educada en el alto sentido del deber, habituada al espíritu de sacrificio y poseedora de una suficiente dosis de emoción social adquirida a través de un permanente contacto y conducción del personal subalterno, ha integrado con éste un conjunto que puede y debe constituir un apreciable aporte frente a nuevos tipos de amenazas. Las amenazas de hoy, son muy diferentes a las de la guerra convencional y quizás mucho más sutiles que ésta. Estos nuevos tipos de amenaza pareciera que habría de obligar a la Fuerza Armada a ejercer sus actividades, además de la que le señala la Constitución en defensa de la integridad territorial, en dos nuevos campos: uno, en el desarrollo socio-económico, de gran urgencia de ejecución y el otro, el de la guerra revolucionaria, cuya aparición hay que evitar a toda costa pues cuando ella se produce la historia señala que, con contadas excepciones la victoria ha estado siempre de lado de los guerrilleros.

Al encontrarse la Fuerza Armada ante la posibilidad de diversificar su campo de acción se encuentra también ante una serie disyuntiva. ¿El hecho de distraer fuerzas y dinero en estas nuevas tareas ha de significar que la Seguridad quedará afectada ya que no todo el esfuerzo se dirigirá en la dirección clásica? ¿O es que casualmente así se está contribuyendo a mantener esa libertad de acción política, económica, militar y psicológica que es lo que le da sentido a la Seguridad? ¿Tendría objeto mantener todo el esfuerzo bélico en la dirección clásica cuando existe un frente interno amenazado por luchas ideológicas o por la urgencia de satisfacer demandas, generalmente fundamentadas, de justicia social? ¿Tendría sentido aplicar todo el esfuerzo ante la eventualidad de un ataque venido desde afuera mientras que paulatinamente pudiese estar debilitándose internamente la estructura del país? Como esas interrogantes opino que podrían formularse muchas más. Pero para el objeto de este artículo creo que es suficiente analizar las presentes, lo que intentaré hacer aquí.

La Defensa Nacional no es, como se ha expresado ya, una función cuya responsabilidad compete exclusivamente a los militares sino que es un problema de toda la Nación, de militares y civiles, vale decir, economistas, políticos, educadores, religiosos, investigadores, obreros, en fin, toda actividad

imaginable que puede ser ejercida por el hombre y que esté encausada a defender el Bienestar. La Defensa Nacional o Seguridad Nacional es una situación social. No es un grado de preparación militar ni una serie de preceptos políticos, ni una condición económica: es algo que es necesario para el Bienestar de la Nación. Significa los postulados que contiene nuestra Carta Magna al establecer los fines, los principios básicos para afianzar la justicia, consolidar la paz interior, proveer a la defensa común, asegurar los beneficios de la libertad para nosotros, para las futuras generaciones y para toda persona que quiera habitar el suelo peruano. Si hay amenazas desde afuera hay también amenazas desde adentro que están haciendo peligrar nuestra Seguridad. Dependerá del grado de importancia que le demos a ambos tipos de amenaza para luego establecer la proporcionalidad entre ambas y deducir entonces cómo habremos de repartir nuestro esfuerzo para conjurar esos peligros.

Nunca antes como hoy se ha mencionado la gran necesidad que existe de que la Fuerza Armada contribuya al desarrollo socio-económico del país. Demás está decir que siempre la Fuerza Armada lo ha hecho a través, esencialmente, de la capacitación técnica y moral de sus miembros que, sea desde las instituciones castrenses o fuera de ellas cuando abandonan sus filas, influencian en forma indirecta o directa, respectivamente, en otras esferas de actividad nacional. Pero nunca se ha planteado esta contribución en la forma urgente en que hoy parece requerirse. Pero es inevitable que al elaborar un plan de ejecución se habrá de tropezar con los interrogantes que antes he mencionado. Podríamos los militares estar de acuerdo en qué es lo que hay que hacer y para qué habremos de hacerlo; lo que nos quedaría entonces por definir, y esto es lo más difícil, es cómo podremos hacerlo.

Me voy a referir a un aspecto, al de la instrucción, en el cual opino que puede cooperar la Marina de Guerra. Mediante la creación de un equipo de miembros de las Plana Mayor y Menor que ejerzan actividades y posean ciertas calificaciones relacionadas con el aspecto industrial se conducirían una serie de planes de instrucción. Estos planes incidirían sobre los diferentes niveles escolar, politécnico y aún, si fuese posible, también el universitario. En el nivel escolar podría organizarse ciclos de orientación profesional los que, directamente, beneficiarían a la misma Armada incentivando la vocación naval entre ese tipo de elemento. En lo referente a la instrucción en los politécnicos se organizarían también planes orientados a reforzar la calidad de la instrucción ofrecida por los instructores oficiales de esos centros complementadas con cierta ayuda a ser proporcionada mediante las instalaciones y equipos de nuestros centros de instrucción navales. En lo referente al nivel universitario la posibilidad de algún grado de colaboración estaría determinada por la opinión que sobre este punto podrían dar nuestros Jefes y Oficiales especializados en institutos tecnológicos extranjeros.

Los ciclos de orientación profesional o aquellos otros de colaboración en la instrucción estarían a cargo de miembros de la Plana Mayor y Menor calificados en ingeniería mecánica, eléctrica, electrónica, etc. así como médicos, administradores, capellanes, etc. Sería deseable que esta acción fuese paulatinamente extendiéndose hacia otros lugares de la costa a fin de contribuir a la tecnificación que necesitan los pobladores peruanos de las zonas alejadas del departamento de Lima. Ello podría lograrse mediante la creación de sub-equipos que trabajasen bajo la autoridad de las Capitanías de Puerto y contribuiría a evitar la migración de grandes masas humanas que se desplazan sobre la capital en busca de mejores salarios en vista de la falta de oportunidad que existe en centros no tecnificados.

A fin de ejecutar los planes que en el presente artículo se sugieren habría que crear una Oficina Naval para el Desarrollo Nacional que sería la encargada de planificar y ejecutar estos planes. El aspecto financiero de los servicios que realice esta Oficina podría satisfacerse mediante una contribución combinada de los presupuestos de los diferentes Ministerios a los que, directa o indirectamente, beneficie estos servicios.

La participación de la Marina de Guerra en lo referente a acción cívica puede ser muy efectiva. Existe la idea, fatalmente bastante generalizada, de que la amenaza interna manifestada en la penetración de las ideologías de extrema izquierda y que se orientan a crear el ambiente para que se pueda desarrollar la guerra revolucionaria es un asunto que compete exclusivamente al Ejército. Si este concepto fuese hábilmente explotado por el marxismo, con nuestro propio enfoque de este problema, esas fuerzas por ahora ocultas habrían puesto de lado a la Armada en este esfuerzo que requiere urgentemente la concurrencia de entidades tutelares para la Seguridad, como la Marina de Guerra. Después de todo no es la primera vez que el comunismo trata de destruir a las fuerzas oponentes por el enfrentamiento entre ellas, o manteniéndola al margen del problema mediante una hábil campaña sicológica. La Seguridad y el Bienestar del país requiere de nuestro concurso más acentuado en lo referente al desorrollo socio-económico nacional. Comencemos cuanto antes.



La Oceanografía y la Guerra Naval del Futuro

Por el Capitán de Fragata USN.
ROBERT J. ALEXANDER

Los marinos nos pasamos años en el mar. No es raro que en una carrera normal de 30 años pasemos 25 en el mar o íntimamente conectados con operaciones en el mar. Ensalsamos a los océanos, profesando un "amor por el mar". Respetamos su poder (especialmente en las tormentas). A pesar de eso, hay duda de si por cada mil oficiales hay uno que comprenda realmente las ventajas que podemos obtener del mar, o que conozca completamente el enorme potencial escondido en el agua salada que cubre el 71% de nuestro planeta.

Uno de los hechos más sorprendentes acerca de los océanos, es la ventaja económica del transporte marítimo. Por ejemplo, el costo de enviar por barco una libra de jebe desde Singapur a Nueva York en apenas un tercio de lo que costaría enviar la misma libra de jebe desde Nueva York a Akron, Ohio, por algún otro medio de transporte. Viene a costar uno y medio centavos por libra para las 12,000 millas de viaje a Nueva York por barco, y más de cuatro y medio centavos para las 600 millas del viaje de Nueva York a Akron. Esta diferencia de 60 veces el costo de libra por milla, da una idea de las ventajas económicas que resultan de usar y controlar el mar.

Los océanos tienen una profundidad media de 12,000 pies, y a pesar de eso sólo podemos operar dentro de las primeras centenas de pies. Nuestra información científica no es mucho mejor porque generalmente sólo tenemos datos de la columna de agua hasta unos 900 pies (límite de nuestras observaciones oceanográficas). Si es que vamos a operar y luchar contra enemigos a todas las profundidades, debemos entender el medio ambiente hasta lo más profundo, los 36,000 pies.

La mayoría de los buques utilizan sus ecosondas para asegurarse que tienen agua suficiente bajo la quilla durante la travesía, pero fallan al no registrar un análisis detallado de las profundidades oceánicas. Esta aproximación casual a los sondajes de alta mar se ilustra por el hecho de que poquísimos barcos remiten información sondajes a la Oficina Oceanográfica (antiguamente la Oficina Hidrográfica), según se ha pedido innumerables veces.

Otro ejemplo de la aproximación mediante el "homenaje verbal" a la oceanografía se encuentra en una reciente propuesta recibida de la Flota para construir una campana de rescate submarino apta para profundidades hasta de 12,000 pies. El comando que remitió la recomendación olvidó evidentemente considerar que sólo un pequeño porcentaje del fondo oceánico se encuentra entre los 800 pies (posibilidades actuales de la campana) y de los 1200 pies. Las cifras muestran que el 88% de los océanos tienen 12,000 pies o más de profundidad. Así, la región de 800 - 1,200 pies es de gradiente tan pronunciada que un submarino averiado rodaría con toda probabilidad hasta los 12,000 pies. La propuesta nunca debió ser enviada por un comando que se supone está familiarizado con los océanos. Pero suponiendo que fuese aprobada —no lo fue ya que se consideró adecuada la campana actual— indudablemente que habría sido construída. En realidad no hay involucrados problemas difíciles de ingeniería, pero que desperdicio de tiempo, dinero y esfuerzo habría representado su construcción.

Una revisión general de nuestro arsenal de armas navales mostrará que *todos* los sistemas de armas importantes o técnicas de operación desarrolladas desde 1952 han requerido durante la fase de desarrollo de cuantiosos datos oceanográficos. En cada caso, los datos necesarios se obtuvieron (o se obtienen) en forma "apurada", con poco tiempo disponible para un planeamiento anticipado. Y casi en todos los casos, subestimamos los requerimientos de datos por un factor de diez.

En un ejemplo prominente se estimó que un buque de investigación por año sería más que suficiente para hacer un trabajo específico. Hasta la fecha hemos empleado más de 50 años-buque de trabajo oceanográfico o conexos, en este sistema particular, y aún permanece fuerte.

Asimismo, los proyectiles balísticos también requieren de investigaciones oceanográficas precisas para localizar las áreas de impacto durante los disparos de prueba. Los submarinos que operan en inmersión durante largos períodos necesitan evidentemente de datos del medio ambiente. Y todos los dispositivos de detección de gran alcance deben "saber" cómo variarán las condiciones acústicas en muchas millas a la redonda. Además, si se va a mejorar o extender una de las técnicas operativas más promisoras que tenemos, el ASWEPS (1), que está diseñada para predecir las condiciones oceanográficas para fines antisubmarinos y que se está probando en el Atlántico Norte, tenemos muchísimo por hacer en términos de dinero, buques y esfuerzo científico.

La necesidad e importancia de la oceanografía nunca ha sido descrita más elocuentemente que por B.D. Thomas, presidente del Batalla Memorial Institute, en una charla sustentada en

(1) Ver "Predicciones oceanográficas mediante el ASWEPS", de R. J. Alexander, aparecido en el Proceedings de Febrero 1962.

la Mountain State Research and Development Clinic, Raton, Nuevo Méjico. Todo el personal naval debe dar seria consideración a un pasaje de ese discurso (transcrito en el International Science and Technology, Enero 1962), y que a la letra dice:

> "Es un triste comentario de nuestro apoyo nacional a la ciencia, que mucho de ello deriva de una respuesta superficial al empuje ruso. Los rusos lanzan un satélite, y nos abocamos a una carrera espacial. Es justo preguntar, puede ser esto un ardid? No estoy sugiriendo que nuestro programa espacial sea disminuído; simplemente pido que consideremos por un momento la hipótesis de que la próxima guerra no será ganada en el espacio exterior sino en las profundidades del mar. Los rusos alardean acerca de sus proyectiles y de sus bombas de 100 megatones; han estado muy callados acerca de sus submarinos. Hacen un tremendo escándalo acerca de sus hombres en el espacio; pero son muy modestos acerca de su esfuerzo en oceanografía, que es varias veces mayor que el nuestro. Qué brillante explotación militar sería que nos despacharan a la luna mientras ellos se apoderan del océano. Por alguna lógica que nunca he podido comprender, se ha aseverado que la potencia que controle la luna conquistará la tierra. Podríamos añadir.... que la potencia que controle los océanos podrá controlar a la potencia que se apropie de la luna".

¿Qué tenemos a nuestra disposición para mejorar nuestro conocimiento de los océanos? En la actualidad hay 13 buques de la Marina, bajo el control técnico de la Oficina Oceanográfica, y unos 20 buques oceanográficos particulares auspiciados por la Oficina de Investigación Naval, que están recolectando datos. Estos datos son suplementados por otros que se reciben de la Flota y de los barcos mercantes, pero lo que se recibe de estos dos últimos es bastante pobre. Para todos los fines y propósitos nuestra información oceanográfica viene de nuestra pequeña flota de buques oceanográficos.

Siguiendo el lema "Donde la Flota va, ya nosotros estuvimos", esos buques conducen dos tipos básicos de operaciones en la mar. Los buques de *investigación* buscan cosas nuevas. Sus investigaciones científicas están diseñadas para mejorar el conocimiento, resolver problemas científicos y desarrollar nuevas aplicaciones para el uso de los océanos como un medio de operaciones. Los buques de *observación*, por otra parte, se hacen a la mar para colectar sistemáticamente toda clase de datos. Esos datos se usan para desarrollar sistemas de armas específicos, para mejorar las cartas náuticas y atlases, o para usarlos en investigación. Ambas clases de buques permanecen en la mar por más de 250 días al año.

Quizás podamos puntualizar la diferencia entre operaciones de investigación y las operaciones de observación, si consideramos como es que una expedición del siglo XXI exploraría un planeta nuevo. La primera par-

tida podría buscar nuevos caminos a través de las selvas, investigando los alimentos comestibles, determinando los tipos de enfermedades que se encontrarían, etc. A este grupo le corresponde la partida de investigación oceanográfica. Después de que la primera partida haya regresado, se enviarán otros grupos para hacer el mapa del terreno, para localizar con precisión los peligros descubiertos por la primera partida, y en general, para describir el área en su totalidad. A este grupo le corresponderá la partida de observación oceanográfica.

Cada grupo abarca algo del trabajo del otro en algún aspecto; pero usa técnicas distintas. Si hay que conocer el área, ambos grupos son necesarios. El trabajo de la primera partida es inútil a menos que esté respaldado por el trabajo minucioso de la partida siguiente, y ésta no puede trabajar con eficiencia sin los resultados de la primera partida. En oceanografía, asimismo, las operaciones de los barcos de investigación y de observación son mutuamente interdependientes.

La analogía selvática es singularmente aplicable, ya que los océanos son algo muy parecido a una vasta selva habitada por extraños animales. Están llenas de incontables peligros para el imprudente pero encierran innumerables riquezas para aquellos que saben lo que hay que buscar y en dónde.

Para incrementar su conocimiento de los océanos, la Marina ha desarrollado programas oceanográficos de largo plazo conocidos como TENOC (diez años de oceanografía). El trasfondo y contenido de este plan ha sido descrito en un artículo anterior del C. de C. Joseph R. Morgan, USN., que apareciera en el Proceedings. Ampliando esos artículos, quisiera citar algunos desarrollos oceanográficos recientes que contribuyen a las operaciones navales, junto con sus futuras aplicaciones.

El batiscafo *Trieste* rompió su record de inmersión al descender en Enero de 1960 a 35,800 pies. El *Trieste* ha proporcionado valiosa información sobre toda suerte de equipos y accesorios empleados en las inmersiones profundas. Pero uno de los resultados más importantes de ese descenso, fue la observación de vida animal desplazándose en el fondo. Aquellas pequeñas criaturas son prueba vívida de que el oxígeno desciende hasta el fondo. A su vez, esto significa que es posible que haya circulación y movimiento de agua en todas las profundidades.

La importancia del movimiento de agua tiene obvias aplicaciones para la navegación en inmersión, para la construcción submarina y para la echazón de residuos nucleares. Especialmente en este último caso, nos atrevemos a suponer de que hay circulación en el fondo de las grandes profundidades. Para la echazón de los residuos nucleares tendremos que investigar cada lugar de echazón para estar seguros de que esos residuos potencialmente mortales, permanecerán en donde se les arroje.

Además del batiscafo, la Marina está desarrollando otro vehículo de investigación profunda que opere a profundidades intermedias entre la superficie y el fondo. Estos vehículos (como el **Aluminant,** que operará a profundidades de 15,000 pies), serán pioneros de los submarinos de gran profundidad del futuro.

Otro desarrollo importante es la Boya Hundida (Swallow Buoy). Estas pequeñas boyas de aluminio pueden ser lastradas para que floten a cualquier profundidad, y cuando se les dota con una pequeña fuente acústica se les usa para traquear corrientes subsuperficiales. En efecto, las Boyas Hundidas se usaron para localizar la Corriente Cromwell, que es una gran contracorriente submarina en el Pacífico ecuatorial. Antes de que la corriente fuera detectada en 1959, se creía que el transporte de agua en el Pacífico Central era hacia el oeste a 3 nudos. La Boya Hundida reveló una corriente a 650 pies de profundidad que fluía hacia el este a 5 nudos. Es interesante especular sobre lo que sucedería a un submarino que navega por estima sin saber que la corriente es en dirección opuesta a la que se indica en la carta.

Los dos casos citados constituyen apenas unos pocos de los muchos beneficios que se derivan de la oceanografía. Falta mucho por hacer, sin embargo, especialmente en las áreas de investigación y observación. El Informe en Oceanografía de la Academia Nacional de Ciencias describe muchos problemas fundamentales en todas las fases de oceanografía que aún requieren de solución.

¿Cuáles son algunas de las dificultades de investigación que tendrán que vencerse a fin de mejorar las operaciones navales?

Necesitamos desenmarañar el misterio del intercambio de color entre el océano y la atmósfera a fin de predecir y controlar el estado del tiempo. La mayoría de las tormentas que azotan las comunidades costeras de Norte América provienen de los océanos, en donde aún se dispone de muy pocas observaciones.

Debemos efectuar mediciones de las ondas electromagnéticas de baja frecuencia que penetran el fondo oceánico. Esos datos se necesitan para estudios de reflexión del fondo y sedimentación. Debemos conocer cómo se transportan y dispersan los sedimentos a través de las plataformas continentales y en los mares profundos, si es que se va a continuar tendiendo cables o cualquier otro dispositivo en el fondo del mar.

La navegación de los peces y el IFF parecen estar en el reino de ciencia novelesca, pero son problemas críticos. Si pudiéramos descubrir cómo es que los peces navegan miles de millas y regresan a sus ríos hogareños, o cómo es que pueden virar instantáneamente como un todo cuando forman cardúmenes, o cómo es que pueden identificar alimentos o enemigos a grandes profundidades (y en la obscuridad), estaríamos en condiciones de resolver muchos problemas intrincados de la guerra antisubmarina.

Las corrientes verticales están presentes en todos los océanos, y son el mecanismo primario para llevar los elementos nutritivos del fondo a la superficie. Estas corrientes, útiles para los peces, plantean un problema a nuestras fuerzas antisubmarinas, pues las burbujas y diferencias térmicas hacen grandes estragos en las ondas acústicas. El problema principal estriba en que en la época presente no hay instrumentos que midan directamente las corrientes verticales. Cuando se desarrollen esos instrumentos, tendremos la gran tarea de confeccionar mapas de esas corrientes verticales y de determinar sus efectos en las ondas acústicas.

En los tipos de problemas navales usamos la termoclina, pero necesitamos datos fundamentales sobre cómo se forman esas gradientes térmicas, y por qué persisten. Uno de los problemas básicos por resolver es aquel de encontrar por qué hay una falta de oxígeno debajo de las termoclinas en el Atlántico y Pacífico tropicales. Un aspecto interesante de la termoclina es que los peces (especialmente el atún) raras veces desciende por debajo de la capa de mezcla. Nuestros pescadores están aprendiendo de los oceanógrafos de que si tienden redes o cordeles debajo de la termoclina nunca obtendrán una buena pesca.

En la actualidad, las ondas acústicas ofrecen la única "ventana" en los océanos, siendo la absorción muy marcada a altas frecuencias. Por ejemplo, si un blanco pudiera ser detectado a 20,000 yardas por un sonar de 1 kilociclo, sólo sería detectado a 5,000 yardas con un equipo de 2 kilociclos, y a menos de 600 yardas con uno de 4 kilociclos. Esto significa que para obtener los grandes alcances que se requieren para la guerra del futuro, debemos ir a frecuencias cada vez más bajas. A su vez, las frecuencias bajas requieren de proyectores más grandes, y en consecuencia de buques más grandes que puedan transportarlos, así como al equipo asociado. Podemos construir mejores sonares, pero a menos que conozcamos el medio ambiente hasta el máximo alcance, la exactitud de la marcación y de la distancia serán tan pobres que viciarían todo el sistema. Las propiedades acústicas del agua de mar han sido investigadas durante 20 años, pero todavía estamos lejos de una solución. A fin de encontrar otras "ventanas", se debe continuar la investigación en las técnicas no-acústicas, tales como los efectos luminosos (laser), infrarrojos, magnéticos, eléctricos y térmicos, así como los rayos cósmicos, la gravedad y los cambios químicos.

Estas son entonces, unas cuantas de las dificultades de la investigación. Consideremos ahora lo que el personal de la Flota podría hacer para ayudar a la solución de esos problemas.

Para fines militares, menos del 3% de los océanos están adecuadamente sondeados, quedando un 97% que tiene como promedio, 50 millas entre líneas de sondajes. En cuanto a los batitermógrafos, la situación es igualmente sombría. A pesar de la gran necesidad de información oceanográfica, sólo se obtiene una minúscula canti-

dad de datos de los ochocientos y pico de buques que conforman las fuerzas operativas. Para mejorar esa situación, el personal de la Flota debe demostrar un interés más activo en el medio ambiente oceánico. Para aquellos que desean ayudar hay la publicación H.O.606a-e, que es una serie de la Oficina Oceanográfica con instrucciones detalladas sobre registros, anotaciones y remisión de sondajes, BT y demás información oceanográfica. Estas publicaciones deben formar parte de la biblioteca oficial de cada buque, de manera que estén a disposición de todo el personal embarcado, especialmente de los guardieros.

También hay programas educativos, por medio de los cuales el personal de la Flota estaría en condiciones de incrementar su conocimiento de los océanos. En la actualidad hay seis tripulantes que están estudiando en la Universidad de Washington, Seattle, y que en cuatro años deben obtener sus títulos de Bachiller en Ciencias, de acuerdo al Programa de Educación Científica del Personal Subalterno (NESEP). La Universidad de Washington ofrece, además, un curso de postgraduado de dos años para oficiales regulares. Las vacantes para este curso acaban de ser incrementadas a diez.

Similarmente, el curriculum de meteorología de la Escuela de Post-Graduados de Monterrey, acaba de ser ampliado para que incluya un año de oceanografía. Además, se ha establecido un curso de un año en técnicas de predicción. El número de plazas para estos cursos de oceanografía / meteorología ha sido incrementado a 60 para proporcionar a la Flota un núcleo de personal entrenado en oceanografía en las unidades, así como para las predicciones tipo ASWEPS a bordo de los portaviones antisubmarinos. Finalmente, la Dirección del Personal ha preparado un curso de correspondencia en oceanografía que ya está en uso.

Como se puede ver, en oceanografía hay necesidad y cantidad de oportunidades. He tratado de mostrar que el progreso tecnológico naval del futuro depende de un entendimiento total de los océanos como un medio operativo tridimensional. Opino que de ello se deduce que sin una participación individual activa en la colección de datos, entrenamiento de post-graduados y cursos de correspondencia, no obtendremos de la Flota los datos o el potencial humano entrenado en oceanografía, que se necesita para la guerra naval del futuro. Está en cada uno de nosotros el ayudar lo más que podamos a asegurar que los sistemas de armas del futuro tengan el respaldo oceanográfico necesario para hacerlos eficaces.

Aprenda a Decir "No" a un Almirante

Por el Vicealmirante (R) USN.
GEORGE C. DYER.

Los Almirantes vienen en todos los tamaños, formas y temperamentos, pero todos tienen que confiar en el consejo de los subordinados, y han aprendido a diferenciar al experto del inútil, al miembro esforzado de estado mayor del servil "si señor". Así, cuando el almirante recibe un resuelto "NO"! de un miembro de su estado mayor, el almirante, la Marina y el miembro que dice "no", ganan del intercambio de las opiniones en conflicto. Pero, por supuesto, el aprender a decir "NO" al almirante generalmente significa mucho más que el simple hecho de juntar el sonido de las dos únicas letras que conforman esa palabra.

Con las complejidades de la guerra moderna, es difícil que las grandes fuerzas de tarea naval sean mejores que los numerosos estados mayores que las controlan. Sólo por esta razón sería esencial que una buena parte de los mejores talentos de la Marina fueran asignados a servicios de estado mayor en las flotas y en los Comandos Unificados y Especificados.

Además, aquellos oficiales destinados al alto mando necesitan ser educados en el uso de un estado mayor. La manera práctica de lograr esta educación es asignar al oficial a servicios de estado mayor mientras se va abriendo paso en su carrera hacia el alto mando. Todo oficial de un estado mayor debe tener la reconfortante idea de que él puede ser aquella persona que justamente el Gobierno está educando para el alto mando.

Así pues, el servicio de estado mayor es de importancia vital —para la Marina y para cada oficial tomado individualmente. Se deduce de ello, que cualquier oficial de marina que sea capaz de desempeñar un trabajo excelente en un estado mayor, es de gran valor para la Marina. Este valor puede acrecentarse cuando el servicio asignado es a un estado mayor conjunto o combinado. Es aquí en donde el entendimiento de poder marítimo de parte de los oficiales de los ejércitos y servicios aéreos del Mundo Libre puede descender muy por debajo de la línea Plimsoll. La educación de esos oficiales hermanos es una obligación diaria. La habilidad de un poder marítimo efectivo en la próxima guerra puede muy bien que tenga que depender de la labor educativa de los funcionarios civiles que tienen puestos de estado mayor en el Pentágono

y quiénes, debido a los frecuentísimos cambios, sólo pueden disponer de brevísimo tiempo para los fines de educación.

Podría sorprender a los miles de oficiales de Marina asignados a servicios de estado mayor o en los cuarteles generales, el enterarse que durante el período de 1878-1960, o sean 82 años, solo han aparecido en el **Proceedings** dos artículos que traten de algún aspecto de los estados mayores navales. Uno de ellos se refiere a la organización del estado mayor, y el otro al tipo de oficial que debe dotar esa organización.

Difícilmente sorprendería a cualquier oficial de marina de la cosecha de la Segunda Guerra Mundial o anterior, el saber que uno de esos dos artículos fue escrito por el C. de C. Robert B. Carney USN, y el otro por el C. de C. Halloway H. Frest USN, dos de los mejores oficiales que conmovieron las mentalidades marinas entre la Primera y la Segunda Guerra Mundial.

Pero el hecho de que en el lapso de 82 años, se hayan escrito sólo dos artículos sobre estado mayor y su personal, indica de parte de los oficiales de marina una lamentable falta de interés sobre ese tema.

En esta ocasión no se tratará de determinar con precisión la causa de esa falta de interés del oficial de marina. Pero sí se puede puntualizar que a través de los años los estados mayores de nuestros comandos navales han sido siempre minúsculos en comparación con aquellos del Ejército, o en comparación con aquellos de otras marinas europeas. Como resultado, hasta hace poco sólo un pequeño porcentaje del total de los oficiales de línea sirvió en puestos de estado mayor. Para sostener esta declaración, sólo es necesario relatar algunos hechos que abarcan los últimos cien años de las operaciones navales de Estados Unidos.

El Almirante Farragut en la década de 1860 sólo tuvo en su estado mayor a tres oficiales que le asistieran en el comando de su escuadrón compuesto de 50 buques reunidos al sur de New Orleans primero, y de Mobile después. Esos oficiales fueron el capitán de flota, el cirujano de flota y el habilitado de flota.

Trentiseis años después, el Comodoro George Dewey solo tenía en su estado mayor a dos oficiales regulares en el momento de obtener la victoria en la Bahía de Manila. Esos oficiales fueron su ayudante, Teniente Thomas M. Brumby, que tenía 18 años de servicio, y su secretario, Alférez Harry H. Caldwell, con cinco años de servicio. Al Primer Comandante del **Olimpia**, C. de N. Charles V. Gridley, se le dio el puesto adicional de Jefe de Estado Mayor. En 1888, el Contralmirante William T. Sampason al mando de la Flota del Atlántico Norte compuesta de 100 buques de guerra, tuvo la suerte de tener permanentemente nombrado como jefe de Estado Mayor al C. de N. French E. Chadwick, así como a un ayudante y un secretario, es decir un gran estado mayor compuesto de tres oficiales.

Diecinueve años después, en 1917, el Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico, Henry T. Mayo, enarboló una nueva insignia de cuatro estrellas. Su flota tenía 200 buques y su estado mayor alcanzaba a 12, incluso un sub-jefe de estado mayor de excelente preparación, el Teniente Ernest J. King.

Venticuatro años después, el 1º Octubre 1941, el estado mayor del Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico, E. J. King, alcanzaba sólo a 23.

Durante la Segunda Guerra Mundial era un credo generalmente aceptado por los oficiales de línea de la marina, que sólo en los puestos de creciente responsabilidad se podía probar adecuadamente las habilidades de un oficial para determinar sus calificaciones para el rango de oficial general. Consecuentemente, para esos oficiales fue algo así como una sorpresa descubrir que sus contemporáneos del Ejército eran ascendidos a oficial general después de pasar su carrera casi totalmente en escuelas y en puestos de estado mayor.

El fundamento de la creencia del oficial de marina en la eficacia de la escalera de comando, era que en cada peldaño el oficial tenía que tomar decisiones difíciles. Algunas de estas decisiones involucraban la difícil tarea de decir "NO", no sólo a los subordinados que se lo merecían, sino también a los superiores exigentes. La responsabilidad no se podía pasar ni hacia arriba ni hacia abajo. La decisión era una responsabilidad del comando. Muchas de esas decisiones se adoptaron en alta mar, en el puente, en las carlingas o en las torres de combate, o en la red de fonía, de manera que los jóvenes y los antiguos oyeran y observaran. El juicio exhibido por los oficiales no podía perderse en el laberinto de una graciosa palabrería sin sentido, fuese verbal o escrita.

Para los oficiales que servían en los estados mayores se creía que existían circunstancias muy distintas a las citadas. Muy rara vez tuvieron la obligación de tomar una decisión a la cual sus nombres fueran públicamente relacionados. A lo sumo, sólo recomendaban esto o aquello a uno más antiguo en el estado mayor, o al almirante, quien tomaba la decisión, asumía la responsabilidad y absorvía cualesquier críticas. En consecuencias, se creía cándidamente que el prestar servicios durante mucho tiempo o repetidas veces en un estado mayor resultaba en detrimento de la firmeza, así como en una falta de entrenamiento para formular decisiones. Algunos creían y decían que un palabreador sabido, melifluo y sagaz con la entereza de una medusa, podía muy bien ser un magnífico oficial de estado mayor. Como si fuera poco, se dijo que la Marina degeneraría en una organización de "si señor", si un elevado porcentaje de sus oficiales generales llegasen a ese grado vía la escalera de servicio en estado mayor.

A pesar de la renuencia general de parte de los almirantes a solicitar estados mayores numerosos, y de una

renuencia aún mayor de parte de la Dirección del Personal para autorizarlos, los estados mayores florecieron durante la Segunda Guerra Mundial. La Marina se ha ido acostumbrando gradualmente a estos grandes estados mayores, desde la Guerra de Corea y luego en los diez años de Guerra Fría. Aunque sin concordar del todo en que la Marina ha llegado a la delicada posición indicada por la afirmación del General Hunter Liggett de que "Un ejército sin un Estado Mayor no podría pelar una papa", en este momento no hay muchos en la Marina que estén en desacuerdo con la cita de la **Escuela del Ciudadano Marinero,** que dice:

> "En guerra, ninguna fuerza militar o naval puede llevar a cabo algo que valga la pena a menos que esté respaldada por un estado mayor que trabaje eficiente, leal y dedicadamente".

Con la creación de la OTAN, OTASO, CENTO, OEA y la creciente importancia del Estado Mayor Conjunto, la Marina se encuentra en la situación de que un buen número de sus oficiales están sirviendo en estados mayores, sea a flote o en tierra.

Parece entonces momento oportuno el echar una mirada a algunos de los requisitos que debe satisfacer un oficial para trabajar en estado mayor, y añadir además, algunas indicaciones sobre la forma de cumplir ese servicio.

John Paul Jones fue un almirante de la Marina rusa, pero no en la nuestra. Por eso no tenemos de su parte alguna cita de categoría respecto a las características personales especiales que deseaba tuvieran los oficiales que servían en su estado mayor.

Sin embargo, George Washington, contemporáneo de Jones, que servía en el Ejército Continental, dijo que un oficial de estado mayor debería ser:

> "firme y estricto al cumplir los deberes que se le han confiado. Si es de disposición muy dócil seguramente será dominado, y el Comandante en Jefe no conocerá el eficiente poderío y condición del Ejército".

En otra oportunidad, el General Washington enumeró las cualidades que son de desear en los Oficiales de estado mayor, como sigue:

(1) Habilidades sobresalientes,
(2) carácter formado,
(3) gran actividad,
(4) integridad a toda prueba,
(5) prudencia y,
(6) experiencia.

Los valores de estas características personales son evidentes por sí solos. La única duda es si la descripción de esas características es detalle suficiente para servir de medida para identificar a los oficiales de estado mayor excelentes.

Inmediatamente surgirá la pregunta: ¿No son las características para un almirante excelente las mismas para

que un excelente oficial superior sirva en un estado mayor?

La respuesta simple es: "SI".

La respuesta sensible es, sin embargo, que no hay oficiales suficientes con **todas** las características requeridas del almirante excelente para cubrir todos los puestos de estado mayor que la Marina tiene la obligación de cubrir. El requerimiento creado por este hecho es la denominación de las características distintivas que pueden servir para ayudar al eje marinero a resolver el problema.

Para apoyar la conclusión de que los almirantes, dentro de sus muchas posibilidades definidas, tienen todas aquellas que se exigen a un excelente oficial de estado mayor, sólo hay que recordar los nombramientos a estado mayor de los tres últimos Jefes de Operaciones Navales; Carney sirvió como Jefe de Estado Mayor del Almirante Halsey; Burke sirvió como Jefe de Estado Mayor del Almirante Mitscher, y Anderson sirvió como Jefe de Estado Mayor del Almirante Radford. Si ellos no hubiesen sido excelentes oficiales de estado mayor, sus carreras no habrían culminado en el puesto máximo de la profesión.

Por otra parte, el ser un excelente oficial de estado mayor no garantiza automáticamente que se llegará a almirante. Para apoyar esta conclusión sólo hay que mirar la nómina de los estados mayores actuales para observar que muchos capitanes de navío aptos no fueron incluídos en la última lista de selección para almirante. En esta área, muchos son los llamados y pocos los escogidos.

La única característica esencial del oficial de marina que haya de ocupar el puesto más alto de la línea, es el "liderazgo calificado". Esto es así a pesar del énfasis reciente puesto en la "habilidad administrativa" en los altos escalones de la organización de defensa. La característica de liderazgo calificado incluye tres cualidades que, según se ha demostrado, no son requerimientos absolutos para una "administración" acertada.

Esas tres cualidades son:

(1) Espíritu combativo,

(2) Coraje físico

(3) Entendimiento cabal y simpatético y respeto total por aquellos que sirven y apoyan al líder.

Consideremos la primera cualidad, el espíritu combativo. Sea que un oficial ofrece una reacción rápida y vigorosa ante las presiones del enemigo, o que tiene predilección por la lucha peligrosa, sólo se le podrá valorar cuando caigan los proyectiles y las bombas y parezca que el enemigo está ganando. No hay forma de proporcionar una respuesta total para determinar la magnitud de espíritu combativo que posee un oficial, aún se trate de la fuente de ingreso a la Marina, de un formato particular de notas y conceptos para tiempo de paz, del método de ascenso,

del tamaño físico o de la atracción de la apariencia física o valentía en el campo atlético.

Han pasado 10 años desde la última prueba larga y continua, aunque no muy espectacular, del espíritu combativo de miles de oficiales de marina en tanto luchaban contra los cañones comunistas que disparaban desde las elevadas cimas de Wonsan, o piloteaban sus aviones en medio de un intenso tiro antiaéreo en las inmediaciones de los diques, reservorios y puentes de Corea del Norte.

El único escenario para la prueba real del espíritu combativo —el de una guerra real— no está a disposición. Así pues, los matices de esta cualidad esencial deben juzgarse por las reacciones, o su ausencia, a los movimientos del enemigo comunista en la Guerra Fría, al rendimiento en los juegos de guerra, y la forma como se enarbole la bandera en las diversas e interminables batallas de papel y palabras que se libran principalmente en el Pentágono.

Debido a las frecuentes oportunidades para probar y evaluar el último aspecto citado del espíritu combativo demostrado por la disposición con que uno arriesga el cuello en un pedazo de papel, en una idea, o en un principio sólido, o en el Servicio, resulta ser probablemente el más conocido por las juntas de selección y por los oficiales de la Dirección del Personal a cargo de los nombramientos. Esto sucede particularmente, cuando los archivos de las fojas de notas y conceptos cubren un mínimo de 10 años y un máximo de 17 años de servicios sin combate.

Consideremos la segunda cualidad del líder —el coraje físico. "El miedo hace que el hombre olvide, y la habilidad que no puede pelear es inútil". El espíritu combativo se mide por el vigor, resolución y ahinco con que uno enfrenta al enemigo y a los oponentes, tanto en condiciones favorables como desfavorables. Es también una medida de la habilidad de un oficial para vivir día a día y ser más fuerte cada día, mientras está bajo fuertes y frecuentes ataques del enemigo o de los oponentes.

El coraje físico es todo eso más la cualidad de seguir pensando y actuando ofensivamente cuando existe una buena dosis de peligro personal.

La habilidad táctica y estratégica, si se unen con el coraje físico en un hombre, le permitirán recordar y aplicar al máximo su talento en momentos de gran peligro.

La tercera cualidad del líder naval es algo más que la "lealtad hacia abajo". El líder **nunca** exige lealtad, la merece y la logra.

No es el aspecto de la "habilidad administrativa" o "El Proceso Administrativo" el que considera que un obrero feliz o un "obrero sin problemas" produce más, y que por lo tanto, todos los obreros deben mantenerse felices y sin problemas.

No tiene relación particular con una disposición agradable, con una

personalidad introvertida o extrovertida, o aún con una disposición por lo espectacular. Esta cualidad comprende un interés y conocimiento real de la humanidad, y de las personas que apoyan al líder en sus empresas; y ello produce que los marineros, avioneros y bomberos estén dispuestos a seguir lealmente al almirante.

Todas las cualidades y características deseables en los líderes son útiles y de desear para un oficial de estado mayor, pero las tres que se acaban de discutir no son un **sine qua non** para un excelente oficial de estado mayor, y verdaderamente tampoco lo son para los oficiales subordinados al Jefe de Estado Mayor.

Si todos los jóvenes de Estados Unidos, una vez que se ponen el uniforme de oficial, se convirtiesen automáticamente en líderes, todos los estados mayores estarían particularmente bien servidos con una dotación total de líderes navales. Pero ese no es el caso.

Puesto que hay un número limitado de oficiales de línea antiguos que poseen todas las calificaciones para llegar a ser en el futuro Jefe de Operaciones Navales, intentaremos enumerar las características esencialmente básicas que debe tener un oficial que sirve en un estado mayor, para que su Comandante resulte bien servido.

Ellas son:

(1) Alta inteligencia: Esto significa una notable capacidad mental. Esto no significa astucia ni intelectualidad necesariamente. Resalta la cualidad de encarar y resolver problemas con un alto grado de sentido común. El sentido común, a pesar de la definición que le da el diccionario, incluye precisión en la evaluación y sólido conocimiento.

(2) Habilidad para pensar y hablar rápida y precisamente. Esto significa que la inteligencia de alto grado está a inmediata disposición de los demás miembros del estado mayor y de su Comandante.

(3) Habilidad para trabajar intensamente. No importa en qué área opere, o cuánto puede esperarse, el trabajador infatigable produce trabajo de un valor mucho mayor del que se le exige.

(4) Fuerte coraje moral. Si bien el oficial que sirve en el estado mayor puede no necesitar demostrar gran coraje físico, sí debe tener y demostrar coraje moral de un grado tal que se pueda considerar excelente. Estos dos aspectos del coraje (físico y moral) no son como los dientes de la gallina, que nunca se encuentran, y mucho menos juntos. Pero en esta época en que para ganar amigos e influenciar gentes hay que apartarse ligeramente de la línea recta, el coraje moral merece un poco de atención.

Estas cuatro caraterísticas son las esenciales. Cualesquiera de las características son las adicionales que se citan a continuación aumentarán el valor del servicio del oficial hacia su Comandante:

(1) Una mente reposada,

(2) Mucha imaginación; velocidad en la concepción y aptitud de percepción,

(3) Mucha determinación, intrepidez y buena voluntad para tomar el riesgo calculado. La buena administración, en estos días del computador electrónico, recibe consejos del computador mecánico y evita tomar riesgos basados únicamente en el juicio, adoptando las decisiones que el cerebro mecánico sugiere. El buen liderazgo en época de guerra consiste en tomar riesgos (tal como lo hicieron los japoneses en Pearl Harbor) que sorprendan, confundan y que dejen sin habla al enemigo. Sólo cuando un oficial ha aprendido a tomar decisiones temerarias conforme avanza en su carrera en época de paz, es que ese mismo oficial tomará en guerra riesgos mayores necesarios, y también más temerarios.

(4) Discreción natural. El oficial de estado mayor debe ser no sólo discreto con los asuntos de alta clasificación, sino que también debe serlo con respecto a los trabajos internos del estado mayor.

(5) Habilidad para ganarse la buena voluntad de los demás, actuando no sólo con tacto y sinceridad, sino de buenas maneras.

El decorado sobre la torta, en lo que concierne a un almirante, viene si el oficial tiene las siguientes habilidades y capacidades en adición a las características personales deseables:

(1) Habilidad de planeamiento, incluso el escribir en forma gramatical correcta y en lenguaje comprensible.

(2) Habilidad administrativa, que incluye un conocimiento excelente de cómo hacer que las cosas se hagan en el Pentágono, o en los estados mayores conjuntos o combinados.

(3) Una amplia gama de conocimiento tecnológico y/o conocimiento general, junto con la memoria para utilizarlo en el momento necesario.

El enunciado del "coraje moral vigoroso" como una de las cuatro características básicas exigidas a un excelente oficial de estado mayor puede hacer arquear algunas cejas, puesto que existe la opinión generalizada de que ni los funcionarios civiles del pentágono, ni los almirantes, desean ser fuertemente contrariados. El coraje moral vigoroso conduce a opiniones expresadas vigorosamente, aunque sean expresadas de buena manera y en lenguaje preciso y simple.

