

Revista de Marina

Año II

Callao, Julio de 1908

Núm. 16

EL MENSAJE



No puede ser más grata la impresión que, en conjunto, ha causado el mensaje que S. E. el Presidente de la República presentó al Congreso el día de su inauguración. Pero en la parte relativa á Guerra y Marina lo ha sido aun más para los que, dedicados á la carrera de las armas, veían que los Gobiernos se sucedían sin llevar á cabo un trabajo tan primordial cual es la organización de las fuerzas navales y terrestres de las que, de un modo directo, depende el desarrollo político y comercial y, aunque parezca paradójico, la riqueza del país.

Las duras lecciones adquiridas en otras épocas, los tristes desengaños de no hace poco y las expectativas del presente, obligan á pensar seriamente en el desenvolvimiento de estas fuerzas, en armonía no solamente con el estado de progreso del país, sino también á medida de las exigencias de nuestra actuación política en el exterior.

Sin pretender entrar en largas consideraciones, ajenas á la naturaleza de este artículo, ni tratar de probar la necesidad de llevar á cabo, á la brevedad posible, inaplazables reformas en lo relativo á administraci6n naval del Cuerpo de marinería y creaci6n de leyes de ascensos, retiro forzoso, de situaci6n, etc., etc., creemos que el país, en general, se ha dado cuenta de que la existencia de una marina organizada es de vital importancia y que todo depende sólo de un 6rgano responsable y sujeto á un programa bien definido. Solo de esa manera podemos normalizar nuestro estado actual de organizaci6n á fin de poder llegar á alcanzar un grado de eficiencia que nos coloque en condiciones de poder, en el caso que nuestros recursos lo permitan 6 las circunstancias lo requieran, recibir un incremento de progreso en nuestro material, sin tener que lamentar inexperiencias derivadas necesariamente de la falta de preparaci6n elemental.

Verdad que el problema que tenemos ante nosotros, es árido y será menester, para resolverlo, vencer enormes resistencias, pero hay fundadas esperanzas para confiar en que la obra ya iniciada, seguirá el camino que el patriotismo exige, siempre que cada cual actúe en su esfera sin confundir el bien de la marina con el interés particular.

En cuanto á la adquisici6n de elementos navales, creemos que al llevarse á cabo, deben obedecer á un programa detallado que se halle en conformidad, no con una idea aislada y tal vez sin convergencia á un objetivo definido, sino á ciertas consideraciones políticas, financieras, estratégicas, geográficas, etc., etc. De otra manera, sería ir por un camino distinto al que debe seguirse, porque además de lo expuesto, el problema no consiste en la utilizaci6n exclusiva de un cierto tipo, sino en la relaci6n que necesariamente debe existir entre los diversos elementos constitutivos de una agrupaci6n y la perfecci6n aislada de cada uno de ellos.

Necesariamente, desde un principio debe existir unidad de miras en este asunto de manera de perseguir, según el plan inicial, con las variantes requeridas por los adelantos de la época y el desarrollo financiero, pero sin apartarse sustancialmente del que se adopte, Así, llegaremos á tener un material

homogéneo y no nos veríamos en la necesidad de estar efectuando reformas impuestas por la adopción variada de elementos bélicos.

Sería interminable el seguir tratando un asunto tan vasto y delicado, pero debemos confiar en que, en vista de lo expuesto en el Mensaje que en parte reproducimos, estamos en vías de una franca evolución, tanto más enérgica y benéfica, cuanto que todas las manifestaciones públicas se inclinan en favor de la marina cuya influencia en los destinos de la nación, tuvimos la desgracia de palpar en cabeza propia.

Hé aquí la parte del mensaje Presidencial, que se refiere la Ramo de

GUERRA Y MARINA

El ejército, sus dependencias y servicios anexos han seguido su marcha progresiva.

La instrucción del ejército ha llegado á un grado verdaderamente satisfactorio.

En noviembre último se hizo un llamamiento de 3,000 supernumerarios y reservistas de Lima y Callao, presentándose el día señalado á las mesas de inscripción 12,722 ciudadanos y 400 jóvenes alumnos de la Universidad y de las escuelas especiales que pidieron su alistamiento para obtener diplomas de clases de reserva.

El contingente incorporado á las tropas del ejército fué sometido á un riguroso período de instrucción.

Los resultados de este llamamiento han sido reveladores de un intenso sentimiento patriótico en nuestras masas ciudadanas, y esas pruebas tienen un gran valor militar, porque se ha demostrado el grado de adelanto que pueden alcanzar en corto período, tropas compuestas de personal inteligente y entusiasta.

Me proponía este año hacer un llamamiento de 6,000 ciudadanos en la región del Norte; pero el movimiento revolucionario de mayo interrumpió los trabajos de preparación que realizaba el Estado Mayor, y ya no es posible que tal llamamiento pueda efectuarse en el año en curso.

El Estado Mayor ha desempeñado muy útil tarea tanto en la instrucción normal de las tropas como en el llamamiento y las maniobras de fines del año último, en los estudios del que debía realizarse en el Norte, y en la preparación de nuevos reglamentos de los servicios de guarnición y de campaña.

La Dirección de Ingeniería del Estado Mayor ha construído la primera batería del Callao, conforme á los procedimientos más modernos, y en la cual están ya montados cuatro cañones Armstrong de 15 centímetros.

El plan de fortificación y defensa de Lima y el Callao continuará en ejecución construyéndose otras dos baterías para los cañones de 24 centímetros Schneider Canet, contratados ya con esta fábrica

Se ha recibido el material de artillería de campaña, y en vista de las magníficas condiciones en que ha sido proporcionado se ha celebrado un nuevo contrato por siete baterías de material de montaña, que permitirá reemplazar, al anticuado que tienen en uso la Escuela y los cuerpos del arma, y crear un tercer grupo de ésta.

La Misión Militar Francesa ha terminado el tercer período de su contrato el 1º de julio del presente año, habiendo pedido el Gobierno de la República al de Francia, su renovación en la forma y condiciones que convienen al servicio del ejército.

Quedará, desde luego, al frente de la Misión el General don Pablo Clément, con la seguridad de que, como hasta ahora, mostrará el más decidido empeño por el adelanto del ejército.

Los alumnos de la segunda promoción de la Escuela de Guerra siguen actualmente su segundo año. Han realizado un viaje de estudio á los departamentos de Ancash y Huánuco.

La Escuela de Esgrima tiene trece alumnos. Se ha ampliado á un tercer año el plan de estudios, con opción al diploma de Maestro de Armas.

Los cuatro alumnos de la Escuela Superior de Guerra que

el año pasado se dirigieron á Europa incorporándose en el ejército Francés, merced á la vnevolencia con que el Gobierno de Francia se sirvió acojerlos, á solicitud del Ministro de Guerra, han hecho ya su práctica en las distintas armas, obteniendo notas de especial recomendación, y estarán de regreso á fines del presente año, después de asistir á las maniobras del expresado ejército.

Dichos alumnos serán reemplazados, á su vez, por los cuatro que en este año terminen la instrucción facultativa de la Escuela Superior de Guerra y alcancen las más altas notas en las pruebas finales.

De esta manera, en no lejano tiempo, podrá contar el ejército con personal suficiente para desarrollar su instrucción y estar en actitud de servir con el éxito que requiere el interés nacional y el progreso alcanzado en el arte lilitar.

Además de los cuatro alumnos de la Escuela Superior de Guerra que se encuentran practicando en Europa, en el Ejército Francés, se hallan también destacados en el mismo ejército, desde el año último, dedicados á la ingeniería militar, dos oficiales de artillería, y en el año en curso se han enviado otros dos, que, como los anteriores, alcanzaron tal beneficio en mérito de concurso provocado por el Estado Mayor.

La Escuela Militar ha funcionado con completa regularidad y con buenos resultados.

En las maniobras de diciembre la Escuela tomó parte activa.

Se ha adquirido 182,519 metros cuadrados de terreno contiguo á la Escuela, con el que se completa el establecimiento, dotándolo de un magnífico campo de maniobras.

La escuela civil en los cuarteles continúa dando los buenos resultados que era de esperarse merced á la consagración de los señores Jefes y Oficiales encargados de ella, contando, como cuenta, con todos los útiles y elementos que requiere el método de instrucción adoptado para las tropas. Así los conscriptos encuentran en el servicio militar no pequeña compen-

sación con las ventajas que obtienen al recibir la instrucción civil que se les proporciona para bien de ellos, de sus hogares y de sus pueblos.

Las promociones de febrero y julio, establecidas por la ley de ascensos, se han efectuado en conformidad con sus disposiciones, obteniéndose el adelanto en los grados de la gerarquía militar por la antigüedad, el exámen, el concurso y la elección fundada en el mérito notorio, circunstancias que dignifican la carrera y dan prestigio á las insignias alcanzadas.

La Fábrica de Cartuchos instalada en 1907, puede proporcionar al Parque General municiones de guerra y de foguero en número bastante para las atenciones del servicio del ejército.

Forman el personal técnico de dicho instituto los armeros y pirotécnicos educados en Europa, á los cuales se unirá el contingente, ya en viaje á esta capital, de los que han hecho sus estudios y práctica en Bélgica y Alemania.

Comisiones especiales se ocupan en la formación de proyectos para el establecimiento de depósitos de explosivos, después de haber estudiado las localidades convenientes en las inmediaciones de esta capital.

En la Isla de San Lorenzo se ha establecido un depósito provisional de los explosivos de la Armada, consultándose en lo posible las reglas y precauciones respectivas.

El servicio de veterinaria cuenta con treinta alumnos, y ya casi todos los cuerpos del Ejército están provistos de mariscales diplomados.

Próximamente se enviará á Europa dos jóvenes para seguir los estudios de Veterinaria, y se ha designado á dos alumnos de la Facultad de Ciencias que tienen el título de bachilleres de Ciencias Naturales y que han alcanzado las más altas notas en sus estudios.

Se encuentran sometidos al Congreso diversos proyectos de ley relativos á la instrucción militar y entre ellos el de ser-

vicio obligatorio y el de retiro, cuyo estudio es del más vivo interés nacional.

La Sanidad Militar y Naval, así como la Intendencia General de Guerra, prestan importantes servicios con sujeción á sus peculiares reglamentos.

Adquirido el terreno para el establecimiento del Hospital Militar y formulados los proyectos de edificación, ya discutidos y aprobados por una comisión especial, se procederá dentro de poco á la construcción del edificio respectivo.

Al impulso de las disposiciones dictadas por el Gobierno, las sociedades de tiro toman mayor empeño en su desarrollo, y día á día, aún en las provincias más apartadas, se constituyen nuevos centros para la práctica de este provechoso ejercicio.

El campeonato de 1907 lo obtuvo el Club Internacional de Arequipa, y el señor don José F. Lazarte del mismo Club ganó el campeonato civil.

En el Ejército obtuvo el primer premio el Batallón número 1, y el campeón militar el soldado Diógenes Romero.

Existen reconocidas ya sesenta sociedades, con un total de 4,756 tiradores.

En el presente año las pruebas relativas al concurso de tiro, tanto de las sociedades como de los cuerpos del Ejército, se han diferido hasta agosto próximo, y las pruebas del campeonato hasta el 8 de setiembre venidero, porque así lo han exigido las circunstancias originadas por la alteración del orden público.

No obstante, puede anotarse con fundada satisfacción el interés, la constancia y el creciente entusiasmo de las sociedades de tiro para adelantar en los conocimientos que tienen por objeto el mejor empleo de las armas de guerra.

Los buques nacionales se encuentran en buenas condiciones y prestan continuos y muy importantes servicios.

La incorporación á nuestra Armada de los cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi" fué un acontecimiento de la más grata repercusión en el país entero.

Los cuidados y precauciones que demandan las construcciones modernas en orden á las naves de guerra, obligaron á enviar al crucero "Almirante Grau" á San Francisco de California con el objeto de limpiar sus fondos en un dique á propósito.

El viaje de la nave se hizo con la mayor felicidad, habiendo realizado en breve tiempo y de modo completo el objeto de su comisión, que reveló el buen estado en que se encuentra ese crucero.

Próximo como está á llegar á la bahía del Callao el dique mandado construir por la Compañía Nacional de Vapores, cuyas pruebas han dado buenos resultados, será ocupado en su oportunidad por el crucero "Coronel Bolognesi" y las demás naves de nuestra Armada.

La Escuela Naval se ha trasladado á bordo del transporte "Iquitos", porque las condiciones del pontón "Perú" lo hacían totalmente inadecuado para la escuela. Esta, en su nueva instalación, reporta ya grandes ventajas para la disciplina y para la instrucción del personal.

El presente año escolar de este plantel ha iniciado sus labores con un personal de 37 alumnos, de los cuales 17 pertenecen al primer año de estudios, 7 al segundo, 6 al tercero y 7 al cuarto, siendo estos últimos los que constituirán, probablemente, el nuevo contingente de guardias marinas que aportará la Escuela á la Escuadra, al finalizar el ejercicio correspondiente 1907-08.

Practican en la armada de la República Francesa cinco oficiales de la nuestra, aceptados benévolamente por el Gobierno de aquella Nación.

Siguen, también, en la escuadra de los Estados Unidos de Norte América tres de nuestros oficiales, que constituyen el segundo contingente que esa República ha tenido en sus poderosas naves.

Su Majestad el Rey de España ha acogido, una vez más, la petición del Gobierno para aceptar cinco guardias marinas, que han partido ya, para practicar en la escuadra de esa Nación, formando, asimismo, el segundo contingente de nuestros oficiales que perfeccionan sus conocimientos en la real armada.

Son, pues, acreedores á la gratitud del Perú los Gobiernos de España, de Estados Unidos y Francia.

El pensionado que funciona en Inglaterra para la formación de ingenieros mecánicos destinados al servicio de la Armada, consta hoy de 12 alumnos provenientes de la Escuela de Artes y Oficios de esta capital, cuyas aptitudes, debidamente comprobadas; los hicieron dignos del beneficio que se les ha acordado.

En breve tiempo, pues, podrá contar la Escuadra con los servicios de ingenieros mecánicos nacionales.

La Comisión Hidrográfica se ha ocupado, además de los trabajos que le respectan en la costa de la República, del estudio de los lugares y proyectos relativos al establecimiento de faros en el litoral.

Según dichos estudios y el contrato celebrado con la casa "Chance Brothers & Co. Lmtd." de Londres, deberá comenzar la instalación de los faros en agosto próximo, en el orden siguiente: Islas de Mazorca; islas de Guañape; islas de Lobos de Afuera y punta de Pariñas.

Los faros que se instalarán hasta la región austral, después de aquellos, son los que siguen: Islas de Lobos de Tierra; isla de San Gallán; Punta de San Juan y punta de Coles.

Medida de justicia y de interés nacional es reformar la escala de sueldos de Jefes y Oficiales de la Armada, y al efecto os será presentado el respectivo proyecto de ley.

Programa Naval

Desde hace tres años, poco más ó menos, uno de los asuntos que más ocupa la atención del Gobierno, es la reorganización de nuestra marina de guerra.

La creación ó reforma de una escuadra, es un problema de difícil y delicada solución, por depender, del tino y sensatez con que se lleva á cabo, la suerte, el prestigio y el poder de una nación.

La gran extensión de la costa del Perú, así como los muchos intereses que debemos resguardar y defender, hacen indispensable que nuestra marina militar llegue á colocarse en las condiciones más favorables, para vigilar y defender esos intereses y hallarse si fuere necesario, pronta á controlar el poderío de cualquiera nación que desconociera los principios del derecho y la justicia.

El Perú, há sido por desgracia, uno de los países más bisoños de la América latina: continuos disturbios intestinos nos han colocado en el último lugar entre las Repúblicas del Continente. Hoy cansados de tantos y tan merecidos reveses y avergonzados, por decirlo así, de nuestra incuria y, hasta cierto punto, de nuestra falta de juicio, pensamos en levantarnos; pensamos en sacudir ese funesto sopor del que aún quedan vestigios; pensamos, en fin, en reaccionar y conquistarnos un puesto entre las naciones patrióticas, adelantadas y capaces de defenderse por sí solas: Vemos que el trabajo es el gran factor de la paz á cuya sombra podremos llegar á la meta de nuestra justa aspiración.

Grandes son los esfuerzos que hacen todas las naciones del orbe por mantener la paz; y siendo el único medio de conse-

guirlo, el hacerse respetable y hasta temible ante los demás países, es decir incrementar las fuerzas de mar y tierra; todos se apresuran á hacerlo, pues ninguno olvida ése célebre consejo, *Si quieres paz, prepárate para la guerra.*

Cada nación, dentro de los límites de sus facultades, trata de hacerse fuerte, tanto por mar como por tierra; por eso vemos que, las más de ellas, propone á la aprobación de sus respectivas representaciones, y cada cierto tiempo, programas más ó menos extensos para el sostenimiento y reforma de su ejército y para la adquisición de elementos con qué reforzar y mejorar su escuadra.

Entre nosotros, el ejército avanza visiblemente, y hoy se halla en buen pié; pero la marina, apenas si está en los comienzos, sin contar hasta hoy con un plan concebido, que pudiera fijar en el término de cierto tiempo, la creación y organización de una flota capaz de asegurar nuestra tranquilidad y soberanía.

Nuestro Gobierno, ha adquirido, sin obedecer á plan alguno, dos cruceros rápidos *scouts*, los cuales unidos á la cañonera ya existente y á otras unidades que pudieran adquirirse aisladamente sin consultar á otra cosa que al deseo de tener buques, formarían una flota heterogénea; es decir, nos hallaríamos, después de cierto tiempo de esfuerzos por crearnos una escuadra, en la grave situación de una nación cuya armada se forma sin plan anticipado, haciendo adquisiciones mas ó menos buenas que á juicio de sus Gobiernos serían las más ventajosas: esa nación tendría pues en su escuadra un fantasma que bien podría resultarle funesto al fin por la poca previsión y escaso tino con que se procedió al formarla.

Siguiendo el ejemplo de las grandes potencias, como Inglaterra, Alemania, Francia, etc. etc., los gobiernos de las naciones jóvenes como Japón, Argentina, Brasil y otras, han presentado á sus respectivos congresos, programas navales que se cumplirán dentro de un plazo fijo y para cuyo importe asigna una parte de las rentas fiscales.

El Perú, podría muy bien, sin detrimento de su presupuesto y sin comprometer su crédito, en manera alguna, destinar

en el trascurso de ocho años un total de 22 millones de soles, al desarrollo de un modesto programa naval que nos proporcionaría la base de una escuadra homogénea y eficiente.

Ahora teniendo en cuenta el progreso que día á día vá alcanzando nuestro país, el incremento que toma el comercio y las industrias, el aumento progresivo de las rentas fiscales y el favorable crédito que tiene ante los mercados extranjeros, podría el Gobierno elevar la suma indicada (22 millones) hasta 45 ó 50 millones de soles, y presentar, sobre esa base, á la aprobación del Congreso un programa naval que tocando á su término en 1917 ó en 1918, pondría al Perú en condiciones de figurar entre las potencias Sudamericanas, finalizar muy tranquila y amigablemente las enojosas cuestiones que con diversos países vecinos tiene pendientes y vivir al abrigo de cualquier emergencia internacional.

El programa naval, comprendería no sólo la adquisición de barcos, sino también, la formación de un puerto militar, la construcción de diques y depósitos militares, factorías, varaderos para torpederos y otras dependencias indispensables para una marina de guerra.

En la suma indicada, no se comprendería la defensa de Lima es decir, la fortificación de la costa desde Ancón hasta el Morro Solar, tanto por depender esta obra del ejército, cuanto por ser su costo muy elevado y ser imposible considerarlo entre los 5 millones de libras que indicamos.

La adquisición de elementos navales sin obedecer á un plan antelado, sería para el Perú una locura de muy funestas consecuencias; en cambio, la formación de una escuadra en conformidad con un programa juicioso y razonado, nos proporcionaría una vida tranquila, resguardaría nuestro comercio, incrementaría nuestras rentas fiscales y nos daría el poder militar y naval del Pacífico del Sur.

Armand Luféau.

El éxito en el Combate Naval

Consideración histórica sobre las guerras marítimas,

por Glatzel

(Traducido del " Marine-Rundschau ")

Prescindiendo de la utilidad subjetiva que reporta al Oficial de Marina un detenido estudio sobre la historia de las guerras marítimas, se puede también deducir de tal estudio una serie de verdaderas aplicaciones prácticas para la dirección de la guerra moderna, suponiendo que no se refieran á simples formulismos mecánicos, sino á sus causas productoras. Examinando así los fundamentos que en los combates navales del pasado han influido de un modo decisivo sobre su éxito ó su fracaso, se encuentran en todos los ejemplos que ofrece la historia de la guerra marítima, ciertos factores fundamentales análogos, que tienen un valor igual, lo mismo en los antiguos que en los modernos combates; de modo que está justificado el considerarlos también como factores influyentes para alcanzar la victoria en un combate futuro. Y si se considera su conocimiento como el primer paso para obtenerlos, se podrá decir, sin exageración, que el estudio histórico de las luchas navales es uno de aquellos que han de contribuir á la preparación para la guerra. Es más, en cierto modo, dicho estudio es insustituible por ningún otro de los que pueden emplearse en tiempo de paz. Ni las maniobras, ni el juego de la gue-

rra, ni las consideraciones teóricas, permiten abarcar los factores que conducen á la victoria de un modo tan completo como lo facilita el estudio histórico de las guerras navales. Ciertamente puede afirmarse que es un complemento necesario de las demás preparaciones bélicas, por ser el único que se presta á hacer formar un juicio gradual y exacto de todos aquellos factores, y á precaverse contra otros factores peligrosos que con la rutina de la paz suelen irse fácilmente introduciendo en la opinión. La multitud de minucias que poco á poco en tiempos pacíficos se van elaborando, obscurece á menudo la clara percepción del conjunto, y esto ocurre con tanto mayor motivo cuanto más largo es el periodo de paz. Es frecuente que se reúna á ciertas formas tradicionales de educación un conservatismo no siempre juicioso, si faltan experiencias personales de la guerra que rectifiquen con mano firme tales tendencias al retroceso. Y como nosotros (los alemanes) no estamos en posesión de aquellas experiencias, menester será buscarlas entre los extraños, como nos lo permite la historia de la guerra naval, para utilizarlas en provecho propio.