Cualquier discusión de la disposición de los actuales funcionarios civiles del Pentágono a ser fuertemente contrariados no sería prudente ni de buen gusto, pero como recuerdo puede decirse que dos de los mejores Secretarios de Marina de la época moderna, el Sr. Forrestal y el Sr. Gates, recibían gustosos las opiniones francas, aún cuando se opusieran a las de ellos, de manera que la posibilidad de que esta feliz cualidad pueda estar presente en los funcionarios civiles es algo real.

La próxima pregunta por examinar es, "¿valorizan los almirantes las opiniones francas y honestas que sean contrarios a las de ellos?" La respuesta es, "que la mayoría de los buenos lo hacen". Para ilustrar el caso se dan los ejemplos siguientes:

El Contralmirante estaba al mando de su flotilla de destroyers sólo desde hacía cuatro días. Su último puesto había sido Jefe de Estado Mayor. Su flamante estado mayor consistía de siete miembros. Tres de ellos habían servido antes en estado mayor. Los otros dos nó. Uno de éstos era el Secretario, un Capitán de Corbeta con tres años de antigüedad en la clase. Sólo el Jefe de Estado Mayor había servido con el Almirante en otra oportunidad.

En una hermosa mañana de Junio en San Diego, el Secretario se acababa de sentar para revisar la montaña de papeles de los destroyers cuando sonó el timbre del Almirante.

El Almirante lo recibió alegremente y le dijo: "Deseo que saque varias copias de este proyecto de orden que acabo de redactar. En el desayuno le pedí al Jefe de Estado Mayor que convocara a una conferencia de Estado Mayor en mi camarote para las 1030 de la mañana de hoy, y deseo que todo el estado mayor me dé sus comentarios en ese momento sobre este proyecto".

El Secretario dio un alegre "comprendido" y añadió que ya se había dado el aviso sobre la conferencia.

Esta iba a ser la primera conferencia de estado mayor y el Secretario estaba ansioso de ver a su Almirante en acción, y saber sobre sus planes y políticas. Mientras el Secretario entregaba el proyecto al furriel del Almirante y le pedía que añadiera la nota "el Almirante desea comentarios en la conferencia de las 1030", se sorprendió al descubrir que el asunto de la orden era "Permisos y Salidas".

La conferencia del pequeño estado mayor comenzó a las 1030 en punto. El Almirante discutió primero varios asuntos de política que deseaba conociera su estado mayor, y luego les pasó varios puntos sobre los que deseaba una posible acción futura. Luego preguntó si alguien tenía algo que añadir y de ahí pasó al asunto de su proyecto de orden. "¿Tendría cada uno de Uds. la amabilidad de darme su opinión?".

Dirigiéndose a su viejo amigo, el Jefe de Estado Mayor, le preguntó: "¿Chips, cuál es su comentario?". Chips se irguió un poco y expresó "qué quizás necesitaría de una pulida, pero si eso era lo que el Almirante deseaba, eso es lo que se haría". Luego fueron preguntados en orden de antigüedad los demás oficiales hasta que llegó el turno del Secretario, que era el penúltimo. Nadie estuvo entusiasta, pero tampoco nadie hizo objeciones o manifestó palabras de advertencia.

El Almirante miró fijamente al Secretario y le preguntó, "¿cuál es su comentario?".

El Secretario miró al Almirante y dijo: "Tiene un olor que llega hasta el cielo".

El Almirante lo miró sorprendido y severo, y preguntó: "¿Quiere decir que mi orden tiene mal olor?". El Secretario contestó: "Si, tiene mal olor".

El Almirante preguntó por qué, y la respuesta en general, fue que representaba una reducción drástica en el campo general de los permisos y salidas. Aún más, ningún oficial del estado mayor (ni el Almirante) habían servido últimamente en el comando de la flotilla de Destroyers, ya que de haberlo hecho habrían adquirido el conocimiento de que tal reducción era necesaria a fin de cumplir con la misión del comando, según existía en los libros, o como el Almirante había esbozado ese día en sus políticas.

El Almirante permaneció callado y el Secretario captó en sus colegas del estado mayor una mirada recriminatoria de, "¿Está Ud. loco?". El Ayudante se alineó con la opinión de la mayoría, "sin alegrías, pero sin penas", y luego terminó la conferencia.

Apenas el Secretario había regresado a su oficina, cuando sonó el timbre del Almirante, llamándolo. Se imaginaba lo peor.

El Almirante fue de frente al grano. "Este es un estado mayor nuevo, y con la excepción del Jefe de Estado Mayor, nunca he servido con alguno de Uds. Deseaba saber de quién podía conseguir una opinión completamente honesta y franca. Escribí ese proyecto de orden con cuidado, de manera que apestara. Obtuve las respuestas del estado mayor. Si Ud. mira en mi papelera verá los restos de la orden".

"No siempre estaré de acuerdo con Ud. en el futuro, pero siga dándome sus opiniones francas y honestas. Las voy a apreciar. Ud. ganará al dármelas".

El Comandante de Flotilla era el Contralmirante James O. Richardson USN., quien cuando fue Comandante en Jefe de la Flota de Estados Unidos en 1940-1941, en nombre de la flota en Pearl Harbor, dio algunos consejos francos a su jefe, el Presidente de los Estados Unidos y Comandante en Jefe del Ejército y de la Marina.

He aquí otro incidente ilustrativo. Hacía tres semanas que había comenzado la Segunda Guerra Mundial. El Segundo Comandante del crucero pesado que enarbolaba la insignia de tres estrellas del Comandante de la Fuerza estaba amarrando al muelle de Pearl Harbor. Conforme se enmendaban las espías a lo largo del muelle, el Secretario del Comandante en Jefe del Pacífico con un magáfono, le decía al Segundo Comandante lo siguiente: "Tiene que salir en avión de la Panamerican hoy a las 1330". A su vez, el Segundo contestó, "¿por qué el Comandante en Jefe no anuló mis órdenes? (tenía autoridad para hacerlo). El Secretario dijo, "Así lo hizo, pero fueron revocadas por el Departamento".

La orden de cambio del Segundo especificaba que se presentara al Di-

rector del Personal para Servicio Especial. En Pearl Harbor no había información sobre lo que era ese Servicio Especial.

A principios de Enero 1942, el citado Segundo ingresaba a la oficina del Ayudante del Director del Personal en Arlington, para presentarse. Se le informó que formaría parte del estado mayor del nuevo Comandante en Jefe de Estados Unidos, Almirante E. J. King, USN.

El Comandante nunca había servido con el Almirante. Había visto funcionar su aguda mentalidad en las críticas de Flota realizadas después de cada juego de guerra. El Almirante tenía reputación de repartidor de tareas difíciles.

Mientras el Comandante subía las escaleras hacia el segundo piso del antiguo edificio del Departamento de Marina, sus ánimos estaban por los suelos. El "servicio especial" era servicio en tierra en Washington. ¿Podía haber algo peor? Se presentó al Contralmirante Russell Wilson, Jefe de Estado Mayor, y a poco el Ayudante le dijo que el Almirante King lo recibiría.

A medida que el Comandante recorría la tremenda distancia entre la puerta y el escritorio del Almirante, éste se sentó y lo miró sin aprobarlo ni desaprobarlo. El Comandante se cuadró frente al escritorio y se presentó oficialmente.

El Almirante no se levantó, y tendiéndole la mano dijo, "¡Bienvenido a bordo!" Se quedó sentado, y después de una pausa de 10 segundos, dijo, "Parece que Ud. no está contento".

El Comandante dijo, "no estoy contento. Era Segundo de un buen crucero de batalla en áreas de guerra, y ahora me encuentro sirviendo en tierra, en Washington —cómo voy a estar contento?".

Transcurrieron 30 segundos y el Almirante mudo. Luego se paró y dijo, "Si le contara por qué está Ud. aquí, quizás se sentiría un poquito más feliz. Un oficial, por cuyo juicio tengo un gran respeto, me dijo que si en mi estado mayor deseaba un oficial que no tuviera pelos en la lengua **cuando** (acentuando la palabra) fuera necesario, debería enviar por Ud.". Luego sonrió amistosamente y dijo, "Bienvenido a bordo —hay mucho por hacer".

El Almirante Richardson y el Almirante King pusieron simplemente énfasis en el hecho de que el coraje moral era un ingrediente esencial de los oficiales que ellos deseaban para servicio en sus estados mayores, y que ellos, como líderes navales, tenían la amplitud de carácter y la suficiente calma en disposición para desear recibir opiniones honestas aún cuando fueran marcadamente contrarias a las de ellos.

Un oficial de estado mayor muy ocupado en mostrarse obsequioso y dándole el "si señor" al almirante que desea explorar con él problemas que no están totalmente cubiertos, o cuya solución el almirante desea di-

rigir, en realidad no está sirviendo al almirante del todo bien.

A lo más el oficial de estado mayor estará abarrotando los canales administrativos del estado mayor con directivas que tienen que ser reescritas, y en lo peor, estará enviando "despachos de acción" para operaciones o combates que no reflejan total o correctamente los deseos del almirante.

Es un hecho desafortunado que la Dirección del Personal no pueda entregar cerebros extras, coraje moral, ni buenas maneras junto con la carta de nombramiento de un oficial que va a servir en un estado mayor. La hoja de papel que contiene el nombramiento al estado mayor no lleva consigo la habilidad del oficial. La Dirección ha lanzado un reto para que un oficial sea de lo mejor, para bien de su almirante, de su Marina y de su país, y que en esa forma sirva mejor a su propia carrera.

Así los oficiales que sirven en los Estados Mayores deben:

(1) **Estar imbuídos de la idea de cooperación y trabajo en equipo.**

Toda organización militar debe estar imbuída de la idea de cooperación y trabajo en equipo. En ningún otro sitio la observancia de este principio paga más "dividendos extras" que entre los estados mayores y dentro de los estados mayores.

La cooperación de los mutuamente no informados es difícil, y el trabajo en equipo alcanza su nivel más bajo. En el fútbol americano se celebran, durante el juego, conciliábulos para la ofensiva y defensiva.

Cuando el "estado mayor del máximo escalón" del cuartel general comienza a creer o actuar como si pensara que tienen un monopolio de los cerebros de la Marina, se está despreciando el trabajo en equipo. Se soslayan los recursos de los "pequeños estados mayores".

Cuando la sección operaciones de un estado mayor comienza a meter su nariz colectora en las secciones de logística o inteligencia, y los planificadores de largo alcance están haciendo planes para un despegue de la Plataforma Espacial 27 en el año 1965, y cuando los planificadores de corto alcance no pueden llegar en sus planes ni siquiera a la Plataforma Espacial 7 en el año 1964, el trabajo en equipo dentro del estado mayor o cuartel general, está de vacaciones.

El trabajo en equipo en el estado mayor requiere un esfuerzo de minuto a minuto, de hora a hora, de día a día, para asegurar cooperación y mantener a otros adecuadamente informados. No es una batalla en la que los intereses del Comandante son fomentados por la lucha interna entre individuos o secciones del estado mayor. Cuando se permite el lujo de tales batallas, ellas representan una patente falla personal del oficial de estado mayor hacia su Comandante.

(2) **Tómese tiempo y haga esfuerzos para estar bien informado.**

Para estar bien informado use sus pies, sus ojos, oídos y cerebro. Las visitas a cada buque, a las estaciones, u otros escalones del estado mayor o comando, con propósitos específicos en mente, rinden mucha información que no siempre se traducen de los informes escritos o de las conversaciones en las fiestas. Las visitas deben ser breves y específicas. No se convierta en interruptor de la rutina de los escalones más altos o en una fuente de hostigamiento de los comandos subordinados. Su Comandante puede estar mejor servido con todos los hechos. Consíga-los.

Siempre suponga que si Ud. ya está bien informado, puede estarlo aún mejor. No cierre su mente al cerrar su escritorio.

(3) **Sea objetivo en su consejo.** Evite el consejo dogmático. Muchas opiniones no son hechos. Los prejuicios sobre esta o aquella manera de lograr los propósitos deseados son de inmediato aparentes y pueden ser totalmente irrazonables. Las misiones del Comandante pueden lograrse en una docena de formas, por lo menos. La manera en que se logran no es más que una cuestión de gusto. Al presentar el consejo, un cierto grado de desinterés eleva frecuentemente el verdadero valor del consejo así como la disposición con que se le acepta. Se puede ser obstinado con una opinión sin rebajar la calidad de las otras opiniones, o sin amputar perversamente los esfuerzos de otros que tienen opinión contraria. Sea firme. Defina la opinión con claridad.

Los oficiales de estado mayor deben presentar el problema de manera clara y concisa, y luego con sus consejos deben presentar medidas hacia una solución. Una idea brillante, o simplemente una idea valiosa no debe perderse por una presentación descuidada con una jerga interminable o escritura negligente.

Una vez que el almirante toma su decisión, ella se convierte en **su** decisión. Apóyela 100 por ciento. No apele a acciones por detrás o dilatorias. Si la decisión resulta amarga, Ud. ganará en ese sentido. Esto es algo difícil de hacer, pero su consejo será escuchado con mayor atención la próxima vez, sin remover el recuerdo, sea en el superior o en el subalterno.

(4) **Preocúpese de los detalles.**

Napoleón, en Santa Elena, observaba que si él tuviera la oportunidad de comenzar de nuevo "no se preocuparía de detalles". Pero desde que alguien tiene que preocuparse de los detalles, ese alguien deben ser los oficiales que sirven en los estados mayores. Si no lo hacen, y el almirante tampoco, como debe ser, las cosas andarán más que torcidas.

La atención de los detalles reduce al mínimo la posibilidad de error. La atención al tono de un oficio y a los detalles del lenguaje por el cual el almirante se expresa per-

sonalmente, evita que muchos oficios sean escritos dos veces. Si al almirante le agrada cierto lenguaje —que expresa la idea prescrita con toda claridad— entonces el aprendizaje de ese lenguaje es un detalle que debe facilitar el trabajo del estado mayor y que mejorará la posición del usuario con el almirante.

(5) **No considere las preguntas de los escalones inferiores (o superiores) como estúpidas.**

La mayoría de los miembros de un estado mayor, sea de tierra o embarcados, son menos antiguos que los comandos que están reunidos para el logro de una o más misiones. El éxito de su almirante depende de que todos los comandos contribuyan efectivamente hacia esa misión.

Los miembros de un estado mayor no pueden ser más inserviciales hacia su almirante que cuando consideran como estúpidas una pregunta de los oficiales subordinados en el comando. Si la pregunta es estúpida, y así se puntualiza, disminuirá la disposición del estúpido para rendir su mejor contribución al almirante, aún cuando esa contribución sea de un valor ínfimo. Si por acaso la pregunta no resulta estúpida, se habrá perdido la oportunidad de proveer información útil a una unidad u oficial dentro del comando del almirante.

El aprender a decir "NO" al almirante significa algo más que unir los sonidos de esas dos letras. Si se dispone de tiempo, significa dedicarle un interés real a un problema, consultando con otros, sea superior o subordinado, y la revisión del material de referencia.

Si el almirante ha indicado la posibilidad de un curso de acción que Ud. a primera vista considera del todo indeseable, debe analizar el problema y salir con alternativas positivas y viables. Esto debe hacerse rápido antes de que el almirante y/o el estado mayor resulten comprometidos pública y/o definitivamente. Ocasionalmente, quizás tenga que pisarle los talones a los oficiales de otras secciones del estado mayor.

Su análisis del problema puede convencerle de que el curso de acción propuesto por el almirante es una alternativa totalmente aceptable que produce los mismos resultados que Ud. deseaba. Si así es, está bueno. Pero si de otro lado su juicio inicial parece quedar confirmado, quizás le haga un gran favor al almirante al dar la voz de alerta.

La mayoría de los oficiales de marina son gente razonable. Si Ud. ordena sus razones apropiadamente y las expone con claridad, generalmente las demás secciones del estado mayor responderán. Quizás hasta deseen adoptar su idea puliéndola un poco y proclamándola como de ellas. Déjelas hacer eso.

Aún mucho mejor es que sólo un documento sea el que llegue al almirante para su decisión —con apoyo unificado del estado mayor—

aún cuando los miembros del estado mayor tengan un 10 a 20% de reserva mental sobre algún aspecto particular del asunto, que el tener un cúmulo de sugerencias alternas para los que podrían ser los deseos propios del almirante.

Si es un asunto operativo en el cual una decisión rápida es la esencia de una solución acertada, no hable hasta que haya formulado apropiadamente las razones para creer que el curso es indeseable, y hasta que haya esbozado claramente en su mente la alternativa preferida con las razones que la apoyen. Si no pueden hacer eso, es mucho mejor quedarse callado.

Pero Ud. debe esforzarse para hacer, por anticipado, la decisión que para el comando harán el almirante o el jefe de estado mayor. Desarrolle su habilidad de formular decisiones en esta forma. Simplemente no hay que adivinar lo que debería haber hecho el almirante, después que ha ocurrido el evento. Trate de formular con anterioridad la decisión que crea el evento.

Si hace esto con regularidad, continuará desarrollando su habilidad para tomar decisiones. La escalera del estado mayor y la escalera del comando tenderán a igualar el desarrollo de este aspecto de las cualidades del "liderazgo calificado".

En el número de Julio de 1961 del **Proceedings,** un comandante, al discutir "el trabajo terminado de estado mayor", dijo, "desgraciadamente los ejecutivos en el servicio militar alcanzan algunas veces posiciones de autoridad debido a su buena **conducta,** a su comportamiento sobresaliente en combate, o **simplemente por su ejemplar tiempo de servicios".**

Si en efecto, en la Marina de 1963 hay tales "ejecutivos", el aprender a decirles "NO" debe ser muy fácil. Decir "NO" a los almirantes rudos, con mentes que tienen ideas fijas y que no reciben más ideas, y que él que esto escribe ha conocido, es un asunto muy diferente.

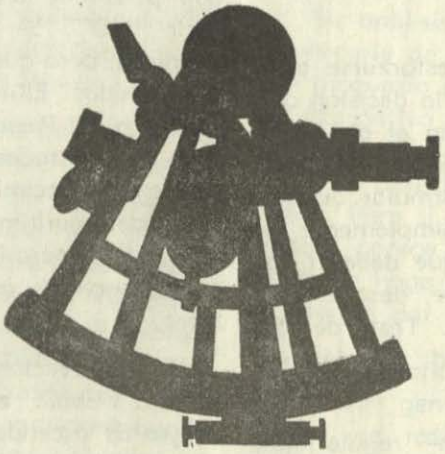
Si lo hacen así, el servir en un estado mayor será una real oportunidad para que un oficial aprenda a decir "NO". Se necesita cualidades definidas, pero que resultan en ventajas definidas. El nombramiento, por la Dirección del Personal, de gente excelente a los estados mayores producirá un mayor conocimiento y un mejor uso del poder marítimo. Esta será una ventaja real para la Marina y para los demás servicios militares del Mundo Libre.

Si la Dirección del Personal hace bien su trabajo, estará la Marina en peligro de ascender a almirante a un número substancial de "si señor"? Tendrán más oportunidad de ascenso aquellos oficiales que realizan un trabajo de palabreo rápido en los estados mayores y que tienen una mayor reputación con los oficiales superiores que son nombrados a las juntas de selección, que aquellos que no son oficiales de estado mayor; obtendrán éstos "si señor" una parte desproporcionada de los votos favorables de no me-

nos de seis miembros de la junta de selección anual?

El peligro de los "si señor" sólo puede volverse real si es que el viejo mito con respecto a los almirantes cambia de mito a hecho. Ese viejo mito es que los almirantes no están lo suficientemente alertas, mentalmente, para detectar a un "si señor", o no son lo suficientemente amplios en carácter y calmos en disposición como para evaluar un vigoroso y resuelto "NO" de sus "eficientes, leales y dedicados miembros de estado mayor".

1963 es un buen año para sepultar el mito.



La Especialidad en la Oficialidad Naval

UN PUNTO DE VISTA SOBRE UN TEMA DE ACTUALIDAD

Por el Capitán de Fragata A.P.
ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

El tema de un "Cuerpo Unico" versús varios Cuerpos en la Oficialidad Naval parece ser de naturaleza recurrente. No sabemos si la introducción de la vela inicialmente produjo un cuerpo de especialistas en velas; cuando estudiamos la historia naval de la época que precedió al desplazamiento de la vela por el vapor, ya encontramos un "Cuerpo Unico" a cargo de los veleros de la época. La máquina de vapor, sin embargo, era una cosa muy nueva y complicada, y resultó en la creación de un Cuerpo de Oficiales Ingenieros. Los resultados no fueron satisfactorios, y pocas décadas después las principales Marinas regresaban al Cuerpo Unico (tal ocurrió en nuestra Marina al finalizar el primer cuarto del siglo XX). La lección parece haberse grabado bien en la Marina de los EE. UU., y ahora que la energía nuclear introduce una revolución tecnológica parecida a la del vapor, prefiere dar extensa preparación técnica a sus Oficiales antes que introducir un Cuerpo de Especialistas Nucleares.

Este criterio de unidad en el Cuerpo que opera los buques, sin embargo, no abarca necesariamente al personal encargado del diseño, construcción y reparación de ellos. Estas funciones se han considerado demasiado especializadas, y se han encomendado a Ingenieros, Arquitectos Navales y otros técnicos contratados para prestar servicios en esas ramas. Estos son los "especialistas" con que cuentan todas las principales Marinas del mundo. En nuestra Marina esta rama casi no se ha desarrollado, y pocos son los profesionales que hemos asimilado para tales servicios.

El desarrollo de estos dos Cuerpos, uno Operativo y otro Especialista, creó desde el comienzo un problema de "comunicación" y mutua comprensión, pues sus miembros eran de formación y manera de pensar muy diferentes. Este "abismo" divisorio es tanto más profundo cuanto más tecnificada sea la Marina, y ha dado lugar en las Marinas más avanzadas a la creación de un tercer Cuerpo, formado por Oficiales Operativos "de Enlace", a los que

se da cursos especiales para permitirles hacer llegar los problemas operativos a los Ingenieros y otros técnicos "en su idioma".

Creo que en nuestra Marina, la falta de personal especialista que acabamos de mencionar, ha motivado una lamentable confusión de funciones pretendiéndose que esa deficiencia de personal especialista sea subsanada por Oficiales Operativos que han recibido educación adicional especial. Tal solución, me parece, adolece de serios defectos desde varios puntos de vista. Del económico, dudo que haya una manera más cara de preparar un Ingeniero que haciéndolo seguir el curso completo de la Escuela Naval, dándole a continuación entrenamiento a bordo, luego enviándolo al extranjero varios años, para al final terminar con un Ingeniero con cero de experiencia en su rama. ¡Cuánto más fácil contratar directamente un Ingeniero ya con experiencia! Aún si fuera preciso enviar al Ingeniero al extranjero a perfeccionarse, el costo seguiría siendo incomparablemente menor. Del punto de vista de disponibilidad del personal, el sistema tiende a disminuir las filas de los Oficiales Operativos, y sólo se justificaría cuando éstos estuvieran muy en exceso de las necesidades. Del punto de vista de conseguir buenos Oficiales Operativos de Enlace (una necesidad de toda Marina moderna), la perspectiva de convertirse en un especialista y desligarse para siempre del aspecto naval de la carrera ha de desanimar a muchos Oficiales mejor preparados. Sin duda, la oportunidad de seguir una "segunda carrera" despertará en algunos cuantos Oficiales tal afición por ella que preferirían convertirse en especialistas; la gran mayoría, sin embargo, creemos que preferirá considerarse Oficiales de Marina con conocimientos de Ingeniería, que Ingenieros con conocimientos navales.

Quizás parte de la culpa de la situación lo tenga el haber tomado como patrón a la Marina de los EE. UU., donde hay Oficiales con la designación E.D.O. (Engineering Duty Officers, es decir, Oficiales para Servicios de Ingeniería). La adaptación de sistemas foráneos a un medio distinto del original es una labor que hay que hacer con sumo cuidado. Basta comparar el número de especialidades en que se da título en las universidades norteamericanas, o el número de especialidades del personal subalterno de la U.S. Navy con los correspondientes números en el Perú, para apreciar la enorme diferencia en el grado de especialización en ambos países. Yo creo que no hay inconsistencia en mantener que lo que es conveniente en una Marina grande y numerosa como la de Estados Unidos, puede resultar inconveniente en una Marina pequeña como la nuestra, en la que es perfectamente factible conocer a cada Oficial individualmente, y donde con frecuencia todos tienen que "hacer de todo" y es preciso usar a cada Oficial donde más rinda.

Por todas estas razones, considero que la solución más eficiente y económica del problema de las especialidades sería un Cuerpo Unico para los Oficiales egresados de la Escuela Naval, y la inmediata formación de un

verdadero Cuerpo de Especialistas a base de profesionales asimilados. Los cursos de especialización serían una mera anotación en el Escalafón, similar a la de los cursos de calificación (de los cuales sólo difieren, realmente, en duración y profundidad). Con el número de Oficiales en servicio, no sería mayor problema para la Dirección del Personal administrar tan eficientemente a los Oficiales que han seguido cursos de especialización como a los que han seguido cursos de calificación, y así como el Jefe de Armamento de un crucero es elegido entre los Oficiales con mayores conocimientos en esa rama sin necesidad de que haya un "Escalafón de Oficiales de Armamento", no habrá dificultad en escoger un Oficial con estudios de Ingeniería para los puestos en que haya que trabajar con Ingenieros del Cuerpo de Especialistas.

El haber seguido un curso de especialización no debe eximir a un Oficial de servir a bordo y tener servicios variados en tierra, aunque lógicamente —y especialmente si escasea el personal con esos estudios— buena parte de su tiempo la servirá en puestos en que esa especialidad sea necesaria. A este respecto, bueno es recordar que la rotación de Oficiales es un medio y no un fin. Es imposible que todos los Oficiales pasen por todos los puestos, y ante la imposibilidad de lograr esto, hay que pensar primero en la Institución y después en el individuo, y no viceversa. En cuanto al Cuerpo de Especialistas, hay que planearlo y cimentar sus bases muy sólidamente, a fin de que atraiga a profesionales de reconocida competencia y les dé un amplio horizonte de posibilidades. Si alguno de los Oficiales que ha seguido cursos de especialización desea apartarse de las actividades navales e ingresar al Cuerpo de Especialistas, no hay porque criticarlo ni alabarlo, sino juzgar su solicitud objetivamente de acuerdo a los altos intereses de la Institución.

Las anteriores consideraciones se han dado con la mente en el futuro de nuestra Marina. Creemos que las ideas aquí expuestas redundarían en beneficio para la Institución. Sabemos que habría algunos problemas en los casos específicos de los Oficiales que en los últimos cinco años han estado nominalmente en funciones de enlace (Comando-Especialistas), pero que en la práctica muchas veces han estado supliendo la deficiencia de personal especialista asimilado. Tales problemas pueden ser resueltos en un espíritu de comprensión y amplio criterio. Más no permitamos que los árboles no nos dejen ver el bosque, y que accidentes circunstanciales nos impidan adoptar las soluciones que la orgánica y la experiencia nos aconsejen.

La Marina Mercante de los Estados Unidos está agonizando y a nadie parece importarle

Por el Capitán de Fragata USN.
C. R. WILHIDE

Preámbulo del Almirante (r) USN.
ARLEIGH BURKE

A menos que haya una reversión en la declinación de la Marina Mercante Americana en un futuro inmediato, uno de los mayores capitales de la estructura económica de los Estados Unidos sufrirá una agonía de descuido. Es importante que el hombre de negocios americano, el gobierno y los operadores mismos, reconozcan la posibilidad de esta muerte.

Una industria naviera no se puede construir de un día a otro, como muy bien lo ha descubierto la Unión Soviética. Pero también ha encontrado que una robusta industria naviera es un tremendo capital nacional.

Esta situación permite una presentación más clara que la que hoy en día se puede obtener de otros problemas. Una parte esencial del potencial de una nación es una fuerte industria marítima, y la de Estados Unidos está decayendo muy rápidamente. La industria marítima soviética está creciendo muy rápidamente. El resultado?

Tal como lo puntualiza el Comandante Wilhide en este convincente artículo, casi todos pueden ser parcialmente culpables de la condición en que hoy se encuentra nuestra Marina Mercante.

No hay elixir de todo propósito que pueda curar las muchas enfermedades que acosan a la industria marítima. Pero hay algunas medidas que se deben tomar ahora para comenzar el proceso de rehabilitación. La principal de ellas es el reconocimiento por el público americano de la importancia de la industria para la vida económica e industrial de nuestra nación.

Dentro de esta generalización están algunos hechos inherentes que pueden explotarse, entre ellos la contribución de la industria marítima al problema de la balanza de pagos, la nece-

sidad de tener una Marina Mercante, y lo que pasará si este factor vital de nuestra existencia nacional se debilita hasta el punto de ser ineficaz.

Nadie le va a contar al público americano esa historia, si es que la industria marítima no lo hace. Nadie más puede decirla.

Los Estados Unidos harían bien en hacer algo por su Marina Mercante — no sólo el gobierno, no sólo la industria, no sólo los embarcadores, sino todos nosotros. Si no hacemos algo pronto, no tendremos Marina Mercante. Y algún día, cuando sea muy tarde, para tomar una acción correctiva, desearemos fervientemente haberlo hecho.

Junio 1963.

A mediados del siglo XIX, las afiladas proas de los barcos cliper cortaban los océanos que bordean todos los continentes, como mensajeros de la naciente Marina Mercante Americana, que distribuía a todos los rincones del mundo los productos de un pujante coloso industrial.

Estos buques de finos cascos con sus henchidas velas, representaban la resolución de una nueva nación en convertirse en potencia marítima de primera categoría.

Al final de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos de América era la reina suprema en el mundo marítimo y competía en óptimas condiciones con sus rivales marítimos más cercanos. Los armadores, los capitanes, las tripulaciones y los embarcadores estaban orgullosos de los records establecidos, y un cúmulo aplastante de contratos de carga pendientes mantenían en movimiento a las naves, con lo que en aquella época parecía ser un suministro inagotable de mercaderías y maquinarias.

Apenas 17 años más tarde, los Estados Unidos se encuentran rodando cuesta abajo como potencia marítima, con una industria acosada por años de conflictos sindicales, por reducción de contratos de carga, por una flota envejecida y, lo más significativo de todo, perdiendo la confianza de los embarcadores americanos.

Los intrépidos capitanes de la década de 1840 verían el estado actual de la Marina Mercante Americana como a una desconsolada hija de una herencia tan gloriosa.

El cuadro no es como para inspirar mucha euforia, aún a aquellos que hagan un estudio superficial de esta industria.

Desde 1945 ha habido una declinación casi abrupta en las fortunas de la Marina Mercante Americana. Se podría haber esperado una cierta disminución a medida que las exigencias de una economía de paz reemplazaban a la fuerza expansiva de las necesidades de época de guerra. Con

todo, en los años siguientes a la terminación de la Segunda Guerra Mundial la industria marítima no previó que se experimentaría algo parecido.

En 1946, los buques americanos transportaron el 67.6% de nuestro comercio exterior. En 1960, la cifra había descendido al 15%. Hoy es menos aún. Si esta tendencia decreciente continúa, la Marina Mercante Americana podría muy bien desaparecer como una fuerza nacional positiva dentro del futuro previsible.

Esta no es una observación ociosa, según lo pueden atestiguar innumerables estudios de la industria. Pocos estudiosos pueden recordar que jamás alguna industria haya sido examinada, en los últimos años, en detalle tan minucioso como lo ha sido la Marina Mercante Americana.

Hace pocos años, Ralph Casey, Presidente del Instituto de Marina Mercante Americana, expresó que la industria naviera fue la industria más examinada e investigada en los Estados Unidos. Al mismo tiempo, el Sr. Casey, junto con otros expertos, estuvieron de acuerdo en que el aspecto de la Marina Mercante era el más pobre de su historia.

Dicha condición sería causa de preocupación en cualquier época, pero hoy, la salud de la Marina Mercante es particularmente importante, pues estamos luchando con una fuerza que amenaza con el sojuzgamiento completo del Mundo Libre, y una parte vital del programa es el dominio del comercio oceánico.

El comunismo ha expresado su intención de destruir la libertad por todos los medios a su alcance. Está haciendo sus mayores avances en la penetración económica de los mercados que hasta hace pocos años se consideraban como feudo inviolable de la empresa capitalista.

En un conflicto militar total, el aplastante poderío de los Estados Unidos y de sus aliados ha de prevalecer con toda seguridad. Hasta hace poco se creía que el poder militar, por sí solo, podría contener al comunismo.

Pero este poderío militar no ha disuadido a la agresión comunista. Los soviéticos han recurrido a otras estrategias que involucran terceras naciones, y sus ganancias han sido continuas y alarmantes. Hemos contestado aumentando nuestra propia capacidad para conflictos limitados, y hay evidencia de que en esta área hemos tenido más éxitos.

Así, la posibilidad de una gran aventura militar por parte de los comunistas, es cada vez menos válida. La amenaza de la guerra económica, sin embargo, no sólo se ha vuelto una realidad, sino que buena parte de nuestra gente no la distingue fácilmente, pues sus efectos en los asuntos cotidianos son difíciles de palpar. Y esta ceguera es lo que hace que esta clase de guerra económica sea tan peligrosa.

La industria petrolera de hoy encara una batalla real a medida que el petróleo ruso se impone en merca-

dos que anteriormente fueron considerados entre los más seguros para esa industria vital. Italia, por ejemplo, está adquiriendo ya una cantidad substancial de sus productos petrolíferos en la Unión Soviética.

Esta es sólo una de las áreas en la que podemos esperar encarar una presión comunista continua y sostenida, pues atentan subvertir la fuerza impulsora detrás de la potencia democrática más grande que el mundo jamás viera.

En el campo marítimo, la penetración comunista aumenta cada día. Un titular de un diario aparecido el año pasado da cuenta de una flota mercante rusa en expansión. Todos los informes indican que la Unión Soviética se ha embarcado en un programa para convertirse en la potencia marítima más grande del mundo.

Un informe pintaba un programa de 10 años para que la flota mercante soviética alcanzara la meta de 2600 buques de más de 1000 toneladas para el año 1970. Este estimado contrasta con una flota en 1960 de menos de 900 buques.

Así, la flota mercante rusa sobrepasará en 1966 a la de Estados Unidos, a menos que suceda una inversión dramática del resbalón marítimo de los Estados Unidos.

La responsabilidad de la declinación en fortuna de la Marina Mercante Americana se ha achacado a casi todo aquél que haya tenido algo que hacer con la industria. Por esa declinación se ha culpado al gobierno por falta de decisión, a la mano de obra por sus exigencias, y a los embarcadores por la falta de patriotismo —en efecto, la culpa de esa condición se ha atribuído a casi todos menos a la industria misma.

No es el propósito de este artículo juzgar el grado de culpabilidad que se deba achacar a alguien, pero aún en una limitada labor de investigación, es evidente que la industria misma es culpable de que nuestro propio pueblo tenga al negocio marítimo en tan baja estima, relativamente.

Esta opinión se sustenta en los voceros del gobierno y de la industria. Hace un año, en un discurso, el Secretario de Comercio Luther Hodges, expresó:

> "En general, el cuadro marítimo es desalentador. Ciertos sectores muestran fuerza— pero otros reflejan una falta de dirección y planeamiento y exhiben las características de una empresa agonizante".

Wilfred J. McNeil, Presidente de la Línea Grace, ha tocado el nervio final de la que debe ser la razón principal de la condición de nuestra industria marítima. En un discurso dirigido a la Sociedad Americana de Ingenieros Navales en Mayo de 1962, dijo:

> "La respuesta (a la pobre apariencia de la marina mercante) en gran parte al menos, es la apatía general en los Estados

Unidos hacia una marina mercante".

Es en esta área de actitud pública en la que la industria marítima puede hacer la mayor contribución para la restauración del poder marítimo en Marina Mercante. La industria haría bien en considerar un programa de relaciones públicas bien planeado, del cual nunca gozó.

Para comenzar, séame permitido decir que las relaciones públicas por si solas no pueden suministrar la respuesta total al retardado progreso marítimo de la nación. Pero la falta de un enfoque planificado de relaciones públicas es verdaderamente un factor que se debe tener en cuenta en vista de la poca estima pública en que hoy se encuentra la industria.

En los Estados Unidos hay 120 operadores navieros de importancia e influencia variadas. Emplean unos 150,000 marinos. Es éste un gran negocio.

Pero en el campo de las relaciones públicas, sólo una línea tiene un vice-presidente a cargo de relaciones públicas.

Hay otras tres líneas que están consideradas entre aquellas que prestan ligera atención a la actividad de las relaciones públicas de sus respectivas organizaciones.

Al discutir la falta de apoyo público para la Marina Mercante, el Presidente de la Línea Grace, Wilfred McNeil, dijo:

"Los japoneses y los ingleses —sólo para citar al azar— sienten que es patriótico usar sus líneas de bandera nacional, y como resultado, del 60 al 70% o más de su comercio se transporta en sus propias bodegas. Hasta ahora, en este país, no hemos sido capaces de conseguir el mismo grado de apoyo público".

Ya en Marzo 1960, el Sr. Tom Killefer, en ese entonces director ejecutivo del Comité Americano de Líneas de Navegación, expresó el mismo pensamiento cuando decía, "los hombres de negocios americanos no tienen obligación o indicios de presión gubernamental para designar un buque de registro americano".

En una nación como la nuestra, que es vista como el exponente máximo de las relaciones públicas, la falta de un programa de relaciones públicas para la Marina Mercante es casi inconcebible. Con todo, ese parece ser el caso. He aquí una industria que ya tiene montado un escenario que ha tenido una atracción interminable para los millones de americanos —el mar mismo. La fascinación, belleza y misterio del mar han sido siempre una atracción para los americanos. Esta característica nacional es algo que las líneas de navegación americana podrían muy bien capitalizar con un mínimo de gasto y un máximo de utilidad.

La industria ha ignorado algunos de los principios fundamentales de las relaciones públicas. Un ejemplo de ello está en la categoría de barco de pasaje, y en la lamentable

condición que existe en los muelles de New York. Los desabrigados y sucios edificios y la actitud arrogante de algunas autoridades que reciben a los pasajeros a su llegada de ultramar, han sido tema de los más variados editoriales, ninguno de ellos por cierto lisonjero. Probablemente no sólo estén en falta las líneas de navegación mismas. Con todo, parece que un esfuerzo concertado para llevar esas condiciones a la atención de la ciudad, estado o autoridades nacionales responsables, podría resultar en ciertos remedios inmediatos seguidos en mejoras permanentes.

En primer lugar, son muchas las razones de por qué existen esas condiciones. Pero la mejora de esos muelles debe tener prioridad y debe recibir la atención adecuada en el programa de relaciones públicas, de manera que los pasajeros se den cuenta del esfuerzo que se está haciendo para corregir lo que ha venido a ser un gran inconveniente para el pasajero.

Para un experimentado practicante de relaciones públicas, es difícil comprender la total falta de acción de parte de la industria naviera, en algunos campos obvios.

Por ejemplo, debería esperarse que la industria marítima estuviese metida a fondo en la forma de alentar a las organizaciones de mentalidad marítima —particularmente aquellas con un gran número de hombres jóvenes entusiastas, como los Exploradores Marinos. Sin embargo, una indagación en el Consejo Nacional de Niños Exploradores de América, reveló el hecho de que sólo hay tres unidades auspiciadas por la industria naviera u otras industrias conexas. Una unidad está auspiciada por la Asociación de Prácticos del Canal de Panamá, otra por la U.S. Steel Corporation, y una tercera por la Asociación Naviera Americana del Pacífico en San Francisco.

En un negocio, que por propia declaración, no goza del apoyo público, este vacío revela una extraña falta de interés por mejorar ese apoyo.

Pero en la última década la industria marítima ha tenido un buen examen crítico. Los principales retos por encarar se encuentran ahora en las áreas de mejoramiento y revitalización, y en ganar la confianza que proviene de mayor apoyo público.

Hay, sin embargo, algo que brilla en la aparentemente interminable nube de obscurentismo que actualmente proyecta su sombra sobre el panorama de la marina mercante.

De significado principal está el reconocimiento del problema en el más alto escalón de la gerencia. Al frente de varias compañías se han colocado nuevos y enérgicos ejecutivos, hombres que han tenido vasta experiencia no sólo en gerencia general, sino con la parte que en el esquema juega un buen programa de relaciones públicas. Su interés está expresado por una mejora decidida en la forma y distribución de la propaganda institucional. Hasta hace poco, los únicos avisos navieros publicados en

los diarios de las principales ciudades eran aquellos de las compañías extranjeras. Ahora hay por lo menos tres compañías navieras americanas que constantemente publican anuncios.

En este campo, las compañías mismas debían echar una mirada a sus presupuestos de propaganda, que están entre los más pobres de la comunidad negociante de América. Esto no quiere decir que deberían embarcarse en un gasto masivo que podría consumir el capital de que deben disponer para mejorar las instalaciones materiales. Lo que debe hacerse es investigar las áreas potenciales de pasajeros y de carga y darles mayor atención propagandística.

Por ejemplo, en el movimiento de pasajeros, más y más ciudadanos americanos del interior adquieren capacidad económica para viajar al extranjero, y en cierta forma, es también en esta región en donde el mar goza de su mayor atractivo. Durante años, la Marina de los Estados Unidos ha obtenido sus mayores éxitos reclutando de las vastas áreas de los estados del medio-oeste, encerrados en pleno continente.

En estas regiones, la magnitud del avisaje de parte de las compañías navieras es casi nulo. Con una utilidad potencial tan aparente, esas compañías harían bien en auspiciar programas en los medios de comunicación de esa área. De abono adicional está el costo relativamente bajo del avisaje, particularmente en las estaciones de radio y televisión menores y en los muy leídos diarios locales, que se cuentan por cientos.

Uno de los blancos más vitales de una campaña de relaciones públicas es el embarcador en potencia. Ya se ha hecho bastante para atraerlo, en particular por la costumbre adoptada por unos 30 o más ejecutivos de compañías de celebrar reuniones en diversas comunidades muy alejadas de la costa. Los planes para publicar esas visitas en los medios noticiosos de esas ciudades fueron trazados con bastante anticipación.

Uno de los puntos más sorprendentes observados durante la preparación de este artículo fue la actitud apática del hombre de negocios americano, respecto a la importancia de embarcar en buques de armadores americanos. Donald W. Alexander, Administrador Marítimo, ha dicho que, "todos los problemas que tenemos en la actualidad podrían ser aliviados, o aún posiblemente resueltos, si todos nuestros buques estuvieran navegando a plena carga en cada viaje".

Sin embargo, de los datos disponibles parece que la mayoría de los embarcadores americanos no sólo permiten que el comprador extranjero designe la línea naviera para transportar el material que compra en los Estados Unidos, sino que también le dan la prerrogativa de designar la línea que ha de transportar el material que envía a este país.

Es evidente que hay un gran divorcio entre las líneas navieras americanas y el exportador e importador

americano. Es muy importante que esta brecha sea cerrada lo antes posible.

La perspectiva de un buen programa de relaciones públicas para la industria naviera es inmensa. He aquí algunos de los puntos que pueden y deben ser ampliamente publicados. En esta época de creciente preocupación por la balanza de pagos, es interesante anotar que en 1959, los buques de bandera americana ganaron o evitaron gastos de los saldos de moneda extranjera por un monto de mil millones de dólares. Por lo tanto, si en 1959 no hubiera habido Marina Mercante, el déficit en la balanza de pagos habría sido cinco mil millones de dólares, en vez de cuatro mil millones. Un esfuerzo sostenido de parte del hombre de negocios americano para embarcar en buques americanos podría haber tenido un mayor efecto en la balanza de pagos, contribuyendo entonces significativamente a nuestra posición económica internacional.