En las líneas que siguen trataremos de examinar las condiciones en las cuales se han desarrollado los factores principales que han producido la victoria en las luchas navales del pasado, para deducir de ellas, tras ligeras consideraciones, las consecuencias que han de proporcionarnos el conocimiento de la estrategia que hemos de seguir hoy en la paz.

Las consideraciones se limitarán á los factores que procuran la victoria en el combate naval, ocupándose únicamente de los estratégicos por lo que en ella influyan; pero subordinándolos á todos los demás que contribuyen á vencer en el combate. Esta limitación, se justifica porque la nación que apoya su poder marítimo en una flota, según las experiencias del pasado, y conforme á todas las probabilidades, vencerá por el combate naval y nunca por otros medios indirectos que la guerra pueda proporcionarle. Debe mirarse, pues, el combate naval como el centro y objetivo de todas sus operaciones; aquél ha de ocupar el primer término del cuadro, y todo lo demás debe retroceder hacia el fondo.

Para hacer la justa apreciación de las causas que influyen

en el éxito del combate, es preciso, ante todo, definir bien el concepto de la palabra *victoria*.

No hay duda alguna de que un combate de *Annihilation* tal como lo expresaba Nelson con las frases: *Had ten ships been taken and the eleventh escaped...I should never consider it well done* (1), no puede ponerse en el mismo nivel de los combates ofensivos franceses del siglo XVIII, cuyo objeto se reducía exclusivamente á evitar un encuentro decisivo y á conservar intactas las escuadras lo más posible; pero entre estos dos límites deben comprenderse no sólo los diferentes combates librados, tanto ofensivos como defensivos, y más ó menos decimos, sino también las derrotas tácticas que representan, sin embargo una victoria estratégica, como las designaba Nelson en 1805, diciendo *By the time the enemy has beat our fleet soundly, they will do us no harm this year.* (2.)

El logro del objetivo estratégico ó táctico, no puede, por lo tanto, proporcionar, por sí sólo, un criterio suficiente para la apreciación del éxito del combate, porque aquel objetivo sería muy distinto del conseguido por una violenta imposición, destruyendo completamente las fuerzas militares enemigas, y con ellas todos los planes ofensivos posibles, incluso la defensiva táctica.

Estas diferencias del concepto de la palabra *victoria* hay que tenerlas presentes al comparar el influjo de los distintos factores que constituyen al éxito del combate.

Si ahora pasamos á la consideración misma de estos factores, debe bastar para una ojeada general, como nos proponemos en este escrito, reunir estos factores en grandes grupos, y fundamentar las sucesivas consideraciones en los tres principales siguientes: *Material, formaciones tácticas, y personal.*

(1) Si se apresan diez buques, y se escapa el onceno...nunca lo consideraría bien hecho.

(2) Mientras el enemigo tenga que batir á nuestra escuadra con dureza, no nos causará molestia alguna en este año.

Bajo el concepto de factores del material se tratará de la superioridad numérica de las unidades de combate y de la superior fuerza de cada una de ellas. Los factores de la formación táctica comprenderán todas las influencias que se refieren á la agrupación de las unidades de la flota para conseguir el efecto más favorable de las armas; debe, pues, entenderse que se considera la formación táctica, con independencia de las cualidades intelectuales y de carácter del jefe de la flota. Los factores del personal incluyen, por último, dichas cualidades tanto en el almirante como en las dotaciones de los barcos.

Este conjunto de los factores del éxito tiene cierta importancia práctica; porque el primer factor el del material, en cuanto se refiere á la fuerza numérica de la flota, depende por completo de la potencia financiera de la nación; y la eficiencia de cada unidad se halla estrechamente ligada con el concepto y apreciación de su política respecto á construcciones navales. El factor táctico representa la capacidad en tiempo de paz para el manejo de la flota; y, por fin, el factor personal está in fluido en su mayor parte por la instrucción de cada buque y la preparación de sus grupos especiales.

Por supuesto que la distribución de los factores mencionados está hecha sólo á grandes rasgos, porque los éxitos de los combates están con frecuencia influidos por los tres factores simultáneamente, y el determinar cuál de ellos ha sido el decisivo no puede obtenerse sino mediante un exámen detenido de cada combate fundado en sus orígenes históricos. Más como no es posible semejante análisis demostrativo en el espacio que este artículo permite, debe tratarse de substituirlo por una representación en conjunto de los resultados de dicho exámen y unir á él las consideraciones generales cuya exactitud se explicará con ejemplos aislados de la historia de la guerra naval.

Si consideramos ahora los factores del material, y en primer término el influjo de la superioridad numérica sobre el éxito de los combates, resulta de una ojeada sobre los más importantes de los pasados tiempos, que no hay uno en el cual pueda decirse con propiedad que la victoria se haya conseguido por el número de los buques de línea.

Aun en el combate de Dungeness, el 10 de diciembre de 1652, donde la mayor superioridad numérica estaba de parte del vencedor, atribuyó su derrota el jefe vencido Blake á otras causas muy distintas. Se lamentaba Blake, en su parte, de insuficiente protección mútua durante el combae, y de la mala dotación de los buques. Además, la victoria de su enemigo, el almirante Tromp, fué bastante mediana, á pesar de ser doble el número de la flota. Perdió Blake cinco de sus 40 buques (dos apresados y tres echados á pique), y Tromp ni siquiera intentó utilizar su triunfo para destruir á su contrario, sino que se contentó con una victoria parcial. Por otra parte, demuestran también el combate de Dover el 29 de mayo de 1652, con el cual se inauguró la primera guerra anglo-holandesa, y el último combate de esta guerra en el Texel, los días 8 y 10 de agosto de 1653, que las flotas inglesas de aquella época no se atemorizaban ante la superioridad del número para aceptar la lucha con las escuadras holandesas.

Sin detenernos á analizar en detalle la mayoría de las demás victorias, nos atendremos á exponer su estadística. El número de los combates navales en que han vencido las escuadras numéricamente superiores es pequeño respecto á aquél en que los vencedores han tenido fuerzas iguales ó menores; más aún: las victorias más decisivas, como las de Salamis, Rhium, Mylae y Lepanto; la serie de triunfos de las guerras anglo-holandesas; las de San Vicente, Trafalgár y Lissa, se obtuvieron con número mucho menor de buques. Igualmente se han obtenido también numerosas victorias con fuerzas equilibradas, todo lo cual demuestra que no es en modo alguno condición esencial para el triunfo la superioridad del número. De la mayoría de los combates aceptados y ganados por Almirantes que mandaban escuadras inferiores, podría más bien deducirse que estos Almirantes contaban con una eficaz compensación á la debilidad numérica de su material.

Tampoco se puede considerar *la fuerza material de cada unidad de combate* como un elemento que asegure el triunfo. Vamos á prescindir de aquellos casos en que una flota aprovechó momentos especiales que no estaba en manos de su enemiga el evitar, porque entonces influyó de un modo decisivo

otra circunstancia que pertenece á un orden moral. Estos momentos especiales, que siempre ofrecieron completa novedad, influyeron por sorpresa. Así sucedió con los puentes de Duilio, los harpones de Agripa, los abordajes de César contra los venecianos, los combates de artillería de la flota inglesa contra la Armada española, los ataques realizados con brulotes, las maniobras para romper la línea hechas por Rodney, la victoria del *Merrimac*, el 8 de marzo de 1831, los ataques de espólón en Lissa, y muchos otros. El efecto en tales casos lo ha causado la sorpresa, impidiendo al enemigo responder al ataque.

Si descartamos, por lo tanto, esos momentos de energía que no pueden apreciarse, aun queda por considerar el distinto armamento y la diversa construcción de los buques, no en su forma, sino exclusivamente en su calidad. El hecho de que la victoria táctica no ha estado siempre del lado de flota de buques más fuertes, lo demuestra notablemente una comparación de la primera y segunda guerra anglo-holandesa con la tercera, y las luchas anglo-francesas de los siglos XVII y XVIII. El material de buques ingleses en las tres guerras anglo-holandesas era más fuerte y mejor que el de sus enemigos; pero en la tercera guerra esta superioridad era muy marcada, y, sin embargo, el éxito de los combates durante ella más bien estuvo de parte de los holandeses, mientras que en las dos primeras guerras eran con más frecuencia vencedores los ingleses. La explicación de este cambio hay que buscarla en la mejora del personal holandés, y en la simultánea decadencia de este factor en la flota inglesa. Análogas á la de la tercera guerra anglo holandesa eran las circunstancias también en las luchas anglo-francesas de los siglos XVII y XVIII: la mayoría de ellas terminó en fracasos estratégicos de los franceses á pesar de que sus buques eran excelentes, y con frecuencia se utilizaban como modelos por los constructores ingleses.

Entre las batallas navales de la antigüedad hay también dos—la de Naulochus y la de Actium, treinta y seis y treinta y un años, respectivamente, antes de Cristo—en las cuales el mismo jefe, Agripa, confirmó cuanto hemos dicho, venciendo

una vez con buques pesados contra ligeros y otra vez en condiciones inversas.

Hasta ahora hemos considerado la condición relativa de las fuerzas en el momento de comenzar las batallas; pero si nos hacemos cargo del infujo que ha tenido en la victoria el estado de dichas fuerzas después del acto mismo del combate, se demuestra también que un gran número de triunfos no puede explicarse por las pérdidas que el vencedor haya causado en la flota de su enemigo. Así, después de la batalla de Salamina la escuadra persa era tan fuerte que los griegos se vieron precisados á atacarla de nuevo. Las pérdidas de la Armada, en batalla decisiva de Gravelinas, el 29 de julio de 1588, no fueron tan importantes que den motivo á explicar bien el por qué del abandono de los planes estratégicos por parte de los españoles. Las pérdidas materiales en las guerras anglo-holandesas fueron hasta las más de las veces relativamente pequeñas. Lo mismo sucedió en los grandes combates ingleses del siglo XVIII, antes de Camperdown, Aboukir y Trafalgar, últimos de este periodo, que produjeron una verdadera aniquilación de la flota vencida.

Es particularmente interesante la confrontación de las pérdidas en las dos batallas, cronológicamente inmediatas, de Beachy Head en 1690 y de La Hogue en 1692. En cada una se perdieron 15 buques; pero las pérdidas inglesas en Beachy Head, casi no tuvieron influencia en la prosecución de la guerra y en sus posteriores triunfos, al paso que iguales pérdidas de los franceses en La Hogue dieron el golpe de muerte á su flota militar, y les obligaron á comenzar la lucha menos eficaz de cruceros y de corsarios. En Lissa dió Persano la batalla por perdida, aunque todavía podía disponer de 9 buques acorazados y de todos los de madera; es decir, que al final del combate su material era aún más fuerte que el de la escuadra austriaca.

De todos estos ejemplos parece, pues, deducirse que la mayoría de las victorias no es siempre proporcional al éxito del material, y que, por lo tanto, en este concepto, el factor material no juega ningún papel decisivo.

Si pasamos ahora á considerar el segundo grupo el de las

formaciones tácticas, el adecuado estudio de los combates nos demuestra cuán poco decisivo es este factor en las causas del triunfo. La concentración táctica de las fuerzas ha sido el objetivo de los Almirantes, lo mismo en los más antiguos que en los modernos combates. La ordenación de los buques en líneas sencillas ó múltiples, como era ya usual desde el tiempo de los buques de remos, y como se repite en el periodo de los buques de vela hacia mediados del siglo XVII, presenta por su naturaleza dos puntos débiles para el ataque, las alas pueden ser envueltas y la línea puede romperse. El envolvimiento de las alas y la rotura de la línea, fueron, pues, las formas de la concentración táctica en todos los periodos históricos de la guerra naval, tanto contra las líneas de frente de los buques de remos como en las líneas de fila de los buques de vela.

— Pero por lo mismo que estas debilidades de la formación en línea eran tan manifiestas, así también la defensa contra esta clase de ataques se realizaba con gran rapidez, y el principal fin de la táctica defensiva se reducía á impedir al enemigo esas concentraciones de fuerza. La imposibilidad del empleo de este modo de atacar, reconocido como muy ventajoso contra una flota intacta, condujo, pues, á aquella serie de combates corrientes del siglo XVIII que impropriamente se designaron como la *petrificación de la táctica*. Y sólo la igualdad del material de los buques y el grado de instrucción de sus dotaciones obligaba por fin á abandonar, cuando no quedaba otra esperanza, el intento de toda maniobra táctica para refugiarse en la lucha de buque á buque, buscando la solución más favorable en la intervención del factor personal. Pues hasta en los momentos posteriores del combate, después que los buques enemigos se veían obligados á abandonar la línea, aún se dirigian los esfuerzos de los Almirantes y Comandantes á estrechar sus filas y á realizar otras hábiles maniobras para impedir al adversario que ocupase posiciones tácticas ventajosas. En los combates por grupos, de la primera y segunda guerra anglo-holandesa, los esfuerzos de los Almirantes se dirigían á menudo á realizar la concentración, reuniendo dos grupos contra uno enemigo; esfuerzos que, sin embargo, inutilizaba éste la mayor parte de las veces por medio de maniobras análogas.

El estudio de estas maniobras contiene un número asombroso de formaciones y circunstancias que disminuyen ó contrarestan el efecto de dichas concentraciones. Así, el 11 de junio de 1666, primera fecha del combate de los cuatro días, la extensión de la línea de fila inglesa impidió que *Monk* lograra la concentración que intentaba sobre la retaguardia de *Tromp* situada á barlovento. Solo unos 35 buques de los 60 que tenía la escuadra inglesa pudieron permanecer bastante unidos, y el resultado de este día fué desfavorable para las armas inglesas. La célebre derrota de *Rodney*, con su maniobra de concentración el 17 de abril de 1780, se achacó á la escasa inteligencia de sus Comandantes respecto al plan del jefe de la flota.

Hasta en los combates de concentración por excelencia, en Aboukir y en Trafalgar, sólo la consiguió de un modo incompleto, por distintos errores de apreciación, el Almirante más genial de todos los tiempos, con sus Comandantes que él mismo había adiestrado. Un estudio profundo de estos dos combates es quizá más demostrativo que el simple enunciado de otros fracasos de la táctica de concentración.

En Aboukir combatieron durante la primera parte de la lucha, desde las 6 y $\frac{1}{2}$ de la tarde hasta las 8 de la noche, diez buques de línea ingleses con 740 cañones contra ocho franceses con 716 cañones. No teniendo, pues, en cuenta el mayor calibre del armamento en los grandes buques de esta última nación, el conocido arrojó de los ingleses no les permitió, sin embargo, atacar más que un exceso de 24 cañones, á pesar de la inmovilidad de su enemigo. Y prescindiendo del fuego de enfilada que los cinco primeros buques de vanguardia ingleses lanzaron sobre la cabeza de los franceses, puede decirse que durante la hora y media mencionada, de los 13 buques de esta flota sólo tres tuvieron que combatir con más de un enemigo, los cuales fueron: el "Conquerant" contra 2 y $\frac{1}{2}$ andanadas inglesas, y los "Aquilón" y "P-euple-Souverain" contra cada uno de los cuales disparaban 1 y $\frac{1}{2}$ andanada. Pero estas concentraciones se compensaron con tres desventajas tácticas para los ingleses; el "Mafestic" se vió envuelto por el humo de la pólvora junto al cuarto buque de la línea francesa, y allí se vió aislado en situación peligrosa, como lo demuestran las

elevadas cifras de sus pérdidas, el navío "Bellerophon", de 74 cañones, combatió con el francés "Orient" de 120, y el inglés "Orion" tuvo que repartir sus disparos con el "Peuple-Souverain" y el "Franklin". Más tarde, hacia las 8, con la llegada de los tres navíos ingleses que se habían retrasado, mejoró algo su situación táctica. Todos estos datos se han tomado de la descripción del combate hecha por Mahan.

En Trafalgar, la división de Collingwood no consiguió la pretendida separación de los 12 buques enemigos de retaguardia; y en realidad lo que hizo aquel Almirante fué cortar con sus 15 buques á 16 de los aliados, de modo que en este campo parcial del combate resultaron 1,272 cañones combatiendo contra 1,180 ingleses. Además, de los 27 buques ingleses hubo cuatro que no entraron en lucha hasta cerca de dos horas y media después; y por otra parte, de los 33 buques aliados, los 10 de la división Dumanoir estaban inmovilizados, por cuya razón tampoco combatieron durante aquel tiempo. Así puede decirse que hasta la una de la tarde sólo había 23 navíos ingleses contra igual número de los aliados, y también puede decirse que hasta la una, es decir, en la primera hora de combate, sólo lucharon 18 de los primeros contra 23 de los últimos.

Todos los buques de la flota aliada, durante este periodo se hallaban en condiciones de tomar parte en el combate, y esto se demuestra porque su retaguardia, hacia la una ó la una y media, ya pudo entrar en pelea con el "Belleisle", segundo navío de la columna inglesa de sotavento. Además, la formación irregular de los aliados facilitó el peligro de la concentración sobre los buques ingleses que navegaban lentamente en línea de fila, y dió lugar al mismo tiempo á una serie de ataques concéntricos sobre ellos, como lo han reconocido muchos escritores.

Según la exactísima descripción que James hace de este combate, únicamente se explica el apresamiento de los navíos por un verdadero efecto de concentración, es decir, por el ataque simultáneo de muchos buques ingleses. Pero en todo caso puede admitirse que la disposición táctica equilibró las fuerzas pues la verdadera derrota de los buques enemigos

se realizó por una lucha de Comandantes—*a captain's fight*.

La citada descripción hace ver, por otra parte, las dificultades de la concentración táctica, y el mismo combate de Trafalgar permite reconocer que nada se gana tampoco con ella sólo. La posición inicial de *Villeneuve* era la de un ideal *crossing to the T*, aunque se admite también que la aproximación de las dos líneas inglesas escalonadas no se realizó en dirección completamente perpendicular, según el nuevo modo de apreciarlo que tiene, por ejemplo, el Almirante inglés Sir Cyprian Bridge. Y, sin embargo, hasta los buques británicos de cabeza llegaron á la posición de romper la línea sin graves averías.

Pero donde se logró, como en Tsushima, la concentración táctica, más se debió la victoria á los procedimientos tácticos incorrectos del Almirante enemigo que á la eficacia de la forma de concentración. Y si utilizamos el mismo ejemplo de Tsushima para demostrar el resultado de la concentración táctica sobre el éxito del combate, difícilmente se rebatirá el concepto de que, á pesar del innegable efecto de la concentración japonesa sobre la cabeza de los rusos, la escuadra nipona hubiera vencido, aun sin esta posición ventajosa, por la mejor acción de los proyectiles sobre el blanco, y la desmoralización que por esta causa se produjo.

Todo lo manifestado hasta ahora sobre la impotencia relativa del material y de la táctica no quiere, por supuesto, significar que estos factores no hayan influido ni puedan influir en la victoria; pero si, pretenden negarles un efecto decisivo, en el sentido de que sean absolutamente necesarios: es decir, que no admitimos que la superioridad del material ó de la táctica aseguran el éxito.

La forma en que alcanzan importancia los mencionados factores, como medios para darle valor á los de un orden moral, debe explicarse considerando este último grupo de factores en los ejemplos históricos de la guerra.

Si á los resultados negativos que hasta aquí hemos obtenido, oponemos ahora la idea de que el tercer grupo de factores es el verdaderamente decisivo; que los dos primeros

no son sus iguales sino sus subordinados; que el viejo proverbio: "No combaten los buques, sino los hombres", es quizás la lección general de la historia de la guerra más grande y más prácticamente útil, resultará entonces aquella idea, expresada en forma tan general, una verdad perfectamente razonable. Su exactitud, y con ella la poderosa importancia del *factor personal*, difícilmente puede disputarse; pero tampoco podemos afirmar, por medio de consideraciones generales, la seguridad del valor de su influjo, y las múltiples posibilidades de emplear este factor; porque es propiedad de toda ley expresada de un modo general, el parecer una trivialidad si no existe el exacto conocimiento de las particularidades que la fundamentan; y sólo la experiencia puede enseñarnos este conocimiento. En el presente caso, el fundamento práctico en hechos aislados, es tanto más necesario cuanto que el concepto de que aquí se trata aparece algo teórico y, como suele decirse, *imponderable*, que se escapa á una investigación sistemática, ó que los factores de este grupo son más bien impresiones generales, pero no ideas perfectamente definidas. Y no necesitamos hacer una explicación especial para demostrar que, á fin de darle á este factor el lugar que le corresponde, es esencial el contribuir con toda clase de esfuerzos á destruir las apreciaciones anteriores.

El mejor procedimiento, pues—por no decir el único—de formarse una opinión, y un convencimiento de la superior importancia práctica del factor personal y su influencia en el éxito de los combates, es el estudio de las luchas navales del pasado, si éste se hace con objeto de aprender y conocer las causas que aquellos éxitos motivaron. La historia de las guerras marítimas ofrece en la descripción de los combates una continuada serie de ejemplos de ese abrumador influjo del factor personal, aun cuando los libros históricos existentes no pongan siempre en claro estos hechos.