El costo de envío por mar siempre ha sido poco conocido. Enviar una tonelada de carga a Inglaterra por mar cuesta algo más de 40 dólares. El flete aéreo llega a más de 1700 dólares por ton. Se emplean 30 libras de petróleo bunker para transportar en barco una tonelada de carga a través del Atlántico, y dos toneladas de combustible de aviación para transportarla en avión. Estos hechos debían de ser reiterados insistentemente con inagotable energía a todos los embarcadores potenciales. Como esos ejemplos hay otros más, pero son suficientes para acicatear a la imaginación.

Han habido algunos esfuerzos notables para mejorar los aspectos de las relaciones públicas de la industria marítima, tales como el programa de buque adoptivo, el concurso de ensayos, el concurso de afiches en el Día Marítimo auspiciado por el Propeller Club, las semanas de comercio internacional, las cartas informativas, los servicios de asesoramiento de comercio exterior, y las ferias móviles flotantes en el extranjero. Algunos de los astilleros, particularmente los de Bethlehem y Newport News, también han contribuído con ayuda significativa en el campo de las relaciones públicas.

Por último, sin embargo, la iniciativa debe salir de cada compañía naviera antes de que puedan tener esperanzas de conseguir el apoyo del pueblo americano para una Marina Mercante revitalizada. Aunque han habido varios esfuerzos de la industria en el campo de las relaciones públicas colectivas —el Comité de Líneas Navieras Americanas ha hecho un trabajo excelente— parece que cada compañía ha estado depositando demasiada confianza en una serie de esfuerzos colectivos sin enfocar realmente la atención en un programa propio. El vigor de cualquier plan o programa colectivo debe venir de un programa intenso y variado de cada compañía. La experiencia ganada por los prácticos de la compañía pueden reflejarse entonces, en una mayor retribución por los esfuerzos colectivos.

El punto que hay que recalcar es que la industria marítima está enfrentando una desafiante y gigantesca tarea de relaciones públicas —tanto en la gerencia como en la mano de obra— y la atención de su solución se ha ido posponiendo. La simple preparación para llevar a cabo tal tarea requerirá de un esfuerzo hercúleo, pero para que tenga éxito, deberá abordarse con realismo, combinando los mejores elementos de un buen planeamiento de relaciones públicas, financiación y ejecución. La responsabilidad de iniciar dicho programa descansa en la industria misma y nadie más.

Un acertado esfuerzo de relaciones públicas acoplado con la auto-mejora en muchos otros campos, debe revivir una saludable y orgullosa industria marítima capaz de servir al hombre de negocios americano y al Gobierno de los Estados Unidos. La Marina Mercante Americana debe responder vigorosamente —y rápido— al desafío que el comunismo ha lanzado a la economía del Mundo Libre.



Los Helicópteros en la Guerra Antisubmarina

Por el Capitán de Corbeta USN.
WAYNE L. JENSEN

Todos aceptan ahora al helicóptero como una parte integral de la aviación civil y militar. El año pasado, los vuelos de helicópteros representaron el nueve por ciento del total de vuelos realizados por al Marina de Estados Unidos. Pero los helicópteros no son una novedad en la Guerra Antisubmarina (GAS). Durante nueve años formaron parte de los Grupos Cazador-Matador (HUK), participando al principio en las operaciones como destacamentos de los escuadrones principales, y finalmente en 1955, como un escuadrón. En 1960, con el desarrollo del concepto de Grupo Aéreo de Portavión Antisubmarino (CVSG), los helicópteros se convirtieron en una parte más efectiva del equipo de GAS.

Al principio, nadie esperaba que el helicóptero desempeñara su misión de GAS durante la noche o en malas condiciones del tiempo. Era un avión para buen tiempo, sin mucha capacidad de carga, y consecuentemente tenía un sonar más bien mediocre y un "tiempo de permanencia en estación" muy limitado. Esto se aceptó al principio, pero aquellas personas que trabajaban en helicópteros vislumbraron grandes avances una vez que tuviera un mejor entendimiento del problema.

Se necesitaban tres cosas — un buen sonar, de poco peso, mejoras radicales en los instrumentos de vuelo, y pilotos y tripulaciones adiestradas en la habilidad peculiar de manejar la máquina muy cerca de la superficie del mar sin referencia a un horizonte visible. Fácilmente se vió que para lograr los objetivos citados se requeriría de tiempo así como de una aproximación positiva de parte de la industria nacional, del presupuesto y de los militares.

Inicialmente se hicieron esfuerzos para desarrollar un avión capaz de transportar los proyectores de sonar en existencia. Todavía estaba lejano el día de las livianas componentes electrónicas a transistores. En este campo el trabajo progresó, y finalmente, la Sikorsky Aircraft Division de la United Aircraft desarrolló el helicóptero tipo HSS-1. Para su época, era un buen avión, y con él la Marina aprendió a cómo mantener el sistema básico de un Equipo de Estabilización Automática (ASE). Este sistema, una vez

conectado, proporcionaba correcciones de mando limitado al sistema de control de vuelo, haciendo que el helicóptero respondiese en forma estable a la graduación de los controles. El mantenimiento del ASE no fue un problema fácil, y no era raro observar una disponibilidad de sólo un 10% de los helicópteros en todos los escuadrones, ya que el resto estaba inactivo por cuestiones del sistema ASE.

¿Qué se hacía, mientras tanto, para proporcionar un sonar mejor de menor peso y con mayor alcance seguro de sonar? Desgraciadamente no era mucho. Parecía que no habían fondos que permitiesen la investigación y desarrollos necesarias en el campo del sonar aerotransportado o así era como le parecía a los militares. Esto no impidió que los comandos continuasen con el desarrollo de tácticas para utilizar sus helicópteros al máximo grado. Lo que el piloto de un helicóptero antisubmarino tenía en 1958 era una máquina capaz de una aceptable cobertura de sonar con un alcance moderado, y una mediana capacidad de transporte en peso, capaz, sin embargo, de llevar torpedos buscadores A/S o una carga de profundidad nuclear, además del equipo de sonar. Muchos Comandantes de Flota consideraban al helicóptero como un avión de servicios, listo para volar alrededor de un Grupo de Tarea cuando en la fuerza se necesitaba algún repuesto de otro buque, o cuando se deseaba mejorar la moral con frecuentes entregas de correspondencia. El resto del Grupo HUK proseguía su trabajo mientras el personal de helicópteros gozaba del cine en la cámara durante la noche. A nadie le gustaba esta condición, que era particularmente desagradable para los mismos Escuadrones de Helicópteros Antisumarinos (HS), quiénes querían ser parte del equipo HUK, y demostrar que lo que sabían de la GAS también podía lograrse con helicópteros.

Los defensores del helicóptero alegaban que tenía una serie de ventajas obvias. Era una plataforma que no podía ser hundida por un submarino. Tenía un proyector de sonar que no estaba afectado por el movimiento a través del mar; tenía relativamente, una alta velocidad de avance que reduce el retardo de llegada a las distantes áreas de probabilidad submarina, es decir llegar muchos minutos antes que lo hicieran los dos o más destroyers que conforman una Unidad de Búsqueda y Ataque (SAU).

El helicóptero tenía armas que podían destruir cualquier submarino, y proporcionaba una referencia de marcación y distancia muy superior para los aviones de ala fija en la conducción de ataques vectoriales (VECTACS) o para vectores de verificación magnética de contacto de sonar (MAGVECS) pues el helicóptero permanecía estacionario. Para los submarinos era imposible traquear al helicóptero ya que el comandante del submarino no tenía forma de predecir por dónde aparecería el helicóptero. Así pues, los submarinos escogieron ignorar a los helicópteros y concentrarse en los destroyers, pues éstos le ofrecían un traqueo preciso en el ataque e indicaciones de las tácticas en uso, proporcio-

nándoles el mejor camino de escape si por alguna razón el submarinista decidía retirarse en vez de atacar al oponente. Por último, los partidarios del helicóptero alegaron que tenían el equipo y la habilidad para aumentar el alcance de los destroyers en la conducción de los ataques mientras éstos se mantenían fuera del área peligrosa del torpedo submarino.

El helicóptero tenía todas esas ventajas obvias, pero sus defensores no pudieron responder a la afirmación de uno de los tantos detractores cuando les espetó este argumento: "Si Uds. sólo pueden desempeñarse de día, no estarán en el lugar apropiado cuando más se les necesite".

Para los propugnadores del helicóptero había esta alternativa — producir un sistema para trabajar las veinticuatro horas en toda clase de estado del tiempo, o retirarse totalmente del panorama. Los Escuadrones de HS dijeron: "Dénnos un aparato que tenga posibilidad de éxito y lo haremos trabajar".

La Sikorski Aircraft, con la asistencia de la Ryan Aeronautical Corporation, respondió con la idea de que aplicando al Helicóptero Sikorski el sistema de navegación doppler en conjunto con el sistema ASE, se conseguirían aproximaciones nocturnas hacia puntos de "sopado", sin necesidad de contar con la referencia de un horizonte visible. Se construyó un equipo que usaba los impulsos de un radar doppler y de un radar altimétrico. Los impulsos eran enlazados al sistema ASE por un arreglo de acoplamiento e interruptores apropiados que permitían aproximaciones doppler automáticas hacia un sopado. A esto siguió un conmutador de referencia para el cable de sonar, permitiendo de esta manera que se condujera la búsqueda por sonar con el helicóptero piloteado enteramente por instrumentos.

Si el sistema ASE causó problemas cuando se entregó a la Flota, se podrá fácilmente imaginar el problema que se creó con la introducción de un sistema mucho más complejo, como era el Sistema de Vuelo Instrumental para Todo Tiempo (ASFIS) para helicópteros, que permitiría una aproximación hacia el sopado y luego el mantenimiento del avión en estación por un período relativamente largo mientras se baja el proyector de sonar y se conducía la búsqueda. Al principio, el personal de helicópteros HS se encontró otra vez en aquel 10% de disponibilidad, citado al principio, en tanto que los técnicos trataban de dominar el sistema y los pilotos trataban de entrenarse leyendo los Manuales de Vuelo, y siguiendo los procedimientos recomendados por la fábrica. Eran tres los problemas de un piloto:

1) Estar capacitado para operar el avión con instrumentos de vuelo normales a alturas extremadamente bajas durante la aproximación hacia una posición predeterminadas;

2) entrenarse para utilizar un equipo instrumental totalmente extraño, que consistía de indicadores de doppler y del cable durante el sopado, en tan-

to que al mismo tiempo, mantenía la posición con tolerancias pequeñas en los planos vertical y horizontal.

3) acondicionarse al período transitorio para el vuelo normal instrumental y a la ejecución de una partida instrumental desde un sopado al término de una búsqueda de sonar.

Además de todo eso, había que satisfacer compromisos, proveer servicios y efectuar despliegues. A pesar de todo se hicieron progresos, el entrenamiento se uniformizó más, los problemas aéreos fueron analizados propiamente y los técnicos pudieron mantener en buenas condiciones aquello que ellos mismos habían bautizado como la "pesadilla electrónica". Las cifras de confiabilidad aumentaron de menos de 50% a más de 90% en sólo 18 meses. Al fin la tarea se convirtió en cosa de rutina, y a medida que se producían traslados de pilotos y técnicos, el entrenamiento y grado de excelencia se trasmitían a cada "nueva generación".

En Noviembre de 1961, el escuadrón HS-4 acumuló un total de 293 horas de operaciones nocturnas y 306 horas de vuelo instrumental de un total de 750 horas de vuelo al mes. Durante el período comprendido entre el 30 Octubre 1961 y 10 Diciembre 1961, el HS-4 condujo con éxito 1270 aproximaciones en condiciones operativas. El HSS-1 se había convertido verdaderamente en el HSS-IN, sigla en la cual "N" significa "nocturno".

Así pues, los Escuadrones de HS tenían ya un avión que podía operar en cualquier estado del tiempo. Pero por delante estaba el reto de emplearlo tácticamente en conjunto con los escuadrones de ala fija y destroyers. Ocurrieron unos cuantos accidentes y por un breve período hubieron algunos que estuvieron dispuestos a descartar la idea por completo. Al final, sin embargo, en base a la práctica se hicieron las revisiones necesarias. En Noviembre de 1961, tal como lo atestigua el registro del HS-4, se realizaron operaciones nocturnas efectivas plenas de seguridad en una área de probabilidad submarina.

Aunque parezca extraño, el gran problema fue evitar la colisión entre helicópteros y buques de superficie, pues el avión de ala fija y el HS no presentaron problemas mutuos. Excepto en condiciones de poco plafond y reducida visibilidad, se determinó que el control efectivo de los vuelos del helicóptero podía ser dirigido por los líderes de vuelo. A medida que los Controladores Aéreos de los destroyers se hacían más eficientes, prestaban más ayuda para el estacionamiento de los helicópteros.

Las tripulaciones de los HS ganaban experiencia a diario y se capacitaban cada vez más para desempeñarse en toda condición. Sin embargo, la Dirección de Armas de la Marina había impuesto varias restricciones a las operaciones de todo tiempo. No había nada malo en esas restricciones pues ayudaban a disminuir la presión sobre los escuadrones a medi-

da que "aprendían a caminar". La Dirección de Armas decía que los escuadrones no intentarían hacer aproximaciones nocturnas o instrumentales hacia un sopado a menos que el estado del mar fuera entre uno y cuatro, que el viento soplara entre 8 y 25 nudos, y que hubiera un horizonte visible a 150 pies o menos. Con experiencia, se ha determinado que estos límites se pueden exceder a plena seguridad. Así, los Comandantes de Fuerza han solicitado una reducción de esas exigencias. El diferendo aún no ha sido resuelto. Sin embargo, el autor opina que las condiciones limitativas podrían y deberían ser soslayadas a discreción del Comandante de la División de Portaviones, según el estado de entrenamiento del Escuadrón y las exigencias operativas. Y así transcurría el tiempo, pero el HS casi había logrado una nueva meta, que era la de emplear el helicóptero en cualquier estado del tiempo en el área de probabilidad submarina. Ahora debe cumplir su tarea en la forma más efectiva posible.

El HS había puesto su énfasis inicial en los pilotos, en los técnicos y en el avión. Sin embargo, sólo había un propósito para posicionar al avión en estación, y ese propósito era el de proporcionar una plataforma para que el operador de sonar realizara su misión. Podría ser que su decisión obligase a la formación a cambiar de rumbo, o que el OCT decidiera despachar aviones extras, o que destacara un SAU a una área alejada. Por supuesto que era una gran cosa conseguir, cuando fuera posible, que otros helicópteros concordaran en un contacto de sonar y confirmaran su clasificación u obtuvieran la verificación magnética de un contacto. Pero no siempre hay tiempo para esa verificación y la clasificación rápida resulta entonces una obligación.

Así muchas veces las decisiones del comando se deben hacer en base a la interpretación de un operador de sonar aerotransportado. ¿Cuál es el estado de entrenamiento de ese operador — ha sido bueno? El conscripto que cumple satisfactoriamente las pruebas de selección para sonarista tiene luego 16 semanas de entrenamiento básico de sonar en la Escuela de Sonar de la Flota, seguido de cuatro semanas de entrenamiento en los Escuadrones de Reemplazo HS (RAG). Escucha y aprende a interpretar cintas grabadas de varios blancos y de sus aspectos. Pasa dos pruebas — una de discriminación de tono y otra de un audiómetro para determinar su capacidad auditiva. En estas dos pruebas se le exige recalificaciones anuales. ¿Pero este entrenamiento debe cesar ahí? Evidentemente nó! En efecto, el escuadrón tendrá que dar nuevo énfasis al entrenamiento de sonaristas si es que desean continuar en servicio.

Los operadores de sonar y aerotransportado en helicóptero coinciden en que una vez obtenido un contacto submarino, y si cuentan con la mitad de la probabilidad y con un equipo efectivo para trabajar, ese contacto no lo perderán. Para todos los operadores el problema es la detección inicial, ya sea el conscripto aprendiz de so-

narista o el maestro. Los sonaristas reclamaron "un equipo de sonar mejor y con mayores alcances seguros y un proyector con un cable más largo de manera de poderlo arriar bajo las capas térmicas del agua". Afortunadamente el dinero se hizo presente y hubo la promesa de nuevos equipos. Las nuevas unidades resultaron casi totalmente transistorizadas y de poco peso. La potencia de salida del proyector aumentó muchas veces; se desarrollaron cables más largos y nuevos carreteles para cables.

En esa forma se hicieron avances en el helicóptero de GAS en los tres campos en que el progreso era necesario — en el entrenamiento de pilotos, técnicos y operadores de sonar; en el campo de la instrumentación y tipos de helicópteros apropiados, y por último en el campo del sonar para permitir una mejor utilización de esos hombres y de sus mejores equipos aerotransportados. Por fin el helicóptero se independizó recibiendo una alta calificación, como parte efectiva del Grupo Antisubmarino.

Los Escuadrones HS aspiran a nuevos desarrollos en su campo. Sin embargo, la capacidad nocturna y de todo tiempo para la GAS, es algo tangible, patente y no cosa del futuro. Conforme se gana en experiencia, el empleo táctico más eficiente y más efectivo de los Escuadrones HS continúa aumentando su valor. Con la incorporación a la Flota del HSS-2, los Escuadrones HS tendrán un avión más seguro para volar ya que tiene dos motores a chorro.

Ese avión tiene un casco flotante y máquina de excelentes características. Tiene mayor velocidad de aire, mayor tiempo de permanencia en "estación", aproximación mejorada y equipo de sopado automático. Los equipos de sonar mejoran constantemente, los medios de detección inicial sufren cambios radicales. Los problemas de clasificación se resuelven con nuevos dispositivos.

¿Pero qué hay del submarino, especialmente del advenimiento de aquellos de alta velocidad que serían utilizados por una fuerza agresora? Hay razones para creer que las lecciones aprendidas en el pasado pueden aplicarse y revisarse, y que en materia de helicópteros concretaremos nuestro vehículo más eficaz para localizar y destruir al submarino nuclear.



Recuperación del Submarino Austro - Húngaro "U - 12"

Por el Coronel de Ingeniería Naval
GINO GALUPPINI
(De la "Rivista Marittima")

El Autor, con ayuda de los documentos existentes en la Oficina Histórica, después de una breve relación de los hechos que terminaron con el hundimiento del submarino austro-húngaro "U-12" que tuvo lugar en Agosto de 1915 delante de Venecia, relata las diversas tentativas llevadas a cabo para su recuperación.

La última misión del "U-12".—

En Julio de 1915, el submarino de la Marina Imperial austro-húngara "U-12" se encontraba en obras en el Arsenal de Pola.

Hacía poco más de un mes que se había declarado la guerra entre Italia y Austria-Hungría y ambas marinas se preparaban para la acción.

El "U-12" era del tipo "Holland", desplazaba 246 toneladas en superficie y 280 en inmersión: estaba armado con 4 tubos lanza-torpedos, dos a proa dentro del casco y dos exteriores instalados en "jaulas" dispuestas a los costados, un poco hacia proa de la torre: tenía un cañón de 37 m/m., desmontable. El aparato propulsor estaba constituído por 2 motores de gasolina de 6 cilindros, de 4 tiempos y por 2 motores eléctricos alimentados por 120 acumuladores agrupados en dos medias baterías.

El 25 de Julio de 1915, terminados los trabajos, el submarino salió del Arsenal bajo el mando del Teniente de Navío Egon Lerch y se dirigió a Brioni a juntarse con el buque de apoyo "Pelikan", para hacer las pruebas de sus motores, sus pruebas de inmersión a 30 metros y de lanzamiento de torpedos.

Terminadas las pruebas, hecho el giro para calcular los desvíos del compás, embarcada la gasolina, el aceite, los víveres, las municiones y los torpedos, la noche del 2 de Agosto a las 2330 el "U-12" zarpó para Trieste donde llegó a la mañana siguiente, y el 4 de Agosto salió para desempeñar su primera misión de guerra.

En su siguiente misión bélica delante de Venecia a las 1530 del 8 de Agosto de 1915 esta unidad chocó contra la 107ª mina del banco **G** instalado hacía poco para la protección

de la entrada de la laguna de Punta Sabbioni, y se fue a pique con toda su tripulación de 17 hombres.

Si el hundimiento hubiese tenido lugar a otra hora, la suerte del "U-12" habría quedado ignorada por mucho tiempo, pero las circunstancias quisieron que ese día y a esa misma hora, a sólo tres millas de distancia se encontrase un grupo de unidades auxiliares de la Marina Italiana que dragaba el fondo para reconocer un cuerpo sumergido, contra el cual había chocado la víspera el cazatorpedero "Rosalino Pino".

El Comandante de las unidades Jefe del CREM Rebaglini oyó la explosión y habiendo visto la columna de agua se dirigió hacia ese punto; observó grandes manchas de aceite y se sintió un fuerte olor a gasolina: sospecho que se había tratado de un submarino enemigo que habría chocado contra alguna mina, de modo que fondeó una boya para marcar el punto y regresó a Venecia para referir lo sucedido al Comando en Jefe del Departamento.

La noticia del hundimiento de un submarino enemigo se difundió rápidamente en la ciudad y el Comando del Departamento la telegrafió inmediatamente al Ministerio.

Al día siguiente fue enviada al banco **G** una expedición con buzos, pero tan sólo el 10 de Agosto pudo ser localizado el buque a 22 metros de profundidad, a 7,6 millas y a los 104º del faro de Punta Sabbioni, con la proa hacia tierra y con un boquete de 8 a 10 metros.

Las tentativas para abrir las portas no tuvieron ningún resultado, y no fue posible entrar al casco; los buzos golpearon repetidamente las planchas del costado, pero del interior no se obtuvo señales de vida.

Primera tentativa de recuperación.—

Un submarino enemigo hundido tan a la mano constituía una posible fuente de información útil para el Estado Mayor de Marina, información representada por telegramas cifrados o documentos clasificados que la tripulación no habría tenido tiempo de destruir o por las informaciones técnicas que se habría podido obtener acerca de las armas y de los aparatos de que disponía el enemigo: por lo tanto, el Ministerio impartió sus disposiciones a fin de que esta unidad fuese recuperada.

El Comandante del Departamento de Venecia nombró el 30 de Agosto de 1915 una comisión encargada de la recuperación, compuesta del siguiente personal:

Capitán de Navío Luigi Arcangeli, Presidente,

Mayor de Ingeniería Naval Feliciano Dessia,

Teniente de Navío Vittorio Fertusio y

Teniente de Ingeniería Naval Giulio Cesare Magaldi.

Para la parte ejecutiva fueron agregados a esta Comisión, el Capitán del CREM Achille Costa, los subtenientes de Navío Carlo Orlando y

Gbriele Locatelli y el Cabo Técnico de Primera Clase Antonio Mastellone.

Pero el 4 de Setiembre el Capitán de Navío Arcangeli, nombrado para comandar una escuadrilla de torpederos, dejó la presidencia, la que fue asumida por el Capitán de Fragata Luigi de Sambuy.

La recuperación se presentaba especialmente fácil, porque los submarinos de ese tiempo estaban provistos de cáncamos o grilletes de salvamento fijados fuertemente al casco y el de proa estaba todavía en su sitio, y el resto del casco no había sido averiado por la explosión. En cambio a popa fue necesario pasarle un estrobo de alambre.

El proyecto de recuperación elaborado por la Dirección de Construcciones del Arsenal de Venecia preveía levantar el casco mediante el empleo de una cisterna de petróleo adecuadamente preparada. La cisterna debía ser arreglada de manera de poderla hacer hundirse por encima del submarino y engrilletar las cadenas a los cáncamos del submarino; por consiguiente, expulsando el agua contenida en la cisterna, mediante aire comprimido se conseguiría el empuje hacia arriba necesario para levantar al submarino, cuyo peso se calculaba en 250 tons, y una vez en superficie remolcarlo hacia un fondo de 4 metros que se suponía a una milla de Punta Sabbioni, donde se debía apoyar en el fondo y repetir la maniobra hasta obtener un calado de 7,50 para poder entrar al dique. Para sumergir la cisterna sobre el submarino sin que se tocasen los dos cascos dañándose, el asunto estaba previsto con otra cisterna de petróleo de 500 tons., que flotando la mantuviese a la profundidad deseada.

La operación se debía desarrollar de la siguiente manera: Hundir la primera cisterna en un fondo bajo, llevar la segunda cisterna por encima de ella y amarrar la primera al fondo de la segunda por medio de brazalotes de cadena, remolcar las dos cisternas, (la una sobre la otra), hasta encima del submarino, unir la cisterna de abajo con las eslingas y darle aire. Cuando la cisterna inmergida hubiese adquirido un empuje de flotabilidad suficiente, desconectarla de la cisterna de suspensión, dejar libre la superficie de agua superior y continuar evacuando el agua hasta que la cisterna llegase a la superficie teniendo al submarino suspendido por debajo, y en seguida remolcarlo hasta la laguna.

Para poder meter al dique la cisterna con el submarino, era necesario que el kiosko llegase a tocar casi el fondo de la cisterna que estaba arriba y para hacer esto era necesario quitar los periscopios que sobresalían del kiosko mismo.

Las tentativas de desmontar a mano los periscopios resultaron infructuosas y fue necesario recurrir a cargas de explosivos aplicadas a los tubos de salida.

Naturalmente, antes de iniciar la maniobra de recuperación se tuvo que retirar 30 minas del barraje **G** para poder disponer de una superficie de

agua de unos 500 metros de radio, donde pudiesen maniobrar con seguridad los flotadores.

Además, como se estaba en guerra, fue necesario proteger la zona de trabajo con una red Bullinat tendida a 1000 m., de distancia.

El día de la recuperación, el Comandante Sambuy dispuso una vigilancia constituída por un hidroavión de reconocimiento cada dos horas sobre la ruta de Pola, por una sección de caza-torpederos tipo "Intrépido" que patrullaban desde el punto del trabajo hasta unas 30 millas hacia Rovigno y viceversa, y por una escuadrilla de torpederas P.N. que cruzaban a velocidad reducida, a una milla de los obstáculos restantes.

Los trabajos preliminares de preparación de las cisternas, levantamiento de las minas, colocación de las redes, eslingadura de la popa del submarino, con estrobos de cabo de alambre de 16 m/m., y la unión de los brazalotes de cadena de 54 m/m., ocuparon desde el 1º de Agosto hasta el 14 de Setiembre. El 15 del mismo mes todo el conjunto de suspensión constituído por las dos cisternas fue remolcado a su sitio, llegando cerca de las 0930: las operaciones de unión de las cadenas duraron hasta las 1700, y luego se inició, mediante aire comprimido la evacuación del agua de la cisterna sumergida.

A las 1900, cuando el submarino estaba ya parcialmente levantado del fondo, se rompieron uno después de otro los dos brazalotes de cadena que suspendían la popa, y la cisterna inmergida, liberada ya de su peso, fue a chocar contra el fondo de la cisterna superior produciendo y produciéndose algunas vías de agua, luego rebotó hacia abajo contra el submarino.

Los dos choques sucesivos le abrieron amplios boquetes en el casco, por los cuales escapó parte del aire de evacuación, de ese modo, la cisterna, —rotas las cadenas de suspensión con la otra—, se hundió poniéndose verticalmente con su proa sobresaliendo del agua cerca de dos metros.

Dada la hora tardía la expedición regresó a Venecia y dos días después se procedió al reflotamiento de la cisterna semi-hundida.

Segunda tentativa de recuperación del submarino.—

El fracaso de la primera tentativa, debido principalmente al empleo de dos cisternas, la una suspendida a la otra, hizo estudiar una nueva solución del problema, y se decidió inundar y sumergir la cisterna en el sitio teniéndola suspendida por medio de cadenas filadas desde los cabrestantes de dos pontones instalados el uno a proa y el otro a popa.

También fue modificado el sistema de eslingadura: en vez de emplear cuatro cadenas de suspensión amarradas a las bitas de la cubierta se empleó cables de acero provistos de guardacabos que debían pasar al través de la cisterna dentro de tubos de hierro soldados a ella y aplicados a una distancia igual a la de los dos puntos de suspensión del submarino,

de manera que el esfuerzo de levantamiento se ejerciese en un sentido exactamente vertical.

Para fijar el chicote de los cables que salían por los tubos estaba previsto pasar por el guardacabo una barra metálica que se apoyaba sobre tacos en cubierta, trabajo que debía ser ejecutado por buzos a unos 10 metros de profundidad.

Finalmente la cisterna fue dividida en tres compartimentos estancos, de manera de poderlos evacuar independientemente y mantener así la cisterna en posición horizontal: el aire para la evacuación debía ser suministrado por la ex-torpedera "88 S", el casco viejo de una unidad radiada, destinado como estación de suministros de submarinos, que tenía a bordo 200 botellas de aire comprimido.

Para la seguridad de las operaciones se dispuso medidas análogas a las de la precedente tentativa, es decir hidroaviones de reconocimiento en la dirección de Pola, una contratorpedera que cruzase a 10 millas al E del punto del trabajo entre los paralelos de Malamocco y de Castellazo, una sección lista para salir del fondeadero de Punta Sabbioni y una escuadrilla P. N. de vigilancia cercana.

Los preparativos duraron cerca de un mes, también porque se tuvo que cortar los pontones destinados a cerrar las obstrucciones agrietadas del Lido y del Alberoni.

A las 5 de la mañana del 18 de Octubre la expedición al mando del Capitán de Fragata Sambuy zarpó de S. Nicolo del Lido y se hizo a la mar.

Formaban parte de ella los remolcadores "Ponza", "Rialto", "Olanda", "Uruguay" y "Balilla", las barcas a vapor "PD-101" y "PD-76", dos lanza-buzos, la torpedera "88 S" con las botellas de aire comprimido y las mangueras de aire, y la cisterna de petróleo preparada con los tubos como se ha indicado.

Llegados al sitio y fondeados los pontones se inició la inmersión de la cisterna suspendida por cuatro cadenas engrilletadas en los cáncamos de los tranconiles de cubierta y maniobradas por los cabrestantes a vapor de los pontones que iban trabajando lentamente.

La operación requirió cerca de 4 horas porque la Kingston de inundación de los compartimentos centrales estaba constituída en secciones limitadas para obtener durante la evacuación con aire comprimido, una salida lenta del agua, con el objeto de graduar al máximo el aumento del empuje de flotabilidad.

Se procedió en seguida a pasar por los tubos, los chicotes de cable de acero de 20 m/m., hechos firmes por los buzos en los días precedentes, a las eslingas del submarino y a fijarlos con las chavetas que se encontraban en cubierta.

A las 1730 se empezó a dar aire, y al mismo tiempo a poner en tensión con los cabrestantes de los pontones las 4 cadenas de suspensión de

la cisterna para aumentar el empuje y favorecer el despegue.

Bajo el esfuerzo de las cuatro cadenas se rompió un eslabón y escapó la cadena: este incidente hizo inclinarse la cisterna y fue imposible ejercer la tensión con los cabrestantes.

Continuando la evacuación por medio de aire comprimido, a las 1900 se verificó el despegue del fondo y el aparato de suspensión salió a superficie, teniendo al submarino por debajo de él.

Mientras se desengrilletaba las cadenas de los pontones, se hizo acercarse a la "88 S" para completar la evacuación del agua y hacer flotar por completo el conjunto.

Mientras tanto, el tiempo se puso feo y se levantó un viento "greco-tramontana" (una "tramontanata" o sea, viento norte) que levantó un poco de marejada.

La "88 S" en su sitio abatía contra la cisterna y su viejo y frágil casco sin protección externa y sin defensas se abrió y el agua empezó a entrar por el boquete.

El Comandante Sambuy ordenó varar la ex-torpedera en bajo fondo antes de que se hundiese, pero mientras los remolcadores "Balilla" y "Ponza" efectuaban el remolque, el casco se fue a pique. Habiendo llegado a faltar el suministro de aire comprimido, la cisterna empezó a volverse a hundir tan rápidamente que ni siquiera fue posible desengrilletar las cadenas de los dos últimos pontones que tuvieron que ser largadas por ojo, dejando en la mar el aparato que a poca distancia se apoyó nuevamente en el fondo.

Siendo ya tarde de la noche las unidades de la expedición entraron a Venecia.

—El Comandante Sambuy, al referir el éxito de la empresa, después de haber hablado con entusiasmo de la primera fase de la recuperación que así describía: "La cadena lentamente subió a la superficie... y el levantamiento hasta la cubierta libre se efectuó al grito de ¡"Viva el Rey"! y ¡"Viva Italia"! emitido expontáneamente por todo el personal militar y militarizado que veía de esa manera coronarse el éxito de las fatigas habidas anteriormente con el mismo casco".

Atribuyó la causa del fracaso de la segunda parte de la operación, es decir del remolque de la cisterna con el submarino suspendido en fondos de 10 metros, únicamente al hecho de que los medios neumáticos estuvieron instalados sobre un flotador inadecuado, y que, si en cambio hubiesen estado puestos en un remolcador de casco fuerte y de movimiento propio, el trabajo habría podido ser llevado a cabo aún con el mal tiempo en que se verificó.

El 20 de Octubre los remolcadores encontraron la cisterna a la deriva a unas 5,5 millas por los 110°

del faro del cabezo del muelle Norte del Lido, pero el submarino no estaba amarrado por debajo, porque las uniones se habían roto por efecto del mar agitado del día anterior.

Mediante las señales flotantes aplicadas anteriormente a su casco, el "U-12" fue encontrado en un lugar cerca de 500 m., al SE, de su posición primitiva.

La cisterna fue remolcada al Arsenal y llevada al dique; su inspección reveló que no había sufrido daños.

El 26 de Octubre se hizo salir un grupo de remolcadores y de pontones para recuperar las boyas y las redes de obstrucción puestas en acción para los trabajos.

En las primeras horas de la mañana, mientras las unidades estaban ocupadas en el trabajo, fueron atacadas por aviones enemigos provocando reacciones de fuego antiaéreo "con cañones de 37 m/m., y con la fusilería".

En las primeras horas de la tarde fue avistado un submarino que lanzó un torpedo que pasó por la popa del Pontón abarloado al remolcador Nº 2 y que después salió a superficie hasta dejar ver una buena parte de su kiosko.

El remolcador le disparó sus últimos 4 cartuchos del cañón de 37 m/m., mientras acudían las torpederas de escolta, ante las cuales, la unidad enemiga entró en inmersión y se alejó.

Terminados los trabajos, la expedición regresó a Venecia a las 1600.

La doble experiencia negativa de la recuperación y del ataque enemigo sufrido por las unidades, hicieron que los comandantes se volviesen más cautos; y las operaciones fueron interrumpidas por el espacio de un año.

La recuperación.—

En Setiembre de 1916 se reanudó los trabajos de recuperación con la búsqueda del submarino que fue encontrado el 14 de dicho mes. Los grilletes de suspensión de proa se habían roto en la tentativa precedente y por consiguiente se necesitaba estrobar también la proa: la eslinga de popa había permanecido en su sitio y se había despegado tan sólo la soldadura de un guardacabo.

El estudio de esta recuperación fue hecho por el Director de Construcciones Coronel de Ingeniería Naval Prusseri y eliminaba todos los inconvenientes que habían tenido lugar en las dos tentativas precedentes.

Para levantar el casco se preveía el empleo de dos gabarras de 500 tons., en lugar de una sola: las gabarras debían de estar inundadas, pero no hundidas completamente, de manera de no tener que recurrir a medios auxiliares de sostenimiento; el achique debería efectuarse con bombas evitando así el empleo de aire comprimido.

De este modo, el levantamiento que se podía obtener por la diferencia de inmersión de las gabarras era de 2,50 m., de manera que mientras

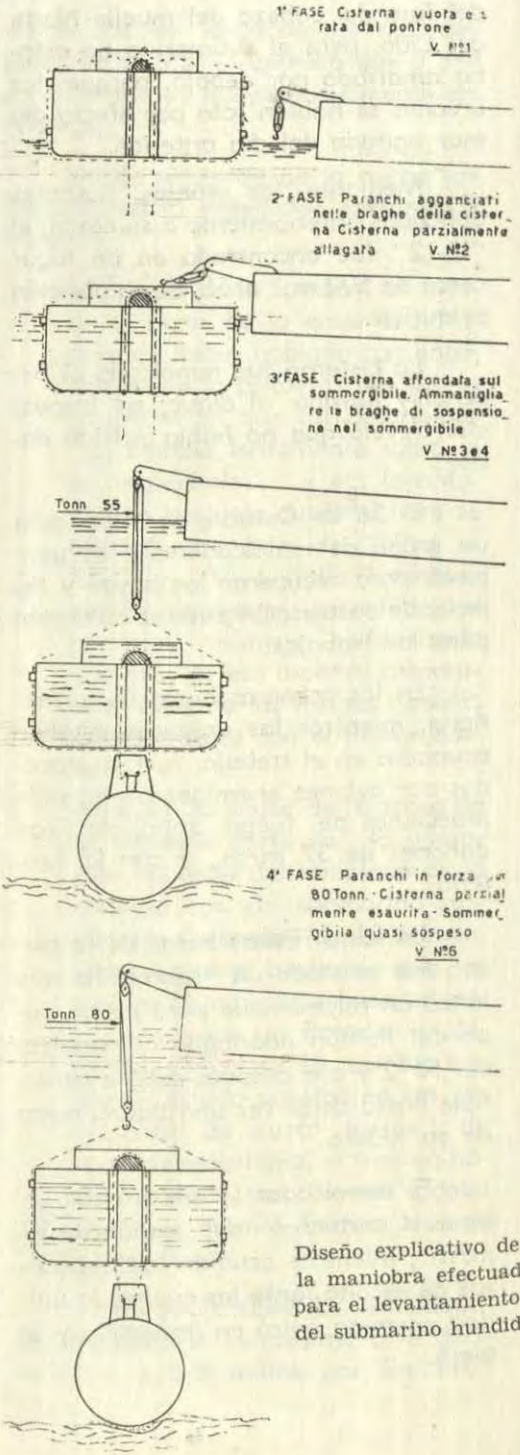
en las tentativas precedentes se preveía poder llevar al casco a un fondo de 8 a 10 m., con un solo levantamiento, con este sistema se debía recurrir a levantamientos sucesivos apoyando al submarino en fondos cada vez más bajos.

Dichos medios de levantamiento fueron instalados en las gabarras "GB 85" y "GB 86" cada una de ellas estuvo provista de un tubo de hierro sobre la vertical del centro de gravedad dentro del cual debía pasar el brazalote de cadena de suspensión de una cabria para facilitar la operación de templar la cadena, y estuvo provista también de los refuerzos necesarios en el casco para sostener los tacos de tope de la chaveta pasante (pasador) en el guardacabo del brazalote.

Cada uno de los dos brazalotes de cadena estaba constituído por 7 trozos de 2.50 m., de largo unidos entre sí por medio de grilletes: de tal manera que a cada levantamiento y a cada apoyo sucesivo se hundían los pontones, se le quitaba un trozo a la cadena y se procedía al achique disminuyendo otro tanto el calado de todo el aparato.

Los alzamientos debían ser hechos con las cisternas dispuestas normalmente al casco del "U-12", de manera que los brazalotes pudieran quedar sobre la vertical de los puntos de fijación que, como en los casos anteriores, distaban 17 metros entre sí.

En cambio, el último levantamiento debía ser hecho con las cisternas con su eje longitudinal paralelo al del submarino y por consiguiente, con los puntos de suspensión de



Diseño explicativo de la maniobra efectuada para el levantamiento del submarino hundido

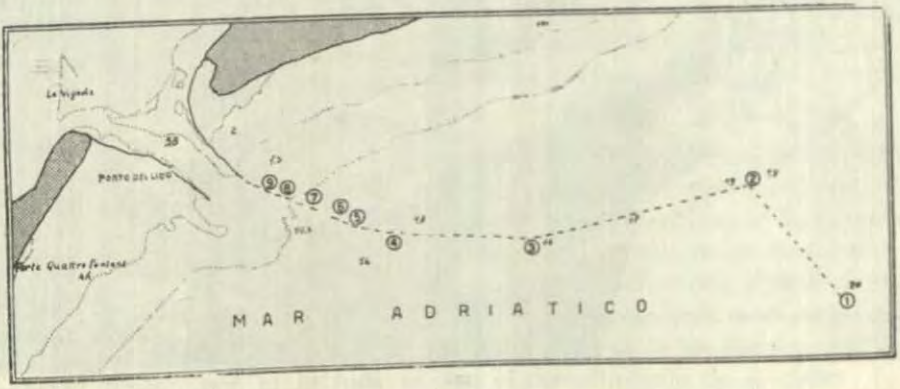
los brazalotes más distantes de los puntos de fijación, a fin de permitir la entrada del conjunto al dique.

Para el buen resultado de las operaciones, se trató de trabajar en días de neblina, a fin de impedir que el reconocimiento aéreo enemigo pudiese observar a las unidades en el trabajo y provocar ataques iguales a los habidos en la tentativa anterior. Con este objeto, las consignas impartidas al Jefe de la expedición, Capitán de Corbeta Juliano Pini, eran de cesar el trabajo y regresar a Venecia en caso de que se levantase la neblina.

Basándose en las experiencias precedentes, se dispuso también que el trabajo debería ser suspendido en caso de mal tiempo para no correr el riesgo de rotura de las eslingas o de las cadenas de suspensión.

Las operaciones preliminares terminaron el 3 de Diciembre de 1916, día en el cual fueron enlazados los brazalotes de cadena con las eslingas de proa y de popa ya preparadas por los buzos; pero las condiciones adversas del tiempo no permitieron iniciar la maniobra sino el 25 de Diciembre, y precisamente en la mañana del día de Pascua con mar en calma y cielo nublado, la expedición compuesta de los remolcadores "Ponza" y "Gorgona" que remolcaban a las gabarras "GB 85", y "GB 86" del remolcador "Passe Partoeut" que remolcaba a la gabarra "GB 30" con las anclas y cadenas para los fondeos, —del remolcador "Mincio" con la barca de los buzos y del remolcador "Rialto" de reserva,— salió a la mar y se constituyó en el sitio.

Fondeadas normalmente las "GB 85" y "GB 86" normalmente a la posición del submarino yacente en el fondo y hecha la inundación, se pasó los brazalotes por los tubos centrales y éstos fueron fijados con la chaveta pasante en el guardacabo apoyada sobre sus tacos.



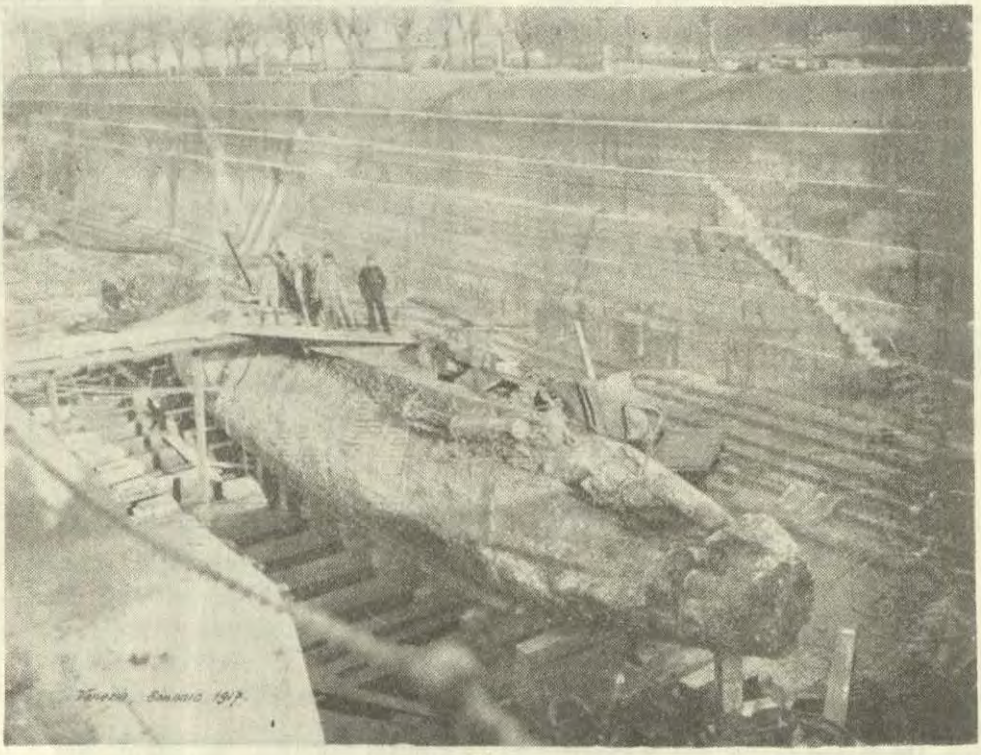
Ruta recorrida por el convoy y puntos en los cuales fue repetida la maniobra del levantamiento.