Asimismo demuestra la historia que los demás factores de nada sirven mientras no les infunda vida el tercer factor, el elemento moral; y que, al contrario, ganan aquellos importancia si ofrecen actividad al manejo del material para de-

sarrollar el elemento moral que en ese material se apoya. Aun donde los fundamentos materiales sean tan escasos que con ellos no pueda lograrse una victoria táctica, la posición de enérgicas cualidades de carácter representa, sin embargo, una valla contra la cual vienen á estrellarse los intentos del vencedor para aprovecharse de las ventajas de su triunfo. Sólo una detallada descripción de los sucesos bélicos de la historia marítima podría manifestar este influjo del factor personal en cada caso; pero nos vemos obligados á renunciar á esta minuciosa exposición que establece la exactitud del concepto principal antes enunciado. Es posible, sin embargo, citando algunos ejemplos de dicha historia, dar al menos una idea de las múltiples formas que reviste el influjo de lo *imponderable*.

La decisiva influencia de las cualidades del Jefe se manifiesta con toda claridad por el Almirante *Persano* en el combate de *Lissa*, aunque en forma negativa. Otro ejemplo, menos conocido es la conducta de *Tromp*, el viejo, en *Dover* el 19 de mayo de 1652; si él allí hubiese tenido el valor de la responsabilidad, formándose un juicio claro de la situación política—algo parecido á lo que ocurrió al general *York* en *Tauroggen* el año 1812—y con sus 42 buques hubiese destruido las fuerzas navales inglesas, que sólo constaban de 21, y éstos separados en dos divisiones, el resultado inicial hubiera sido indisputable. Posteriormente: si *Rodney* después del combate del 12 de abril de 1782 hubiese perseguido á la flota francesa en vez de entretenerse en apresar el buque insignia, el triunfo estratégico de este combate hubiera sido importantísimo; y si *Howe*, después del combate del 1º de junio de 1794, hubiera tenido menos expansibilidad, por su edad madura, no habría sido tampoco esta victoria táctica, una *Lord Howe's victory*.

Los ejemplos del *influjo positivo de las cualidades de los grandes Almirantes* son tan numerosos y conocidos que sería supérfluo citarlos. En general, puede decirse que dichas cualidades sobresalientes coinciden las más de las veces con un alto grado de las cualidades guerreras nacionales, porque—según una atinada frase de *Darrius*—los jefes superiores no

pueden ser más que reflejo del medio que los ha producido. Y es que cuando sólo hay una diferencia cuantitativa, pero hay identidad esencial, y las cualidades del Jefe son una exaltación del nivel moral de la patria, se consigue, al apelar á estas cualidades, encontrar eco y transformarlas en energías; al paso que las condiciones de ese mismo Jefe, si difieren cualitativamente de las del pueblo á quien sirve, se consumen en lucha estéril contra la torpeza y la impotencia.

El *influjo de los subordinados* en los combates navales ha sido casi siempre muy importante, y la Historia demuestra que la centralización del mando no puede aminorar esta importancia. Esa centralización la intentó Rodney en la infortunada maniobra de concentración el 17 de abril de 1780, y el resultado de este experimento fué que el 9 de abril de 1782 el Almirante *Hood*, con la vanguardia inglesa, no se atrevió á disparar contra dos buques franceses aislados, que ante su vista trataban de salvarse buscando refugio en el grueso de la flota, porque *Rodney*, que estaba demasiado á retaguardia para hacerse cargo de la situación, no había hecho la señal de ¡romper el fuego!

Nelson supo asegurarse la colaboración de sus Comandantes, concediéndoles amplia independencia, y recogió el premio de este método de enseñanza en Aboukir, donde—según su propia manifestación—sólo pudo comprometerse en un combate nocturno porque podía confiar en la actividad profesional de sus subordinados, aunque no estuviesen bajo su mando inmediato. El mismo *Nelson* cuando era subordinado, se aprovechó en San Vicente de la independencia, por él siempre deseada, para abandonar arbitrariamente la línea é impedir la reunión de las dos divisiones de la flota española, asegurando así el favorable resultado del combate. También en Trafalgar se pusieron bien de relieve estas leyes de la enseñanza verdadera y falsa de los Comandantes. *Nelson*, con su frase *No capt in do very wrong*, á pesar de los muchos inconvenientes que se opusieron á la realización de su primitivo plan, consiguió el manejo que había meditado para todos sus buques; y *Dumanoir* permaneció inactivo durante dos horas con casi la tercera parte de la flo-

ta. Otros ejemplos de contrariedades á los designios del Jefe, por falsas maniobras de los subordinados, son: el movimiento del ala derecha de la Liga al mandó de *Doria* en el combate de Lepanto el año 1571; las múltiples separaciones de Tromp, de las ideas de su Jefe; la gran inmovilidad del Almirante Cerda que mandaba el centro de la flota española en agosto el año 1676; las falsas maniobras de los subordinados del Almirante inglés *M thews* en Tolón el año 1744, y de *Rodney* en Martinica en 1780; la desobediencia de *Pallisier* en *Oussant* el 1778, etc. En todos estos casos faltó el sentimiento de la *Band of brothers*, y la comprensión de los designios del Jefe; por lo tanto, los dos fundamentos de los triunfos de *Nelson*.

Por lo que generalmente se refiere al *flujo de la instrucción y espíritu de las dotaciones de los buques*, hemos mencionado ya la transformación realizada por esta causa en las guerras anglo-holandesas. La perniciosa influencia de la revolución francesa sobre la energía del personal de la flota de esta nación aún no se ha apreciado bastante; pero si, como dice *Jurien de la Graviere*, los mejores artilleros franceses podían sólo disparar un tiro cada 3 minutos, mientras que los ingleses disparaban uno en el mismo intervalo, basta este dato, aunque mucho se haya exagerado, para explicar todas las victorias de Inglaterra, incluso Aboukir y Trafalgar.

En todos los combates en que el elemento personal ha sido factor especial del éxito, aparece casi siempre, por otra parte, la *mejor preparación intelectual para la guerra* como causa inmediata del triunfo. Los japoneses y los americanos lograron mejor efecto de sus armas que sus enemigos, los chinos, los españoles y los rusos, porque en tiempo de paz no economizaron *tirar el dinero al agua*, es decir, porque hicieron ejercicio de tiro, y porque en general trabajaron con más sistema y más ansia que sus adversarios. Pero sería un error el ver en todas estas energías del personal en el combate una consecuencia sólo de la educación intelectual en tiempo de paz; pues, en último término, deben atribuirse á las *cualidades de carácter* del personal de las referidas enseñanzas en la paz, que de modo tan eficaz se ponen á prueba

cuando llega el caso extremo. Es más: La hipótesis de que el valor y el entusiasmo, aun sin los ejercicios sistemáticos de la paz, serían suficientes para asegurar el triunfo, no dejaría de ser un error como lo demuestran con claridad los hechos de las flotas francesas durante la revolución y después de ese tiempo. La cuidadosa preparación intelectual y los ejercicios de la paz, dadas las instalaciones técnicas cada día más complicadas de los buques y de las armas, son hoy aun más necesarios que antes; pero todos los fundamentos y preparativos son inútiles y letra muerta si no les dan vida las cualidades de carácter, y no las garantiza el empleo de la inteligencia, llegado el momento supremo. Este último pensamiento parece ser también el fondo de las explicaciones de *Jane* sobre el concepto, no muy bien definido por él, de la actitud para vencer (*fitness to win*), que presenta por encima de todas las demás influencias como factor para triunfar.

Prescindiendo de este fundamento educativo, hay además una serie completa de procedimientos de los cuales se aprovecha el factor carácter para procurarse valor. Ya se ha indicado como se vivifican por medio de él, tanto el material como la táctica; pero no es de ningún modo una superioridad absoluta ó accidental, sino más bien errores y flaquezas del enemigo, y casualidades en el más amplio sentido, las que aprovechan por medio de enérgicas cualidades de carácter, que sin ellas serian estériles en las ocasiones de manejarse satisfactoriamente. Dicho de un modo general, deberá admitirse que hay, por lo tanto, una reciprocidad entre las cualidades del carácter por una parte y la enseñanza intelectual, la táctica y el material por otra, como el más seguro fundamento del éxito en los combates; pero el tono dominante de este acuerdo es el factor carácter.

Un ejemplo capaz de ilustrar especialmente que un alto grado de instrucción intelectual en tiempo de paz tampoco garantiza desde luego energías sobresalientes en tiempo de guerra; es el combate de Santiago de Cuba, en el cual los tiradores americanos, á pesar de las favorables circunstancias en que se hallaron, tuvieron, sin embargo, un notabi-

lísimo descenso en su destreza durante la paz. El 1 al 5 por 100 de blancos en el combate es un contraste demasiado considerable con los excelentes resultados del "Philadelphia", que el año 1897 alcanzó el 92 por 100 de blancos en los ejercicios de tiro, y con el 70 á 80 por 100 que obtuvieron muchos de los buques de *Simpson*, aunque se tengan en cuenta las mayores distancias del combate. (Estos datos los tomamos de la obra de Wilson *The Downfall of Spain*, pág. 340.)

Se demuestra aquí de un modo extraordinario el influjo de la excitación en el espíritu, creada por la respuesta del enemigo; y eso que las formas de la guerra se manifestaron en aquel combate de un modo muy suave, que las pérdidas personales de los americanos se redujeron á un muerto, y las materiales á insignificantes averías en los buques. El tanto por ciento de blancos en el combate de Cavite fué parecido al de Santiago; y también los artilleros japoneses confirmaron este influjo extraordinariamente desfavorable de las armas enemigas sobre la destreza en el tiro. Los números demuestran directamente el valor práctico de las cualidades de carácter para el éxito en el combate, y la posibilidad de compensar las flaquezas del material y de la táctica con la fortaleza del personal. Además, aun cuando realmente no sea posible alcanzar en combate los resultados promedios del tiro en tiempo de paz que son el 30, el 50 y aun más—ni siquiera en el caso más parecido al de la guerra verdadera, como es el ejercicio llamado la *battle practice*,—sin embargo, si en el combate se aumentan los blancos desde el 5 hasta el 10 por 100, se duplica el poder ofensivo de la flota: es decir, que se pueden alcanzar, por el desarrollo de las cualidades de carácter; los mismos resultados que aumentando el número de buques! Y no es mucho afirmar que este desarrollo del carácter asegura mejores resultados en el caso extremo que un fuerte torniquete dado á las inteligencias en tiempo de paz ó que las finuras de la táctica. Es cuestionable, por otra parte, que en los próximos futuros combates pueda una flota conseguir posiciones tácticas que sean ventajosas; no sabemos si entonces nos hallaremos en un período análogo al que caracterizó la táctica de Nelson, ó en el

de la *táctica petrificada*, en el cual, por lo tanto, no se alcanzaban ventajas de la posición. La analogía de los tipos de buques y de las opiniones tácticas en las Marinas directoras, analogía que se va formando poco á poco, parece más bien indicar lo último; pero en aquellos casos en que la táctica fracasa, para procurarse ventajas, sería aún necesario reclamar el auxilio del factor carácter. El tiempo empleado, pues, en el desarrollo de este factor se ganará en todas las situaciones de guerra!