Achicada la cisterna se obtuvo un levantamiento de 1.50 m., pero la flojedad excesiva de las cadenas no permitió mover al "U-12" del fondo.

Repetida la tentativa a media noche, hora de la marea máxima, tuvo éxito la operación y se desplazó el buque algunos decámetros, después, a causa de la oscuridad y por estar rodeados de campos minados, se suspendió el trabajo hasta el alba, cuando con baja marea fueron vueltas a hundir las cisternas recuperando otro metro de brazalotes.

El submarino fue levantado y el convoy remolcado hasta hacerlo varar sobre un fondo de 19 metros. Repetida la operación en la tarde del día 26, el buque estaba ya en un fondo de 17 m., los días 27 y 28 se hizo otros desplazamientos; pero en el último, habiéndose levantado la mar, se rompió la eslinga de popa y se tuvo que aflojar todo filando los brazalotes y regresando a la laguna con los pontones.

El 31 de diciembre los buzos rehicieron las eslingas y el 1º de Enero de 1917 fueron colocadas, pero el



El "U-12" en el dique de Venecia en Enero de 1917.

mal tiempo hizo de nuevo suspender los trabajos. El día 2 con 4 eslingas se llevó al "U-12" hasta un fondo de 7,5 m., después de que las gabarras fueron dispuestas con la quilla paralela a la del submarino y efectuado el último levantamiento, el convoy halado por dos remolcadores a proa y guiado por otro remolcador a popa, entró en la laguna. El 3 de Enero de 1917 el "U-12" estaba en el dique.

Conclusión.—

La operación llevada a cabo con felicidad y en una zona de mar tan expuesta a los ataques enemigos, resultó especialmente fructuosa, porque los documentos encontrados a bordo fueron de gran utilidad para el Servicio de Inteligencia, tratándose de la monografía de los barrajes de los puertos de Pola, Sebenico, Cattaro y Lussino, de los códigos cifrados, de las instrucciones y circulares reservadas con instrucciones de guerra.

Para no mantener informado al enemigo acerca de estos importantes hallazgos, se difundió la voz de que los documentos, después de 14 meses de inmersión, estaban indescifrables.

Los restos mortales de los 17 miembros de la dotación no pudieron ser identificados, pero fueron sepultados con honores militares en un cuartel especial del cementerio general.

Las personas que mayormente tomaron parte en el éxito de esta recuperación fueron por la técnica el Coronel de Ingeniería Naval Giorgio Primersi, Director de Construcciones del Arsenal de Venecia y el Mayor de Ingeniería Naval Feliciano Fessia que contribuyó al estudio de los medios para la recuperación; por la parte directiva: el Capitán de Fragata Luigi di Sambuy en los dos primeros desafortunados intentos y el Capitán de Corbeta Giuliano Pini en la ejecución de la recuperación; por la parte ejecutiva: el buzo Arturo Silva que había trabajado en la colocación de las eslingas y en la fijación de las cadenas y que con habilidad y coraje había trabajado repetidas veces por debajo del submarino suspendido, para controlar la seguridad de las eslingas durante el remolque.

Silva fue recompensado con 1000 Liras (Año 1917): el personal de la Oficina del Puerto que había prestado su cooperación tuvo otras gratificaciones.

En cambio, el Coronel Primersi y el Capitán de Corbeta Pini, "por razones burocráticas" no pudieron ser contentados en su modesto deseo de obtener el honorífico título de "Caballero" y tuvieron tan sólo una nota de encomio en la Orden del Día.

Deseamos que, después de 46 años de los acontecimientos, el recuerdo de los hechos y la citación de sus nombres pueda constituir un modesto homenaje a la tenacidad y a la técnica de los recuperadores y al desafortunado heroísmo de los enemigos caídos en el cumplimiento de su deber.

Compendio Histórico de la Marina de Guerra del Perú

Por JAVIER BUENAÑO MURO

PROLOGO

El objeto de esta breve reseña sobre la historia de nuestra Marina de Guerra es concentrar en unas pocas páginas los hechos más sobresalientes, desde su origen hasta nuestros días y en el orden cronológico de los acontecimientos. Se ha evitado entrar en detalles superfluos o tocar hechos de menor importancia para no variar el objeto primordial de esta obra. En esta forma se le facilitará al lector tener a la mano una fácil referencia, evitándole la necesidad de consultar varias obras o fuentes de información.

Para el orgullo de todos los peruanos podemos decir que la historia de nuestra Marina de Guerra es una de las más amplias de este continente, no sólo por los numerosos conflictos y acciones de guerra en que ha intervenido, tanto en el mar como en los ríos de nuestra selva amazónica, sino porque el Perú es un país esencialmente marítimo como se puede comprobar al leer su historia.

Por último, me es muy grato hacer entrega de este modesto trabajo a nuestra Marina de Guerra, que tanta gloria y renombre le ha dado a la patria, para que lo pueda hacer divulgar, haciendo conocer a muchos y recordar a otros, los acontecimientos más importantes de su historia naval.

El Perú, como toda colonia española, no tenía armada propia mientras duró el régimen de la dominación española, aunque en 1794 hubo una Academia Náutica de Pilotaje para los nacidos en el país que desearan graduarse de Pilotos y Prácticos de Costa, pero ésta funcionaba bajo la bandera de España. Nuestra marina tuvo su origen durante la Guerra de la Independencia cuando fuerzas armadas, tanto en tierra como en el mar, se organizaron en el país y con la cooperación de los países vecinos se luchó contra España hasta lograr su independencia.

La ayuda de elementos extranjeros se hizo presente en los principales países sudamericanos para la formación de sus armadas por haber carecido de esta arma durante el coloniaje. Esta ayuda del exterior ha dado cierto común origen a las marinas de guerra de estos países y, en el caso del Perú, la ha vinculado muy estrechamente con las de Argentina y Chile, que fueron los dos países que primero se sacudieron del yugo español.

El Origen: La independencia de estas dos naciones, proclamada en 1810, no podía considerarse definitiva mientras permaneciera el virrey español en Lima, centro de la dominación española de este continente, con sus ejércitos y escuadra intactos. Para asegurar la liberación de estas dos naciones era necesario vencer a esas fuerzas y, con el concurso de la Argentina y Chile, se formó la Expedición Libertadora del Perú que en 1820 inició las hostilidades contra las fuerzas españolas establecidas en este país.

El 28 de Julio de 1821 el general argentino José de San Martín, comandante de la fuerza expedicionaria, proclamó la independencia del Perú y asumiendo el título de Protector del Perú, fundó la primera Marina de Guerra Peruana el 8 de Octubre de ese mismo año poniéndola bajo el mando del marino inglés Martín Jorge Guise con el grado de capitán de navío que, como muchos súbditos de ese imperio, servían a la causa de la independencia de estos países.

Primera Nave: El primer buque de guerra que enarboló la bandera peruana fue la goleta "Sacramento", capturada a los españoles, y que luego se le cambió de nombre dándosele el de "Castelli". Estaba armada de un sólo cañón y tenía una tripulación de 36 hombres, habiendo sido su primer comandante el marino inglés J. Wickam.

Primera Escuadra: En el curso de 1821 a 1822 ingresaron al servicio de la Armada del Perú las siguientes naves que formaron la primera escuadra del país "Macedonia", "Balcarse", "Limeña", "Belgrano", "Protector", "Guayas", "Nancy", "Cruz" y "Monteagudo". Estos barcos eran de diversa procedencia pero muchos de ellos habían sido capturados a los españoles.

Esta primera escuadra fue puesta por un tiempo por orden de San Martín bajo el mando del contralmirante argentino Manuel Blanco Encalada que prestaba sus servicios en la

Armada de Chile y actuó en aguas de Guayaquil cuando esa provincia fue anexada a Colombia por el Libertador Simón Bolívar. Por los acontecimientos políticos en tierra hubo algunas dificultades con ciertos buques de la escuadra que en su mayor parte tenían tripulaciones heterogéneas y muchos jefes extranjeros, entre los cuales habían rivalidades y desacuerdos. La disciplina finalmente fue impuesta y hubo algunas expediciones a puertos Intermedios y las costas Chilenas, que no siempre tuvieron el éxito deseado por el mal estado de algunos buques.

Guise asume el Mando: Al asumir Riva Agüero el gobierno del Perú en reemplazo de la Junta Gubernativa, se reorganiza la Marina de Guerra dándole ya una estructura nacional y en Marzo de 1823 se le pone bajo el mando directo de Guise, eliminándose a algunos jefes extranjeros.

Primeras Operaciones: Con el grado de vicealmirante Guise inicia las operaciones de guerra contra el poder naval y militar de España, luchando no sólo en aguas del Perú sino también en las del Ecuador, ayudando así a la emancipación de ese país.

Con su insignia en el "Protector" inició sus operaciones con la toma de Arica el 7 de Junio, convirtiendo ese puerto en un centro de operaciones de transporte marítimo para la causa patriótica. Operando a lo largo de la costa peruana la escuadra bajo Guise intervino en numerosas acciones y cooperaba con las fuerzas de tierra cuando se le requería. A pesar de las diferencias e intrigas de algunos jefes de la causa de la independencia, siempre estuvo ajeno a ellas y fue muy leal para los mejores intereses del Perú. En Febrero de 1824 demostró su lealtad al dominar en el Callao una rebelión a favor de España y que constituyó una de las operaciones más audaces de la escuadra bajo su mando. Los rebeldes habían capturado al "Balcarse", "Guayas" y a un corsario "Santa Rosa" y después de varias tentativas de someterlas durante la mayor parte de ese mes, fueron finalmente abordadas e incendiadas de noche por embarcaciones menores de la escuadra, con excepción de la "Balcarse" que se escapó.

Durante el bloqueo del Callao hubo otro encuentro a principios de Octubre de 1824 con los buques españoles que el obstinado Rodil había logrado reunir. El 7 de ese mes la escuadra española compuesta de los buques "Asia", "Ica", "Aquiles", "Pezuela" y "Constante" salió del puerto con el fin de atacar a la escuadra de Guise compuesta de los barcos peruanos "Protector", "Macedonia" y "Rápido" y de los colombianos "Pichincha", "Chimborazo" y "Guayaquileña". Aceptando el combate Guise, salió mar afuera para tener facilidad de maniobra y se entabló un vivo fuego entre el "Protector" y los buques enemigos pero no así con los buques colombianos "Pichincha" y "Guayaquileña que se apartaron del combate desobedeciendo las órdenes de Guise de intervenir en su ayuda. El resultado fue indeciso pues por am-

bas partes hubo averías aunque mayores en el lado español y cada escuadra volvió a su punto de origen, la española a su fondeadero bajo la protección de los cañones del puerto y la peruana a seguir con el bloqueo. Sin embargo, el mal estado de los buques de Guise, por sus averías y falta de carena, impidió que poco después pudiera detener a los buques españoles "Asia", "Aquiles" y "Constante" y algunos transportes con 600 hombres que Rodil enviaba a Quilca al saber que Blanco Encalada venía con la escuadra de Chile para estrechar el bloqueo del Callao. Pero al llegar a ese puerto fueron informados del triunfo patriota de Ayacucho y se dispersaron, algunos con rumbo a Chile y otros hasta Filipinas y Europa quedando así desbandada esta última fuerza española en el mar.

Prisión de Guise: Autorizada la carena y reparación de los buques peruanos Guise se dirige a Guayaquil no sólo para efectuar este trabajo sino para incorporar a la escuadra peruana los buques "Limeña", "Bomboná", "Monteagudo" y "Progreso", lo que demuestra su lealtad hacia el Perú y su interés en incrementar nuestra escuadra. Pero Simón Bolívar no veía con simpatía a este honrado jefe y aprovechando de su estadía en ese lugar para quitarle los buques de su mando, el 6 de Enero de 1825 lo hace tomar preso acusándolo de ciertas irregularidades en la apropiación de fondos para el arreglo de los buques. Su prisión duró veinte meses y fue enviado al Perú por la vía terrestre sufriendo grandes penalidades que quebrantaron su salud. Finalmente, y como era de esperarse, el Consejo de Oficiales Generales lo juzga y absuelve de todos los cargos y lo pone en libertad.

Fin de la dominación Española: En reemplazo de Guise, Bolívar dió el mando de la escuadra peruana al hombre de su confianza, Illingrot, con el grado de contralmirante. Este jefe continuó el bloqueo del Callao hasta que se obtuvo la rendición de Rodil en la fortaleza del Real Felipe en Enero de 1826 y se arrió la última bandera española en el Perú. Después de Ayacucho los pocos buques españoles que quedaban se entregaron o regresaron a su patria.

Conflicto con Colombia 1828-29: Lograda la independencia del Perú surgió un conflicto con Colombia que fue motivado por una reacción contra el sistema bolivariano. El Perú, siempre alerta en el mar, envió a la corbeta "Libertad" de 24 cañones al mando del Capitán de Corbeta Carlos García del Postigo al golfo de Guayaquil, para controlar e interceptar las naves que surcaban esas aguas, en cooperación con nuestro ejército que se movilizó a la frontera.

Combate de Malpelo: El 31 de Agosto de 1828, estando al ancla la "Libertad" en el puerto de Tumbes, al norte de punta Malpelo, avistó en las afueras a dos naves colombianas, la "Pichincha" y la "Guayaquileña", que estaban al mando del Comodoro Wright. Este jefe, creyendo en desventaja y fácil presa a la nave peruana, la atacó pero el Comandante

García Postigo viendo sus intenciones maniobró hábilmente enfrentándose primero a la "Guayaquileña" y eludiendo a la "Pichincha", no permitiendo en esta forma que el enemigo sacara ventaja de su superioridad numérica. Después de una hora de combate la "Guayaquileña" se retiró seriamente dañada con rumbo a Guayaquil y con 24 muertos y 37 heridos a bordo. Al volver la "Libertad" en busca de la "Pichincha" encontró que se había dirigido al puerto de Paita para entregarse a las autoridades peruanas, terminando así este primer encuentro con el triunfo de las armas peruanas en el mar.

Bloqueo de la Costa Colombiana y del Guayas: Poco después de este triunfo se acordó el bloqueo de la costa colombiana y del golfo de Guayaquil. Para este fin se movilizó una escuadra bajo el mando del Almirante Guise, nuevamente incorporado a la Armada. Estaba formada por los buques "Presidente" (ex-"Protector"), "Libertad", "Congreso", "Arequipeño", "Peruviana" y ocho lanchas cañoneras. A esta escuadra se le unió en Paita la 'Pichincha" ya nombrada y la "Monteagudo" al mando del Capitán de Navío Hipólito Bouchard.

Ataque a Guayaquil: Después de algunas excursiones y encuentros de menor importancia el 22 de Noviembre de 1828 la escuadra peruana sube por el Guayas, rompe una cadena de hierro que cerraba un estrecho y llega frente a Guayaquil donde procede a atacar los fuertes. El bombardeo duró hasta el día 24 en que quedaron reducidos los fuertes, habiendo el de las Cruces con sus 24 cañones ofrecido la más dura resistencia. Ese mismo día la capitana, la fragata "Presidente", maniobrando frente a la ciudad varó en un bajo cerca de tierra quedando expuesta al fuego enemigo.

Muerte de Guise: El Almirante Guise que no quiso abandonar su nave fue herido y horas después hubo que lamentar su muerte entre los brazos de sus compañeros de armas y bajo la bandera del Perú, símbolo de su patria adoptiva a la cual había servido tan fielmente. Así murió el que es considerado como el fundador de la Marina de Guerra del Perú.

Fin de la Resistencia: A pesar de esta irreparable pérdida la expedición fue todo un éxito pues aparte de reducir los fuertes y destruir dos naves, una de ellas la "Adela" que estaba en carena, se capturó a la "Guayaquileña" y se reflotó a la "Presidente" cuyo mando había pasado a su segundo comandante José Boterín. El mando de la escuadra pasó al Capitán de Navío Hipólito Bouchard que continuó hostilizando la plaza hasta ayudar el traslado de tropa que finalmente ocupó Guayaquil el 1º de Febrero de 1829. Con algunos recorridos de buques peruanos hasta Panamá en busca de colombianos que no encontraron, terminó la fase naval de este conflicto.

Guerra contra la Confederación Perú-Boliviana 1836-39: Entre los años 1829, en que terminó el conflicto con Colombia, y 1835 no hubo nin-

guna actividad bélica internacional en que pudo tomar parte la joven Marina de Guerra del Perú, aparte de algunos acontecimientos puramente domésticos. Sin embargo, el año 1836 trae consigo un conflicto confuso que fue tanto guerra internacional como guerra civil. Ese año el mariscal boliviano Andrés de Santa Cruz formó la Confederación Perú-Boliviana que originó una lucha entre los peruanos, bolivianos y chilenos. La participación de Chile en este conflicto fue para evitar la unión del Perú con Bolivia ya que temía tener como vecino en el norte un poderoso país nacido de esta unión y que podía amenazar lo que ellos llamaban su hegemonía en el Pacífico. La participación de este país trajo consigo la lucha en el mar, aunque antes de la intervención chilena hubo cierta actividad naval de parte de los peruanos que luchaban contra la Confederación. Esta actividad naval era principalmente la del transporte de tropas por el litoral y el asedio del puerto de Arica que lo ocupaban tropas bolivianas. En esta fase de la contienda el Mariscal Santa Cruz logró vencer la resistencia de los peruanos opuestos a la Confederación en la batalla de Socabaya que tuvo lugar el 7 de Febrero de 1836 en la que fue decisivamente derrotado el General Salaverry a quien luego fusiló. Vencida toda oposición Santa Cruz se estableció en Lima como Presidente del Gobierno Confederado y creyendo ya no necesitarlos puso en desarme la mayor parte de los buques de guerra peruanos, fletándolos para uso comercial.

Alevoso Ataque Chileno: Conocido el afán de Chile por destruir la Confederación se aprovechó del estado de desarme de la Armada Peruana para intervenir en forma activa contra ella. Su poder naval era casi nulo pero no obstante preparó un traicionero ataque, émulo del ataque japonés a Pearl Harbor. El 21 de Agosto de 1836 llegaron al Callao el bergantín "Aquiles" y la goleta "Gualcolda", habiendo sido recibidos de acuerdo al reglamento y sus jefes saludaron a las autoridades de tierra. Esa noche lanchas de los dos buques tomaron por asalto a las naves peruanas "Santa Cruz", "Arequipeña" y "Peruviana" allí fondeadas y en completo desarme, sorprendiendo a los pocos guardianes sin que se pudiera ofrecer resistencia alguna al agresor. Afortunadamente no todos los buques peruanos estaban en el Callao y en estado de desarme, pues la "Libertad" había salido para Guayaquil y en Paita estaban el "Congreso" y la "Yanacocha" y asímismo se libró la "Confederación". Los buques chilenos, reforzados con los capturados en el Callao, fueron hasta Puná en busca de los peruanos pero éstos lograron burlarlos haciéndose a la mar. Sin embargo, la "Libertad" que había tenido que completar su tripulación con extranjeros sobornados por el enemigo fue tomada por éstos y llevado el buque a Valparaíso.

Excursión a Chile: En Enero de 1837, en represalia por el ataque chileno, los buques peruanos "Confederación" y "Congreso" excursionaron por las costas chilenas hasta cerca

de Valparaíso y capturaron a dos barcas mercantes.

Expedición de Blanco Encalada: Estando ya Chile más fuerte en el mar con las naves capturadas a traición, el Gobierno Chileno preparó una expedición en que militaban elementos peruanos expatriados para desembarcar en puertos peruanos y acabar con la Confederación. La expedición salió de Valparaíso el 16 de Setiembre de 1837 en la que formaban parte todos los buques de guerra peruanos que habían sido capturados y varios transportes. El total de la tropa ascendía a 2,810 hombres. Para el desembarco se escogieron los puertos de Islay, Quilca y las caletas de Huata y Aranta para luego internarse hacia Arequipa y atacar a las tropas de Santa Cruz. El desembarco fue sin oposición pero perdieron sobre las rocas al transporte "Çarmen" que conducía una importante parte del equipo de la expedición. Blanco Encalada llegó a ocupar Arequipa sin resistencia pero Santa Cruz reunió un ejército muy superior y cercando la ciudad y cortándole a los chilenos su regreso a la costa los obligó a firmar el tratado de paz de Paucarpata el 17 de Noviembre de ese año. Santa Cruz procedió con gran magnanimidad concediéndole al enemigo rendido condiciones excepcionales, permitiéndole reembarcarse en sus buques con toda su tropa y armamentos. Entre las cláusulas del tratado se obligaba Chile a devolver al Perú los buques de guerra tan alevosamente capturados pero este tratado no duró sino cinco semanas, siendo denunciado por el Gobierno Chileno que nunca le dió cumplimiento ya que el fin que perseguía era la disolución de la Confederación Perú-Boliviana y esto no se había logrado.

Expedición de Simpson: El 24 de Diciembre de 1837 el Gobierno de Chile promulga el decreto declarando nulo el tratado de Paucarpata y manda una escuadra bajo el mando de Simpson a las costas peruanas para notificar al gobierno de Santa Cruz de este hecho y capturar las naves peruanas que encontrara en esas aguas. Esta escuadra consistía de la "Aquiles", "Arequipeño", "Valparaíso", "Libertad" y "Monteagudo", tres de estos ex-peruanos. Con el fin de lograr una traicionera sorpresa sobre las naves peruanas Simpson entrega su notificación de que continúa el estado de guerra en el puerto de Arica, sabiendo que demoraría algún tiempo para que llegase a Lima. Sin embargo, los pocos buques peruanos que quedaban estaban alertas para contrarrestar cualquier maniobra de los chilenos y con este fin estaba en Islay una escuadra bajo las órdenes de Panizo y que la formaban el "Junín", "Socabaya" y "Fundador". Tan pronto avistaron a la "Libertad" que iba en avanzada se fueron sobre ella dañándola seriamente y la hubieran echado a pique si no llega a tiempo el resto de la escuadra chilena. Este encuentro tuvo lugar el 12 de Enero de 1838 y Panizo maniobró hábilmente su escuadra todo ese día y parte del siguiente cuando se separaron. Simpson se dirigió hasta el Callao donde esperaba encontrar a los buques pe-

ruanos pero Panizo se había dirigido nuevamente a Islay. Al no encontrar a los peruanos en el Callao, Simpson regresó hacia Valparaíso creyendo que Panizo se había ido sobre las costas chilenas y así terminó esta expedición de Chile sin haber logrado ningún objetivo, salvo la captura de la "Confederación" cerca del Callao, que aún ignoraba la reanudación de las hostilidades.

Nuevas Excursiones: Durante el curso de los próximos meses hubo otras excursiones a lo largo de la costa peruana, todas ellas organizadas en Chile, formando parte de ellas jefes, oficiales y tropa peruana que luchaban contra la Confederación por considerar a Santa Cruz como un extranjero y no estar de acuerdo con su política o por razones de índole personal. Estas eran de menor importancia y la suerte favorecía a uno u otro bando sin ningún resultado decisivo.

Expedición de Bulnes: Continúa la perfidia chilena hasta armar y preparar una poderosa expedición que terminó con los sueños de Santa Cruz y la Confederación. Reoganizados los cuerpos chilenos de la expedición de Blanco Encalada que la magnanimidad de Santa Cruz permitió regresar intactos a Chile, y agregándoles nuevas unidades, se formó una nueva y poderosa expedición al mando del General Manuel Bulnes que disponía de 5,400 hombres, entre los cuales había 60 peruanos incluyendo a los generales Gamarra, La Fuente y Castilla. Esta expedición salió de Valparaíso el 16 de Junio de 1838 en 26 transportes, custodiados por las fragatas "Monteagudo", "Valparaíso" y "Janequeo" llegando frente a Asia el 5 de Agosto donde fondeó esperando informes de los acontecimientos en tierra donde el General Orbegoso se había sublevado contra Santa Cruz ocupando Lima y Callao y declarándose Presidente del Estado Nor-Peruano. No obstante la objeción de este jefe parte de la fuerza chilena desembarcó en Ancón y se internó en tierra tomando posiciones para luego días después entablar combate contra las de Orbegoso al fracasar las negociaciones. Los chilenos ocuparon Lima el 21 de Agosto y Orbegoso se refugió en los castillos del Callao. Luego sigue una lucha confusa entre peruanos, expedicionarios de Bulnes y confederados de Santa Cruz que se había retirado hacia el interior. Mientras tanto en el Callao la Confederación perdía sus dos últimos buques de guerra en un ataque nocturno realizado por Postigo con la "Libertad" y el "Arequipeño". Sabiendo que la "Socabaya" y "Fundador" estaban en desarme fueron abordadas por estos dos buques y la "Socabaya" fue capturada y sacada del puerto mientras la otra nave fue hundida. La lucha en tierra siguió durante los próximos meses con diversas alternativas, ocupando nuevamente Santa Cruz las ciudades de Lima y Callao mientras el ejército expedicionario y los jefes peruanos que lo acompañaban se embarcaban por Chorrillos y Ancón con destino a Huacho para ocupar un territorio más propicio para continuar sus operaciones contra la Confederación.

Combate de Casma: Gozando la escuadra chilena de la superioridad naval más completa, Santa Cruz procuró reducir esa ventaja o por lo menos desafiarla armando buques mercantes. Se armaron así tres buques, la "Smack", "Edmond" y "Perú" y se les puso bajo el mando del marino francés Juan Blanchet. Estos buques hicieron varios recorridos por la costa en busca de adversarios y el 30 de Noviembre encontraron en Supe al "Arequipeño" que abordaron y agregaron a la escuadra . Luego obtuvieron en el Callao otro barco, la "Mexicana", llegando a tener ya cinco naves.

El último encuentro de importancia entre las fuerzas navales de la Confederación y las chilenas fue el que tuvo lugar en el puerto de Casma el 12 de Enero de 1839, que aunque no fue decisivo, fue muy violento y hubo grandes bajas en el personal de ambas flotas. En ese puerto estaban al ancla las naves chilenas "Confederación", "Santa Cruz", "Valparaíso" y el transporte "Isabel" bajo las órdenes de Simpson cuando fueron descubiertas y resueltamente atacadas por la escuadra de la Confederación consistente de la "Arequipeño", "Edmond", "Mexicana" y "Perú" bajo las órdenes de Blanchet. El combate duró casi dos horas y se llevó a cabo a muy corta distancia llegando los Confederados a perder a su jefe muerto y a la "Arequipeño" por abordaje, descontinuando luego los demás buques el contacto con sus enemigos y dejando el puerto. Los chilenos entre los cuales había muchos peruanos, no pudieron salir en persecución por los daños sufridos y sólo muchos días después pudieron mover sus buques.

Batalla de Yungay y fin de la Confederación: Pocos días después, el 20 de Enero de 1839, tiene lugar la batalla de Yungay entre el grueso de las fuerzas de Santa Cruz y las del ejército Restaurador de Bulnes. Como ya se ha dicho, en las fuerzas de ambos ejércitos combatía un buen número de unidades peruanas y fue gracias a la intervención del general peruano Castilla que se salvó el día para el Ejército Restaurador, ganando la batalla que el general chileno Bulnes había dado por perdida. Derrotado Santa Cruz se puso fin al gobierno de la Confederación y la intervención chilena, retirándose esta tropa hacia su país.

Período de Renovación: Después de esta guerra la Marina de Guerra del Perú quedó con solamente el bergantín "Vigilante", única nave que izaba el pabellón de la patria en el mar. Sin embargo, la situación era muy distinta a la que existió en 1821 cuando por primera vez se izó la bandera peruana en su único y primer buque, el "Sacramento". Entonces casi no había marinos peruanos y hubo que aceptar a muchos extranjeros pero ahora sí había un numeroso cuerpo de oficiales peruanos experimentados y fogueados en combate y fue sobre éstos que se empezó a reorganizar la Marina de Guerra. Luego se armaron algunos barcos pequeños como la "Libertad", "Limeña", "Yungay", "Constitución", "Gamarra",

"Guise", "Jesús", "Paquete", "Alerta" y "Héctor" que sirvieron más para entrenar a nuestro personal que para fines bélicos.

Guerra con Bolivia - 1841: A consecuencia de la situación política derivada de la Guerra de la Confederación hubo ese año un entredicho con el país vecino que fue invadido por nuestras tropas. Nuestra marina actuó contra el litoral boliviano pero como ese país carecía de naves su actuación se limitó al bloqueo de sus puertos.

Primer Buque a Vapor - 1848: En su afán de mejorar la escuadra el gobierno ordena la adquisición en los EE. UU. del primer buque a vapor que se le llamó "Rímac". Era de propulsón a ruedas y llegó al Callao el 27 de Julio de 1848. Sirvió de base para el entrenamiento del personal en este nuevo sistema de propulsión que iba a revolucionar la táctica de la guerra en el mar. Naufragó sobre punta Parada en Marzo de 1855.

Desembarco de Marinería Peruana en EE. UU - 1849: Un suceso que pocos conocen fue que el Perú tomó parte en la primera y única intervención armada de una fuerza naval latinoamericana en el territorio de los EE. UU. En el año 1849, en plena fiebre del oro en California, había una considerable colonia de peruanos y buques mercantes de esa misma nacionalidad abandonados por sus tripulaciones. Con el fin de proteger los intereses de estos ciudadanos el bergantín de guerra "Gamarra" fue enviado a San Francisco bajo el mando del Capitán de Corbeta Silva Rodríguez. Durante su estadía de diez meses logró todos sus objetivos y una noche estalló un motín en tierra de grandes proporciones que las autoridades no pudieron sofocar y tuvieron que solicitar ayuda a los buques de guerra extranjeros surtos en esa bahía. Entre éstos estaba la "Gamarra" del cual se desembarcó un destacamento armado que ayudó poner orden en la ciudad, habiendo destacado el contingente peruano por su orden y disciplina.

Nuevas Adquisiciones - 1850-55: Durante la presidencia del Mariscal Castilla que fue un gran propulsor de nuestra Marina de Guerra, el Perú fue poco a poco adquiriendo nuevas unidades de guerra hasta tener un apreciable número de modernas naves. Entre estas adquisiciones se puede mencionar a la "Amazonas", buque mixto a hélice de 1,320 toneladas, construído en 1850 en Inglaterra y dos años después, en el mismo país se construye la "Apurímac" de igual tipo pero de 1,660 toneladas y la "Loa" y "Tumbes" de menor tonelaje, los cuales llegaron al Perú en 1855.

Vuelta al Mundo de la Fragata Amazonas" - 1856-58: Un acontecimiento de gran importancia para nuestra marina en esta época fue el viaje alrededor del mundo que efectuó nuestra fragata "Amazonas" llevando el pabellón del Perú por lugares donde nunca había estado antes. Salió del Callao el 25 de Octubre de 1856 al mando del Capitán de Navío José Boterín tocando en los puertos

de Hong Kong, Calcuta, isla Santa Elena, Plymouth, Londres, Río de Janeiro, Talcahuano y Arica llegando al Callao el 28 de Mayo de 1858. El viaje fue muy accidentado pero sirvió como un medio excelente de entrenamiento para todo su personal, aparte de hacer conocer el nombre del Perú por lejanas tierras.

Conflicto con el Ecuador 1858-60: En 1857 el Gobierno del Ecuador ratifica un convenio para el pago de una deuda en el exterior dando en garantía territorios en la región de los ríos Bobonaza y Pastaza pertenecientes al Perú pero que consideraba suyos. Las protestas del Perú fueron rechazadas y como no se obtuvo ninguna satisfacción el Presidente Castilla ordenó la ocupación de Guayaquil. Para este fin se preparó un ejército de 8,000 hombres y se ordenó a la escuadra bloquear el Guayas y transportar las tropas primero a Paita y luego hacia Guayaquil. El bloqueo lo inició la fragata "Amazonas" en Noviembre de 1858 y duró hasta Agosto del año siguiente cuando se iniciaron las operaciones terrestres. Mientras tanto el "Tumbes" apresaba por Pabellón de Pica a tres barcos ecuatorianos, el "Arica" , "Iquique" y "General Plaza", cargando guano los que fueron agregados a nuestra escuadra. Con la ayuda de nuestra escuadra que transportó a la fuerza del ejército expedicionario hacia la región de Guayaquil, donde llegaron el 8 de Noviembre de 1859, se llegó a un acuerdo pacífico con el Ecuador. Este impresionante despliegue de fuerzas obligó al gobierno del Ecuador aceptar todas nuestras demandas de satisfacción y, sin disparar un sólo tiro, nuestras fuerzas ocuparon Guayaquil el 7 de Enero de 1860. El 25 de ese mes se firmó el tratado de Mapasingue y nuestras tropas abandonaron territorio ecuatoriano el 10 de Febrero quedando así terminado este conflicto.

Dificultades con España - 1863: Desde 1846 se vislumbraba los deseos de España para reconquistar los territorios que habían sido sus colonias. Ese año se supo que España apoyaba una expedición que preparaba el general ecuatoriano Flores para apoderarse del gobierno de su país para luego facilitar la ocupación extranjera. En 1861 el General Santa Ana, presidente de Santo Domingo, entregaba su país a España y para el año siguiente se planeaba que tropas españolas acompañaran a las francesas para imponer a Maximiliano en México pero por algún desacuerdo esto no sucedió. Sin embargo éstos y otros acontecimientos indicaban hacia donde iban las ambiciones de España.

A mediados de 1863 llegó al Pacífico una escuadra española a título de "Expedición Científica" compuesta de la "Resolución", "Triunfo" y "Covadonga" al mando del contralmirante Pinzón. En Agosto de ese año hubo un conflicto de orden laboral en la hacienda Talambo en Pacasmayo en que fue muerto un español. Este hecho típicamente policial y sin mayor importancia fue agravándose por la vía diplomática, enviando el Gobierno Español al diplomático Eusebio

Salazar y Mazarredo con el carácter de "Comisario Especial" para exigir reparaciones por los sucesos de Talambo pero el Gobierno Peruano rehusó reconocerlo con ese título que sólo correspondía a los enviados del rey a sus colonias. Sin esperar se terminasen las negociaciones sobre su reconocimiento Salazar y Mazarredo se refugia a bordo de la "Covadonga" y con el resto de los buques de guerra españoles inicia operaciones bélicas contra el Perú.

Ocupación de las Islas de Chincha: El 14 de Abril de 1864 la escuadra española se apodera sorpresivamente de las islas guaneras de Chincha, tomando prisionero a su guarnición y a su gobernador Capt. de Navío Ramón Valle Riestra. Asimismo, se apoderó de la barca de guerra "Iquique" allí fondeada. Este hecho de armas fue protestado por el Presidente General Pezet, y se entablaron largas negociaciones con España que mientras tanto había reforzado su escuadra con la "Villa de Madrid", "Blanca", "Berenguela" y "Vencedora" al mando del Almirante Pareja quien había relevado a Pinzón.

Tratado Vivanco - Pareja :El Gobierno del Perú deseoso de conservar la paz hasta la llegada de los buques y material de guerra que se estaba adquiriendo en Europa, firmó el 27 de Enero de 1865 un tratado de ocho puntos con el almirante español y que se conoce como el de Vivanco-Pareja por ser el General Vivanco quien firmó por el Perú. Aunque se estipulaba la devolución de las islas Chincha, el tratado contenía cláusulas lesivas para el país, lo que motivó un repudio general contra el gobierno del General Pezet. Más aún, en Febrero de ese mismo año, hubo otro incidente con marineros españoles en el Callao en que murió uno de ellos y el gobierno prestamente dio satisfacciones y pagó las indemnizaciones exigidas.

Revolución de Prado: Estos hechos conmovieron la opinión pública en contra del gobierno a quien acusaban de debilidad por haber firmado el humillante tratado, aunque injustamente pues no consideraban que la condición militar del Perú no le permitían afrontarse al poder de España. Aprovechándose de esta situación el Coronel Mariano Ignacio Prado se levanta en Arequipa el 28 de Febrero de 1865 contra el Gobierno del General Pezet a quien depone y asume el mando el 28 de Noviembre después de entrar a Lima.

España contra Chile: Firmado el tratado Vivanco-Pareja con el Perú la escuadra española se dirige a Chile en demanda de satisfacciones por ciertas manifestaciones de hostilidad e impone el bloqueo de los puertos chilenos y se declara la guerra entre Chile y España el 18 de Setiembre de 1865.

La Cuádruple Alianza: Al asumir Prado el gobierno inicia negociaciones con Chile para un tratado de alianza ante el enemigo común, firmándose éste en Lima el 5 de Diciembre de 1865. A este tratado se adhirieron Ecuador el 30 de Enero de 1866 y Bolivia el 22 de Marzo de ese año.

Guerra con España-1866: Firmado el tratado de alianza el Gobierno del Perú denuncia el tratado Vivanco-Pareja y el 14 de Enero de 1866 se declara en estado de guerra con España.

Fuerzas Navales: Las únicas fuerzas navales existentes para combatir contra España eran las del Perú y Chile que eran muy inferiores a la reforzada escuadra sepañola que estaba en aguas del Pacífico. Para remediar esta desventajosa situación el gobierno del Perú, desde que empezaron las dificultades con España, procuró adquirir y construir nuevos y modernos buques de guerra. En Inglaterra se había mandado construir el monitor blindado "Huáscar" de 1,130 toneladas y armado de dos cañones de 300 lbs. montados en una torre blindada. También en este país se construía la fragata blindada "Independencia" de 2,004 toneladas, armada de doce cañones de 70 lbs. y dos de 150 lbs. Estos dos buques debían ser entregados a principios del año 1866. En Francia se adquirieron dos corbetas de madera muy veloces que habían sido mandadas construir por los Estados Confederados del Sur como corsarios para actuar contra el comercio de los Estados Unidos durante la Guerra Civil, en igual forma que su famoso "Alabama". Sin embargo, esta guerra fraticida terminó antes de que estos buques estuvieran listos y así los pudo adquirir el Perú poniéndoles los nombres de "América" y "Unión". Estos dos últimos llegaron a tiempo para actuar contra España pero no así los blindados, quedando siempre la escuadra aliada en inferioridad a la española.

También en los Estados Unidos se buscaba con gran afán buques de guerra pero sólo se pudo conseguir dos viejos monitores que habían sido utilizados en el río Mississippi durante la Guerra Civil Americana. Estos fueron el "Atahualpa" y "Manco Capac" que habían sido el "Oneata" y "Catawaba" en la Marina de los Estados Unidos. Aunque sólo tenían 10 pulgadas de borda y eran inaparentes para servir en el mar como los iba a utilizar nuestra marina, prestaron útiles servicios, especialmente el "Manco Capac" durante la guerra con Chile como veremos más adelante. Su traslado al Perú en 1869 desde New Orleans a remolque por mares tormentosos estuvo lleno de dificultades y fue una hazaña digna de los más altos elogios y puso a prueba el alto grado de capacidad de nuestros oficiales de marina. Tampoco pudieron llegar estos buques a tiempo para el conflicto con España.

Aparte de estas adquisiciones navales se adquirió armamento para el ejército y artillería para fortificar el puerto del Callao.

La Escuadra Peruana a Chile: Firmado el tratado de alianza con nuestro vecino del sur, en Diciembre de 1865 los mejores buques de nuestra escuadra son enviados a Chile en apoyo de su débil fuerza naval que sólo consistía de la "Esmeralda" y la "Covadonga", recientemente tomada a la escuadra española y cuya pérdida causó el suicidio del Almirante Pa-

reja. Nuestros buques eran la "Amazonas", "Apurímac", "América" y "Unión" al mando del Capt. de Navío Manuel Villar que además de servir de apoyo a Chile tenían la misión de esperar el paso del 'Huáscar" e "Independencia" que debían de pasar por Magallanes en Enero.

Como punto de reunión con los buques chilenos se había escogido el apostadero de Chayahué cercano a la isla de Abtao y en viaje hacia ese lugar en compañía de la "Esmeralda", se pierde la fragata "Amazonas" en el canal de Boca Chica que era inaparente para el paso de nuestra fragata. Hay que advertir que la "Amazonas" estaba subordinada al comandante superior de la nave chilena y que éste había escogido dicho canal y además tenía a bordo un práctico de esa nacionalidad.

Mientras tanto la escuadra española había sido reforzada con la llegada de la nueva fragata blindada "Numancia", de más de 7,000 toneladas y considerada como uno de los buques más poderosos de su época, y de la "Almanza" a las órdenes del Brigadier Méndez Núñez quien asumió el mando de la escuadra después de la muerte del Almirante Pareja.

Combate Naval de Abtao: La escuadra aliada, compuesta de la "Apurímac", "América", "Unión" (esta última al mando del Capt. de Fragata Miguel Grau) y la chilena "Covadonga" estaba fondeada en su apostadero de Chayahué el día 7 de Febrero de 1866. El mando había recaído en el Capt. de Navío Manuel Villar por ausencia de Williams Rebolledo en la "Esmeralda". Al saber Méndez Núñez que la escuadra estaba por el sur y con el afán de vengar la captura de la "Covadonga", despachó del bloqueo de Valparaíso a la "Villa de Madrid" y "Blanca" con el fin de buscarlos y atacarlos. La escuadra aliada estaba fondeada e inmóvil por estar la fragata "Apurímac" con sus máquinas en reparación y desmontadas cuando esa mañana hicieron su aparición los buques españoles. Al ponerse a distancia de tiro el "Apurímac" abre fuego sobre la "Blanca" y se generaliza el combate entre todos los buques que duró aproximadamente dos horas para luego retirarse los españoles averiados. Se pusieron al cubierto detrás de la isla de Abtao para luego retirarse hasta perderse de vista aunque volvieron a aparecer en la mañana siguiente para observar la línea aliada, sus buques no se acercaron para renovar el combate y optaron por retirarse definitivamente. Todos los buques aliados fueron tocados pero sus daños fueron de menor importancia.

Bombardeo de Valparaíso: Indignado Méndez Núñez por el rechazo de sus buques en Abtao, el 16 de Febrero sale personalmente con la "Numancia", "Resolución" y "Blanca" a castigar a los buques aliados pero éstos se habían trasladado al apostadero de Huito, lugar inaccesible para el mayor porte de los buques españoles. Este hecho exaltó aún más el furor del brigadier español y volviendo con sus buques a Valparaíso inicia el bombardeo de ese puerto el 31 de Marzo.

El bombardeo duró casi tres horas habiendo disparado la escuadra cerca de 2,500 tiros causando grandes daños a la población cuya plaza no disparó ni un solo tiro en respuesta.

Bombardeo del Callao: Después de este hecho de armas la ira española se iba a desatar contra nuestro primer puerto del Callao. Para este bombardeo mejor conocido como el Combate del Dos de Mayo se reunió toda la escuadra española del Pacífico consistiendo de las siguientes naves: "Numancia", "Villa de Madrid", "Berenguela", "Resolución", "Blanca", "Almanza" y "Vencedora" bajo el mando del ya conocido Brigadier Méndez Núñez. Pero a diferencia de Valparaíso el puerto del Callao no estaba indefenso y su pueblo tenía una firme determinación de repeler a los atacantes. Sus defensas habían sido preparadas de antemano y las noticias de lo acontecido en Chile imprimió una febril actividad para reforzarlas a última hora. El puerto estaba defendido por más de 50 cañones de diversos calibres y sistemas y además en el mar, como baterías flotantes a los monitores "Loa" y "Victoria" que habían sido blindados con rieles, y los buques " Tumbes", "Sachaca" y "Colón", estos dos últimos sin valor militar. La escuadra española en total reunía más de 300 bocas de fuego. Las defensas del puerto estaban dirigidas por el Dictador Prado secundado por su Ministro de Guerra José Gálvez quien murió al explosionar la torre La Merced por un certero tiro enemigo.