No se opone tampoco á lo que acabamos de decir, el haber elevado á cosa decisiva el efecto material de las armas; pues sin un efecto suficiente de esta clase, no se puede en realidad imaginar un efecto moral sobre el enemigo. Los efectos materiales son precisamente como el medio por cuya intervención actúan é influyen las condiciones de carácter, si bien la medida de este efecto material de las armas, necesario para la derrota moral del enemigo, es distinto según el carácter de éste, como lo demuestran muchos ejemplos históricos de la guerra naval.

La reciprocidad entre el efecto de las armas y las cualidades de carácter son, por lo tanto de doble forma: estas últimas aseguran el mayor efecto posible de las armas propias y aminoran el de las armas del enemigo, es decir, que prolongan la formación de las pérdidas propias suficientes para causar la derrota.

Decadencias análogas á las expresadas, de la destreza normal durante la paz en la hora decisiva, demuestra también la historia de las guerras navales en distintos combates y en todas las categorías. La excitación del momento, el peso de la responsabilidad, la acción del fuego enemigo, la duda del éxito del combate, y otras influencias, en fin, han producido frecuentemente fracasos completos y torpes manejos inexplicables en los instantes decisivos. *Villeneuve* es un ejemplo típico de lo que decimos; aun cuando él, en su Memorandum antes de Trafalgar explicaba con claridad la táctica probable de *Nelson*, le faltó sin embargo, energía para tomar medidas acertadas, y la misma falta de carácter explica también la inactividad de la parte de flota que mandaba en Aboukir, si

bien en aquel combate las torpes disposiciones del Almirante en jefe *Brueys* le hacen también responsable de este error táctico.

Si antes se demostró la influencia del factor carácter sobre el éxito del combate en todos los periodos de la historia de la guerra naval, podemos afirmar que esta influencia ha crecido en los tiempos modernos de modo muy esencial, por el superior efecto de las armas. Lo cual resulta del contraste entre los efectos psíquicos que éstas producen y la fuerza de resistencia humana. Mientras que ésta última ha permanecido constante, en general, los primeros no sólo han aumentado respecto á los de hace cien años, sino que también las complicadas instalaciones de los buques actuales y de sus armas requieren hoy durante el combate exigencias considerablemente mayores que antes, de la actividad moral del personal subordinado. A lo cual contribuye asimismo el aumento del contraste entre la vida de la paz y las exigencias de la guerra, como consecuencia de la creciente cultura y de los largos periodos de paz. Este contraste entre lo de antes y lo de ahora trae consigo el que hoy adoptemos para medir los sucesos guerreros patrón distinto del que se usaba hace un siglo. Hechos que hace cien ó doscientos años apenas se les hubiera dado valor, alcanzan actualmente exageradas proporciones de importancia nacional. Reflexiónese sobre el lacónico parte, aunque sea exagerado, de aquel Almirante de la vanguardia inglesa que expresó así la destrucción de toda la escuadra española en el combate de cabo Passaro, el 11 de Agosto de 1718: "*Sir, we have taken or destroyed all the Spanish ships upon this coast; the number as per margin. Respectfully C. Walton*, y compárese con los relatos literarios de hechos de armas muchísimo más modestos en las guerras actuales.

El efecto psíquico de los proyectiles modernos está con toda claridad expresado en el libro de *Semenoff*. "El combate de Tsuschima," é igualmente ponen de relieve todos los relatos y juicios sobre la lucha naval ruso-japonesa, lo sorprendente de dicho efecto. Asimismo, el parte dado por los españoles sobre los combates de Santiago y de Cavite, dejan

reconocer notablemente la impresión moral del efecto de las armas enemigas. De todo ello se deduce que esta influencia psíquica de las armas modernas—aun cuando haya diversas opiniones respecto á su valor relativo en los antiguos combates navales—se ha considerado siempre por todos los observadores que en ellos han tomado parte como elemento de extraordinaria importancia en el éxito, y de este sentimiento subjetivo es de lo que aquí se trata.

Si queremos apreciar con exactitud la influencia psíquica del efecto de las armas en los combates futuros, y las exigencias que probablemente han de necesitarse en la capacidad de energía moral de nuestras dotaciones, deberá además tenerse en cuenta que ninguno de los modernos triunfos en el mar se han realizado contra fuerzas de igual condición que su adversario. Los combates del siglo XVII y XVIII presentan ciertamente esta igualdad muchas veces en instrucción y en carácter; pero en cambio el efecto de las armas en aquellos combates no es comparable con el de las modernas. De estos dos hechos resulta que en un combate futuro entre dos enemigos de igual elemento moral han de esperarse efectos psíquicos de tal naturaleza, que no se han presentado otros análogos en los ejemplos hasta ahora citados de combates navales. La resistencia será más obstinada de lo que hasta la presente ha sido en los combates modernos; y la sangre fría, y la constancia, por lo tanto, habrán de ser mayores que en ellos, y aun superiores á las que se desarrollaron en los más encarnizados combates de la época de los buques de vela. Además, cuando se vayan haciendo mutuas substracciones en las fuerzas materiales y en la solidez moral de dos adversarios, dependerá sólo de un corto exceso, de un *plus* insignificante en las cualidades del carácter, el que uno de ellos continúe la lucha ofensiva unos minutos más, á pesar de haber sufrido iguales ó mayores pérdidas que su enemigo, siguiendo así el pensamiento expresado por aquellas palabras de *Du Chaylas*: "*Tirez, tirez toujours, c'est le dernier coup que peut être nous rendra victorieux*"; y si la idea de la derrota honrosa ha echado en nosotros firmes raíces, cualquiera que sea la situación en que nos encontremos llevaremos nuestra escuadra al combate, no como Cer-

vera y Montojo, á la desesperada, y sólo por salvar el honor exterior de las armas, sino en la forma ofensiva de aquel Capitán King del *Exeter*, que en el combate contra Suffren, del 17 de febrero de 1782, en una situación al parecer comprometida, á la pregunta de su piloto: "*¿What shall be done?*" respondió con las palabras "*There is nothing to be done but to fight her, till she sinks.*"

Los insanos efectos que la falta de espíritu ofensivo produce hasta en el último marinero de una escuadra se demuestran, por ejemplo, en el episodio de la rendición de *Nebogatoff* el 28 de mayo de 1905. No puede menos de considerarse este suceso como sintomático del espíritu que reinaba en aquella; escuadra porque la culpa de la entrega no debe atribuirse sólo al jefe, sino á todos los que ante decisión tan desastrosa no opusieron más que lágrimas y clamores, pero no hechos viriles.

El factor carácter tampoco pierde quizás importancia en los combates modernos, porque estos se decidan ya á grandes ó medianas distancias, y, por lo tanto, sin *melée*. En primer lugar, porque hay que admitir que en los combates futuros entre enemigos de igual fuerza de carácter, durante la lucha táctica en formación, se realizarán luchas parciales en *melée*; pero además durante aquella lucha táctica, en el combate usual artillero, el efecto de las armas enemigas que sufre el personal, puede decirse que depende de sus cualidades, en mayor grado aún que en los combates de artillería á tiro de pistola y en los abordajes de los buques de vela.

Si fundados en las enseñanzas históricas de la guerra naval, y reflexiones análogas á las que anteceden admitimos que realmente en los futuros combates el factor personal, especialmente en lo que se refiere á las cualidades de carácter tendrá una importancia hasta ahora desconocida, y que, por lo tanto, los fundamentos para apreciar este factor se han apoyado en remotos tiempos, toma especial interés de actualidad la importantísima cuestión de si en los preparativos para el combate durante la paz se le asigna al mismo factor toda la atención que le corresponde con arreglo á las circunstancias modernas; y realmente en esto habremos de apoyar,

nos para investigar si las cualidades de carácter del personal de la flota garantizarán que, llegado el caso, las energías alcanzadas por la instrucción preparatoria conservarán todo su valor, y si, por otra parte, la resistencia contra el efecto de las armas enemigas será la máxima posible. Ya hemos explicado que no sólo se trata de las cualidades requeridas, sino que deben tener en mayor grado que el enemigo. No quiere esto decir que se abriguen dudas respecto á la posesión del espíritu necesario para el combate en nuestro personal; semejante duda estaría injustificada ante la presencia de muchos ejemplos de lo contrario; pero queda en pié la cuestión de si estas cualidades crecerían conforme á las exigencias y excederían á las de los enemigos; y como sería difícil, por no decir imposible, anticipar una justa apreciación de estas últimas, venimos á parar en que debemos estar dotados del mayor elemento moral imaginable para alcanzar en el combate las mayores ventajas; pues, como muestra la historia, este elemento moral compensa la flaqueza del material y de la táctica, y, sobre todo, le da valor á los demás factores. Estas consideraciones nos manifiestan que debemos aspirar, no á las buenas cualidades de carácter, como las garantizan las condiciones del pueblo y el espíritu de corporación, como algo que ya se tiene, no tampoco á ser capaces de aumentarlas, sino á luchar con estos fundamentos para obtener las máximas energías por medio de su sistemático y amplísimo desarrollo.

Para realizar esta lucha, prescindiendo del convencimiento de lo útil y necesario que es el referido desarrollo, será preciso, como condición esencial, haberse formado un concepto bien definido de las cualidades á que se aspira. Esta condición parece haberla olvidado el Contralmirante italiano *Gabotti* en su escrito titulado "Los factores psicológicos de la victoria naval" que se publicó el año 1900, como lo hace comprender la réplica á dicho escrito hecha en el *Marine-Rundschau* de aquel año. El gran número de cualidades que *Gabotti* exige reunidas, garantizarían, sin duda, si todas pudiesen coexistir, un personal ideal; pero, en la práctica, semejantes exigencias carecen de valor porque no pueden alcanzarse: un "poco menos" es prácticamente "más". Y del mismo error de exceso pade-

cen muchos escritos análogos que se ocupan de la importancia y realce del elemento moral; pues la limitación de los esfuerzos para mejorar, á cualidades sencillas y bien definidas, ha de mirarse como la llave para el logro de resultados prácticos.

Tampo pueden aceptarse sin exámen, adaptándolas á la guerra naval, las enseñanzas que nos suministra la guerra terrestre, como las expresa con claridad la obra escrita por *Clausewitz*, y traducida por el inteligente *Yrhr. v. Freitag=Loringhoven*. Así, por ejemplo, *Clasewitz*, en el libro 1º, capítulo 4º, al hablar del peligro en la guerra, admite que los combatientes se habitúen á él gradualmente, y considera inevitable la disminución de las energías durante la primera media hora de la lucha; y es porque en tierra la mayor parte de las veces ocurren muchas batallas seguidas, que cada una dura muchas horas y aun días, mientras que la futura guerra naval probablemente se decidirá por un solo combate decisivo de algunas horas de duración total. Y la solución de este combate, como ocurrió en Tsuschima, ya está definida en la primera media hora, intervalo que, según *Clausewitz*, se necesita para habituarse al peligro. El Almirante *Togo* corrobora en su parte nuestra opinión al decir que el combate á la media hora estaba ya decidido.

Probablemente serán novicios todos los que vayan al primer futuro combate naval; ni el Almirante ni las dotaciones de la flota tendrán experiencia propia de la guerra; y por lo tanto, á fin de conseguir desde el principio el pequeño impulso necesario para hacer inclinar la balanza de nuestro lado, será condición muy decisiva la actitud para procurarse lo más pronto posible el equilibrio del espíritu, y con él una capacidad superior de energía; y no hay duda de que este rápido cambio á las condiciones desusadas de la guerra puede aumentarse por medidas tomadas durante la paz. A este aumento tendremos de consiguiente que prestarle una atención muchísimo mayor en la Marina que en el Ejército.

Si entre las múltiples manifestaciones de la energía volitiva, queremos elegir una limitada lo más posible al objeto que nos conviene, persiguiendo al propio tiempo que su acción sea la más intensa, aparecen, según las enseñanzas históricas de

la guerra naval, dos cualidades de carácter especialmente adecuadas para desarrollarse ampliamente en todas las jerarquías y situaciones de combate, á saber: *la sangrefría y la constancia*. Desde el punto de vista psicológico y científico podría no estar libre de objeciones la agrupación de cualidades bajo estos dos conceptos; pero en cambio son convenientes para el fin educativo práctico, puesto que el primer mencionado concepto representa el grupo de cualidades que permite al personal resolver sus problemas de combate con la menor influencia posible del efecto de las armas enemigas, mientras que el segundo grupo comprende aquellas cualidades que facultan al personal para permanecer á la ofensiva durante largo tiempo, á pesar de dicho efecto.

El desarrollo de estas dos cualidades de carácter hasta la máxima perfección es tan necesario para el futuro combate como la instrucción en el manejo de las armas y del buque; deberemos, pues, acostumbrarnos á mirar estas cualidades como más importantes que otras muchas estimables en la paz; á considerarlas como preciosa cualidad de mando y al propio tiempo á tenerlas en cuenta en todas las manifestaciones de la energía. Tampoco deberá descuidarse la enseñanza que tienda á aumentar estas cualidades, aun cuando no pueda desconocerse que el servicio y la instrucción actuales en tiempo de paz contribuyen en cierto modo y oportunamente á su desarrollo; así, pues, no nos ocuparemos ahora de un aumento sistemático y regulado que eleve esas brillantes cualidades á su más alto grado de eficiencia. El paso, sin embargo, del saber al poder, apenas es mayor que el poder en tiempo de paz al mismo poder en la guerra, según el sentido que aquí le asignamos.

¿Cuál habría de ser el programa detallado para realizar el desarrollo de las mencionadas cualidades? El consignado, siquiera á grandes rasgos, sería impropio de este escrito; pero dada su tendencia, excitando á reflexiones sobre la importancia y posibilidad de desarrollar el factor carácter, parece conveniente al menos indicar el principal camino, según el cual, á juicio del autor de estas líneas, sería posible presentar un

conjunto del sistema de preparativos para la guerra en tiempo de paz.

Como previa condición, que parece tan importante como la precisa limitación y restricción del objetivo perseguido, deberán considerarse métodos claros y prácticamente comprensibles, que también ilustren y parezcan útiles al personal de categorías inferiores y al de jóvenes de reciente ingreso en el servicio, pues aunque pueda contarse con que en las altas jerarquías; un conocimiento claro de la necesidad de realzar el factor carácter quizá conducirá al dominio de sí mismo, sin embargo, no debe privarse de dirección y de cierto impulso al personal subordinado, especialmente al de la dotación que sólo sirve en la Marina un escaso tiempo, que suele ser de tres años. Entre las influencias que la guerra ejerce sobre el personal, y que es menester vencer, merece tanta importancia el efecto de las armas del enemigo que no basta como medio para contrarrestarlo la disciplina ordinaria, y que debe estirpase por fuerzas arraigadas de un modo más profundo en la naturaleza humana. El camino más seguro para lograrlo es el ejemplo del personal de Oficiales jóvenes, cuya acción se hace sentir sobre el de Suboficiales que está en inmediato contacto con la dotación; de todo lo cual se deduce cuánta importancia tiene en la preparación de estas dos clases de personal el desarrollo del carácter antes de la educación intelectual.

Con el ejercicio de vela ha desaparecido una oportunidad para desarrollar el carácter que no ha encontrado todavía una verdadera compensación en los otros trabajos que lo han substituido, y el convencimiento de esta falta ha sido ciertamente la causa de la resistencia para abandonar aquel ejercicio como medio educativo. Pero la compensación no se ha hallado hasta ahora, no tanto porque los servicios modernos sean en absoluto, inadecuados para dicho objeto, sino porque las exigencias siempre crecientes de la táctica han exagerado la enseñanza intelectual, y esta tendencia debe contrarrestarse.

Para lograr estas aspiraciones deberá recurrirse más bien a una utilización metódica de las muchas oportunidades que se presenten, que a complementar el plan actual de enseñanza. Está indicado el método que ha de seguirse, ampliando los si-

mulacros de combate y los ejercicios de tiro que desarrollan las mencionadas cualidades de carácter; y, sin caer en el ridículo, pero tampoco sin medidas draconianas á lo *Suvoroff*, se podrán encontrar los procedimientos prácticos para alcanzar el fin apetecido. Además, indicarán también el camino que conduce á este fin, la publicación de las influencias é impresiones que se reciben durante la lucha, tales como las refiere *Semenoff* en sus descripciones de los combates. Esta previa familiaridad con los hechos, si se realiza de un modo conveniente, parece más oportuna que un silencio premeditado de dichas impresiones, las cuales pueden luego constituir en los momentos decisivos algo nuevo é inesperado que paralice la energía ofensiva, y aplane las actividades intelectuales.

Mencionaremos además, como medios indirectos, los ejercicios gimnásticos, las marchas, el servicio en los botes, así como la instrucción militar y el manejo de la artillería, que ofrecen motivos bastantes para realzar la energía volitiva. El temple y el endurecimiento del cuerpo unido á ciertos esfuerzos, que realizados con moderación y sencillez sirven para la conservación de la vida, deben considerarse como fundamentos para los fines de que aquí se trata, y además de aprovecharse las funciones oficiales del servicio deberán utilizarse también los momentos libres para conseguirlos. Deberemos hacer la observación, sin embargo, de que al aceptar la vida esportiva á la inglesa, olvidamos muchas veces una cosa que para nosotros es precisamente de importancia. El *esportman* inglés no dedica su actividad á ejercicios de índole diversa, sino á uno sólo con la mayor intensidad posible; y con frecuencia se ve un *esport* perpetuado en muchas generaciones de una misma familia. La energía volitiva establecida por tales esfuerzos necesariamente en una pequeña esfera, debe considerarse como un factor esencial para el temple de las fuerzas corporales y del espíritu, cuya vigorización se logra con el trabajo esportivo.

Entre los medios indirectos que exige el objetivo aquí tratado debe considerarse también en desarrollo de ciertas cualidades del alma; pero sólo en el concepto de cualidades auxiliares, y no han de mirarse como coordinadas con las for-

mas de energía que antes se mencionaron. El claro conocimiento de esta condición subordinada de las cualidades auxiliares nos inducirá á darles dirección, y á desarrollarlas sólo en tanto que sirvan para el objetivo principal.

La última guerra ruso-japonesa nos ha demostrado que la *religiosidad* es el primero de los factores que podemos llamar auxiliares en el sentido que se les da en este escrito; la forma de utilizar la noble ambición como estímulo para llegar á las mayores eficiencias se manifiesta en las íntimas relaciones de la flota inglesa con la prensa, las cuales obran favorablemente por las condiciones características del pueblo inglés; y si bien el primitivo objeto de esta intimidad era, y aun lo es hoy en parte, de una naturaleza revolucionaria, no puede, sin embargo, desconocerse la existencia de una acción recíproca entre el interés popular por los resultados de los ejercicios de tiro, por la rapidez del carboneo, por los records de los viajes, por las maniobras, y el realce de las eficiencias obtenidas en tales casos. Sin embargo, el violentar las exigencias en las energías individuales produce efectos favorables por dos conceptos: en primer lugar, porque limita ventajosamente el decaimiento inevitable de esas energías entre las condiciones de la guerra y las de la paz, y en segundo lugar porque contribuye al aumento de la energía que hace disminuir este decaimiento durante el combate. Y, finalmente, también la *confianza en sí mismo* es cualidad que influye de un modo favorable en las energías guerreras, como lo reconocen practicamente en estos tiempos modernos los ejércitos de mar y tierra, realzando la eficiencia individual contra la de la masa que antes estaba de moda. La desaparición de las amplias baterías en los buques de guerra ha hecho inútil también en las Marinas la acción recíproca del espíritu de la masa sobre el del individuo, en tiempos pasados tan eficaz. Dentro de los pequeños grupos de combate, en donde cada uno tiene que cumplir su misión, separados por torres y mamparos la energía individual es lo primero. Y el medio de infundir en cada hombre de la dotación de un buque de guerra la confianza en sí mismo necesaria para desarrollar las mayores eficiencias, habrá de ser el persuadirle de la importancia de su puesto en la organiza-

ción del conjunto, y mantener vivo en él también el sentimiento de que en la rutina diaria de la paz colabora á la gran finalidad que ha de llenar su buque, su flota y la Marina. Pero esta finalidad no ha de verla el hombre flotando en una borrosa lejanía, sino que deberá presentársela más cerca un discreto *chauvinismo* que lo justifiquen los ejemplos más inmediatos del pasado.

Los caminos principales aquí establecidos, en la disposición general en que su discusión a propósito se han mantenido, pueden ciertamente designarse como practicables para la educación de todos los grupos del personal combatiente, aun cuando en los detalles el método para desarrollar el carácter en los distintos ramos de la enseñanza en la Marina tenga que marchar por senderos especiales para anoldarse á los procedimientos y á los medios de dicha enseñanza.

En conjunto de todos estos diferentes caminos deberá, sin embargo, acentuar el desarrollo del carácter frente á la enseñanza intelectual. Las diversas exigencias de la guerra requieren el realce de este factor, tanto más cuanto que es sabido que el rasgo característico de la nacionalidad alemana es de opuesto sentido al que fundamenta la existencia nacional inglesa, más favorable al desarrollo de las cualidades de carácter y de la individualidad.

Una ligera inclinación hacia el modo de ser inglés sería conveniente y responderían á él nuestras cualidades nacionales; sin ahogar nuestro genio propio, sino al contrario, desarrollándolo en el sentido más adecuado para utilizarlo; así, pues, en el caso presente el mejor camino sería dirigirse hacia el primer objetivo, pero no abandonar este último. Y, ante todo, por medio de un desarrollo del carácter, sistemático y extremado, lograremos que en el momento decisivo alcancen su más completo valor las fuerzas nacionales, fundamento de la preparación intelectual para la guerra.— (De "La Revista General de Marina"—Madrid.)