La escuadra española empezó a llegar a aguas del Callao el 25 Abril y después de las notificaciones y plazos de estilo inició su ataque al puerto el 2 de Mayo de 1866. El combate fue muy reñido por ambas partes y duró más de cinco horas. Los buques españoles maniobraban por la bahía atacando a las diversas baterías y acercándose temerariamente a la playa para mejor acertar sus tiros. Los buques peruanos a su vez salían a su encuentro y fueron de eficaz ayuda acertando sus tiros en varios buques enemigos. Conforme iban sufriendo averías los buques españoles iban abandonando la lucha y se retiraban para repararse y volver luego al combate o si sus daños eran más serios, se retiraban definitivamente hacia la isla San Lorenzo. Al promediar la tarde ya todos los buques españoles habían sufrido averías, algunos de ellos serias, y con muchos muertos y heridos a bordo, incluyendo a su jefe el Brigadier Méndez Núñez herido dos veces, dieron por terminado el combate. Se retiraron primero a la isla San Lorenzo para enterrar sus muertos y reparar sus daños para finalmente el día 10 de Mayo volver a su patria para nunca más atentar contra la soberanía del Perú.

Nuestra División Naval en el Sur: Como uno de los objetos de haber mandado nuestros buques a Chile era esperar la llegada de Europa del "Huáscar" y la "Independencia", permanecieron en Huito hasta Junio de 1866. Mientras tanto la "América" había hecho dos viajes hasta los estrechos de Magallanes llevando carbón,

víveres y tripulación para los blindados pero éstos no llegaron allí sino el 24 de Mayo encontrándose entonces con nuestra corbeta. Nuestros blindados habían salido de Inglaterra a fines de Enero pero tuvieron que hacer frente a una serie de dificultades, promovidas por agentes españoles, en los puertos extranjeros donde debían recalar para proveerse de víveres y carbón. El mal tiempo en el Atlántico y un choque en alta mar entre las dos naves que felizmente no fue grave, pero que obligó a una prolongada estadía de 29 días en Río de Janeiro para repararse. Luego de pasar los estrechos y reunirse en Ancud con el resto de los buques peruanos y chilenos, el 11 de Junio salieron para Valparaíso sirviendo la "Unión"' de buque insignia para el Almirante Blanco Encalada que por su mayor jerarquía tenía el mando de la escuadra aliada. Un violento temporal a los dos días de salida dispersó el convoy, llegando los buques uno tras otros a su destino en los próximos días.

El incidente Tucker: Coincidiendo con la terminación de nuestros blindados el gobierno proyectaba poner en ejecución un descabellado plan para atacar las islas Filipinas entonces en manos de España. Para este fin había contratado los servicios de un contralmirante norteamericano de nombre Tucker que por su experiencia debía hacerse cargo de la expedición. Llegado este jefe a Valparaíso asumió el mando de la escuadra peruana pero su presencia originó el rechazo de muchos oficiales de reconocerlo por considerar que había jefes peruanos que bien podían dirigir cualquier hecho de armas bajo nuestro pabellón. Fueron destituídos todos los oficiales que protestaron, entre los cuales estaba Miguel Grau, y fueron embarcados para el Callao, tomando a cargo los buques otros jefes mandados desde el Perú. Es demás decir que la expedición sobre las Filipinas fue prontamente descartada y Tucker renunció su cargo, llegando finalmente la escuadra al Callao en Agosto.

Período de Paz - 1866 - 79: Terminado el conflicto con España y no vislumbrándose conflictos de índole internacional, los gobiernos del Perú no siguieron la sana política de renovación de la escuadra y más bien se le miraba como innecesaria y gravosa. Muchos oficiales dejaron el servicio para dedicarse a otras actividades de más porvenir y creándose por consiguiente una escasez de oficiales y los buques se deterioraban por falta de dinero y atención. Así pasaron trece años hasta que el Perú se vio envuelto en guerra con Chile sin que se hubiese adquirido ningún buque de importancia a pesar de que se sabía la calidad de los blindados que Chile estaba construyendo en Inglaterra.

Solamente habían llegado los anticuados monitores "Atahualpa" y "Manco Capac", ya mencionados, cuya gestión de compra se inició en 1867 y demoraron hasta 1869 para llegar a nuestras aguas, y en 1872 se construye en Inglaterra dos cañoneras, la "Pilcomayo" y "Chanchamayo". Eran de 600 toneladas, mixtas, todas de madera, con un andar de

sólo 9 millas y con cuatro piezas de artillería.

Estas adquisiciones eran de escaso valor militar y más aún nuestra marina sufría el 13 de Agosto de 1868 la pérdida de la fragata "América" en Arica a consecuencia de un maremoto en el cual también se perdió el buque de guerra de los EE. UU. "Wateree". El 13 de Julio de 1876 se perdía la "Chanchamayo" sobre Falsa Punta Aguja cerca de la bahía de Sechura.

Rebelión del "Huáscar" - 1877: Aunque no hubo declaratoria de guerra hubo un conflicto internacional derivado de la lucha política interna que vale relatar con ciertos detalles por su interés puramente naval. El 6 de Mayo de 1877 el monitor "Huáscar" al ancla en el Callao fue abordado sorpresivamente por un grupo de oficiales y civiles que apoyaban al caudillo Nicolás de Piérola contra el gobierno de Prado. Se hicieron a la mar para dirigirse a Chile y traerlo al Perú pero como el "Huáscar" carecía de víveres y combustible para tan largo viaje paró a varios mercantes británicos para tomarlos. Tan pronto se supo de la sublevación del "Huáscar" el gobierno declaró por decreto que no se responsabilizaba por los actos del monitor rebelde y de recompensar debidamente a los que ajenos a la escuadra lo sometan a la autoridad del gobierno. Este decreto permitió al almirante británico A. M. de Horsey, al mando de las fuerzas de esa nacionalidad en el Pacífico que consistía de los buques "Shah" y "Amethyst" de tratar de capturar al "Huáscar" por los abordajes de los mercantes británicos. A la vez el gobierno organizó una división naval con todos los buques disponibles que eran la "Independencia", "Unión" y el "Atahualpa" remolcado por la "Limeña" que se dirigieron a Iquique al mando del Capt. de Navío Juan G. More para unírseles allí la "Pilcomayo". Era una escuadra formada y enviada para llenar un formulismo pues ninguno de sus buques podía someter al buque que buscaban.

El "Huáscar" mientras tanto había recogido en Cobija a Piérola y volvía con él al norte cuando el 28 de Mayo, cerca de Pisagua, se encuentra con la escuadra de More. A las 5:25 p.m. y a 1,500 metros se inicia un cambio de tiros que duró casi una hora, habiéndose acercado los buques hasta ponerse a tiro de fusil. Los daños no fueron graves, habiéndose retirado hacia el norte el rebelde "Huáscar" con la torre de sus cañones entorpecida y con algunas otras averías. La escuadra de More volvió a Pisagua ya que por el mal estado de las calderas de la "Independencia" no podía perseguir al más veloz "Huáscar".

Combate de Pacocha: A las dos de la tarde del día siguiente, 29 de Mayo, frente a Pacocha se encuentra el "Huáscar" con la escuadra del Almirante Horsey que lo buscaba desde hacía días entre Punta Camaná e Iquique. El Almirante Horsey le intima rendición al comandante del monitor Luis G. Astete dada la superioridad de las naves británicas, pero Astete no acepta y se entabla un com-

bate entre el "Huáscar" y las dos naves del Almirante Horsey. El combate duró hasta el anochecer, no pudiendo el "Huáscar acertar tiros sobre sus adversarios por carecer de artilleros pero fue hábilmente maniobrado y los ingleses no lo pudieron someter. El "Huáscar" recibió un tiro en su casco que le causó algunos muertos y heridos pero sin causarle averías que impidiesen su maniobra. Al oscurecer entró al puerto de Pacocha quedando los británicos afuera para cerrarle el paso mientras éstos organizaban un ataque con lanchas torpederas. Sin embargo, grande fue su sorpresa al no encontrarlo pues el "Huáscar" en la oscuridad había vuelto a salir sin ser visto por sus enemigos y se dirigió a Iquique para convencer a More de volver con toda la escuadra para combatir a los británicos. El burlado Almirante Horsey también lo fue a buscar a ese lugar y preparó otro ataque con sus lanchas torpederas que lo harían desde mar afuera pero en Iquique el mejor criterio prevaleció y el "Huáscar" quedó sometido nuevamente a la escuadra peruana. Este combate contra dos unidades de la potencia naval más poderosa del mundo en esa época, y del cual pudo salir airosa la nave peruana, probó una vez más la alta clase del oficial naval del Perú.

La Guerra con Chile - 1879-1883: Mientras en el Perú existía un estado de desgobierno y prevalecían los odios y luchas políticas, se descuidaba por completo las fuerzas armadas. Chile, en cambio, preparaba sus fuerzas y planeaba la conquista de los ricos territorios vecinos. Esta guerra encontró al Perú en un estado de completo desarme tanto en tierra como en el mar ya que desde la guerra con España no se había hecho prácticamente nada para renovar sus defensas. Cuando se vio que Chile tenía pretensiones sobre el litoral boliviano rico en guano y salitre y teniendo el Perú territorios colindantes con los de Bolivia aún más ricos, se pudo ver el peligro que corrían por las ambiciones chilenas. Sin embargo, en vez de seguir una política de armarse en defensa propia para conjurar cualquier peligro del exterior, nuestro gobierno optó por firmar un tratado secreto de alianza puramente defensivo con Bolivia que estaba aún en peores condiciones de desarme.

Adquisiciones Navales Chilenas: Chile, como ya se ha dicho, no había descuidado sus defensas especialmente su armada pues sabía que para la guerra que iba a provocar necesitaba tener la supremacía naval. Para este fin había mandado construir en Inglaterra dos poderosos blindados, el "Cochrane" y el "Blanco Encalada", ambos de más de tres mil toneladas, con seis cañones Armstrong de retrocarga de 250 lbs. y con blindaje de hasta nueve pulgadas. Eran mucho más poderosos que cualquier buque de nuestra armada. Bolivia no tenía marina de guerra.

Ocupación del Litoral Boliviano: Estando estos buques por terminarse y Chile creyéndose ya en condiciones de poder llevar a cabo con éxito la conquista del territorio que ambicio-

naba, precipitó los acontecimientos con demandas inaceptables para Bolivia sobre la explotación del salitre y ocupa a la fuerza Antofagasta, Tocopilla, Mejillones y Cobija o sea todo el litoral boliviano sobre el Pacífico. Esta violación del territorio boliviano trajo por consiguiente la guerra entre esos dos países, no sin antes el Perú haber tratado, pero en vano, de mediar ante el Gobierno Chileno para aplacar sus ambiciones sobre el territorio de su vecino pero Chile a su vez le declara la guerra al Perú el 5 de Abril de 1879, alegando como pretexto la existencia del tratado de alianza.

La Armada Peruana: La Armada Peruana al declararse la guerra consistía del monitor blindado "Huáscar", la fragata blindada "Independencia", la corbeta de madera "Unión", la cañonera igualmente de madera "Pilcomayo" y los monitores de río "Atahualpa" y "Manco Capac" que eran nada más que baterías flotantes para defensa de puertos. Aparte de estos buques de guerra habían varios transportes que servían de auxiliares. Todos los buques de guerra estaban en malas condiciones por el descuido que había sufrido la armada durante los últimos años. La "Independencia" estaba sin calderas y se hacían esfuerzos a último momento por instalarle nuevas.

Primeras Operaciones: Terminada la reparación de los buques en el Callao que se llevó a cabo a ritmo acelerado, la Armada Peruana empezó a actuar con todo entusiasmo y energía contra su enemigo superior. Bajo el mando del Contralmirante Grau tomó la ofensiva desde un principio recorriendo las costas chilenas a voluntad donde sembraba el pánico, destruyendo elementos portuarios y capturando embarcaciones bajo las narices de los buques más poderosos del enemigo. Una de las primeras labores de la armada fue el trasporte de tropas y material de guerra a los puertos del sur, especialmente a los del litoral de Tarapacá que estaban bajo el bloqueo chileno. También actuaban nuestros buques hasta Panamá trayendo material de guerra que se adquiría en Europa y EE. UU. Es digno de hacer resaltar el hecho de que en estos innumerables viajes, en que se llegó a transportar miles de soldados y toneladas de carga, no se llegó a perder un sólo buque por acción del enemigo.

Primer encuentro Naval: El primer encuentro entre naves peruanas y chilenas fue el llamado combate de Chipana y fue fruto del espíritu ofensivo de la Armada Peruana. Sólo dos días después de la declaratoria de guerra, o sea el 7 de Abril de 1879, la corbeta "Unión" y la cañonera "Pilcomayo" salieron del Callao a órdenes del Capt. de Navío Aurelio García y García con rumbo al sur en busca del enemigo. Cinco días después encontraron a la corbeta chilena "Magallanes" cerca de Iquique a donde trataba de llegar y adonde estaba el grueso de la escuadra chilena. Inmediatamente maniobraron las naves peruanas para darle caza pero el chileno eludía el combate y a toda máquina se dirigió al

puerto. Al ponerse a distancia de tiro la "Pilcomayo" abrió el fuego alcanzándola con un tiro que le destrozó una lancha a vapor y otros pequeños daños. Luego intervino la "Unión" y hubo un vivo cambio de tiros pero al forzar sus máquinas los tubos viejos de sus calderas empezaron a reventar y el buque a perder velocidad. Este contratiempo en la "Unión" y la baja velocidad de la "Pilcomayo" permitió a la "Magallanes" refugiarse al abrigo de su escuadra en Iquique.

Bombardeo de Puertos Peruanos: Como consecuencia del encuentro de Chipana el mando chileno decidió el castigo de indefensos puertos peruanos destacando al "Cochrane" y "Magallanes" al mando de Simpson para destruir las poblaciones de Mollendo, Pabellón de Pica y Huanillos. El "Blanco Encalada" y la "O'Higgins" se encargaron de la destrucción en Pisagua, Mejillones del Perú e Iquique. La única resistencia que encontraron fue fuego de fusilería cuando trataban de llegar a tierra en lanchas.

Combate de Iquique: En el mes de Mayo se produjo otro combate de mayor importancia y que también fue debido a la iniciativa del mando peruano. El día 16 de Mayo salía del Callao el Presidente Prado con el título de Director de la Guerra con rumbo a Arica a bordo del rápido trasporte "Oroya" para dirigir desde allí las operaciones. Lo acompañaban el "Huáscar", "Independencia" y los trasportes "Limeña" y "Chalaco". También deberían haber formado parte del convoy los monitores "Atahualpa" y "Manco Capac" pero por defectos en sus calderas tuvieron que regresar. Por rara coincidencia ese mismo día salía el Almirante Williams Rebolledo con el grueso de la escuadra chilena de Iquique para el Callao con el fin de demostrar otra actividad que el estéril bloqueo de Iquique por lo cual estaba recibiendo muchas críticas. Sin embargo, las dos escuadras no se encontraron ya que la peruana navegaba pegada a la costa y la chilena alejada.

Habiendo llegado a Arica el Almirante Grau, que estaba al mando de la escuadra, supo que en Iquique sólo estaban manteniendo el bloqueo las dos viejas corbetas "Esmeralda" y "Covadonga" y se dirigió enseguida a ese puerto para atacarlas, agregando así a última hora esta acción a su audaz plan de proceder a Antofagasta para destruir los trasportes en esa base militar chilena. El 21 de Mayo entraban a la bahía de Iquique los buques peruanos dirigiéndose el "Huáscar" sobre la "Esmeralda" que no podía intentar escapar por tener sus calderas en reparación y la "Independencia" se fue tras la "Covadonga" que hacía esfuerzos por escapar pegada a la costa por el lado sur. Como la "Esmeralda" se colocó frente a la población Grau desistió usar su artillería después de algunos disparos para no ofenderla y recurrió al uso del espolón para hundir a su enemigo. A la tercera tentativa logró alcanzarla por el centro hundiéndose la "Esmeralda" a los pocos minutos con gran pérdida de vidas, incluyendo a su comandante Arturo Prat que mu-

rió sobre la cubierta del "Huáscar" después de haber saltado o caído sobre ella cuando la proa del "Huáscar" estaba incrustada en la de su buque.

Pérdida de la "Independencia": Este encuentro que se inició tan propiciamente para nuestras armas tuvo un fin trágico. La "Independencia" seguía de cerca a la "Covadonga" que huía y cuando estuvo a punto de alcanzarla chocó contra una roca sumergida que no figuraba en la carta de la bahía y naufragó volteándose sobre un costado. El hundimiento de esta fragata blindada que con sus nuevas calderas daba 15 nudos de andar, fue una pérdida irreparable para el Perú y se puede decir que aquí se decidió la guerra a favor de Chile. Por otro lado, contrasta la humanitaria actitud de Grau de recoger a los náufragos de la "Esmeralda" con el criminal proceder del comandante Condell de la "Covadonga" que volvió con su buque para ultimar a los sobrevivientes de la "Independencia" que estaban en el agua o sobre el casco volteado de la nave.

Operaciones ofensivas de Grau: A pesar de la pérdida de la "Independencia" que dejó a nuestra escuadra reducida a un solo blindado, muy inferior a los chilenos, y no obstante a esta acentuada inferioridad naval en que quedamos, el mando peruano seguía con la iniciativa. El Almirante Grau siguió durante seis meses sus incansables correrías por las costas chilenas, burlando la superioridad naval del enemigo hasta desesperarlo pero a la vez lograr su admiración. Estas operaciones de nuestro Almirante Grau son muy numerosas para describirlas en esta reseña de nuestra historia naval pero basta decir que gracias a ellas demoró durante esos seis meses los planes del ejército chileno de tomar la ofensiva sobre nuestra costa de Tarapacá por el temor de mover sus tropas y material bélico por mar mientras Grau y el "Huáscar" anduviesen por sus aguas. La continua actividad ofensiva y de iniciativa del mando peruano estaba en contraste con la inactiva táctica chilena de mantener un bloqueo de meses con la mayor parte de su escuadra contra el cercano puerto de Iquique y con la sola excepción de algunas tímidas excursiones a la costa peruana en que nunca logró ningún objetivo de importancia.

Captura del "Rímac": Entre las numerosas hazañas de Grau cabe relatar una que tuvo grandes repercusiones en Chile y que causó la dimisión del gabinete y renuncias de altos jefes de sus fuerzas armadas. En una de sus incursiones por la costa chilena el "Huáscar" y la "Unión" capturaron al trasporte militar chileno "Rímac" cargado de material de guerra y con 240 hombres pertenecientes al Regimiento de Caballería Carabineros de Yungay. El 22 de Julio de 1879 habiendo entrado Grau a Caldera obtuvo la noticia de la próxima llegada a Antofagasta del transporte "Rímac" y junto con la "Unión" le preparó una celada para capturarlo antes de que entrara a ese puerto. Grau ordenó a la "Unión" colocarse a unas 20 millas al sur de Antofagasta para luego al día siguiente aproximarse ha-

cia ese puerto por el sur mientras él lo hacía por el norte. En la mañana del día 23 la "Unión", que estaba a órdenes del Capt. de Navío Aurelio García y García como comandante de la Segunda División y al mando del buque estaba el comandante N. del Portal, avistaron un humo al noroeste de un buque que se aproximaba al puerto. La "Unión" apresuró su marcha para reconocerlo pero el buque era enemigo resultando ser el trasporte "Rímac" ya mencionado. Al no detenerse y tratar de huir nuestra corbeta inicia la caza y a las ocho de la mañana, habiendo reducido la distancia a 1,600 metros, le abre fuego con el pequeño cañón de 9 lbs. que llevaba sobre cubierta que había sido adquirido con el peculio de sus oficiales en Londres. Como la "Unión" no tenía cañones cazadores era necesario acudir a este expediente con el fin de no perder distancia virando para exponer sus bandas al enemigo para disparar. La "Unión" le hizo 54 disparos acertando cuatro (versiones chilenas dicen diez) causándole algunos daños y cuatro heridos y un muerto. La persecución había durado cuatro horas cuando apareció el "Huáscar" por el norte cortándole el paso hacia el puerto de su destino. La "Unión" ya estaba a 600 metros de distancia y lista para abrir fuego con sus cañones de batería cuando el "Rímac" viéndose perdido se rinde. Esta valiosa presa fue capturada y llevada a Arica para luego ponerla al servicio de nuestra armada.

Otras Operaciones: No cesaban en ningún momento los recorridos de nuestros buques en busca del enemigo. El 31 de Julio salía de Arica la "Unión" para Punta Arenas para capturar un cargamento de material de guerra que le llegaba al ejército chileno. No tuvo éxito por haber pasado el buque que lo llevaba dos días antes. En Agosto el "Huáscar" trata audazmente de colocarle torpedos al "Cochrane" pero no lo encuentra. El monitor "Manco Capac" se traslada a Arica para reforzar sus defensas como batería flotante. Continúan nuestros trasportes trayendo material de guerra desde Panamá incluyendo a una torpedera Herreschoff que se llamó "Alianza" en nuestra armada. Se continúa reforzando la plaza de Arica con artillería y tropa. Todo este movimiento se hacía a pesar de la superioridad naval chilena que nada hizo para evitarlo.

Combate de Angamos: Como tenía que suceder, ante tanta audacia en aguas enemigas, llegó el día en que el Almirante Grau y el "Huáscar" sucumbieron ante la superioridad naval de Chile. A principios de Octubre de 1879, en una de sus recorridas por la costa chilena, el "Huáscar" y la "Unión" fueron vistos por el puerto de Coquimbo y este dato fue avisado por telégrafo a la escuadra chilena que estaba en Mejillones. Presumiendo que las dos naves peruanas se dirigían al norte hacia Antofagasta se les preparó una emboscada frente a este puerto, dividiéndose la escuadra chilena en dos divisiones formada cada una sobre la base de un blindado. La división formada sobre el "Blanco Encalada" con la "Cova-

donga" y "Matías Causiño", al mando del Comandante en Jefe, Galvarino Riveros, navegaría pegada a la costa hacia la entrada norte de la bahía de Antofagasta. La segunda división con el "Cochrane", "O'Higgins" y "Loa", al mando del comandante Juan José Latorre, lo haría más al norte y algunas millas mar afuera. Los cálculos chilenos fueron exactos gracias a los avisos recibidos sobre los movimientos de nuestros dos buques. Tal como se había esperado Grau entró a la bahía de Antofagasta en la noche del 7 de Octubre para reconocer el puerto y no encontrando buques enemigos volvía a salir a eso de las 3:30 a.m. del día siguiente para reunirse con la "Unión" que lo esperaba sobre sus máquinas en la entrada de la bahía.

Ocho de Octubre de 1879: Después de reunirse los dos buques Grau enrumba hacia el norte pero a los pocos minutos se ven humos pegados a la costa por Punta Tetas y se aproxima para reconocerlos. Al ver que se trataba de los buques de la Primera División Chilena Grau viró hacia el suroeste para luego volver al norte siguiéndole la división enemiga de Riveros pero con su andar reducido para permitirle su retirada hacia el norte por donde venía la segunda división de Latorre. El Almirante Grau que operaba en aguas enemigas no podía disfrutar de las ventajas de informes sobre el movimiento y composición de la escuadra enemiga así que ignoraba por completo la disposición que habían adoptado sus contrarios y por consiguiente la existencia de la división de Latorre que se le venía encima desde el norte. Más aún, Grau tenía informes falsos propalados exprofesamente por los chilenos sobre un posible movimiento de trasportes por esas aguas así que cuando se avistaron humos por el noroeste a las 7:15 a.m. se les creyó eran de estos buques.

Muy pronto el Almirante Grau se dio cuenta de que tenía al frente a los buques de Latorre y que estaba rodeado por dos divisiones chilenas, cualquiera de ellas muy superior a la de su mando, y que no podía eludir tan desigual combate. Habían nuestros buques apenas navegado unas 30 millas y se encontraban frente a Punta Angamos cuando Grau, sin vacilar ni un sólo instante, se enfrenta al enemigo y entabla combate en condiciones que no podían ser más desventajosas. Aparte de su mayor número, los blindados chilenos acababan de ser reparados y recorridos sus fondos teniendo mayor velocidad que el "Huáscar" que había estado operando casi sin cesar seis meses en el mar. Entre estos dos buques los chilenos disponían de doce grandes cañones de 250 lbs. de retrocarga con proyectiles perforantes Palliser mientras que el "Huáscar" sólo tenía dos cañones de 300 lbs. pero anticuados y de avancarga, sin disponer de proyectiles perforantes para penetrar el blindaje de 9" de los blindados chilenos.

En esta desigual lucha el "Huáscar" fue alcanzado repetidas veces, muriendo nuestro Almirante Grau volado en pedazos en su torre de man-

do. Sin embargo, al contrario de lo que se lee en la historia, que cuando muere el jefe cunde el pánico, la desmoralización y el desconcierto, para el orgullo de todos los peruanos esto no sucedió en el "Huáscar". Sucedió todo lo contrario pues parece que el espíritu de nuestro Almirante imbuía a toda la nave y que cada oficial que asumía el mando lo seguía en sus pasos para acometer contra el enemigo con mayor ahinco hasta perecer en su puesto. Allí murieron también Elías Aguirre, Diego Ferré, José M. Rodríguez, Enrique Palacios y no hubo ninguno que vacilara en cumplir con el ejemplo de su almirante y jefe pues cuando ya no había más bocas de fuego con que herir al enemigo, se ordenó el hundimiento de la nave, lo que sin embargo, fue evitado por haberla abordado los chilenos.

El "Huáscar" luchó y resistió tenaz y heróicamente a toda la escuadra enemiga como bien lo reconocen los chilenos. Los estragos causados por los proyectiles enemigos fueron de fatales consecuencias pues destrozaron la torre de mando con el Jefe de la División, perforaron la torre con sus dos únicos cañones de grueso calibre y la inutilizaron y destrozaron las maniobras del timón dejándolo sin gobierno. El hecho de sólo tener una hélice contra dos de los blindados chilenos impedía maniobrar para acometerlos con el espolón, pues las veces que lo intentó el "Huáscar" no logró su propósito por la mayor maniobrabilidad del enemigo. Los siete proyectiles del "Huáscar" que dieron sobre el "Cochrane" rebotaban de su blindaje o causaron daños insignificantes. Así terminó este combate que tanta gloria le dio al Perú pero no debemos olvidar la actuación que le cupo a nuestra corbeta "Unión".

La Corbeta "Unión": Para comprender la actuación de esta corbeta hay que tener presente que ésta era un pequeño y débil barco de madera, con cañones de avancarga de reducido calibre, construído para la guerra de corso pero no para combatir contra buques de guerra de la categoría de los blindados chilenos. Su actuación en Angamos merece toda alabanza pues está de acuerdo con la mejor táctica y tradición naval. Estando a las órdenes del Comandante Aurelio García y García, como Jefe de la Segunda División, maniobró hábilmente frente a la escuadra enemiga, evadió sus fuegos y atrajo hacia sí la persecución de la "O'Higgins" y "Loa", dos enemigos menos para el "Huáscar". Más no se podía esperar de tan frágil nave pero lo que es más importante el haber salido indemne de Angamos, nos permitió seguir contando con siquiera un buque de guerra de alta mar. Si la "Unión" hubiera entablado combate junto con el "Huáscar" indudablemente que hubiera corrido igual fin y hubiera sido de gran satisfacción y alivio al mando chileno el haber acabado de un sólo golpe con todo nuestro poderío naval.

Pérdida de la "Pilcomayo": Apenas había pasado un mes después del Combate de Angamos cuando nuestra armada sufría la pérdida de otra de las pocas naves que le quedaban.

El 17 de Noviembre de 1879 salían del puerto de Arica con rumbo al norte la "Unión", "Pilcomayo" y el trasporte "Chalaco" con distintas misiones. La "Unión" había salido primero con destino al Callao y siendo más veloz ya no estaba a la vista cuando los otros dos emprendieron viaje a Mollendo. Al día siguiente la "Unión" avistó un humo pegado a la costa reconociéndolo como el blindado chileno "Cochrane" en viaje al sur. Con el fin de advertir la presencia de tan formidable adversario a las dos pequeñas naves que venían hacia el norte, la "Unión" volvió al sur encontrándose primero con la "Pilcomayo" y luego con el "Chalaco". Al ser advertidos del peligro las dos naves cambiaron su rumbo al sur y mientras tanto la "Unión" se aproximaba al "Cochrane" para provocarle la persecución y disparándole algunos tiros inofensivos para el blindado. El jefe chileno tomando al "Chalaco" por el veloz "Oroya" y sabiendo la velocidad de la "Unión", hizo caso omiso de estas dos naves y se dedicó exclusivamente a perseguir a la lenta "Pilcomayo". A las pocas horas el "Cochrane estaba a distancia de tiro de su presa quien después de hacerle algunos disparos que no le podían hacer efecto, fue incendiada para que no cayera en manos enemigas pero fue abordada por marinería del blindado y salvaron al buque que luego actuó en la armada chilena.

Ocupación de Tarapacá: Con la pérdida del "Huáscar" para el Perú la vía marítima le quedaba libre a Chile para movilizar sus ejércitos sobre nuestro codiciado territorio de Tarapacá. Y no perdieron tiempo para hacerlo pues el 2 de Noviembre tomaron Pisagua y el 23 Iquique, lo que demuestra el temor del mando chileno de mover sus ejércitos mientras existiese el Almirante Grau y el "Huáscar". Luego tuvieron lugar las batallas de Dolores o San Francisco y la de Tarapacá pero por ser terrestres escapa el alcance de este trabajo.

Plaza de Arica: Después de Angamos y de la ocupación del Departamento de Tarapacá la actividad naval y militar de nuestros enemigos se concentró sobre el puerto de Arica. Tacna, con su puerto de Arica, era el cuartel general de nuestro ejército del sur y el gobierno, desde que estalló la guerra, se dedicaba dentro de los medios a su alcance a reforzar sus defensas tanto con hombres como artillería y material de guerra. Arica había sido fortificada con baterías de artillería tanto en el Morro como en la playa norte y además en la rada estaba el viejo monitor "Manco Capac" que había sido trasladado desde el Callao. La escuadra chilena se dedicó nuevamente a su favorita táctica del bloqueo para evitar que el puerto fuese utilizado para reforzar su guarnición y defensas. Su actuación ante Arica no les fue sin contratiempos pues debido a la enérgica actividad de sus defensores cada vez que los buques chilenos se ponían a distancia de tiro salían averiados y con muertos y heridos.

Acontecimientos Políticos: Los desastres en el sur, tanto en el mar co-

mo en tierra, influenciaron en el ánimo del Presidente de la República y Director de la Guerra, General Mariano Ignacio Prado, para volver a Lima, abandonando Arica el 25 de Noviembre y dejando el mando de nuestro ejército al Contralmirante Lizardo Montero. Su estadía no duró mucho en la capital pues el 18 de Diciembre se embarcó para Europa diciendo que asuntos muy importantes y urgentes demandaban su presencia en el extranjero. Esta situación fue aprovechada por Nicolás de Piérola quien con el apoyo popular y de parte del ejército ocupó la presidencia el 23 de Diciembre.

Combate en el Puerto de Arica: El "Huáscar", ya reparado y puesto en servicio de la Armada Chilena, relevaba al "Cochrane" el 25 de Febrero de 1880 en el bloqueo de Arica, quedando junto con la "Magallanes" para mantenerlo. A los dos días de su llegada el "Huáscar" que estaba al mando del Comandante Thompson se puso a distancia de tiro con el probable propósito de probar las defensas de tierra. Se inició un vivo fuego entre las baterías de tierra y los dos buques bloqueadores que duró una hora, habiendo el "Huáscar" recibido un tiro que le aflojó una plancha de su blindaje y luego se retiró. Luego a las once de la mañana volvió el "Huáscar" para acercarse y tratar de bombardear un tren que llegaba de Tacna pero de nuevo las baterías abrieron fuego sobre él acertándole otro tiro que le causó 7 muertos y 9 heridos para retirarse nuevamente fuera del alcance de las baterías. Mientras tanto, el "Manco Capac", al mando del Comandante Sánchez Lagomarsino, había estado levantando vapor en sus viejas calderas y salía resuelto a acometer al enemigo. Thompson al verlo salir de su fondeadero aceptó el reto y se vino sobre él. Los dos monitores se acercaron hasta rozarse y al separarse y aún estando a corta distancia el "Manco" le dispara uno de sus cañones de 500 lbs. que le echó abajo el mástil de mesana, le provocó otros daños y mató instantáneamente al Comandante Thompson decapitándolo. La "Magallanes" que acompañaba al "Huáscar" fue asimismo alcanzada por tres disparos de las baterías de tierra y obligada a retirarse. En represalia por estos reveses el Comandante en Jefe Riveros trajo el grueso de su escuadra de Pacocha y con el "Blanco Encalada" y "Cochrane" bombardeaba tres veces al día la plaza, desde el 29 de Febrero hasta el 4 de Marzo, tratando de destruir al "Manco Capac" y las baterías de tierra pero como no se acercaba lo suficiente por el respeto que ahora tenían de esas defensas, no logró sus propósitos.

Traslado del Ejército Chileno: Terminada la campaña de Tarapacá el Gobierno Chileno escogió como próximo campo de operaciones para su ejército el de Tacna-Arica. Para este fin y previos los reconocimientos del caso, se escogió a Ilo como el lugar donde iba a desembarcar sus fuerzas. Entre el 18 y 24 de Febrero se embarcó el primer escalón de este ejército en Pisagua utilizando 19 tras-

portes debidamente protegidos por sus buques de guerra. El 25 empezaron a desembarcar sus tropas que, con los demás escalones y refuerzos que enviaron durante el siguiente mes, llegaron a formar un poderoso ejército de casi 18,000 hombres, primero bajo el mando del General Escala y luego del General Baquedano que mandó sus ejércitos hasta la campaña de Lima. El Perú que ya prácticamente no tenía escuadra nada pudo hacer para interceptar estas fuerzas.

Expedición Barboza: Hablan de por sí las siguientes trascripciones de las órdenes emitidas a sus fuerzas armadas que motivaron el envío de esta expedición: "hacer sentir a los peruanos la crueldad y dureza de la guerra en su mayor amplitud", "que se pasara por las armas, sin formación de causa, a los civiles que se mostraran rebeldes" y por último "debía hacer al enemigo todos los daños posibles". Para cumplir con estas instrucciones se embarcaron 2,300 hombres del ejército chileno en los buques "Blanco Encalada", "O'Higgins", "Amazonas" y "Lamar" y entre los días 9 y 12 de Marzo arrasaron y saquearon las poblaciones indefensas de Islay, Mollendo, Ensenada y Mejía, logrando con estos actos de barbarie nada más que el desprestigio de sus fuerzas armadas.

Ruptura del Bloqueo de Arica: El episodio más notable de las actividades navales frente a Arica fue sin duda la ruptura del bloqueo de ese puerto por nuestro corbeta "Unión" el 17 de Marzo de 1880. En los primeros días de Marzo se ordenó que la "Unión se preparara para un importante viaje a Arica. Debía llevar algunos abastecimientos militares y en sus pescantes la pequeña lanchita torpedera "Alianza" ya mencionada. Aparte de esta poca carga que se pudo descargar en pocas horas, parece que había otras razones para enviar este buque cuando se hizo. Llevaba en la cámara del comandante Manuel Villavisencio órdenes y despachos especiales para el ejército del sur y además su presencia en el asediado puerto sería una forma de demostrar a todos que aún disponíamos de medios y voluntad para la lucha. De todos modos, cualquiera que fuese el verdadero motivo del viaje de la corbeta, el resultado fue todo un éxito.

El día 12 de Marzo cuando aún los soldados de Barboza estaban realizando sus proezas por nuestros puertos del sur, salía nuestra corbeta del Callao con destino a Quilca pues en este trayecto debía servir de escolta al trasporte "Talismán" que llevaba tropa y armamento para el segundo ejército del sur en formación en Arequipa. Cumplida esta misión en la noche del 15 siguió su viaje al sur sin luces para no ser vista por los buques de la expedición de Barboza, medida muy acertada pues un buque enemigo lo siguió hasta cerca del amanecer pero gracias a su mayor andar pudo alejarse de él. La gran pericia de buen marino lo demostró el Comandante Villavisencio al hacer una perfecta recalada en la caleta de Licera al sur del morro a las 4:00 a.m. del día 17 para luego entrar en la

bahía de Arica después de burlar a los buques enemigos que bloqueaban el puerto. Gran júbilo causó en la población al aclarar el día y ver a nuestra corbeta en la rada.

Como era de esperarse la furia del enemigo no esperó en sentirse. El "Huáscar" y el "Matías Causiño" vigilaban el puerto esa noche al ver a la "Unión" dentro de la bahía se despachó al "Matías" a llo para informar al comandante en jefe Riveros lo que había sucedido. Mientras tanto el "Huáscar" se disponía a romper sus fuegos sobre su antiguo compañero y se entabló un vivo cambio de tiros. Sin embargo, las baterías del morro y de la playa norte respondían así como las del "Manco Capac" lo que evitó que el "Huáscar" se acercara y sus tiros no acertaron. Al promediar la mañana llegaron del sur el "Cochrane" y "Amazonas" que ignorantes de lo que había sucedido venían a relevar a los otros dos. El comandante del "Cochrane" como superior asumió el mando y se reinició el combte con mayor ahinco pero cuatro proyectiles que dieron en su barco calmaron el ardor de Latorre y se retiró con los demás buques a unas cinco millas del puerto para conferenciar y acordar las disposiciones que debían tomar para la noche.

La "Unión" mientras tanto seguía descargando su carga por una banda y tomando carbón por la otra. No había salido ilesa de tan tremendo volumen de fuego que le había estado dirigiendo el enemigo durante tantas horas. Pero sus averías no fueron graves, habiendo recibido dos impactos directos y cinco que reventaron en el aire cayendo sus fragmentos a bordo. Hubo que lamentar un cañón desmontado, un gran boquete en la cubierta, el puente de mando destrozado y la caja de humo y un tubo de vapor rotos. Entre el personal hubo un muerto y siete heridos.

Al haber terminado con su misión y viendo que los buques chilenos se apartaban del puerto creyendo seguramente que por el escape de vapor la "Unión" estaba inmovilizada, el Comandante Villavisencio ordenó desengrilletar la cadena de su ancla y sale del puerto bordeando la isla del Alacrán por el sur para luego enrumbar hacia el norte burlando por segunda vez ese día a la escuadra bloqueadora. La "Unión" llegó al Callao sin novedad el día 20 de Marzo después de haber cumplido una de las hazañas más notables en los anales de nuestra Marina de Guerra.

La torpedera "Alianza": Después de vencer innumerables contratiempos y deficiencias en su maquinaria, equipo y combustible, la pequeña lancha torpedera "Alianza" que trajo la "Unión" en sus pescantes, tomó parte activa en las operaciones de defensa del puerto. Salía todas las noches en que se lo permitía su máquina en acecho de los buques enemigos que ya conociendo su existencia se alejaban a mayor distancia. Una noche la "Alianza" llegó hasta colocarse a diez metros del "Cochrane" sin ser vista y estaba a punto de colocarle el torpedo cuando se le rompió el botalón de proa y el ataque fracasó.

Batalla del Alto de la Alianza: El 26 de Mayo de 1880 sufre el ejército aliado Perú-Boliviano, el desastre del Alto de la Alianza y se desbanda, quedando el Coronel Francisco Bolognesi aislado en Arica con una guarnición de 1,700 hombres.

Caída de Arica: Vencedores los chilenos en Tacna no perdieron tiempo en consolidar su posición en esta parte sur de nuestro territorio, faltándoles únicamente tomar la plaza de Arica para eliminar las últimas fuerzas peruanas y tener un excelente puerto para sus futuras operaciones.

El 7 de Junio de 1880 con fuerzas abrumadoras atacan los chilenos el morro de Arica, se inmola Bolognesi dejándonos una gloriosa herencia de tradición y ejemplo, y ocupan la ciudad y puerto.

Fin del "Manco Capac" y "Alianza": Mientras estos hechos ocurrían en tierra nuestra actividad naval en el puerto tenía que llegar a su fin pues nuestras dos únicas unidades de guerra el viejo "Manco Capac" y la pequeña lanchita "Alianza" quedaban cortadas de su base y quedaban entre dos fuegos, los de la escuadra enemiga y los de su ejército.

Al ver el Comandante Sánchez Lagomarsino del "Manco Capac" que la plaza era tomada por el ejército chileno trató pero en vano acercarse a los buques chilenos como un último esfuerzo. Al ver fracasar su intento no le quedaba otro recurso sino evitar que el buque cayese en manos de sus enemigos así que abrió las válvulas hundiéndose esta vieja unidad que tan buenos servicios llegó a prestar a la patria.

Al mismo tiempo que se sacrificaba al monitor la lanchita "Alianza" al mando del Tnte. 2do. Fernández Dávila escapa de la bahía y se dirige al norte perseguida por el gigantesco "Cochrane" y el "Loa", que les disparaban con toda su artillería. Al poco rato el "Cochrane" desiste pero sigue el "Loa" la persecución hasta que la "Alianza" pierde velocidad debido a un percance en su máquina y como se acercaba el buque chileno, la lanchita fue varada por Cabo Picata cerca de la caleta de Ita. Una vez en playa la lanchita es volada con uno de sus torpedos impidiendo así que cayera en manos enemigas. El teniente Fernández Dávila y el resto de la tripulación fueron tomados prisioneros por tropa chilena que ocupaba la región, terminando en esta forma nuestra actividad naval en el sur.

Bloqueo del Callao: A partir del 10 de Abril de 1880 establecieron los chilenos su bloqueo de nuestro primer puerto del Callao. Esa madrugada dos lanchas torpederas, la "Janequeo" y la "Gualcolda", penetraron sigilosamente al puerto con la intención de sorprender a las dos únicas unidades de guerra que nos quedaban que eran la "Unión" y el monitor "Atahualpa". El intento fracasó pues primero por error tratan de atacar a dos buques de guerra extranjeros y por último el intento de la "Janequeo" contra la "Unión" falló por disparar su torpedo a destiempo. Al aclarecer el

día entraba la escuadra de Galvarino Riveros que consistía del "Blanco Encalada", "Huáscar", "Pilcomayo", 'Loa", "Angamos", "O'Higgins" y "Matías Causiño" y las dos torpederas ya mencionadas.

Durante los diez meses que duró el bloqueo hubo varios bombardeos de las instalaciones portuarias y de la población sin mayores consecuencias. Las defensas del Callao se habían descuidado desde el épico combate del Dos de Mayo de 1866 y ahora algunos de esos viejos cañones se volvieron a montar en el área del puerto y de La Punta y que sirvieron más para mantener alejados a los buques enemigos que dañarlos. La "Unión" desde su fondeadero y el "Atahualpa" con su poco andar ayudaban en defender la población cuando los buques chilenos se acercaban para efectuar sus esporádicos bombardeos.

Acciones Nocturnas: Como nuestras dos únicas unidades de porte nada podían hacer para ofender al enemigo se habilitó a dos lanchitas para operaciones nocturnas, una la "Urcos" y la otra la "Independencia". El 23 de Abril la primera de las nombradas, al mando del Alférez Domingo Valle Riestra, regresando de una ronda nocturna, se encontró con las dos torpederas chilenas que regresaban de otro intento fallido de hundir a la "Unión". Se entabló combate entre las tres lanchas habiendo salido heridos casi todos los tripulantes de la "Urcos" pero ésta a su vez puso en fuga a las lanchas chilenas con bien acertados disparos de su cañoncito y ametralladora.

El 24 de Mayo hubo otro encuentro nocturno esta vez entre la "Independencia" al mando del Tnte. 2do. José Gálvez y las dos chilenas ya nombradas. Al ver que se le acercaba una lancha enemiga Gálvez hace fuego con el cañón que por ser todo viejo e improvisado saltó de su base y se inutilizó. La lancha chilena se retiró pero al poco rato volvía con otra e hizo funcionar su ametralladora, la única arma que le quedaba, pero ésta también se inutiliza quedando la lancha sin más armas ofensivas. Viendo que las lanchas enemigas se le acercaban con el posible propósito de abordarlo, Gálvez toma un barril de 100 lbs. de pólvora y con la ayuda del Guardiamarina San Martín, lo lanza sobre la cubierta de la "Janequeo" y lo dispara con un tiro de su revólver hundiéndose las dos lanchas con la explosión. Gálvez fue salvado por los chilenos pero no así sus compañeros San Martín y Ugarte que perecieron.

Otras Operaciones Navales: Al no tener ya la Armada Peruana medios efectivos con qué atacar al enemigo se apeló a la astucia para ofenderlo.

El día 3 de Julio de 1880 estando de buque de guardia el "Loa" en el Callao avistó en la playa norte a un bote huachano cargado de víveres. Se hizo traer al costado el bote y se procedió a descargarlo pero al levantar el último bulto hizo explosionar un torpedo oculto que hizo hundir al buque en pocos minutos. El "Loa" llevaba en sus bodegas dos grandes y nuevos cañones destinados al "Blanco Encalada" y gran cantidad de municiones y víveres para su escuadra.

El 13 de Setiembre por un procedimiento similar fue hundida en Chancay la "Covadonga". Parece que el espíritu de tomar lo ajeno imperaba más en la mente de los chilenos que el sentido común. Después de bombardear el indefenso puerto la "Covadonga" se acercó para destruir lo que había a flote pero al ver una nueva y fina chalupa se la llevaron al buque, a pesar de tener órdenes de no hacerlo por lo que recientemente le había sucedido a la "Loa". Luego de examinarla bien la empiezan a izar pero al templar los cables hizo explosión una carga oculta y se fue a pique la "Covadonga" pereciendo 161 de sus tripulantes.

En represalia por este hundimiento el jefe de la escuadra Chilena entregó un ultimátum pidiendo la entrega de la "Unión" y "Rímac" o en su defecto bombardearía las poblaciones de Chancay, Chorrillos y Ancón. Se le contestó que sabiendo donde estaban podían entrar a tomarlas si podía. El bombardeo fue ejecutado, el 22 de Setiembre.

Expedición Lynch: No contentos con los triunfos y ventajas que habían logrado sus armas, a fines de Agosto de 1880 emprendieron otra vergonzosa expedición de destrucción y saqueo contra poblaciones y particulares indefensos. El Capitán de Navío Patricio Lynch fue el que sugirió esta expedición que debía llevar la desolación y la muerte a las poblaciones del norte del Perú que aún no habían sentido sus efectos. El 4 de Setiembre se embarcaron alrededor de 3,000 hombres en el "Itata", "Copiapó" y "Chacabuco" y recorrieron el litoral norte haciendo destrozos en Chimbote, Supe, Paita, islas de Lobos, Eten, Chiclayo y Trujillo, terminando su recorrido el 10 de Noviembre cuando volvió el convoy vandálico a Arica.

Ofensiva sobre Lima: Terminada la campaña en el sur el ejército chileno prepara el traslado de sus tropas sobre la región de Lima. Para este fin prepara un ejército de 30,000 hombres y disponiendo del dominio absoluto del mar lo traslada por la vía marítima sin oposición alguna. El primer escalón que comprendía 10,000 hombres fue embarcado en Arica el 15 de Noviembre y salió de ese puerto en 14 transportes escoltados por el "Chacabuco" y "O'Higgins" y desembarcó en Pisco el día 20. El día 27 se embarcó otro contingente que llegó a Pisco el 2 de Diciembre en ocho buques. Con esta tropa se adueñaron del valle de Ica y viendo que no había oposición alguna se decidió que el grueso del ejército desembarcara más cerca de Lima y se escogió la caleta de Curayacu en Chilca. El 15 de Diciembre salía de Arica este ejército en 21 transportes escoltado por el "Blanco Encalada", "Cochrane", "Angamos" y "O'Higgins" que desembarcó en su destino el día 22.

Luego tuvieron las batallas de San Juan, 13 de Enero de 1881, y la de Miraflores dos días después, que abrieron las puertas al ejército invasor chileno que ocupó Lima el día 17.

Fin de la Armada Peruana: Ocupada la capital por el enemigo y no

habiendo ya posibilidad de ofrecer resistencia en el mar se ordenó la destrucción de todas las obras de defensa del Callao y el hundimiento de todos los buques. La orden fue dada por el secretario de marina Comandante Villar y ejecutada por el gobernador militar del Callao Comandante Astete. Se hundieron la "Unión", "Atahualpa" y los transportes "Limeña", "Chalaco", "Talismán", "Oroya", "Rímac" y la cañonera "Arno". Solamente algunas lanchas se escaparon a puertos del norte sin ser alcanzadas por los buques chilenos.

Así terminó la fase naval de esta guerra que continuó en tierra hasta 1883 pero para la Armada del Perú había terminado ese fatídico 17 de Enero de 1881, quedando el Perú sin una sola nave en que flameara su pabellón.

Lecciones de la Guerra: Esta guerra nos probó que el Perú es un país esencialmente marítimo y que nuestra primera línea de defensa está en el mar. Mientras tuvimos al Almirante Grau al mando de nuestra pequeña escuadra, inferior a la del enemigo, Chile no se atrevió ni pudo llevar adelante su guerra de conquista y tuvo que postergar toda su campaña terrestre hasta primero destruir el poder naval del Perú. Asimismo, esta contienda demostró al mundo el alto grado de eficiencia profesional y altos valores morales de los oficiales de la Marina de Guerra del Perú que, luchando siempre contra una superioridad material del enemigo pudieron desconcertarlo en todo momento.

Período de recuperación: Después de esta larga y cruel guerra en que el enemigo implacable cercenó para siempre nuestro rico Departamento de Tarapacá y a Bolivia le tomó todo su litoral sobre el Pacífico, se aseguró además en destruir todas las fuentes de riquezas quedando el Perú inerme y postrado. Lenta fue su recuperación y la armada fue asimismo adquiriendo poco a poco nueva vida. Se adquirieron algunos pequeños buques de transporte sin valor militar alguno pero que servían de entrenamiento al personal. El primero que se adquirió fue en 1884 y se llamó "Vilcanota" donde nuevamente flameó nuestro pabellón de guerra.

Aún durante la guerra, en 1881, se hizo una colecta pública con el fin de mandar construir dos buques de guerra. Estos se construyeron en Alemania con los nombres de "Sócrates" y "Diógenes" para confudir a los agentes chilenos. Sin embargo, el dinero no fue suficiente sino para pagar el "Diógenes" que se le rebautizó con el de "Lima", llegando al Callao después de la guerra en 1889. El otro se tuvo que vender a la Marina de los EE. UU. para completar el pago del primero.

Reorganización de la Escuela Naval: En 1885 se adquiere de la P.S.N.C. un vapor a ruedas que se le pone el nombre de "Perú" y en 1888 se le extrae la maquinaria convirtiéndolo en pontón donde se estableció la primera escuela naval después de la contienda. En 1894 pasa la escuela naval a tierra estableciéndose en los edificios que hasta hace poco ocupa-

ba la Escuela de Artes y Oficios. Aquí funcionó hasta 1900 cuando vuelve a pasar al pontón "Perú" y en 1907 pasa al nuevo transporte "Iquitos". En 1908 a 1914 se establece en Bellavista para pasar ese año a su nuevo local en La Punta.

Cañoneras Fluviales: El Perú, país eminentemente amazónico, siempre tuvo gran interés en el desarrollo de esa vasta región del país. Nuestra Marina de Guerra ha tomado la parte más prominente en la exploración, civilización, desarrollo y defensa de esa rica zona de nuestro territorio. Con pequeñas lanchas a remo o vapor nuestros oficiales de marina han abierto a la economía del país enormes extensiones, sacrificando su salud y su vida para el bien de la patria.

Para no descuidar esta región de nuestro país, codiciado por algunos de nuestros vecinos, en 1904 se construyen en Inglaterra dos modernas y grandes cañoneras fluviales. Se les llamó la "América" y "Loreto" y eran de 240 toneladas. La segunda nunca llegó al país por haber naufragado en el Atlántico en viaje para ser entregada. Estaba tripulada por tripulación extranjera que debía entregarla en Belem de Pará. La "América" ha prestado muy importantes servicios al país en defensa de su soberanía y aún continúa en servicio.

Primeros Cruceros: Solamente a principios de este siglo, en 1906, fue que nuestra armada pudo tener las primeras modernas naves de guerra desde la construcción del "Huáscar" en 1864-65. Estos cruceros se mandaron construir por la casa Vickers en sus astilleros de Barrow-in-Furnace, Inglaterra. Se pagaron parte con un empréstito y parte con una colecta popular. Eran del tipo cruceros-exploradores y de 3,200 toneladas armados de dos cañones de 6", ocho de 3" y otros menores y dos tubos lanza torpedos sumergidos. Se les puso los nombres de nuestros héroes "Grau" y "Bolognesi" y sirvieron en nuestra escuadra más de 50 años.

Conflicto con el Ecuador - 1910: Por las pretensiones ecuatorianas sobre nuestro territorio amazónico hubo un conflicto con ese país en que nuestras cañoneras fluviales ayudaron al ejército mantener la soberanía del país. También en el Pacífico nuestra escuadra fue preparada para cualquier eventualidad yendo a los puerto del norte llevando tropa y lista para actuar en el Guayas pero el entredicho se arregló antes de que tuvieran que actuar.

Conflicto con Colombia - 1910: Ese mismo año hubo un conflicto con Colombia también sobre territorios amazónicos donde tropas colombianas habían ocupado territorio peruano. Nuestra entonces nueva cañonera "América", al mando del Tte. 1ro. Manuel Clavero, tuvo una actuación decisiva en el combate conocido por el nombre de La Pedrera y que tuvo lugar en los días 11 y 12 de Julio de 1910. Los colombianos fueron desalojados.

Primeros Submarinos: En 1911 se mandó construir en Francia dos submarinos de 300 toneladas, el "Ferré"

y "Palacios", los primeros submarinos adquiridos por un país Latinoamericano. Con estas unidades se estableció el servicio submarino en nuestra Armada que se ha convertido en uno de los más eficientes en América del Sur.

Primer Torpedero: En 1914 se adquiere en Francia el primer torpedero moderno de 450 toneladas llamado "Rodríguez". Fue la primera nave de guerra extranjera que pasó por el Conal de Panamá. Prestó muy útiles servicios y en 1933 cuando tuvimos el conflicto con Colombia fue trasladada a Iquitos donde finalmente años después fue puesto fuera de servicio.

Primera Guerra Mundial 1914-1918: El Perú rompió relaciones con Alemania y la armada se incautó de varios buques mercantes de esa nacionalidad en aguas peruanas. Entre estos buques estaba el "Rímac", "Apurimac", "Perené" y tres barcas a vela que luego sirvieron a la Cía. Administradora del Guano.

Aviación Naval: En 1920 se establece el servicio de aviación en la Armada. Se instala su base en Ancón con hidroaviones y presta importantes servicios hasta que este cuerpo fue abolido y absorbido por la Fuerza Aérea en 1934.

Nuevos Submarinos: Entre 1926-28 se mandó construir en la Electric Boat Co. de Groton, Connecticut, cuatro submarinos del tipo "R" de 567-755 toneladas, renovando así en nuestra marina esta importante arma que ha continuado hasta hoy sin interrupción formando uno de los más eficientes servicios de nuestra armada.

Cañoneras Fluviales: En 1933-34 se mandó construir también a la Electric Boat Co. dos nuevas cañoneras para la fuerza fluvial del Amazonas. Eran de 250 toneladas y llevan los nombres de "Amazonas" y "Loreto".

Conflicto con Colombia - 1933: Nuevamente hubo un conflicto con este país, esta vez sobre la cesión de la población peruana de Leticia sobre el río Amazonas. Hubo algunos encuentros de menor importancia en los alejados ríos de la región en que nuestras cañoneras tomaron parte y por primera vez la aviación militar. La mayor parte de nuestra escuadra de mar fue enviada al Amazonas por el canal de Panamá pero el conflicto se arregló antes de que entrara en combate. La vieja cañonera "Lima" quedó definitivamente en Iquitos hasta pasar fuera de servicio.

Este conflicto hizo ver al gobierno la necesidad de adquirir nuevas naves de superficie que desde la adquisición en 1914 del torpedero "Rodríguez no se había adquirido ninguna. Colombia consiguió del Portugal dos modernos y poderosos destroyers, el "Antioquía" y "Caldas", mientras que la premura nos hizo adquirir lo que se podían encontrar de inmediato así que conseguimos en Estonia dos viejos destroyers.

Compra de Destroyers: Estos dos destroyers, construídos en Rusia en 1915, eran de 1,150 toneladas bien artillados con cañones de 4", con nue-

ve tubos lanzatorpedos, bantantes veloces pero su edad les restaba eficiencia. Se llamaron "Guise" y "Villar".

Segunda Guerra Mundial 1939-1945: El Perú se declara en estado de guerra con Alemania y Japón y la Armada se incauta de un mercante alemán incendiado en la bahía del Callao y obliga a otros incendiarse y hundirse. El mercante tomado es hoy día el transporte "Callao" y fue totalmente reconstruído en nuestro Arsenal Naval.

Conflicto con el Ecuador 1941: De nuevo el Ecuador, en plena Guerra Mundial, provoca un conflicto atacando nuestras guarniciones en la frontera. Este conflicto se convirtió en guerra abierta tomando parte activa nuestras tres armas de marina, ejército y aviación. Resultó en una derrota total para el Ecuador, ocupando nuestras tropas la provincia de El Oro y se podría haber ocupado el resto del país si Estados Unidos no interviene para arreglar el conflicto.

Actuación de la Armada: La Armada actuó desde el primer momento controlando el Guayas donde no se aventuraban buques de guerra ecuatorianos. Cerca de la costa y en los esteros del Guayas hubo algunos encuentros sin mayor importancia entre lanchas patrulleras habiéndose en uno de ellos capturado a la lancha ecuatoriana "Hualtaco".

Aparte de estos encuentros entre embarcaciones menores hubo uno que el Euador considera como una gran victoria naval y falseando la historia, lo celebran como el día de su marina. Sin embargo, para dejar en claro el buen nombre de la Marina de Guerra del Perú, nos obliga entrar en detalles sobre este suceso que verdaderamente no merece mayor espacio.

El Suceso de Jambalí: El 25 de Julio de 1941 nuestro destroyer "Villar", de 1,150 toneladas, armado con cuatro cañones de 4" y nueve tubos lanzatorpedos, con un andar de cerca de 30 nudos, se hallaba patrullando en golfo de Jambalí. En esos momentos salía de Puerto Bolívar la vieja cañonera ecuatoriana "Abdón Calderón", construida en 1884, de casco de fierro, de 300 toneladas, con un andar de 8 nudos y armada con dos cañoncitos de pequeño calibre. Tan pronto se vieron el "Villar" se acercó para reconocerla, ya que se dudaba que se trataba de un buque de guerra, mientras que el "Abdón Calderón" viraba para volver a puerto a toda máquina. Sólo hubo algunos minutos para un corto intercambio de tiros antes de que el buque ecuatoriano se ocultara tras la espesa vegetación de los esteros tal como lo dice el comandante ecuatoriano en su parte oficial. El "Villar" esperó algún tiempo para ver si salía de nuevo la cañonera ecuatoriana pero como esto no sucedía, abandonó la zona ya que por su porte y mayor calado no podía aventurarse en aguas poco profundas. Es obvio, sin necesidad de entrar en mayores comentarios, que una nave de las características ya descritas del "Abdón Calderón", nunca podía haber derrotado en combate a otra nave de la clase del "Vi-

llar", sucediendo esto sólo en la imaginación ecuatoriana.

Adquisición de Fragatas: En 1947 se adquiere en el Canadá dos fragatas de 1,445 toneladas que llevan los nombres de "Ferré" y "Palacios". Al año siguiente se adquiere en los Estados Unidos otra de la misma categoría que llevó el nombre de "Gálvez".

Nuevas Cañoneras Fluviales: Siguiendo la sana política de incrementar nuestra flota fluvial el gobierno manda construir en Inglaterra en 1951 dos nuevas cañoneras de 365 toneladas que llevan los nombres de "Marañón" y "Ucayali".

Adquisición de Destroyers Escoltas: En 1951 se obtiene de los Estados Unidos tres destroyers escoltas de 1,240 toneladas que llevan los nombres de "Aguirre", "Castilla" y "Rodríguez".

Nuevos Submarinos: En los años 1952 a 1957 se construyen para nuestra armada en la Electric Boat Division de la General Dynamic Corporation, en los Estados Unidos, cuatro submarinos del tipo "S" de 825-1400 toneladas. Estos llevan los nombres de "Angamos", "Abtao", "Dos de Mayo" e "Iquique", renovando así nuestro arma submarina en reemplazo de los cuatro del tipo "R" que pasan fuera de servicio.

Instalaciones de Tierra: En la década de 1950-60 se renuevan totalmente las instalaciones de tierra de la Armada. Se amplía la Escuela Naval, el Arsenal Naval es dotado de modernas maquinarias, los Astilleros de la Marina construyen el petrolero "Zorritos" de 8,700 toneladas que es el buque más grande que se ha construído en astilleros en Sud América. Se mejoran las Escuelas Técnicas de la Armada con los últimos adelantos para la enseñanza de un gran número de materias, se amplía la Base de Submarinos, se efectúan mejoras en todas las bases navales del país, especialmente la de Iquitos, etc.

Dos nuevos Cruceros: Al darse de baja en la década de 1950-60 a una serie de naves anticuadas como nuestros primeros cruceros "Grau" y "Bolognesi" y los viejos destroyers "Guise" y "Villar", la Armada Peruana quedaba prácticamente sin unidades importantes de superficie. Entonces, en 1959, se inicia una campaña periodística y con la cooperación de la Asociación Pro Marina se hace una colecta pública para la compra de dos cruceros.

Entre 1959 y 1960 se adquiere de la marina británica los crueros "Newfoundland" y "Ceylon" de 8,800-11,240 toneladas, armados con nueve cañones de 6", ocho antiaéreos de 4" y varios de 40 mm. Estos buques llevan nuevamente los nombres de nuestros héroes "Grau" y "Bolognesi".

Infantería de Marina: En Abril de 1959 se crea este importante cuerpo que forma una parte integral de nuestra Marina de Guerra, para el servicio de defensa de costas, guerra anfibia y otras operaciones combinadas.

Dos Corbetas: En 1960 se obtiene en los Estados Unidos dos ex-ba-

rreminas de 890-1,250 toneladas que se han clasificado en nuestra armada como corbetas y llevan los nombres de "Diez Canseco" y "Gálvez".

Dos Destroyers: En 1961 se adquiere en los Estados Unidos dos poderosos destroyers de línea del tipo Fletcher de 2,100 - 3,050 toneladas, armados de cuatro cañones de 5" de doble propósito, seis antiaéreos de 3" automáticos y tres tubos lanzatorpedos, aparte de moderno armamento antisubmarino.

Servicio de Helicópteros: En 1963 se establece para nuestra Armada el servicio de helicópteros con pilotos y personal propio de la Marina de Guerra. La guerra moderna ha comprobado el útil servicio que prestan estas naves aéreas para la caza de submarinos, operaciones anfibias y combinadas, observación, rescate, trasporte de personal, etc.

Otras adquisiciones: En el curso de los últimos diez años se ha adquirido para nuestra Armada numerosas embarcaciones menores y auxiliares de diversos tipos como buques de desembarco LST, petroleros, trasportes, lanchas patrulleras, remolcadores, diques flotantes y amplio material de toda clase para los establecimientos de la Armada en tierra. Todo este conjunto de adquisiciones ha sido posible gracias al espíritu emprendedor y previsor de los dirigentes de nuestra Marina de Guerra.

La campaña Pro Marina ha creado conciencia naval en nuestro público que ha visto con gran satisfacción que su primera línea de defensa, la Armada Peruana, tiene ahora un conjunto de naves modernas y elementos e instalaciones en tierra bien equipados y, lo que es más importante, tiene un cuadro de oficiales perfectamente bien calificados en los últimos adelantos de la ciencia naval y un personal subalterno entrenado debidamente en las diversas especialidades de una moderna marina de guerra.

Por último, podemos afirmar que por nuestra tradición naval, que está a la altura de cualquiera, que por ser nuestro país esencialmente marítimo, con sus largas costas y sus riquezas naturales, requiere una marina de guerra bien dotada de todos los elementos necesarios para su defensa y es de esperar que siempre tendremos una Armada que reuna todos estos requisitos.

Lima, Noviembre 20 de 1963.

Javier Buenaño Muro

Revisando Libros

EL ULTIMO VIAJE DEL "LUSITANIA"
Por A. A. Hoehling y Mary Hoehling

EL NAVEGANTE
Por Frank G. Slaughter.

EL ULTIMO VIAJE DEL "LUSITANIA"

Por A. A. Hoehling y Mary Hoehling.

Editorial Constancia S.A. México D.F. 1959, 230 páginas, 23 fotograbados de la época. Traducido del inglés por Andrés María Mateo. En venta en BENI-BOOKS. Diagonal 224. Miraflores.

Revisado por el Capitán de Fragata A.P. (R) JUAN E. BENITES

Este libro apasionante hace una crónica de los últimos días del "Lusitania", el enorme transatlántico que fue torpedeado el viernes 7 de Mayo de 1915. Hasta entonces, nunca había sido atacado sin previo aviso un buque desarmado... Aquel día perecieron 1198 pasajeros. Se lograron salvar 761 personas.

El transatlántico era un barco británico de 32.000 toneladas y el submarino que lo torpedeó era el alemán "U-20" de 650 tons. pero las repercusiones de aquella catástrofe tuvieron un alcance internacional, porque a bordo murieron 124 ciudadanos norteamericanos. La indignación se hizo general en los Estados Unidos y se tradujo en manifestaciones anti-alemanas y en reyertas entre alemanes y norteamericanos.

Entre los muertos en la catástrofe estaba Helbert Hubbard, el llamado "Sabio de East Aurora" N.Y. cuyo "Mensaje a García" es universalmente conocido; Charles Frohman, decano de los productores teatrales americanos, y el millonario Gynne Vanderbilt. La forma en que se condujeron ellos, sus compañeros de viaje y la tripulación

durante las horas que precedieron al ataque y en los dieciocho minutos que siguieron al torpedeamiento del "Lusitania", mientras se hundía lentamente en el abismo frente a los costas de Irlanda, constituyen una historia aterradora y heroica a la vez.

Aquel desastre no tiene igual en la historia de los naufragios. Aunque se había recibido un aviso previo antes de zarpar, el barco pareció invitar a la tragedia. En efecto, el Sábado 1º de Mayo de 1915 apareció en los periódicos matutinos de Nueva York un aviso de la Cunard Line, y junto a dicho aviso se veía el publicado por la Embajada Imperial Alemana que decía:

"AVISO. Se recuerda a los pasajeros que intenten embarcarse en viaje trasatlántico, que existe un estado de guerra entre Alemania y sus aliados contra la Gran Bretaña y sus aliados; que la zona de guerra incluye las aguas adyacentes a las Islas Británicas; que de acuerdo con el anuncio oficial hecho por el Gobierno Imperial Alemán los buque que enarbolen las bandera de la Gran Bretaña o de cualquiera de sus aliados son susceptibles de ser destruídos en esas aguas, y que los pasajeros que naveguen en la zona de guerra en buques de la Gran Bretaña o de sus aliados lo hacen por su propio riesgo.

EMBAJADA IMPERIAL ALEMANA. Washington D. C. Abril 22 de 1915".

Y cuando aquella tragedia llegó en la forma de un torpedo alemán (290 libras de Trotil), convocó a un vasto auditorio compuesto por los grupos de irlandeses que merodeaban el mar o se lanzaron a él, parte presintiendo la catástrofe, parte contemplándola desde la costa o desde la borda de sus embarcaciones.

El hundimiento del trasatlántico no fue en realidad una sorpresa de por sí; lo que estremeció de pavor al mundo fue la enormidad de aquel tremendo cataclismo. Lo que ocurrió después de haberse hundido el "Lusitania" interesa tanto como el desastre mismo.

¿Eran los Estados Unidos, que estaban a la cabeza de la independencia de los neutrales, los que iban a ceder ante la amenaza? El 4 de Abril el Gobierno Imperial le había dirigido al Gobierno de los Estados Unidos un memorándum en que se formulaba vivamente dos puntos:

"1º A pesar de las protestas que el Gobierno Norteamericano había dirigido a Inglaterra en Diciembre de 1914, un barco que llevaba víveres para Alemania fue detenido por los ingleses bajo pretexto de una orden del Consejo Federal Alemán relativo al comercio de granos.....

2º En lo que concierne a la exportación de armas, el Gobierno de los Estados Unidos no observa la neutralidad. Objeta que Alemania en ciertas guerras precedentes había suministrado armas a los beligerantes. Esta guerra no se parecía a las anteriores. Los Estados Unidos eran ahora la única potencia susceptible de suministrar armas; y no pudiendo suministrárselas a Alemania, era un deber para ellos no suministrarlas a los Aliados.

Se dijo que:

"El "Lusitania" llevaba 5400 cajas de municiones y contrabando de guerra".

A.A. Hoehling y Mary Hoehling hacen el relato de la catástrofe del "Lusitania" con intensidad paralizante detallando los últimos días del trasatlántico desde antes de que desatracase del muelle 54 de Nueva York hasta el momento que se escoró y se sumergió bajo las aguas frías del litoral meridional de Irlanda.

Los autores relatan después la actividad desarrollada por la naves que rescataron a los supervivientes, y los esfuerzos de los barcos pesqueros y de las pequeñas embarcaciones de Queenstown para salvar a los náufragos. Describen cómo son llevadas hasta la costa un centenar de víctimas para ser enterradas en sepultura común. Los autores han llevado a cabo verdaderas investigaciones para recoger datos inéditos y detalles desconocidos que constituyen la urdimbre de un drama sin igual en los tiempos modernos. Porque el hundimiento de un solo buque por un pequeño submarino cambió el curso de la historia.

El 3 de Febrero de 1917 los Estados Unidos rompieron las relaciones diplomáticas con Alemania.

El 2 de Abril del mismo año el Congreso de los Estados Unidos declaró el estado de guerra con Alemania.....

EL NAVEGANTE

Por Frank G. Slaughter. Editor Luis de Caralt. Barcelona. Empastado. 379 páginas. En venta en BENI-BOOKS. Diagonal 224. Miraflores. Título de la obra original THE MAPMAKER. Versión castellana de María Luisa Martínez.

Revisado por el Capitán de Fragata A.P. (R)
JUAN E. BENITES

Si bien la historia forma parte integrante de todas las páginas de este libro, EL NAVEGANTE no es la simple biografía de aquel célebre cartógrafo al servicio del Príncipe Enrique el Navegante, cuyo nombre figura en todas las historias del mundo, — *Andrea Bianco*—, sino una crónica apasionada y magistral, repleta de incidencias y fiel al más puro espíritu de la época turbulenta en que transcurre la mitad del siglo XV.

Exploradores, mercaderes, comerciantes, corsarios forman el fondo de una acción llena de alicientes, y en la que se destaca la singular inteligencia y decisión del héroe de este libro, *Andrea Bianco*, cuya vida es asimismo, una continua sucesión de hechos apasionantes, desde su cautiverio por los corsarios turcos, hasta su ulterior liberación y frustrada condena a muerte, gracias a la enérgica intervención de una bella e influyente dama.

"EL NAVEGANTE" es también la novela de una época, propicia como pocas a la leyenda; es una visión documentada, precisa y curiosa de algunos lugares — Venecia, las costas a-

fricanas y orientales—, de unas costumbres y de unos personajes inconfundibles, por su configuración geográfica e histórica.

Plena de motivos para mantener tensa la atención del lector, este libro confirma las excepcionales cualidades de narrador de Frank G. Slaughter, uno de los escritores más leídos en todo el mundo y ya célebre por sus anteriores obras.

Unos cincuenta años antes del épico viaje de Cristóbal Colón, *Andrea Bianco* trazó uno de los primeros mapas del mundo. En él se ven varias islas que tienen un asombroso parecido con Cuba, Jamaica, una de las Bahamas y por lo menos, con la parte meridional de Florida. El mapa de Bianco, a su vez, parece que ha sido tomado de la "Carta Náutica de 1424" cuyo original se encuentra ahora en la Colección de la Universidad de Minnesota.

Por lo menos quinientos años antes de Colón, los mercaderes árabes hacían viajes rutinarios a través del Océano Indico, cubriendo miles de millas y haciendo recaladas asombrosamente exactas en los puertos de la India.

Aunque nunca se sabrá si los marinos fenicios vieron o nó las costas de América (como muchos lo creen), siglos antes de Cristo; se ha reunido muchas pruebas que demuestran la certeza de tal suposición.

Este es el fondo que el Autor ha elegido para su Libro.



Notas Profesionales

El Hundimiento del Submarino Norteamericano "THRESHER".—

Por M. BERTINI

(De la "Rivista Marittima" - Agosto 1963).

En la mañana del 9 de Abril último, el submarino nuclear de ataque SSN 593 "Thresher" salió de los astilleros de Portsmouth para efectuar después de un largo período de trabajo, primeramente una serie de pruebas de inmersión a baja profundidad y luego una prueba de inmersión a una profundidad relativamente grande, pero que, estando a las declaraciones oficiales, no debía alcanzar la profundidad máxima permitida.

Además, de su propia dotación de 112 hombres, el "Thresher" había embarcado **17 hombres** de los astilleros para el control que se debía efectuar en la mar al término de los trabajos que habían comprendido entre otras cosas, la instalación de un nuevo aparato de búsqueda e investigación submarina, para lo cual había sido necesario **practicar una abertura en el casco resistente del buque.**

El submarino "Thresher" de 3750 tons. había entrado en servicio en Agosto de 1961; era el prototipo de una nueva serie de submarinos nucleares de ataque, especialmente proyectados para la exploración y la caza submarina. Dotado de 4 tubos de lanzamiento, instalados lateralmente por pares al medio de la eslora, en lugar de estar a proa, con posibilidad de lanzar proyectiles dirigidos antisubmarinos SUBROC, el "Thresher" podía desarrollar una velocidad de 20 nudos en superficie y 35 en inmer-

sión, gracias a la forma adecuada de su casco, (a tear drop) (una lágrima).

En lo que respecta a su cota máxima de inmersión, aunque no ha sido revelada hasta ahora por la Marina norteamericana, se considera que haya sido de 300 metros.

Aparatos de exploración y búsqueda a gran distancia, así como de control automático de inmersión y de navegación, juntamente con una acentuada silenciosidad de todos los aparatos de a bordo, hacían que el "Thresher" estuviese altamente calificado para actuar aún contra submarinos capaces de prestar servicios semejantes a los suyos, sobre todo con relación a su velocidad y a su cota de inmersión.

Durante todo el día 9, el "Thresher" efectuó la serie de pruebas de inmersión que podríamos definir como preliminares, hasta cotas que oscilaban entre 30 y 40 metros.

Terminadas estas pruebas con éxito satisfactorio, al atardecer del 9 de Abril el "Thresher" se dirigió mar afuera para efectuar en una zona de aguas profundas la prueba más comprometedora del programa, es decir, la de alcanzar la cota más profunda, pero sin embargo, inferior a la cota máxima de seguridad del casco, que se consideraba que no debería pasar, —como lo hemos dicho—, de los 300 metros.

Lo seguía como unidad de apoyo, el ex-remolcador de escuadra "Skylark" de 1225 tons. transformado en 1947 en unidad de apoyo para submarinos.

Llegaron en la mañana del día 10 a la zona escogida para la nueva prueba de inmersión de alta cota, 220 millas al Este del Cabo Cod, donde la profundidad del mar es de 2500 metros (1336 brazas), el "Thresher" a las 0747 inició la inmersión que le fue fatal.

Las condiciones meteorológicas del momento registraban un viento de 40 nudos con una mar agitada con olas de 3 metros de altura. El "Skylark" se mantenía en continua comunicación con el submarino inmergido. A las 0752 el submarino comunicó que estaba a 122 metros de profundidad y que estaba procediendo a verificar si había eventuales infiltraciones de agua. Dos minutos más tarde informaba a la unidad de apoyo que para evitar eventuales interceptaciones de datos, que no estaba autorizado a divulgar, relativos a la prueba, trasmitiría desde ese momento las indicaciones sobre la cota alcanzada, con referencia a la cota de inmersión programada y tenida en secreto. Así, a las 0809 el "Thresher" comunicó que estaba a una cota que era la mitad de la prevista: a las 0835 que le faltaba 92 metros para llegar a la cota de prueba; y más tarde a las 0853, que estaba llegando a la cota de prueba.

Por consiguiente, de las comunicaciones precedentes se puede deducir que a las 0853 el submarino se en-

contraba a más de 200 metros de profundidad.

A las 0913 el submarino comunicó que habiendo encontrado inconvenientes aún no graves, había tomado una posición de emersión y que se preparaba a vaciar los dobles fondos. (La frase exacta fué: "Experiencing minor difficulties. Have positive angle. Attempting to blow"). El mensaje no contenía indicación alguna sobre la cota alcanzada en ese momento. Aún más, de la progresión del descenso y del tiempo empleado, se podría suponer que en ese momento el buque hubiese alcanzado una cota de 250 metros.

A las 0917 el "Thresher" recibió otro mensaje, desgraciadamente poco claro por la dificultad de recepción, del cual se logró interceptar solamente las dos últimas palabras: "profundidad de prueba". En cambio, según lo referido por otro miembro de la dotación del "Skylark", habría sido oída también la palabra "excedente", por lo cual, la parte recibida del último mensaje podría haber sido: "excedente profundidad de prueba".

Pocos segundos después de esta comunicación el Oficial de Derrota del "Skylark", perteneciente al grupo de tarea de mantener el contacto con el submarino inmergido, refirió que había oído claramente por cerca de 30 á 40 segundos el ruido del aire de alta presión que entraba en el doble fondo, y que poco después, un ruido bronco semejante al estallido de un torpedo contra la quilla de un buque.

Después, ya el "Thresher" ya no respondió a las numerosas llamadas que le hizo la unidad de apoyo.

A las 1104, siendo infructuosa en superficie toda búsqueda del buque, el Comandante del "Skylark" informó a la Base que el submarino "Thresher", con el cual había perdido todo contacto desde las 0917, debería estar comprometido en alguna avería grave. El mismo Comandante del "Skylark" refirió a la Comisión de Investigación reunida inmediatamente, que había observado en el curso de la búsqueda visual efectuada en la zona de las pruebas poco después de la interrupción de la comunicación con el submarino y a una distancia de cerca de 6 millas, una silueta gris aparentemente quieta que aún podía ser tomada en la emoción del momento, por la torrecilla de un submarino. Acercándose un poco, sin llegar todavía a la zona del avistamiento, puesto que la extraña silueta no respondía a las llamadas, el "Skylark" desistió de seguir efectuando el reconocimiento iniciado, ya sea porque había apreciado que la extraña unidad podía ser un pesquero, o bien para no encontrarse en una posición peligrosa en caso de una eventual emersión del submarino. Después de algunos instantes todavía, desapareció la extraña silueta que había visto.

Varias horas después, las unidades que acudieron al lugar, recuperaron fragmentos de materiales y partes de vestiduras pertenecientes posiblemente al submarino desaparecido, mientras se observaba también am-

plias manchas de aceite, lo que podía confirmar la pérdida del buque.

Esta es la escueta y rápida sucesión de los acontecimientos.

¿Cuál fué la causa verdadera de este hecho doloroso?

Este es el angustioso problema que la Marina de los Estados Unidos trata de resolver, ya sea por medio de una investigación acuciosa o bien tratando de obtener, con fotografías del fondo del mar tomadas inmediatamente después de haber localizado los restos del naufragio, haciendo descender el batiscafo "Trieste", el único medio idóneo de recoger elementos de prueba para la resolución de este problema.

Mientras tanto, parecía que el 30 de Mayo último la nave de investigaciones oceanográficas "Robert T. Conrad" hubiese logrado identificar y fotografiar los restos del submarino hundido; una interpretación ulterior más precisa de las fotografías ha hecho excluir la posibilidad de que las imágenes recogidas fuesen del casco del "Thresher", y por lo tanto continuó la búsqueda en dicha zona.

Recogido ampliamente por la prensa norteamericana este enojoso problema, ha dado ya lugar a varias suposiciones, muchas de las cuales señalan un funcionamiento defectuoso de algún órgano importante del buque, como por ejemplo, el entorpecimiento de los timones de profundidad o la rotura de los tubos de las tomas de agua de mar, especialmente de los necesarios para el enfriamiento del reactor, con la consiguiente entrada de agua al buque.

Sin querer entrar en cuestión sobre lo que sólo la Comisión de Investigación podría asegurar, nos parece poder deducir del examen de los hechos descritos anteriormente, que la pérdida del buque no se presentó de una manera súbita, como por ejemplo el estallido del reactor, estallido por otra parte, considerado imposible o por una imprevista "caída dinámica".

La prueba de inmersión a gran profundidad se inició a las 0747 y, según la práctica submarinista, el buque había bajado primero a 100 metros con un movimiento que no era excesivamente rápido, haciendo un descanso en dicha cota para corregir su equilibrio y proceder a las verificaciones usuales. A partir de dicha cota, como se deduce de las comunicaciones, el descenso siguiente fue efectuado gradualmente con desniveles de 30 á 40 metros.

Encontrados, en el curso de estas bajadas progresivas, —probablemente durante la de 250 metros—, inconvenientes en el funcionamiento de órganos esenciales o la rotura de algún tubo de agua de toma de mar o infiltraciones a través de órganos en movimiento, el Comandante Harvey apreciaba, como lo comunicó, que las dificultades encontradas y definidas no graves, no permitían seguir haciendo la prueba en curso, por lo que decidió volver a emerger tomando una posi-

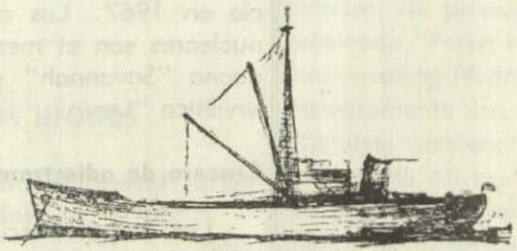
ción de equilibrio apropiada inclinando hacia arriba el timón para subir, dando al mismo tiempo aire a los dobles fondos.

Posiblemente es desde ese momento que empezó la tragedia.

En efecto, una eventual entrada de agua en el buque, en una medida mayor de la inicialmente apreciada, podría haber anulado el empuje ascensional dinámica y estática del buque constriñéndolo en una rápida e inevitable bajada.

Esto podría revalidar la perturbada recepción de las palabras del último mensaje: "excedente profundidad de prueba".

Se podría también pensar que empezada la ascensión en condiciones iniciales de inclinación por la entrada de agua, no haya sido posible evitar, —en las difíciles condiciones de estabilidad en las que se hallan generalmente los submarinos pocos instantes antes de llegar a superficie—, una ulterior y peligrosa inclinación ayudada como estaba por la acción de la alta y ahusada torrecilla que podría haber actuado como timón de profundidad durante el rápido movimiento ascensional.



Informaciones Mundiales

ALEMANIA OCCIDENTAL

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

ITALIA

U.R.S.S.

ALEMANIA OCCIDENTAL

REPUBLICA FEDERAL ALEMANA

Se construye el primer barco alemán de propulsión nuclear.—

El 17 de Setiembre último fue colocada en los gigantescos astilleros gubernamentales de Howald, la quilla del primer buque mercante alemán de propulsión nuclear, tercero en el mundo.

Al contrario de la costumbre, no hubo ceremonia alguna.

Una inmensa grúa levantó y colocó simplemente las primeras planchas en su lugar para que comenzara la construcción del buque mercante evaluado en 50 millones de marcos (12'500.000 dólares) y que se espera que estará listo para entrar en servicio en 1967. Los otros dos buques nucleares son el mercante norteamericano "Savannah" y el rompehielos soviético "Lenín".

Crucero de adiestramiento.—

Las fragatas-escuela "Hipper" y "Graf Spee" en el curso de su crucero de adiestramiento han tocado en San Diego, California, siguiendo de allí a las Islas Galápagos y al Canal de Panamá.

Nuevas Unidades.—

Han entrado en servicio:

—la patrullera "Nyhphe" de la clase Niobe de 150 tons.

—el dragaminas costanero "Castor" de 200 tons.

—la unidad de apoyo logístico dragaminas "Saar" de la clase Rhein de 1800 tons.

Han sido lanzados al agua:

—el cazatorpedero "Hessen" de la clase Hamburg de 2850 tons. st., cuarta por el momento y última unidad de su clase.

Las primeras tres unidades cazatorpederas "Hamburg", "Schlewig - Holstein" y "Bayern", ya lanzadas están actualmente en diversas fases de armamento.

—el submarino "U-6", sexta unidad de la serie de 12 unidades de 350 toneladas.

—el dragaminas costanero "Nixe" de 200 toneladas.

ESTADOS UNIDOS

Nueva Unidad para el Control de los Proyectiles Dirigidos.—

La entrada en servicio de la unidad diseñada especialmente como unidad para el control de los proyectiles balísticos dirigidos "Gen. H. H. Arnold" de 14.300 tons., sigla ARIS I (Advenced range instrumentation ship)

Esta unidad efectuará un viaje de dos meses, antes de hacerse cargo de su misión en la estación más al Sur del polígono de proyectiles dirigidos del Atlántico.

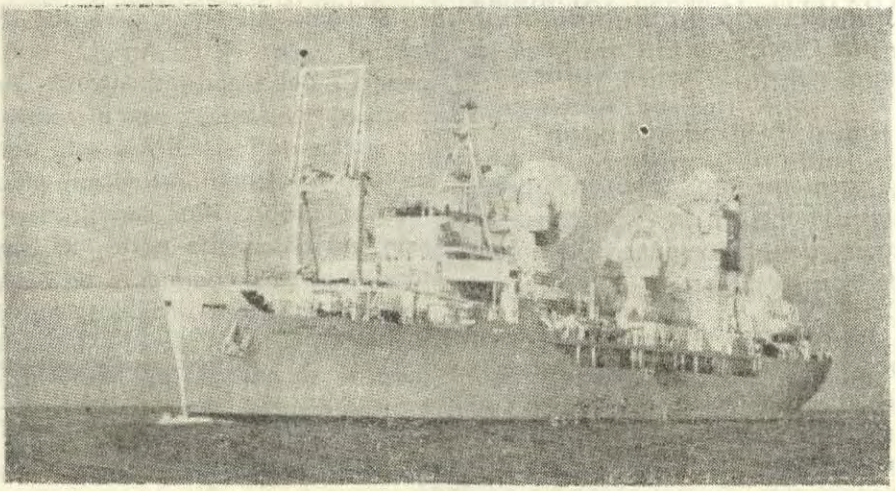
Una segunda unidad el "ARIS II" está prevista para entrar en servicio en el curso del próximo verano (Norte). El "Gen. H. H. Arnold" que dependerá del Departamento de Aeronáutica, tiene a su cargo el control de los vuelos de los ICBM y está dotado de una compleja instalación electrónica apta para fijar con gran precisión, no alcanzada antes, la trayectoria y el funcionamiento de los proyectiles balísticos dirigidos, especialmente en su último tramo de vuelo y durante su entrada en la atmósfera, especialmente respecto al funcionamiento de la ojiva. El instrumental con que está dotada esta nueva unidad puede ser aún de útil empleo para los vuelos de los vehículos del espacio.

Aliscafo experimental.—

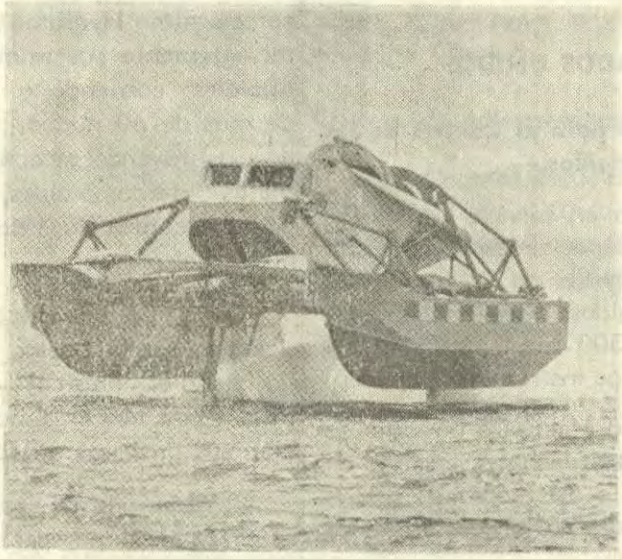
El aliscafo experimental de 15 toneladas, de propulsión a chorro, denominado "Fresh I" (Foil research supercavitating Hydrofoil), ha efectuado recientemente sus primeras pruebas oficiales, corriendo a una velocidad de más de 60 nudos. Como es sabido, sustituyendo al actual sistema de aletas intercambiables, este aliscafo podrá alcanzar la velocidad de 115 nudos del proyecto.

Otro tipo de aliscafo construído siempre que la Boeing Company que ha hecho el "Fresh I", el "High Point PCH-1" de 110 tons. ha iniciado también sus primeras pruebas.

El desarrollo de los aliscafos tendrá, según el parecer de la Marina Norteamericana, una incidencia notable en el progreso de la lucha antisubmarina.



Unidad norteamericana para el control de los proyectiles balísticos dirigidos "Gen. H.H. Arnold"



Aliscafo experimental "Fresh I" durante sus pruebas

Nuevas Unidades.—

Ha sido lanzado al agua, el submarino nuclear SSBN 626 "Daniel Webster" de la clase Lafayette. Esta unidad tendrá una dotación de "Polaris" del tipo "A 3" que actualmente están en período de prueba para poder entrar en servicio.

—El ex-portaviones "Saipán" de 14.500 tons. será transformado, como la unidad semejante "Wrigft", en unidad de comando. La transformación, prevista en el programa de 1963, está ahora en ejecución, habiéndose ya enviado el contrato respectivo a los astilleros.

Conferencia de prensa del Comandante General de la VI Flota.—

A fines de Mayo último, el Almirante W. Gentner que ha reemplazado recientemente en el comando de la VI Flota al Almirante Mc Donald, ha tenido en Trieste, a bordo del crucero "Little Rock", nave almirante, una conferencia de prensa con numerosos corresponsales italianos y extranjeros, en la cual también participó el corresponsal de la Rivista Marittima, Giorgio Arra.

El Almirante W. Gentner al responder a algunas preguntas que le



El puente de mando del crucero "Little Rock"

hicieron varios corresponsales, remarcó la importancia de la vigilancia que se tiene que ejercer con ocasión de los ejercicios de la OTAN en el Mediterráneo, en los cuales los pescadores rusos y otras unidades soviéticas están muy interesados.

El Almirante W Gentner ha confirmado también que los Estados Unidos no establecerán en el Mediterráneo bases para sus submarinos nucleares lanzadores de "Polaris", cuya base actual es la Holy Lock.

Puesta en gradas de la segunda fragata de propulsión nuclear.—

El 17 de Junio último fue puesta en gradas la quilla de la segunda fragata de propulsión nuclear, lanzadora de proyectiles dirigidos en la New York Shipbuilding Corporation de Camden: tendrá por nombre "Truxtun" y llevará la sigla DLG 35.

Ha sido inscrita en el programa de construcciones nuevas de 1962 y tendrá las características siguientes:

Desplazamiento en plena carga: 8.500 tons.; Eslora: 169.40 m.; Manga 17.06 m.

La forma de su casco será idéntica a la de la DLG 25 "W. Bainbridge". El aparato motor comprenderá dos reactores "D 2 G General Electric" de agua a presión, con una potencia de 30.000 c.v. cada uno.

Su armamento, como el de las D L G clásicas del programa de 1962, será idéntico al de las unidades anteriores de la clase Belkamp de 1961. Comprenderá por consiguiente:

—1 conjunto de armas "Aster" a proa, que le permitirá lanzar por una rampa MK 10 ya sea proyectiles de superficie-aire "Terrier", o bien proyectiles ASM "Asroc".

—1 torre sencilla de 127 m/m. CA automática a popa (40 tiros por minuto).

—2 montajes dobles de 76 m/m. CA. 50 calibres.

—2 TLT triples ASM (6 torpedos MK 44).

—3 helicópteros telecomandados DSN 3 ó un helicóptero de mayores dimensiones en el hangar de popa.

El equipo de radar comprenderá los habituales radares de vigilancia de superficie, de altimetría, de vigilancia de aire a gran distancia, y de guía de proyectiles dirigidos.

El sonar de bulbo será del tipo SQS 26.

El efectivo de "Truxtun" no ha sido publicado, pero recordemos que los DLG del 26 al 34 tienen normalmente 23 Oficiales y 365 tripulantes.

El presupuesto de 1963 prevé una tercera fragata de propulsión nuclear y dos fragatas atómicas que deberán estar dotadas de un conjunto de armas "Typhon", pero la construcción de estos buques ha sido diferida para después: El conjunto "Typhon" no está del todo lista.

Nuevo tipo de LST.—

El LST inscrito en el programa de construcciones de 1964 presentará las características siguientes:

Desplazamiento en plena carga: 8.550 tons.; Dimensiones: Eslora 160 m.; Manga 20.70 m. Aparato propulsor: Diesels; Velocidad: 20 nudos; Armamento: 4 de 76 m|m. CA. (II x 2), reemplazados ulteriormente por dos conjuntos de armas "Sea Mauler"; Efectivo: 14 Oficiales y 217 tripulantes; Capacidad de transporte: 500 tons. de carga y 430 hombres.

En lo que concierne a sus formas de proa, este LST será diferente a las unidades anteriores. Tendrá, es cierto, una puerta de dos hojas, pero la rampa articulada será maniobrada por medio de dos pescantes que sobrepasan mucho de la proa. Una hélice articulada en un túnel a popa facilitará las maniobras de varada y de salida.

Este LST estará dotado de una rampa móvil para embarcar vehículos anfibios.

Tratando de buscar al "Thresher".—

Entre el 24 y el 30 de Junio últimos el batiscafo "Trieste" efectuó inmersiones en una zona a 220 millas al Este del Cabo Cod donde se suponía hundido al submarino "Thresher" el 10 de Abril último en el curso de una inmersión de prueba a gran profundidad. Desgraciadamente las inmersiones han dado resultados negativos.

Sin embargo, fue señalada una zona de una milla de largo y de 230 metros de ancho llena de varios restos de naufragio los cuales pueden ser atribuídos al submarino, entre los que había una botella de aire comprimido semejante a las que usan los submarinos, un pedazo de plancha de batería, pedazos de tuberías, un calzo de plástico amarillo que usan los submarinos nucleares. Al término de este "camino del naufragio" se observó un amplio cráter de 60 x 8 metros. Se podría pensar que allí se hundió el submarino llegando hasta el fondo con gran velocidad (100 millas por hora) enfangándose.

Conclusiones de la Comisión de Investigación sobre la pérdida del submarino "Thresher".—

La Comisión de Investigación que fue nombrada en cuanto se hundió el "Thresher" entregó su informe en Junio último. Este es naturalmente secreto, pero el 20 de Junio, el Secretario de Marina M. Fred Korth dio a la publicidad una síntesis.

La Comisión presidida por el Vicealmirante Bernard L. Austin, interrogó a 120 testigos tanto civiles como militares. El conjunto de las declaraciones forman un expediente de 1700 páginas, acompañado de cartas, dibujos, cartas náuticas, restos, etc.

Según la Comisión, la causa más probable de la pérdida del submarino habría sido la rotura de un tubo de agua de mar en el compartimento de los motores. Como la presión era con-

siderable, el agua invadió rápidamente el compartimento, poniendo fuera de servicio el cuadro de distribución eléctrica, lo cual provocó la parada de la máquina. Desde ese momento el submarino no pudo emplear su potencia para combatir su aumento progresivo de peso. Finalmente cuando la explosión de los tanques de lastre resultó ineficaz, el submarino se hundió rápidamente hasta la cota de aplastamiento".

La Comisión declaró que los planos del submarino tipo "Thresher" eran buenos en principio, pero que convenía mejorar algunos detalles y los medios para luchar contra las vías de agua.

FRANCIA

Retiro de las fuerzas navales de la OTAN.—

Oficialmente ha sido anunciado que el gobierno francés ha decidido retirar de la OTAN a partir del 1º de Enero entrante, la parte alícuota de sus fuerzas navales que habían sido designadas a dicho Comando y que formaban parte de la flota francesa del Atlántico.

Como es sabido en 1959, cuando el conflicto argelino estaba al máximo de su violencia, las unidades de la flota del Mediterráneo anteriormente asignadas a la OTAN, fueron retiradas de la alianza, precisamente por las exigencias de la guerra del Norte de Africa.

Luego a principios de este año, con el desempeño francés en Argelia, se decidió una redistribución de las fuerzas navales, según la cual, una gran parte de la flota del Mediterráneo debía ser destinada al Atlántico, dada la necesidad de defender las líneas de comunicaciones oceánicas.

Las unidades comprendidas en la nueva disposición son 19, a saber: Un portaviones, seis cazatorpederos y 12 avisos de escolta.

Con el retiro de la OTAN de las unidades de la flota del Mediterráneo en 1959, y con lo actualmente dispuesto, las unidades francesas entraron bajo el comando único nacional a excepción de algunos submarinos que quedaron asignados al Comando de la OTAN.

GRAN BRETAÑA

El Poder de las Fuerzas Navales.—

El previsible desarrollo futuro de la Marina es siempre apasionadamente discutido por la prensa británica, lo cual denota el interés y la sensibilidad con que la opinión pública sigue las cuestiones navales consideradas justamente de primordial importancia para la defensa del País. Así, la revista "The Navy" al volver a examinar el presupuesto para el año fiscal de 1963-64, que había empezado el 1º de Abril último, poniendo todavía en mayor evidencia la necesidad de darle mayor vigor a las fuerzas navales, de una manera especial en lo que con-

cierne a los portaviones y a las fuerzas antisubmarinas, —publica en síntesis lo que se ha hecho en el curso del último año fiscal.

Las nuevas construcciones entradas en servicio limitándose a las de valor bélico, llegan a 13 unidades, de las cuales:

—2 cazatorpederos lanza proyectiles dirigidos "Devonshire" y "Hampshire".

—5 fragatas "Leander", "Nubian", "Eskimo", "Gurka" y "Tartar" de las clases Leander y Tribal.

—1 submarino de propulsión nuclear, el "Dreadnought" y

—5 submarinos de propulsión convencional de la clase Oberon: "Odin", "Olympus", "Onslaught", "Otter" y "Oracle".

En el curso del mismo período han sido lanzadas al agua nueve unidades, de las cuales:

—6 fragatas: "Penelope", "Ayax", "Aurora", "Euryalus" "Mohawk" y "Zulu", pertenecientes a las clases Leander y Tribal, y

—3 submarinos: "Ocelot", "Otus" y "Osiris" pertenecientes a la clase Oberon.

La futura base de submarinos nucleares.—

Se ha dado a conocer que la futura base para los submarinos nucleares lanza "Polaris", cuya construcción ya ha sido ordenada a los astilleros, será instalada en Faslane (Escocia) sobre el Gare Loch que desemboca en el estuario del Clyde. Esta base, cuya construcción será iniciada a la brevedad posible, deberá entrar en servicio en 1968. Los gastos previstos ascienden a 20 millones de libras esterlinas.

Nuevo tipo de medio de desembarco.—

Un nuevo tipo de medio de desembarco especialmente proyectado para operar en malas condiciones de mar, ha sido designado para la división de adiestramiento anfibio de la Infantería de Marina, para ser sometido a prueba a lo largo de la costa de North Devon, donde las borrascas atlánticas y los diversos perfiles de la costa permitirán obtener los más reales y obligadas condiciones de empleo.

Este nuevo medio de 176 toneladas de desplazamiento, accionado por motores diesel puede transportar dos carros *Centurion* y deberá estar destinado para su empleo con las dos unidades de asalto "Intrepid" y "Fearless", ambas en construcción. Como es sabido, estas unidades tendrán a popa un compartimento especial inundable, para desembarcar y volver a embarcar los medios de desembarco.

ITALIA

Crucero de Adiestramiento de la Escuadra.—

En el mes de Mayo último las unidades de la escuadra han efectuado un crucero de adiestramiento de Primavera en el Mar Egeo, tocando por

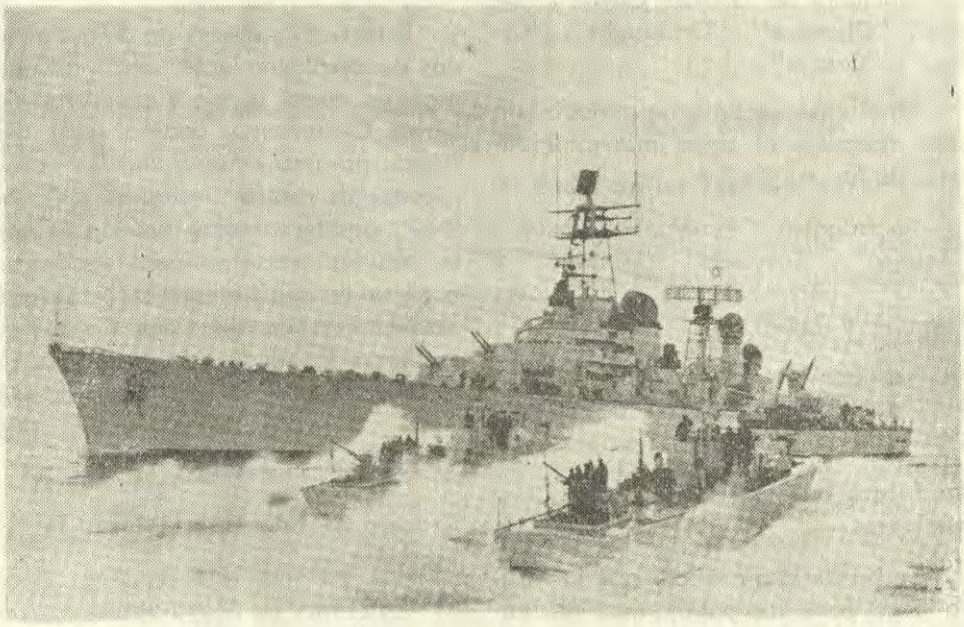
grupos en los puertos de Estambul, Esmirna y el Pireo.

Participaron: el crucero "Garibaldi", los cazatorpederos: "San Giorgio", "Indómito" e "Impetuoso"; las fragatas: "Grecale", "Canopo", "Castore", "Centauro", "Rizzo", "Bergamini", "Margolini" y "Farsan"; los dragaminas de altura "Squalo" y "Storione"; los submarinos "Tazzoli" y "Torricelli", y el transporte "Stromboli".

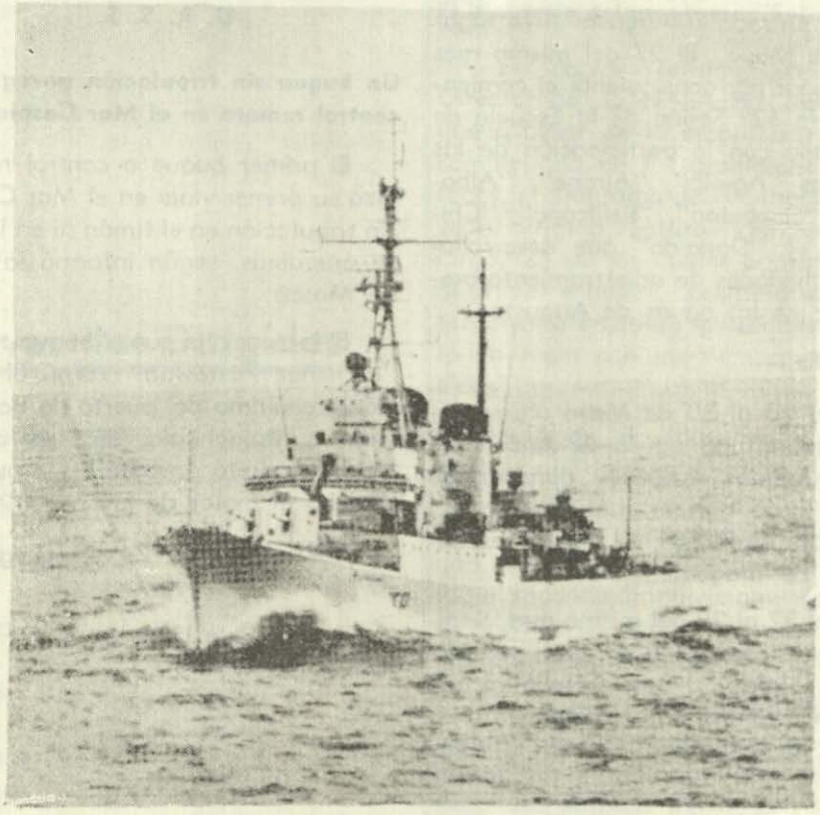
Durante la primera parte del crucero, las unidades efectuaron ejercicios sobre el empleo denominado "Orient Express" y "Dolce Zeffiro".

Después de una estada de 5 días en los puertos turcos y griegos, las unidades, durante su regreso a Italia, efectuaron ejercicios de empleo denominado "Caza Mayor", en la última fase de la cual patriciparon también las corbetas "Farfalla", "Baionetta" y "Crisalide", los dragaminas costaneros "Palma", "Rovere", "Bambú", Sandalo" y "Calamaro", los submarinos "Da Vinci" y "Vortice", el transporte "Etna", unidades del comando de lanchas torpederas, además de aviones antisubmarinos italianos y británicos.

En el curso del mes de Mayo se desarrolló una intensa actividad de a-



Dos lanchas torpederas desfilando por babor del crucero lanza proyectiles dirigidos "Garibaldi"



El cazatorpedero "Impetuoso" en navegación.

diestramiento de unidades sueltas y de grupos, en cooperación con unidades del comando de lanchas torpederas, del comando de medios de desembarco y con el concurso de los aviones de la VI Flota norteamericana. Además, a fines de Mayo se efectuó, en aguas de Taranto, un ejercicio antisubmarino franco-italiano en el que participaron por parte de Italia, el cazatorpederos "Indómito", las fragatas "Centauro", "Rizzo" y "Bergamini", y los submarinos "Tazzoli" y "Torricelli", y por parte de Francia 4 cazatorpederos de la clase "Surcouf".

Escuela de Comando.—

Las unidades que participaron en la 61º Sesión de la Escuela de Comando prosiguiendo en su crucero de adiestramiento, hicieron escala de flotilla y de escuadrilla en varios puertos del Alto, Medio y Bajo Adriático, desarrollando también una intensa actividad adiestrativa en cooperación con el comando de lanchas torpederas y con las unidades de la escuadra.

La entrada a Augusta tuvo lugar el 9 de Mayo. El 27 del mismo mes tuvo lugar por consiguiente el comienzo de la 62º Sesión de la Escuela de Comando con la participación de las corbetas "Aguila", "Airone", "Albatros", "Gabbiano", "Pellicano", "Chimera", y "Danaida" que desarrollaron actividades de adiestramiento preliminar en las aguas de Augusta.

Dragado.—

Del 20 al 30 de Mayo último tuvo lugar en las aguas de Ancona el ejercicio de dragado denominado "EDD 1/63" en el cual participaron unidades de la 58ª, 71ª y 75ª escuadrillas de dragaminas.

Del 27 al 29 del mismo mes, siempre en las aguas de Ancona, se efectuó el ejercicio ítalo-norteamericano de lanzamiento y de avistamiento de minas, denominado "Cowlick 2/63".

U. R. S. S.

Un buque sin tripulación navegó a control remoto en el Mar Caspio.—

El primer buque a control remoto hizo su primer viaje en el Mar Caspio, sin tripulación en el timón ni en la sala de máquinas, según informó la radio de Moscú.

El locutor dijo que el buque-tanque "Inzhener Pustovkin" zarpó el 5 de Octubre último del puerto de Bakú en viaje a Majachkala, después que el Capitán apretó un botón que puso en marcha el motor de la nave.

Bakú Lat. 40º 24' N. Log. 49º 47' E.

Majachkala Lat. 43º 6' N. Long. 47º 30' E.



Proyectiles Dirigidos

ESTADOS UNIDOS

FRANCIA

GRAN BRETAÑA

ISRAEL

JAPON

U.R.S.S.

ESTADOS UNIDOS

El itinerario del programa "Saturn".—

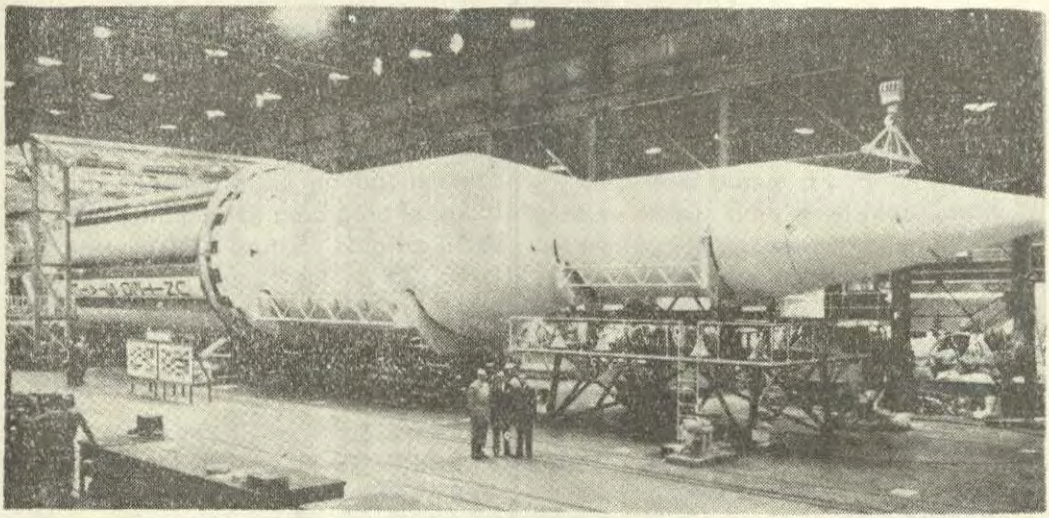
El doctor Wernher von Braun Director de la NASA ha declarado que a pesar de la amplitud y de la complejidad de los problemas afrontados, el programa del gigantesco proyectil dirigido "Saturn" (50 metros de largo, 25 de los cuales corresponden al primer estadio), "progresa satisfactoriamente en todos los sectores y está en regla con los tiempos establecidos".

Además, el primer lanzamiento de este año (que es el cuarto absoluto) ha tenido pleno éxito. En particular ha sido controlada la capacidad de funcionamiento del primer estadio sacando imprevistamente fuera de servicio un motor, como podría suceder en caso de avería.

El proyectil comprendía también los dos estadios superiores que estaban llenos de agua sin embargo. Cien segundos después del lanzamiento uno de los motores fue detenido mediante el telecomando: el propelente que lo alimentaba pasó automáticamente a los otros siete, compensando de ese modo la pérdida de impulso.

Los dispositivos automáticos especiales mantuvieron también el equilibrio del proyectil, el cual alcanzó una cota de 123 Km., su velocidad máxima fue de 5650 Km/h, y luego cayó al Océano a cerca de 370 Km., de Cabo Cañaveral, después de haber hecho un vuelo de siete minutos.

Von Braun ha precisado que durante el año en curso se efectuará otros lanzamientos con la versión ac-



EL "SATURN"

Proyectil dirigido norteamericano "Saturn" en montaje: el segundo y el tercer estadio están representados todavía por modelos inertes.

tual del "Saturn I"; en el último de ellos se ensayará un simulacro de la cápsula espacial "Apollo".

El gigantesco motor "F-1", que efectúa dicho impulso por sí sólo, progresa a pesar de las dificultades causadas por la inestibilidad del combustible.

Cinco de estos motores reunidos en "racimo" formarán el primer estadio del "Saturn Avanzado" destinado a llevar en 1970 la cápsula "Apollo" de tres asientos en el viaje de ida y regreso de aeronautas a la Luna. Antes de esta versión se experimentará todavía una versión intermedia llamada "Saturn I B".

El "Hawk" y el anti-proyectil dirigido "Super Hawk".—

El Ejército ha aprobado el programa de trabajo estudiado para adaptar el proyectil dirigido superficie-aire "Hawk" a la categoría A.T.B.M. (Anti Tactical Ballistic Missile). El aparato así transformado, llamado "Super Hawk" tendrá una capacidad destructora contra los proyectiles balísticos de alcance intermedio, contra el tipo de los "Shyster" soviéticos retirados de Cuba o contra aquellos que podrían ser lanzados desde submarinos.

Se considera que para poderles dar a los actuales "Hawk" la eficacia necesaria para llenar sus nuevos cometidos, se necesitará principalmente agregarles un radar de adquisición de gran radio y un calculador de blanco de intersección de alta velocidad.

De esa manera será posible obtener con un gasto relativamente pequeño, buena eficiencia en el campo

de batalla. Haciendo uso de la actual instalación del batallón, el "Hawk" ya ha demostrado su aptitud para dicha tarea, interceptando proyectiles dirigidos tácticos tipo "Corporal" y "Sargeant".

Se trata ahora sin embargo, de pasar a proyectiles dirigidos con velocidades mucho mayores y de verificar si esta "capacidad táctica" puede traducirse por la "capacidad operativa", la cual depende ampliamente del tiempo en el que hombres y equipos puedan ser mantenidos sobre el campo en condiciones de estar listos al instante.

El programa de desarrollo forma parte del presupuesto establecido para el año fiscal de 1964. Ya se ha asignado una suma correspondiente a 31 mil millones de liras (18'000.000 de dólares) y se considera que el "Super Hawk" podrá estar listo en 1965.

El "Mauler" para la defensa del campo de batalla.—

Está en pleno desarrollo el nuevo proyectil dirigido campal para todo tiempo "Mauler" del Ejército, destinado a interceptar aviones de apoyo táctico, a otros servicios, proyectiles de corto alcance y a cohetes.



EL "MAULER"

Proyectiles dirigidos de campaña con su vehículo que los transporta.

El "Mauler" es un monostadio de propelente sólido con guía-radar, de 1,83 m., de largo, con un diámetro de 0,13 m., que pesa 54 Kgs. Es lanzado por un portador de tipo ligero que puede llevar 12 de estos proyectiles, que sirve también de montaje y que está instalado sobre un vehículo unido por una cadena de oruga a los medios de guía: todo el conjunto puede ser soltado con paracaídas desde aviones o desde helicópteros en el campo de batalla.

Estos proyectiles pueden ser disparados con mucha precisión, aún con el vehículo en marcha. Dos hombres son suficientes para su manejo, el uno conduce el vehículo y mantiene el contacto por radio y el otro maneja el proyectil.

Se ha dicho que la Marina está estudiando una versión llamada "Sea Mauler" destinada para desembarcos.

Motor de "litergolo".—

En la "Naval Test Station" de China Lake (California) está en pleno desarrollo un motor para cohete de "litergolo", es decir, de combustible líquido y de combustible sólido.

Los motores de este género permiten emplear una gama de combustibles mucho más extensa que la empleada en los "propérgolos" que emplean combustibles totalmente sólidos o totalmente líquidos; permiten obtener impulsos de una potencia mayor que los actuales.

El nuevo anti-proyectil "Nike-Sprint".

El Comando de Artillería y de Proyectiles Dirigidos del Ejército y la Agencia de Investigaciones y Proyectos de Vanguardia están avanzando en el estudio del proyecto para un nuevo sistema de defensa de anti-proyectiles denominado "Nike Sprint". (Solid Propeller Rocket Intercept).

Este sistema construido sobre una nueva versión del "Nike Zeus", más pequeña pero capaz de efectuar aceleraciones mucho mayores, tiene por objeto suministrar una defensa adicional de tipo activo a la ya eficientísima protección pasiva de las instalaciones en silo blindado de los ICBM "Atlas", "Titan" y "Minuteman". En consecuencia los correspondientes programas de estudio fueron llamados "Hard point" y "Hard site". El sistema sería adoptado aún para la defensa de los principales comandos de los centros de control de tiro y de otros objetivos importantes.

Después de haber efectuado numerosas visitas a varios establecimientos, el Departamento de la Defensa seleccionó cuatro firmas para la fabricación eventual del "Nike Sprint". La selección tuvo lugar sin efectuar concursos: es decir, que se derivó de la capacidad de las firmas, en lugar de su habilidad para presentar lujosos folletos destinados a impresionar a las Comisiones juzgadoras.

Se trata de un experimento interesante que, entre otras cosas, deberá permitir ahorrar tiempo.

La idea principal es de explorar mediante conjuntos de radar de descubrimiento y de captura unidos con el "Nike Sprint" solamente, el estrecho volumen o corredor que un proyectil dirigido enemigo tendría que recorrer para atacar la instalación (hard site ó hard point) defendida por el anti-proyectil.

Por ahora no se conoce otras especificaciones, pero es presumible que dicho volumen o corredor sea el relativo al último tramo que el proyectil dirigido deba recorrer en su trayectoria de caída para chocar contra determinada instalación y solamente contra ella.

Para cuidar dichas instalaciones se tendría también un período de alarma más largo y la posibilidad de determinaciones más precisas de los elementos del movimiento del proyectil enemigo.

Además, para la defensa contra ojivas nucleares que llegaran a través de un espacio tan reducido, será suficiente un sistema de guía mucho más sencillo que el del "Nike Zeus", el cual, en cambio vigila una zona mucho mayor.

Se necesita sin embargo, aceleraciones de partida y velocidades muy elevadas y bien conocidas. A esto contribuirá principalmente un nuevo tipo de propelente sólido que contenga grandes cantidades de nitroglicerina y que tenga una grafila tal que asegure una combustión ultrarrápida y muy regular, a pesar de la enorme aceleración a que está sujeto inicialmente. En efecto, la intercepción deberá tener lugar después de pocos segundos del lanzamiento del anti-proyectil a una cota de 15.000 metros, en la cual la explosión de un aparato enemigo de varios megatones no produciría en cambio sobrepresiones pel grosas para los silos blindados de los ICBM o de los Comandos subterráneos.

Destinado a efectuar el tiro de un segundo tiempo, el "Nike Sprint" sería de ese modo un complemento del "Nike Zeus" al cual habría que hacerle varias modificaciones.

Algunos funcionarios del Pentágono han afirmado que un conjunto constituído de este modo, tendría una gran eficacia, y en efecto, varios técnicos hasta ahora escépticos en los méritos del "Nike Zeus" parecen hoy más optimistas.

Naturalmente ahora hay que ver si los resultados de las pruebas justifican la iniciación de la construcción de todo este conjunto. Entre tanto, para los "Nike" se ha previsto una partida de 325 millones de dólares, y para los otros proyectos de anti-proyectiles 100 millones de dólares.

Perfeccionamiento de la ojiva del ICBM.—

En el mes de Marzo último se ha lanzado en Cabo Cañaveral un proyectil intercontinental con una ojiva de nuevo tipo. Esa ojiva tenía paredes muy delgadas, para reducir lo más posible su imagen sobre las pantallas de radar, y contenía un aparato estabilizador capaz de imprimirle

ligeros desplazamientos a lo largo de la trayectoria balística.

El lanzamiento forma parte de un vasto programa destinado a determinar los mejores medios para eludir los dispositivos antiproyectiles del adversario

Se experimentará también nuevos materiales protectores para aumentar la resistencia de las ojivas en el momento de su entrada en la atmósfera y ojivas "coquetas" para engañar al radar de la defensa.

Siempre sobre el tema de las ojivas, el Atrategic Air Command tendría en estudio la posibilidad de instalar en los ICBM un aparato televisor capaz de transmitir a la base de lanzamiento las imágenes de la zona sobre la cual va a explotar la ojiva.

Evidentemente este aparato serviría sólo para hacer conocer si el ICBM está sobre el objetivo, o bien de cuanto se ha desplazado. De todos modos, una información de esta clase puede llegar a ser de gran utilidad para decidir si el ataque contra un importante centro enemigo debe ser repetido o no.

El "Nike Hércules" y las ubicaciones relativas.—

Existen actualmente 126 instalaciones de proyectiles dirigidos superficie-aire "Nike Hércules" convenientemente distribuidas para la defensa de las ciudades y de las instalaciones, como las bases de la Strategic Air Command.

Se ha decidido "endurecer" 37 de ellas en el presente año, es decir, darles un alto grado de protección a sus respectivas rampas.

El gasto será alrededor de seis millones de dólares.

Según los últimos datos entregados, el "Nike Hércules", que puede llevar ojiva nuclear o convencional tiene un largo de 12,65 metros (8,23 sin impulsor), un diámetro de 0,8 m., y una envergadura de 1,88 m., pesa en el momento del lanzamiento 4720 Kgs. Su velocidad al terminar la combustión es de Mach 3,65 (3900 Km/h.), su alcance es de 130 Kms., y su cota de tangencia operativa de 47 Kms.

Proyecto N.E.R.V.A.

Está en acción, aunque por ahora en su primera fase, el desarrollo del proyecto N.E.R.V.A. o sea "Nuclear Engine for Rocket Vehicle Application", que tiene por objeto la realización de un vehículo espacial en el cual se empleará el reactor estudiado con el proyecto R.O.V.E.R.

(Como el empuje suministrado por un cohete aumenta en razón directa de la temperatura de descarga del gas, el proyecto ROVER disfruta de temperaturas del orden de 2900° C; el cohete debe ser ligero y ponerse en mov miento con rapidez... El proyecto ROVER resuelve del modo más sencillo estos dos problemas. El hidrógeno, el más ligero de los elementos, bombeado sobre el uranio en fisión se expande al calor blanco esca-

pando a una altísima velocidad y a gran temperatura al través de los eyectores posteriores del cohete al cual suministra el empuje necesario).

Como es sabido, los actuales proyectiles dirigidos tienen propelentes químicos sólidos o líquidos cuya potencia está definida por la energía desarrollada durante el proceso de la combustión.

Por ejemplo, la mezcla de kerosene y oxígeno hasta ahora empleada en varios vectores espaciales norteamericano, suministra un impulso específico de 300, quiere decir, de 300 Kgs., de potencia por cada kilo de de propelente consumido por segundo.

Están en experimento motores de hidrógeno-oxígeno, una combinación que tiene un impulso específico de 450, pero sea como sea, con el proyectil químico, no se podrá subir más allá de 475.

Para obtener mayores empujes se ha recurrido a la energía nuclear: recordemos a este respecto, que sobre la base de los actuales rendimientos, un kilo de "Uranio 235" equivale a 1000 tons., de combustible. Por consiguiente, teniendo también en cuenta el mayor peso necesario para el motor, un cohete de energía nuclear tendrá una capacidad de levantamiento doble o triple respecto a la de un cohete de iguales dimensiones, de propelente químico. En particular, el desarrollo de vectores de energía nuclear es considerado indispensable para misiones espaciales de gran radio como exploraciones a Marte. La marcha de los estudios correspondientes está bastante avanzada, pero por motivos técnicos y por dificultades financieras, se prevé que los primeros lanzamientos no podrán ser efectuados antes de 1968.

En el sitio de la cámara de combustión de los proyectiles dirigidos convencionales, el proyectil nuclear tendrá un reactor, y en lugar de propelente químico llevará hidrógeno líquido.

El hidrógeno será bombeado a presión dentro del reactor donde la altísima temperatura desarrollada por la fisión del combustible nuclear lo transformará en gas incandescente que será expulsado a grandísima velocidad a través de los eyectores (como los productos de la combustión del propelente químico) generando un empuje en dirección opuesta.

Tratándose de una materia clasificada, sólo algunos de los resultados obtenidos del proyecto ROVER son actualmente conocidos.

De todos modos, con el reactor "Kiwi A" se ha establecido que la energía nuclear puede llevar al hidrógeno gaseoso a temperaturas tales, que pueden producir el impulso necesario. Sin embargo, la cantidad de hidrógeno consumida por un vehículo espacial es tan grande que, como ya hemos indicado anteriormente, se necesita emplear hidrógeno líquido para poder llevar una dotación suficiente.

Las dificultades relativas a su almacenamiento en el proyectil constituyen sin embargo uno de los tantos

problemas que hay que resolver todavía.

Aparte de tales dificultades, en el nuevo reactor "Kiwi B" está ya en camino toda una serie de pruebas en las cuales se está experimentando el hidrógeno, tanto como refrigerante que como propelente.

Otro tipo de reactor actualmente en estudio, el llamado "Kiwi B4", está considerado como el candidato más probable para las pruebas del NERVA. El paso sucesivo consistirá en la fabricación de una nueva serie de reactores ya designados con el nombre de "Phoebus", que, entre otras cosas, tendrán capacidad para almacenar la cantidad necesaria de hidrógeno líquido.

El plano relativo al primer vehículo espacial con motor nuclear, que podrá volar en 1968, es conocido como el "Proyecto RIFT" (Reactor in Flight Test).

Se intenta probar primero este vehículo (que tendrá un largo de 25 metros) como estadio superior del vector "Saturn". Así el motor nuclear entrará en acción apenas se agote el propelente químico del excepcional impulsor, cosa también muy ventajosa desde el punto de vista de la seguridad.

De todos modos, es probable que deberán pasar muchos años antes de tener la posibilidad de transportar hombres al espacio mediante vehículos nucleares.

A las incógnitas relativas al funcionamiento de estos medios, que por lo consiguiente deberán ser probados de una manera exhaustiva, se necesita en efecto, agregar todas las incógnitas derivadas de la necesidad de asegurar a las tripulaciones una conveniente defensa contra el peligro de las radiaciones.

Nuevo tipo de cohete a vapor.—

Una firma norteamericana está experimentando un nuevo tipo de cohete a vapor. Esquemáticamente, este cohete constituido por una cámara robusta en forma de huso, de fibra de vidrio, que está llena de agua caliente saturada y elevada a presión (335º C y a 140 Kg/ cm2). La cámara está en comunicación con un tubo situado a lo largo de su eje, que termina en su otra extremidad por un inyector. Los gases producidos por la combustión de una mezcla sólida dispuesta en torno del tubo, calientan después el agua, y el vapor así generado sale por el tubo produciendo el impulso.

El equipo necesario para el lanzamiento es sencillo y se puede volver a utilizar.

El elemento más costoso está constituído por el hervidor necesario para suministrar el agua a la temperatura y presión deseadas. Además se necesita bomba, dispositivos de ascensión y un tubo de lanzamiento. Este tubo deberá ser transportable.

Los estudios preliminares han revelado que un cohete a vapor monostadio, capaz de transportar una carga de 5,5 Kgs. a la altura de 60 Kms.,

vendría a costar menos de 600 dólares (370.000 liras) en caso de que se construyera unos mil por lo menos, mientras que un biestadio capaz de llevar 11 Kgs. a 130 Kms. costaría cerca de 1600 dólares (un millón de liras), siempre en el caso de una producción de 1000 ejemplares. Un monostadio y un biestadio de propelentes químicos para iguales servicios, vendrían en cambio a costar de 1100 á 6000 dólares.

Las pruebas hasta ahora efectuadas han demostrado además que el motor del cohete a vapor puede ser vuelto a cargar para un empleo ulterior.

FRANCIA

(De la "Rivista Marittima" XCVI-5)

La "Dirección de Investigaciones y de Medios de Pruebas" D.R.M.E. (Direction des Recherches et de Moyens d'Epreuves) y los centros de proyectiles dirigidos.—

El Centro interarmas de Colomb-Béchard (con el polígono anexo de proyectiles dirigidos del Sahara de Hammaguir), el C.E.R.E.S. (Centre des épreuves et de recherches d'engins speciaux) (Centro de pruebas e Investigaciones de máquinas especiales) de la isla de Levante y el Centro de Investigaciones de proyectiles dirigidos de la Lande dependen de la D.R.M.E.

Esta Dirección que reune profesores universitarios e ingenieros militares, ejerce una función esencial para todo lo que corresponde a la modernización de las Fuerzas Armadas francesas, y como lo hace notar G. Marey en un artículo aparecido en "Pages de France", ha dado lugar a una reforma que, invirtiendo a veces algunas tradiciones, permite rejuvenecer los elementos de la Defensa Nacional, haciendo concurrir ampliamente a industriales, a investigadores y a inventores.

En particular la D.R.M.E. prevé las futuras orientaciones técnico-científicas; prepara y coordina los programas de las investigaciones y estudios de las organizaciones estatales y de los laboratorios industriales que trabajan en los proyectos militares, y dirige la investigación universitaria, aún hacia los temas que interesan a la Defensa, y ayuda si es necesario, con subvenciones totales o parciales.

Para el desarrollo de estas tareas, la D.R.M.E. ha creado cuatro servicios fundamentales:

—perspectiva y orientación,

—investigación científica,

—investigación técnica, y

—medios de prueba.

Los tres centros citados al principio de esta nota dependen del cuarto servicio que sigue con especial atención el funcionamiento de los aparatos, siempre en vía de continuo per-

feccionamiento, sobre la base de las técnicas más adelantadas.

El Centro de la Lande, cuya creación fue decidida en 1962, está todavía en la primera fase de su desarrollo, pero sus trabajos siguen activamente y se espera poder comenzar a servirse de él en 1964-65.

GRAN BRETAÑA

Nuevo proyectil dirigido aire-superficie.—

La RAF está desarrollando un nuevo proyectil dirigido aire-superficie con cabeza nuclear que, según noticias de la prensa británica, será llamado "Woolworth" y armará al avión supersónico "TSR 2" para ataque y reconocimiento de gran alcance, además de los bombarderos de la clase "V" asegurando de esa manera el disuasivo británico en el período comprendido entre el día en que el "Skybolt" norteamericano deba entrar en servicio y el día en que estén listas las unidades lanza "Polaris".

El Libro Blanco sobre la Defensa ha informado que el nuevo proyectil dirigido estará listo en 1965. No se ha dado a conocer otros elementos, ni siquiera se ha precisado la suma asignada. Parece todavía que se trata de un arma con alcance inferior al del "Skybolt", pero superior al del "Blue Steel". Se habría aprovechado la envuelta y el motor del antiguo "Blue Steel".

La velocidad del nuevo proyectil debería ser tal, que hiciera extremadamente improbable cualquier intercepción, pero se considera de todos modos que su eficacia como disuasivo nuclear estratégico dependerá en gran parte de la facultad del avión que lo lleve, para penetrar a través de las líneas exteriores de las defensas enemigas.

En el memorándum adjunto al proyecto de presupuesto de la RAF, se dice que el arma... "podrá ser adquirida rápidamente y a un buen precio para incrementar la fuerza estratégica de la nación".

La tarea de investigación y de desarrollo todavía no ha llegado a un punto tal que permita aviar la producción.

Investigaciones a grandes alturas.—

Un cohete-sonda "Skylark" lanzado en Marzo último en el polígono de proyectiles dirigidos de Woomera (Australia Meridional) ha llevado a una altura de 196 Kms., un conjunto de aparatos destinados a medir la densidad eléctrica, a determinar la intensidad de los iones positivos y a tomar registros del espectro solar.

Este biestadio de propelente sólido "Skylark" tiene una longitud total de 9,4 metros, y al término de la combustión alcanza una velocidad de 6,000 Km/h.

El mantenimiento de su dirección está confiado a tres aletas posteriores de 0,74 m., de largo, con un perfil especial. Puede llevar cargas adicionales de 70 Kgs., dispuestas en parte en el cono anterior que es des-

prendible y en parte en el cuerpo principal.

Se efectuará un segundo experimento apenas sean estudiados suficientemente los resutados del experimento que se acaba de efectuar.

ISRAEL

Suministro de los "Hawk".—

Después de dos días de conversaciones entre el Pentágono y el Departamento de Estado, el Viceministro israelí de la Defensa ha recibido la confirmación de que los Estados Unidos venderán a Israel los superficie-aire "Hawk" de los cuales se habla desde hace tiempo.

Parece sin embargo, que todavía no se ha fijado la cantidad del suministro, ni la fecha de la entrega de los proyectiles, ni se ha llegado a un acuerdo sobre el número de militares que habrá que adiestrar en las bases de Texas y de Alabama para su manejo.

JAPON

Estudio para un cohete de 100 toneladas.—

En el Instituto de ciencias Industriales de la Universidad de Tokio está en estudio un cohete de tres o cuatro estadios de un peso total de 100 toneladas, accionado con propelente sólido.

Este cohete denominado "L.D. 3" está destinado a poner en órbita satélites artificiales y a enviar instrumentos a la Luna. Deberá tener un empuje inicial de cerca de 400.000 Kgs., y estar listo en 1968. Se solicitará la ayuda de los Estados Unidos para el sistema de guía, para los aparatos de realce y para la plataforma de lanzamiento.

Según los primeros cálculos, el costo total del proyecto girará alrededor de 55 millones de dólares.

U. R. S. S.

Antiproyectiles dirigidos para la defensa cercana.—

La prensa técnica norteamericana ha indicado que un conjunto de defensa de antiproyectiles dirigidos está en pleno desarrollo cerca de Moscú y de otras ciudades claves de la Unión Soviética. Se trata de instalaciones para aparatos de propelente sólido muy semejantes, en su concepto, al norteamericano "Nike Sprint" que intercepta a proyectiles enemigos a una cota relativamente baja. La destrucción de la gran ojiva nuclear efectuada mediante la pequeña carga del antiproyectil provoca indudablemente una lluvia radioactiva, pero dicho "fallout" no puede ser tomado en consideración mientras el blanco no sea alcanzado (o bien por lo menos parcialmente) por la onda de choque, por las radiaciones térmicas y nucleares o por el "fallout" (lo mismo en caso de explosión baja) que se verificarían si la ojiva explotase normalmente.

Crónica Nacional

Ceremonia de Clausura del Año Académico 1963 en la Escuela Naval del Perú.

Escuela Superior de Guerra Naval Clausura Año Académico 1963.

Sociedad Fundadores de la Independencia Conmemora Aniversario de la Batalla de Tarapaca.

Ceremonia de Clausura del Año Académico 1963 en la Escuela Naval del Perú.—

El día 20 de Diciembre del presente se llevó a cabo en la Escuela Naval del Perú la ceremonia de Clausura del Año Académico 1963, de donde egresaron 57 nuevos Alfereces de Fragata.

Al llegar el Jefe del Estado Arquitecto Fernando Belaúnde Terry a la Escuela acompañado por el Vice Almirante Ministro de Marina F. Teixeira V., fue recibido por el Contralmirante Director Alejandro Martínez Claure y el Sub-Director Capitán de Navío Raúl Ríos Pardo de Zela, recibiendo posteriormente el saludo de los Jefes y Oficiales de la Dotación de la Escuela mientras que una sección de Desembarco le rendían los honores correspondientes a su alta investidura.

Después de pasar revista al Batallón de Cadetes, el Presidente de la República se dirigió a la Tribuna Oficial situada en el Patio de honor del Edificio Administrativo, donde fue saludado por los Ministros de Estado, Embajadores acreditados en nuestro país, Agregados Navales y por Altos Jefes de las Fuerzas Armadas.

Después de ejecutarse el Himno Nacional, el Contralmirante Director dio lectura, a su Discurso-Memoria en los siguientes términos:

Señor Presidente Constitucional de la República

Señores Presidentes de los Poderes del Estado

Señor Ministro de Marina

Señores Ministros de Estado

Señores Embajadores

Señor Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas

Señores Oficiales Generales, Superiores y Subalternos

Señoras y Señores:

Es motivo de singular satisfacción y estímulo para todo el personal de esta Escuela que el Primer Mandatario de la Nación y Jefe Supremo de sus Fuerzas Armadas presida su tradicional ceremonia de graduación anual con lo que culmina el ciclo de instrucción del año 1963.

El realce y solemnidad que vuestra presencia otorga a esta actuación es prueba inobjetable e inequívoca de vuestra preocupación y profundo conocimiento del cada vez más importante rol que a la Marina de Guerra le incumbe en la marcha, seguridad y desarrollo del país; y sobre todo en su básica misión de velar por su defensa e integridad, misiones éstas en las que esta Escuela asume directa responsabilidad por ser la encargada de preparar física, moral y profesionalmente a los que han de cooperar para alcanzar estos objetivos.

Con la conciencia que este desarrollo y progreso, depende fundamentalmente del grado de preparación y principios que los Centro Educacionales dicten y aseguren a la juventud que a ellos acuden, en la Escuela hemos tratado, no solo de mantener, sino de incrementar en los educandos, una firme voluntad y deseo de aprender, y en el cuerpo docente una creciente y encomiable de enseñar y orientar, todo lo cual nos ha permitido que este año las curvas de rendimiento hayan sido altamente satisfactorias.

Para esta efectiva participación, es preocupación permanente agotar todo esfuerzo para mantener este Centro en su más alto nivel, dotándolo de todos los elementos y facilidades necesarias que le permitan el desarrollo de su misión primordial, que es preparar a los futuros Oficiales, los que conjuntamente con sus deberes institucionales, tendrán las de cooperar con las fuerzas vivas del país como ya lo vienen realizando en forma callada y efectiva, en llevar a los más apartados rincones del territorio la acción educadora y culturizadora eminentemente beneficiosa en la transformación espiritual, cívica y material de la nación, labor que en forma enérgica y eficaz está desarrollando vuestro gobierno.

¡Cuánto material humano pasa anualmente por nuestros buques y bases! Llamados a cumplir su Servicio Militar Obligatorio, y Voluntarios otros, miles de ciudadanos acuden a nuestras filas careciendo de las más elementales nociones de cultura, analfabetos en elevada proporción y por tanto desconocedores de sus deberes ciudadanos; y es aquí la acción educadora de nuestros Oficiales en lo que constituye el corazón mismo de nuestro pue-

blo. En la más valiosa y patriótica cooperación, estos contingentes humanos en tiempo normalmente cortos son devueltos a la vida civil transformados en elementos positivos para el progreso, llevando consigo conocimientos y experiencias que adquiridas en la Escuela del deber y patriotismo las sabrán aplicar en cada lugar y para cada situación con el elevado espíritu que en ellos adquirieron.

Los Cadetes que dentro de breves momentos reciben de vuestras manos sus Despachos de Alférez de Fragata, están educados Sr. Presidente en esos principios, saben que con su primordial obligación de velar por la defensa de la Patria tienen también la de velar por la instrucción y preparación del contingente humano que será puesto a sus órdenes. Saben que los conocimientos que les hemos suministrado están en la obligación de mejorarlos y ampliarlos porque su participación dentro y fuera de la institución será cada vez mayor.

La instrucción en la Escuela contempla entre sus aspectos principales el de la formación del carácter. La formación del carácter no es curso que se dicte; todos los pasos y actividades del Cadete están orientados hacia esa formación. Aún antes de la iniciación oficial de los cursos, el Aspirante es sometido a un corto e intenso "Verano de endoctrinamiento" en que aprende a recibir órdenes, trabajar rápido y mantenerse impecable, y en el que la disciplina y rutina de la vida Naval inician la formación de su carácter y le señalan el sentido de responsabilidad y cumplimiento de las tareas que se le asignen.

Habiendo la experiencia demostrado que sería un error precisar que sólo condiciones intelectuales brillantes caracterizan el buen profesional militar, hemos tratado de no super-estimar el aspecto puramente cultural, sino en lo posible, nuestro juicio ha sido global, dando la importancia básica que tiene al factor moral y teniendo también en cuenta el aspecto físico. "Mentes Sanas en Cuerpos Sanos", nos ha permitido obtener resultados halagadores manteniendo un alto standard académico, y capacitando al Cadete para cumplir exitosamente en las actividades marineras y deportivas en las que ha intervenido manteniendo la tradición de este instituto. Cabe al respecto destacar la actuación de los Cadetes Navales como integrantes del Equipo de la Federación Deportiva Militar del Perú que obtuvieron el Primer Puesto en la justa internacional últimamente realizada, así como el título de Campeones en las Competencias de Remo en el Torneo "Armada Nacional" con la participación de todos los Clubs de Remo del país culminando nuestra campaña deportiva con el honroso Sub-Campeonato obtenido por nuestros Cadetes en las Regatas Internacionales entre Escuelas Navales corridas en Río Santiago, República Argentina.

Durante el año académico ha sido abierta la Escuela para Oficiales del Cuerpo Administrativo. Doce Alférez de Fragata Administradores siguen los cursos que los capacitará para desempeñarse a bordo y en las Dependencias Administrativas de tierra en las funciones de su especialidad que constituyen una de las ramas de los servicios auxiliares de la Marina de Guerra. El año 1964 la Escuela recibirá una promoción para la Escuela Náutica "Miguel Grau" destinada a preparar Oficiales para la Marina Mercante Nacional.

Como elemento predominante para la educación del futuro Oficial Naval es digno de mencionar la adquisición en el presente año del buque "Independencia" que acondicionado como Buque Escuela viene a llenar una sentida necesidad, lo que permitirá a nuestros Cadetes completar con prácticas efectivas en el mar, los conocimientos teóricos adquiridos.

Cumplo con hacer llegar al Sr. Ministro de Marina el reconocimiento de la Escuela por su preocupación para que esta Unidad se encuentre completamente acondicionada para iniciar el 2 de Enero 1964 el Crucero de Verano en su primer viaje de instrucción alrededor de Sud-América, así como por la ayuda que en todo orden me ha brindado.

En vuestra positiva y patriótica política de constatar personalmente la marcha, eficiencia y necesidades de todo orden en el país, la Escuela ha recibido complacida vuestras visitas anteriores, una de las últimas con motivo de la inauguración de este edificio. En ellas habéis podido constatar Sr. Presidente cuál es el espíritu, orden, disciplina y sentido de responsabilidad que reina dentro de ella, y podréis deducir de ello la razón de nuestra justa aspiración de seguir nuestro plan que nos permita en el primer trimestre del año a iniciarse inaugurar el edificio de Gabinetes, Auditorium, Stadium y Alojamiento de Oficiales en plena construcción, así como iniciar la del Pabellón de Plana Menor de necesidad impostergable y cuya licitación pública ha sido considerada por el Sr. Ministro de Marina.

Si bien estamos satisfechos con la labor realizada y con los resultados alcanzados en el orden académico y material, tenemos plena convicción de que es necesario mantener viva como en su iniciación, nuestra inquietud de seguir adelante, para culminar la obra iniciada, para lo cual Sr. Presidente, la Dirección espera confiada de vuestro patriotismo que nos seguiréis prestando todo vuestro apoyo porque estimamos que no podemos detenernos, pues ello sería retroceder o caer dentro la inercia o rutina, factores estos negativos del progreso.

Me es sumamente grato expresar mi reconocimiento a las Marinas hermanas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, EE. UU. y Francia por el estímulo que representa para nuestro progreso académico, el otorgamiento de los premios para ser entregados a los Cadetes que hayan obtenido notas sobresalientes durante su permanencia en la Escuela.

Es así Sr. Prsidente como a grandes rasgos os he dado cuenta de la marcha de la Escuela en la que la labor realizada no ha sido sino el resultado del trabajo de equipo coordinado y consciente de todos los Jefes y Oficiales, Instructores civiles y dotación en general, equipo que he tenido el honor de dirigir y a quien presento mis reconocimientos por la eficaz labor y ayuda que en todo momento me han brindado.

Para terminar permitidme dirigir una palabra a la promoción que egresa:

CADETES DE LA PROMOCION 1963.

Dentro de breves instantes váis a recibir de manos del Primer Mandatario de la Nación vuestros Despachos de Alférez de Fragata de la Marina de Guerra del Perú culminando así una de vuestras más caras aspiraciones,

que la habéis conseguido con esfuerzo, abnegación y sacrificio, recompensa justa a la fe que vuestros padres depositaron en vosotros y a la decisión a la que llegastéis al ingresar a esta Escuela hace cinco años.

Recordad siempre que ingresáis a formar parte de una institución cuyo concepto del honor, dignidad y amor a la Patria, jamás ha sido superada, cimientos inconmovibles estos del respeto y prestigio que hoy día mantenemos en el concenso nacional y que estáis en la obligación de conservar y defender, institución en la que sólo hay un pensamiento —La Patria— y a la que encontraréis fuerte y decidida por su unión, capaz y altiva por su limpia tradición y entregada al servicio del país que cree en ella y de ella espera todo lo noble y eficiente.

Puedo aseguraros que nuestra carrera no sería normal, sino encontráramos en ella incomprensiones y desilusiones; frustraciones y desalientos que a veces os parecerán insalvables pero a los cuales debéis sobreponeros. Una de las condiciones que hacen al hombre más considerado es precisamente por su capacidad para resistir a la adversidad y a la incomprensión. Tened fe en vosotros mismos, y en la necesidad de la guía y la asistencia Divina. Recordad siempre estas frases que las habéis leído muchas veces "Dar gracias a Dios en los momentos de triunfo, tener confianza en su guía en los momentos difíciles, e implorar su ayuda en la adversidad, no son actos que restan personalidad ni autoridad al Hombre".

Como vuestro Director os despido con la firme convicción que sabréis responder y ser dignos de la confianza que en Uds. hemos puesto, no olvidéis, que hace cuatro años ante la enseña de la Patria y balbuceando su himno jurastéis servirla y defenderla, que sea ese solamente vuestro altar y oración diaria, y que Dios os proteja y guíe para que no os apartéis de ese camino.

Os pido Señor Presidente hacer entrega de los Despachos y Premios especiales a los Cadetes que se han hecho acreedores a ellos y declarar clausurado el Año Académico 1963.

MUCHAS GRACIAS.

El Arquitecto Fernando Belaúnde, entregó la Espada de Honor al Alférez de Fragata César Cussianovich Cruises, quien además recibió los premios donados por la Marina Argentina, Marina del Brasil, Escuela Naval de Chile; la Medalla "Francisco José de Calda" de la República de Colombia. El Agregado Naval a la Embajada de EE. UU. de Norteamérica, le hizo también entrega al Alférez Cussianovich de una Espada en nombre del Jefe de Operaciones Navales de N. A. e igualmente recibió la Espada Premio España "Francisco de Orellana", donada por el Gobierno de ese país..

A continuación el Jefe del Estado, entregó los despachos a los 57 Alfereces de Fragata, a quienes hizo presente su congratulación.

Al clausurar el Año Académico de la Escuela Naval, el Presidente de la República dijo que su régimen quiere brindar toda clase de colaboración a

CLAUSURA DEL AÑO ACADEMICO 1963
EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERU

















CLAUSURA DEL AÑ
EN LA ESCUELA

la Armada, para dar así seguridad al país contando con la colaboración de oficiales bien preparados.

Agregó que no sólo se preocupa vigilar el extenso litoral peruano, sino el de cuidar nuestro mar y defender sus riquezas. Señaló que un escritor peruano dijo que "El mundo es ancho y ajeno", nosotros debemos decir que el Océano es ancho y propio y debemos mantenerlo así en defensa del país para proteger la dieta de nuestras masas populares.

Agregó que es necesario el acondicionamiento de escasos puertos, habilitándolos para defender el intercambio comercial y también nuestros alimentos.

Refiriéndose a la labor que está cumpliendo la Armada Nacional, el Jefe del Estado manifestó que el Ministerio de Marina, ha puesto a las Unidades de la Armada Nacional al servicio fluvial de las comunidades de la selva. Allí señaló, nuestros barcos sirven más de 8 mil kilómetros de ribera, que sumados ambos bandos, totalizan 16 mil kilómetros, llevando la ayuda necesaria, tanto escolar como hospitalaria, lo que ha comprometido la gratitud de esos villorrios.

Anunció el Presidente de la República, que su gobierno, con el deseo de servir a la población amazónica, ha proyectado la adquisición de un moderno buque en los Estados Unidos de Norteamérica, que está siendo reacondicionado que, con la colaboración eficiente de los Oficiales de la Armada, llevará el emblema de la patria por esas poblaciones, recibiendo la ayuda, tal como sucedió con el barco "Hope".

Dijo que esperaba mucho de la colaboración civil-militar y civil-naval. La Marina, agregó siempre prestó su colaboración y en conjugación de esfuerzos con el servicio civil-militar, están recibiendo la gratitud de los pueblos.

Agregó que para el año próximo, tiene un plan de actividades que cuenta con la colaboración de la población civil.

Finalizó manifestando que si se quiere dañar el prestigio de las Fuerzas Armadas, él no firmará ningún documento, "sólo trataré, dijo, para consolidar sus tradiciones".

Terminó felicitando a los nuevos Alfereces de Fragata, integrantes de la Promoción 1963, que irán a servir a la Patria en nuestras Unidades de Guerra.

Escuela Superior de Guerra Naval Clausura Año Acodémico 1963.—

Con la asistencia del Presidente de la República, Arquitecto Fernando Belaúnde Terry, se realizó el día 20 de Diciembre del presente, a las 11 a.m., la ceremonia de clausura del Año Académico de la Escuela Superior de Guerra Naval en La Punta, donde recibieron sus diplomas de Calificación, un total de seis oficiales de nuestra Marina y un oficial del Ejército.

A su llegada a la Escuela Superior de Guerra Naval, el Jefe del Estado fue recibido por el Director de ese Centro de Estudios, Contralmirante Edmundo Guzmán Barrón; por el Ministro de Marina, Vice Almirante F. Teixeira V., contando también con la asistencia del Ministro de Guerra, Ministro de Aeronáutica, así como por altos Jefes de los Institutos Armados.

Al darse comienzo a la ceremonia, el Director de la Escuela Superior de Guerra Naval, pronunció su Discurso Memoria, en los siguientes términos:

Señor Presidente Constitucional de la República:

Al dar término a las labores académicas del Curso de Guerra Naval que ha seguido la XX Promoción, tengo el alto honor de recibiros en este plantel, y agradecer vuestra presencia, que dará mayor realce a la ceremonia tradicional de fin de año de este Centro de Altos Estudios Navales.

El Plan de Estudios aprobado por la Comandancia General de la Marina, se ha cumplido en todas sus partes, y el éxito en la ejecución de nuestras labores se ha debido, tanto a la eficiencia y dedicación de los Jefes Instructores y Alumnos, como al continuo y efectivo apoyo prestado por la Superioridad a nuestras tareas directivas y docentes.

He considerado siempre a la Escuela Superior de Guerra Naval, como a una Institución muy importante y trascendental de la Marina y de la Nación, debido a su dedicación al análisis de los ideales del Comando y al estricto pensamiento militar así como también a su afán de investigación de los problemas de desarrollo económico y social del país.

Estos dos aspectos abarcados por la filosofía actual de la educación en este centro de Altos Estudios Navales, está cubierto por la enseñanza naval de nivel superior y las conferencias dictadas por eminentes personalidades de nuestro medio intelectual y universitario, de acuerdo con un plan adecuadamente preparado.

La función principal de nuestro sistema educacional responde al objetivo intangible de moldear las mentes de nuestros Jefes para que, mediante una revisión cuidadosa de las experiencias de las guerras del pasado y con un claro concepto del desarrollo de las nuevas armas, así como las formas de guerra del futuro, puedan estar convenientemente preparados para adoptar, llegado el momento, acertadas y efectivas decisiones en provecho de la eficiente consecución de los altos fines de la Defensa Nacional. Ellos estarán también en condiciones de comprender, dentro de su cultura general, cualquier problema de índole social o económico que afecte al país.

Durante el presente año se amplió el tipo de instrucción denominado "Curso de Extensión", admitiendo para este ciclo 60 alumnos desde los grados de Capitán de Navío a Teniente Primero. Conducido a dos niveles, Comando y Estado Mayor y Guerra Naval, este curso capacita a aquellos jefes que no hayan tenido oportunidad de ingresar a los Cursos Residentes de esta Escuela. Su objeto es dar a los oficiales, cierta instrucción profesional que les servirá para desarrollar con más éxito sus funciones como Comandos y como miembros de Estados Mayores. La Dirección cree también que este tipo de curso sirve de fuente de información permanente para aquellos Oficiales ya graduados y que deben ser mantenidos al día en lo

referente a las nuevas tácticas y al desarrollo de las nuevas armas en concordancia con los avances tecnológicos de la época presente.

Es un deber de justicia hacer presente el entusiasmo y gran interés demostrado por todos los alumnos del Curso de Extensión, que todavía no ha finalizado, en realizar los trabajos y resolver los problemas exigidos por la Escuela, dentro de sus horas de descanso.

Una forma de complementar los Cursos Residentes de este Alto Centro de Instrucción Naval Superior, es mediante los denominados viajes o visitas de orientación profesional. Esta Escuela viene efectuando este tipo de visitas alternativamente, año a año a la costa oriental y occidental de los EE. UU. de Norte América, mediante el apoyo económico que ofrece el Gobierno de ese país a través del mecanismo de Ayuda Militar.

En el presente año se realizó la visita a la costa oriental de los EE. UU. y al Décimo 5º Distrito Naval de Panamá. Puntos de especial importancia fueron el 5º Distrito Naval de Norfolk en los Estados Unidos de Norte América, que comprende la agrupación naval más grande de este país, con un conjunto de Bases, Escuelas y Astilleros, e igualmente Cabo Cañaveral, el Centro de pruebas de proyectiles guiados de mayor fama en el Mundo Libre. Importantes experiencias se han obtenido al presenciar diversas operaciones de las fuerzas aeronavales norteamericanas y de haber participado en operaciones aéreas de aterrizaje y despegue de un portaviones que se encontraba operando a 300 millas al Este de Nueva York.

Asimismo, en el mes de Julio del presente año se realizó la II Conferencia de Directores de las Escuelas Superiores de Guerra Naval de las Américas, en Río de Janeiro, debido a la invitación de la Marina de Guerra del Brasil. Estas conferencias demostraron un mayor acercamiento y coordinación al nivel de sus más altas Escuelas de enseñanza naval, intercambiando programas de instrucción y debatiendo problemas comunes de Defensa Continental, en el plano académico.

Debido al apoyo directo prestado por el Sr. Ministro de Marina, Vice-Almirante Florencio Teixeira, se ha renovado el mobiliario, introduciendo muchas mejoras, e incrementando notablemente nuestra Biblioteca.

Los Jefes Alumnos que hoy se gradúan constituyen la XX Promoción; han seguido el Curso de Guerra Naval con gran interés y dedicación, guiados siempre por sus altas tradiciones de espíritu naval. Esta promoción comprende seis Jefes de la Armada y uno del Ejército.

Hago presente la destacada actuación de los Jefes Instructores, quienes tuvieron en todo momento una labor intensa y hábil en el cumplimiento de sus funciones; ellos son: el Capitán de Navío Miguel Rotalde de Romaña que actuó en el primer término, y el actual Sub-Director Capitán de Fragata Manuel Piqueras Sánchez Concha así como los Capitanes de Fragata Melitón Carvajal Pareja, Luis Felipe Villena Gutiérrez y Luis F. Díaz Zumaeta. Deseo hacer también una mención especial de nuestro Asesor de la Marina Norteamericana, Capitán de Fragata Frank O. Barrett, quien aportó, con afecto por nuestra Institución, toda su experiencia y conocimientos profesionales al ciclo académico de la Escuela. Finalmente debo expresar mi agra-

HISTORIA DE LA MARINA DE GUERRA DEL PERU

Por el Capitán de Fragata A.P.

MANUEL I. VEGAS

(CONTINUACION NOTAS AL CAPITULO IV)

Por el Capitán de Navío A.P.

JULIO J. ELIAS

les al Comerciante que los proporciona. También dije a V.S. ayer, que no se han presentado Contratistas a pesar de haberse fijado los carteles convocando licitadores según órden Superior.—A estos mismos comerciantes, excepto D. Tomás Jump a quien se le debe tres mil pesos, se le ha pagado cuantos artículos han proporcionado con los dos mil pesos que mandó dar a la Marina el Sor. Jeneral Jefe Superior Militar, y con ellos se han hecho los pagos de maestranza, se dió media paga a la tripulación de la Goleta **Huachana,** se socorrió a los Oficiales mayores y marinería del Bergantín **Jeneral Orbegoso,** Lanchas Cañoneras, Capitanía del Puerto y Arsenal, que estaban todas pereciendo y a la muerte. Se ha pagado a los que han suministrado el pan fresco, carne y velas para el Departamento y Buques en Enero y Febrero último, no solo con dicha cantidad, sino con el derecho de Toneladas que recauda la Comisaría y que en estos meses ha sido ínfimo por la gran decadencia del Comercio, como es notorio.—Al hacer de V.S. esta manifestación que espero se digne ponerla en conocimiento de S.E. el Presidente, es de mi deber hacerle presente que el Bergantín **Congreso** podría salir en los tres días que quiere S.E. habilitándolo de lo que más necesita, sin que esto estorbe a que continúe la obra del **Arequipeño,** que he empezado hoy, echando en tierra su velamen para repararlo, la Vasijería para componerla, la Verga Mayor y el pico de la Bergantín, y a bordo está la maestranza empleada en reparar la mesa de guarnición mayor, rumbear y calafatear los costados y recorrer la Cubierta para después echar mano a las Cureñas que necesitan composición, al mismo tiempo que la marinería está entrentenida en desaparejar el palo mayor.— Aguardo que V.S. se sirva decirme en contestación la resolución de S.E.—Dios gue. V.S.—S. Soyer".

El 13 de marzo de 1823 fondeó en el Callao, por la tarde, la corbeta de guerra **Libertad** al mando de García del Postigo, quien volvía a este puerto después de los famosos cañonazos y pasó la siguiente comunicación, ya no a Morán, sino a la secretaría presidencial: "Corbeta de guerra **Libertad.**— Puerto de El Callao, Marzo 13 de 1836.— Al Sor. General Secretario General de S.E. el Presidente.— S. G.— Después de que en 29 del p.p. Febrero quedó constituido un convenio o capitulación entre el Sor. General Jefe Superior de los Departamentos del Norte y los Buques de guerra que estaban a mis órdenes, pedí mi pasaporte para la república de Chile, con arreglo a lo estipulado en el artículo 3º de la expresada capitulación. Al expedirme aquél, se me encargó la conducción de esta Corbeta hasta el Callao, con objeto de ponerla a disposición de S.E. el Presidente, y evitar de este modo cualquier desgraciado acontecimiento. He cumplido con el encargo; y tengo la satisfacción de avisar a V.S. mi arribo, suplicándole se sirva ponerlo en el conocimiento de S.E. para que nombre el Jefe que se haga cargo del buque con todos sus enseres y armamento.— La Fragata **Monteagudo** fue comisionada a Lambayeque llevando un Escuadrón de Caballería desde Trujillo, y debe venir a Santa a cargar leña con destino a este Puerto, como es regular lo digo a V.S. el Sor. General Otero, en el adjunto pliego que tengo la honra de acompañarle.— Dios gue. a V.S.—S.S.— Carlos García del Postigo". Adviértase la conveniente precaución con la que había llegado García del Postigo, esto es, escogiendo las horas del anochecer para su entrada al Callao, a fin de tener favorable el escapar del buque y buscar asilo en una nave neutral. Por su parte, el comandante general de marina informaba a la superioridad lo siguiente: "Comandancia Jeneral de Marina.— R.F.— Callao, 13 de Marzo de 1836.— Sor. Jeneral Secretario Jeneral de S.E. el Presidente.—S.J.— A las 6 de la tarde ha fondeado la Corbeta de guerra **Libertad** procedente de Huanchaco, en los términos que manifiesta su adjunto Estado jeneral y relación nominal de los S.S. Jefes y Oficiales que conduce a su bordo.— El Capitán de Puerto me ha dado parte que luego que intimó a D. Carlos García del Postigo la or-

den de esta Comandancia Jeneral para que no permitiese saltar en tierra a ningún individuo de los que conduce hasta la orden del Supremo Gobierno, se embarcaron Postigo y Boterín en un bote, marchándose a la Fragata de guerra Francesa, desobedeciendo la orden de la Capitanía del Puerto.— Al ver que no había ningún Oficial que se encargase del mando de dicha Corbeta lo he encargado al Sor. Capitán de Navío D. Jorge Young; mientras S.E. resuelve lo que estime conveniente.— Dios gue a V.S.— S.J.—Salvador Soyer.— Adicen.— El Coronel de Caballería D. Pascual Saco ha venido de trasporte en este Buque, y V.S. dispondrá si debe pasar a la capital.— Soyer".

Lógicamente que el contra almirante García del Postigo se dió cabal cuenta de la maniobra con objeto de tomarlo prisionero y, entonces, animado de hacer resaltar los serios compromisos que tenía el gobierno con él, desde el asilo que había conseguido a bordo de la **Flora**, envió la siguiente nota: "A bordo de la Fragata de guerra **Flora**, en el Puerto del Callao, Marzo 14 de 1836.— Al Sor. General Secretario General de S.E. el Presidente.—Con fecha de ayer dije a V.S. haber cumplido el encargo de conducir a este Puerto la Corbeta de Guerra **Libertad**. Esta queda entregada ya y yo libre de toda responsabilidad. Por consiguiente me hallo en el caso de hacer presente a V.S., de que por el artículo 3º de las capitulaciones celebradas con el Sor. General Jefe Superior de los Departamentos del Norte, autorizado competentemente para ello por S.E. el Presidente (según me lo manifestó dicho Sor. General en nota 24 de Febrero último), se permite la libre salida del País a los que quieran hacerlo, abonándoseles el pasaje y algunos auxilios pecuniarios. En esta virtud ruego a V.S. se sirva recabar de S.E. el correspondiente pasaporte para el Capitán de Navío D. José Boterín y Comisario General D. Pedro Salmón, que conmigo se dirigen fuera de la República; igualmente, la orden respectiva para el abono del pasaje y auxilios indicados, en atención a que por mi parte han sido observados religiosamente los tratados.— Quiera V.S. admitir los sentimientos de la más alta consideración con que soy de V.S.—Sor. General.— Carlos García del Postigo". "Con sentido a burla debieron reputar los dirigentes orbegosistas la anterior nota de García del Postigo, precisamente cuando el erario público estaba más pobre y necesitado que nunca y en los momentos que la pasión política exacerbada impulsaba sólo a la venganza, o sea, a capturar a los jefes de los buques salaverrinos con el fin de castigarlos, sin acordarse para nada de cualquier capitulación que hubiera. Cabalmente el día 15 de marzo, el comandante general de marina consultaba a la superioridad acerca del conflicto en que se encontraba, porque el general Morán había ordenado la detención a bordo de la corbeta **Libertad** de todos los oficiales que vinieron en ella: "pero como no tienen como subsistir y la marina apenas puede sostener las tripulaciones de los buques y la del Departamento por la escasez de dinero, que por todos medios procuro ahorrar, para que el Estado no se perjudique; espero se sirva V.S. decirme la resolución de S.E. sobre ello". No se había descubierto el medio de tener prisioneros sin comer. De modo que si no existía plata para racionamiento, menos se podía obsequiarla a los revoltosos que marchaban a Chile, disfrutando de la libertad.

Creyeron las autoridades orbegosistas que el mejor argumento para que se entregaran los refugiados en el buque francés, sería hacer público la duda respecto de la honorabilidad de éstos, involucrando en el asunto al contra almirante García del Postigo, tan celoso de su fama de probo. Al respecto, aseveraba el comisario Pedro Salmón que las cuentas de los caudales manejados por la escuadra salaverrina, quedaron guardadas en un cajón lleno de papeles a bordo de la corbeta **Libertad**; por su parte, informaba a la secretaría presidencial el comandante general de marina que había ordenado se buscara tal depósito, mandando a su ayudante que no encontró nada en el citado barco, confirmando el capitán de navío Jorge Young que no existía ningún arcón con

papeles de cuentas en la **Libertad** que entonces estaba a sus órdenes. Era lógico que sucediera así, porque olvidaba el parte que rindió poco antes, en el sentido que el cajón o arcón había sido llevado a tierra por Toribio Sanz, oficial que fuera de la secretaría de Salaverry, por disposición del general Morán; además, junto con el anterior cajón, se llevó otro con medallas de restauradores. Habiendo recibido García del Postigo un oficio poco circunspecto, lo respondió así: "Bahía del Callao, Marzo 16 de 1836.— Al Sor. General Secretario General de S.E. el Presidente.— Es en mi poder la respetable nota de V.S. datada el día de ayer contestando a la que le dirigí con fecha 14 del corriente. En ella se sirve V.S. decirme la extrañeza que ha causado su lectura a S.E. el Presidente, que estaba decidido, según me asegura, a prestarme las consideraciones a que por mis servicios era acreedor; pero que observando que mi citada nota es dirigida desde un buque extranjero, creía que este paso dado por mi era para evadirme de la responsabilidad a que me considera ligado, con respecto a los caudales que habían a bordo del buque que mandaba, y que se presume han sido disipados por no haberse presentado la correspondiente cuenta por el Comisario Dn. Pedro Salmón. Permítame V.S. Sor. General le diga, que mi conducta ha sido siempre la más pura. Los caudales que a cargo de Salmón existían a bordo, se han distribuido en dos pagas íntegras a los buques de guerra **Libertad, Monteagudo** y **Limeña**, en sueldos a los jefes, oficiales y tropas del Ejército que se hallaban a bordo, y en algunas pagas más dadas a varios de dichos jefes, y a los de Marina, con concepto a lo que se les debía, y a sus necesidades. Todo esto debe estar puntualizado en la Cuenta del Comisario, que rindió en Trujillo al Sor. General Otero, y que éste volvió con el mismo a bordo de la Corbeta **Libertad**, en donde ha venido, y en donde existe encajonado. Si no se ha presentado aún, nada tengo yo que hacer, puesto que el expresado Comisario, ha debido cuidar de sus remesas a esa Capital.— Los motivos que me obligaron a la distribución del dinero, son demasiado notorios a todos los que han estado bajo de mis inmediatas órdenes. Tres buques de guerra, Sor. General, cuyas tripulaciones no habían recibido en toda la Campaña sino cada tres meses una media paga; Jefes y Oficiales de Marina llenos de miseria, no podían ver con serenidad que hubiese dinero a bordo perteneciente al Estado, y no se le pagase lo que justamente se les debía. Así es que en el momento en que supieron que el Ejército de Salaverry fue derrotado, su único objeto era el dinero; tal que conociendo los riesgos que corríamos de ser sacrificados, y que los buques iban a perderse para siempre, los mismos Comandantes de ellos me representaron repetidas veces lo urgente que era ya pagar a los buques, para evitarse mayores males, y poder de este modo conducirlos a disposición de S.E. el Presidente. Bien hubiera querido yo evitar la distribución del dinero por mi natural repugnancia para ello, pero me fue imposible y tuve que ceder al poderoso influjo de las circunstancias, que cada día se hacían más críticas, porque aún no habían sido enteramente distribuido aquel, hasta el 19 de Febrero, día en que el Comandante que fué de la **Limeña** Dn. Ramón Valencia me dijo: que estaba expuesto a ser asesinado si no se le daba a su gente una paga más, (que recibió el 20) y que se hallaba en el caso de trasbordarse a un buque extranjero: lo mismo sucedió con el de la **Monteagudo:** y el de la **Libertad** llegó a decirme en el portalón de estribor a presencia de algunos marineros, era preciso dar esta paga más a la tripulación.— Estos son, Sor. General, en compendio los motivos que me impulsaron a mandar la distribución del dinero, cuya suma no ha excedido de 24 á 28 mil pesos, única existencia que encontré. Dígnese, pues, V.S. elevarlos al conocimiento de S.E. a fin de que se penetre que nunca fué mi objeto evadirme de responder a los cargos que se me pudieran hacer a este respecto, porque si tal cosa hubiera pensado, no habría venido desde Huanchaco conduciendo la Corbeta para entregarla aquí a disposición de S.E. Quiera V.S. también disponer se desembarque de la Corbeta **Libertad** la referida cuenta, para que con presencia de ella se vea comprobado mi aserto en orden a los pagos que dispuse.— Dios gue. a V.S.—S.S.—Carlos García del Postigo".

44.—Por la dilatada nota anterior es fácil al lector corregir los errores en que incurre el comandante Manuel Ignacio Vegas en esta parte de su obra. Dimos la fecha exacta cuando fuera ascendido a contra almirante García del Postigo. También queda explicado que si la primera vez en que llegó al Callao para entregar al gobierno su buque, siendo recibido a cañonazos por orden de Morán, lo hizo en la corbeta de guerra **Restauradora**; en cambio, la segunda ocasión no la llevó a cabo García del Postigo en la misma nave, sino en la corbeta **Libertad.**

45.—Respecto al combate de Pabellón de Pica, el primer punto que debemos hacer resaltar se relaciona con la fecha en que tuviera lugar esta acción naval. Nos explicaremos mientras Vegas establece que fué en la madrugada del 11 de febrero de 1836, Rosendo Melo en su libro da el amanecer del 7 de febrero del citado año. Esta diferencia entre nuestros dos historiadores clásicos merece mucha atención. En cuanto a Vegas, toma como guía para su afirmación el que titula "Parte oficial del Comandante Antonio Valle Riestra sobre el combate de Pabellón de Pica", documento que lo publica en el apéndice de su **Historia de la Marina de Guerra del Perú,** página 301. Aparentemente con esa base quedaría demostrada la razón al lado de Vegas, lamentándose eso si que el parte del comandante Ignacio Mariátegui, la otra fuente que daría plena luz, ha sido sustraida al archivo de la marina; empero, sucede sin embargo una cuestión que se hace necesario aclarar. Recordaremos que el 1º de marzo de 1836, entregó Mariátegui al gobierno orbegosista en el Callao, el bergantín **Arequipeño** y su presa la goleta **Yanacocha**; como no existía una relación oficial del encuentro entre esos dos barcos, pues para las autoridades del gobierno el **Arequipeño** era algo así como un buque pirata y las informaciones de su comandante que tuviera que huir de inmediato, se motejaban desdeñables, el comandante general de marina ordenó que cumpliera con ese fin un oficial adicto al régimen. Al arribar al Callao, sucedió que Mariátegui el vencedor en Pabellón de Pica era un vencido por la situación política imperante; en cambio, el teniente segundo Antonio Valle Riestra, tomado prisionero con la **Yanacocha,** pasó a ejercer el mando de esta nave y a él se le encomendó confeccionar el parte oficial del combate. Este cometido lo cumplió con data 25 de marzo de 1836, o sea, cerca de mes y medio después del combate. Al efecto, una vez que recibió el escrito de Valle Riestra el comandante general de marina, lo elevó con la siguiente comunicación: "Comandante General de Marina.— R.P.—Callao, 29 de Marzo de 1836.—Sor. General Secretario Jeneral de S.E. el Presidente.— S.J. Siendo un deber de esta Comandancia Jeneral poner en conocimiento del Supremo Gobierno, los acontecimientos de la Campaña Maritima de la Goleta de guerra **Yanacocha** y de su combate con el Bergantín de guerra **Arequipeño,** en el paralelo del puerto de Iquique, en que sostuvo con la mayor bravura los derechos del Gobierno lejítimo hasta haber muerto su Comandante el Capitán de Fragata D. Enrique Freeman y más de los dos tercios de la marinería que la tripulaba, tengo la honra de acompañar a V.S. el parte que me ha pasado el Alférez de Navío D. Antonio Valle Riestra, que en el acto de la muerte de aquel Jefe tomó el mando del Buque, para que se digne V.S. ponerlo en conocimiento de S.E. el Presidente a los fines que sean consiguientes.— Dios gue. a V.S.—S.J.—Salvador Soyer". Ahora bien, ¿quién tuvo la razón, en cuanto a la fecha, Melo o Vegas? Es un asunto el cual merece un estudio detenido y que le dedicaremos más tarde un trabajo especial o apropiado a su importancia. Claro está que en cuanto el parte redactado por Valle Riestra, un tiempo después del combate, pudo presentar una equivocación en la fecha de ese suceso; sin embargo, podemos anticipar que por ahora, mientras no se ofrezcan pruebas capaces de decidir la opinión, es factible adoptar como exacta la fecha del 11 de febrero, que presenta Vegas basándose en lo dicho por Valle Riestra.

Parece increíble que nuestros dos historiadores navales, Melo y Vegas cometan tantas equivocaciones y deficiencias al narrar el combate de Pabellón de Pica. Citemos algunos ejemplos. Respecto al bergantín **Arequipeño**, dice Melo que estaba armado con doce cañones de a 8 y una coliza de a 32; Vegas lo describe con un cañón largo de a 24, otro largo de a 12 y cuatro de a 9, dándole la razón a Valle Riestra, pero considerando sólo un cañón largo de a 24 con cuatro de a 9. A la goleta **Yanacocha**, la sindica Melo con ocho piezas de a 4 y una coliza de a 18; en cambio establece Vegas, que iba armada con 10 cañones de a 6 y una coliza de a 12, que es lo mismo indicado por Valle Riestra. Vegas, ya expuesto el armamento de ambos barcos, establece lógicamente que el bergantín salaverrino era más fuerte que la goleta orbegosista; Melo en este sentido es más amplio, describiendo a el **Arequipeño** como un bergantín de unas trescientas toneladas, alteroso pero diligente y bien reforzado, teniendo por su mayor puntal dominio de la cubierta enemiga, sobre todo para el fuego de fusilería; de la **Yanacocha**, señala que era una ballenera de 180 toneladas de registro, manuable, rasa, de bonito gálibo y bastante pie, cuyas señales características para ser reconocida desde lejos eran los maderos que salían oblícuos sobre las bordas, en los que colgaban las chalupas balleneras. Melo no señala la tripulación del **Arequipeño** y para la **Yanacocha** le da 120 hombres; Vegas no ofrece ninguna cifra al respecto por nuestra parte creemos que el **Arequipeño** llevaba un rol total de unos 80 hombres y la **Yanacocha** de 60. Tocante a la pequeña biografía del capitán de fragata Enrique Freeman, comandante de la **Yanacocha**, la efectúa Melo en un sentido muy particular y repitiendo o copiando las mismas palabras, la menciona Vegas. En lo que atañe al segundo de Freeman, escribe Melo que era el teniente primero Domingo Valle Riestra, cuando sabemos que lo era el teniente segundo Antonio Valle Riestra, tal como lo dice Vegas, más haciéndolo teniente primero; entonces, de manera lamentable, confunde Melo a los dos hermanos Valle Riestra. Domingo había ascendido a capitán de corbeta graduado el 25 de mayo de 1834, pasando a ser adjunto en la legación que fue a Chile y regresó de su comisión en abril de 1836, por lo cual estuvo todo un año ausente del servicio; por título de 14 de abril de 1836, obtuvo la situación militar de capitán de corbeta, efectivo. Antonio, a su vez, por título de 24 de mayo de 1834 se le confirió el grado de teniente segundo.

46.—Recordemos que los asaltos de los orbegosistas al Callao en esta época por mar, fueron dos; ambos se han narrado en una de nuestras notas anteriores. Vegas no ofrece fecha alguna y ha repetido lo mismo que expone Melo.