La velocidad en los barcos de combate

DE LA "RIVISTA MARITTIMA" ITALIANA

En el "United States Naval Institute Proceedings de marzo de 1908, ha sido publicado un notable estudio: *La velocidad en los barcos de combate* del Subteniente de la Marina Norteamericana, R. R. Riggs.

Los elementos militares de una nave de guerra pueden dividirse en tres grupos: artillería, coraza y velocidad, considerando como parte de ellos á la autonomía y provisión de municiones. No cabe duda que estos elementos pueden ser intercambiables, sacrificando uno al otro, pero el problema está en saber hasta qué punto puede sacrificarse uno en ventaja del otro. En el caso actual, para las flotas igualmente armadas y protegidas, es cierto que la más veloz se halla en condiciones de superioridad; pero si las dos flotas han sido bien construidas, tal caso será imposible y el aumento de velocidad se podrá obtener solamente sacrificando el armamento ó la protección, ó aumentando el desplazamiento. Entonces el problema está en ver sino sería mejor utilizar este armamento de desplazamiento en cañones ó coraza.

La velocidad es el menos seguro de los tres elementos, y Riggs, en confirmación de tal criterio, enumera incidentes de máquina y de otro género que con facilidad pueden reducir notablemente el andar. Y si esto no es de peligro grave para la

flota que no ha contado con la velocidad para afirmar su preponderancia, la pérdida es mucho más grave para aquella que hubiese sacrificado el armamento y la protección al mayor andar. En combate basta que esta disminución de velocidad sea en una sola nave, para obligar á que se disminuya el andar de todos los demás que formen con ella. Así la flota más lenta, concentrando el propio fuego sobre una sola de las naves enemigas, puede tratar de hacerle una avería en las máquinas, reducir grandemente la velocidad de toda la escuadra enemiga y así destruir su primitiva superioridad.

Continúa Riggs recordando la afirmación, de que la guerra ruso-japonesa demuestra la necesidad de grandes velocidades; pero esto, dice, que á primera vista parece verdadero, no lo es después de una observación más atenta, por ejemplo, en Tsushima los japoneses filaron 15 nudos y los rusos 9; pero cuánta parte de la victoria fué debida á la velocidad y cuánta á la artillería? Si las dos flotas hubiesen sido igualmente manejadas bien, y la velocidad de los japoneses se hubiera adquirido á expensas de la protección y del armamento, ¿habrían sido iguales los resultados? Esta es la verdadera cuestión; mientras no se puede dudar que la victoria japonesa débese principalmente á la artillería, y solo esa pequeña parte á la velocidad. Además, la pérdida de andar de los rusos demuestra la deterioridad del factor velocidad, infinitamente mayor que el de la artillería ó coraza. Los japoneses pusieron en línea de batalla á sus cruceros, que por esa razón tuvieron que disminuir su andar, reduciéndolo al de los navíos de línea. ¿No hubiese sido mejor, utilizar en cañones y coraza ese mayor requerido para obtener velocidad más grande?

En la batalla del 10 de agosto, así el acorazado "Czarewitch" como el "Mikasa", sin hacerse graves daños en la artillería y coraza, tuvieron en cambio gravísimas averías de máquina, hasta el punto de que uno redujo su velocidad á 4 nudos, y el otro se vió obligado á detenerse por más de una hora; lo que dá una prueba más de lo poco segura que es la velocidad. En la batalla del 14 de agosto, también el "Rurik" fué hundido por avería que redujo mucho su andar.

Piensen los sostenedores de la velocidad que ella es neces-

ria para huir de un enemigo más fuerte; pero esto es un error, porque se supone más débil á la flota más lenta, mientras las demás condiciones siendo las mismas, resulta que ésta será la que deba considerarse como más fuerte. Para dar un ejemplo concreto, Riggs supone el combate de una nave de línea con un crucero acorazado, ambos modernos. Dicen que el crucero siendo más veloz, puede regular la distancia de combate. ¿Qué sacará con esto? ¿Cómo es posible regular la distancia de modo que la más débil artillería del crucero pueda eficazmente dañar la más fuerte coraza de la nave de línea, sin ser primero puesto fuera de combate por la artillería de su enemigo? Se puede contestar, que el crucero no es hecho para combatir una nave de línea; pero en tal caso ¿para qué servirá? No ciertamente como explorador ó destructor del comercio, porque sería emplear un medio desproporcionado al objeto é imposible tener entonces un número suficiente de cruceros acorazados. Estos pueden, en la guerra, alcanzar á un enemigo, pero éste debe ser más pequeño; porque á igualdad de desplazamiento si es menos veloz será que está mejor armado y protegido. Podrán huir á un enemigo más fuerte, pero con la fuga no se vence en la guerra.

La velocidad no es una arma, sino un modo de emplear las armas. Además, como muchos ejemplos lo prueban, la flota más veloz en el papel puede facilmente ser la más lenta en el día de la batalla, mientras que la más fuerte está segura de su superioridad en cualquier tiempo y lugar. El Almirante Fremantle afirma, que ningún argumento teórico lo persuadirá á comandar una flota más lenta en dos nudos que la del adversario; pero qué haría él si á esta inferior velocidad fuese unida una superioridad del 25 por ciento en armamento y protección? Y como el *Comander Fiske* ha demostrado, que una pequeña superioridad de fuerza al principio de la acción, crece en razón geométrica con la progresión de ella, mientras que todos están de acuerdo en que, una vez iniciado el combate, el valor de la velocidad pasa á segunda línea ante el del poder ofensivo. Se dice, sin embargo, que la velocidad facilita los cambios de formación; pero precisamente es lo que se debe evitar tanto como sea posible una vez iniciada la acción.

Son recomendables solamente, dice Riggs, los giros simultáneos, y en éstos, la nave más lenta, siendo más corta, será más manejable.

Después, la velocidad alta tiene otras positivas desventajas. Se necesita aumentar la provisión de combustible proporcionalmente al aumento de velocidad, y por consiguiente se reducirá proporcionalmente el aumento de velocidad, y por consiguiente se reducirá el radio de acción. Lo desventajoso de la primera solución es que para un desplazamiento dado hay que reducir el peso para cañones y coraza; la desventaja de la segunda es evidente. También hay que pensar en el mayor consumo de carbón. En fin, mayor velocidad quiere decir mayor eslora, y por consiguiente mayor blanco.

Si se toma al "Dreadnought" como tipo ideal de la nave de combate, y rápidamente analizamos la razón para su gran velocidad, se hallan, observa Riggs, algunas incongruencias. Por ejemplo, no van de acuerdo su artillería para grandes distancias y su gran velocidad, porque jamás podrán ser necesarias al mismo tiempo. En efecto, si la distancia de combate es constante, quiere decir que los buques están parados, y en tal hipótesis la velocidad no es necesaria, ó ambos deben moverse en la misma dirección, y entonces, para usar su artillería, el "Dreadnought" debe seguir al enemigo, lo que supone que éste ha sido batido ya. Si la distancia es variable, entonces, para emplear su velocidad y su tiro de gran calibre al mismo tiempo, tendrá que entrar en el campo de tiro de la artillería media de su adversario, sin haber tenido tiempo de infringirle graves pérdidas con sus grandes cañones.

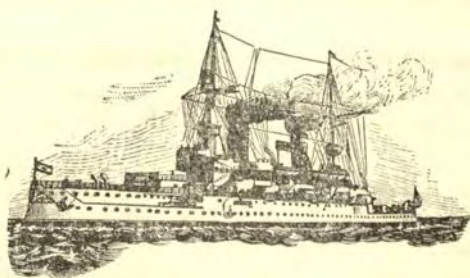
Todos hablan del valor de las grandes naves de alta velocidad, del más fuerte armamento y de la mayor protección posible. Aquello es absolutamente correcto para Riggs porque así se da el justo valor de la expresión *alta velocidad y mayor armamento posible*. Para la protección es aceptado que la coraza no sea perforada á distancia normal por la más gruesa artillería; pero también se sabe que una nave puede irse á pique sin que su coraza sea perforada. Es necesario, por tanto, no aumentar el espesor de la coraza, sino extenderla más por

todo el buque, en las partes más importantes que antes se dejaban indefensas.

Respecto del mayor armamento posible, Riggs observa que hay sólo un limitado número de sitios donde los cañones pueden ser colocados y usado del mejor modo posible; por eso, según él, hay un límite en el número de los cañones empleables, que deben ser del mayor calibre que se pueda, y provistos de "Shrapnels" y de granadas ordinarias con altos explosivos. No debe existir artillería media. La idea de emplear "Shrapnels" con los cañones de grueso calibre es nueva, y no está probada por experiencia alguna; pero ofrece ciertamente, con su expleo, enormes ventajas. Los "Shrapnels" de grueso calibre servirían para reemplazar á los cañones de medio en el ataque de las partes indefensas de los buques enemigos y para combatir á corta distancia. El tiro con "Shrapnel" de grueso calibre podría emplearse también contra los torpederos, y con óptimos resultados, porque sería muy posible detenerlos á gran distancia, cosa requerida imperiosamente ahora que ha aumentado la trayectoria del torpedo. En cuanto al calibre, Riggs hace aún las siguientes observaciones: que no sólo no debe ser empleado ningún cañón de calibre inferior á 300 m/m, sino que habrá que sobrepasar este calibre. Como ya se ha dicho, el número de cañones que pueden colocarse á bordo de un buque es limitado; no hay pues, más que aumentar la potencia, y como no se pueden aumentar la velocidad inicial y el alcance para no aumentar también las erosiones del ánima, por la alta temperatura desarrollada durante la combustión de la carga, no queda más que aumentar el calibre.

Pasa en fin Riggs á determinar el valor de las grandes velocidades. Ellas cuestan muy caro, porque la potencia de máquina aumenta en razón del cubo y talvez de la cuarta potencia de la velocidad, cuando se ha alcanzado un cierto límite, así es que todo aumento resulta imposible practicamente si se quiere pasar de un límite. La velocidad de una nave de línea no debe pasar de 19 nudos; porque una mayor velocidad se adquiriría á costa de muy graves sacrificios de protección y armamento. Observa que la máquina debe ser construida para desarrollar una alta velocidad de navegación, como la de

la marina mercante, para dar á la velocidad un verdadero valor estratégico. Y concluye, que deberán ser utilizadas aquellas innovaciones que pudieran disminuir el peso de la máquina, en ventaja del armamento y de la protección.



CARTAS AL DIRECTOR



Señor Director :

Faltando pocos años para que llegue á su término el *derecho de exclusiva* de que goza la empresa del muelle y dársena del Callao, y convencida, (dicha empresa) de que, por ningún motivo odtendrá prórroga, trata de asegurar, para sí, aunque de modo iudirecto, la perdurabilidad de ése derecho, y al efecto, está adquiriendo la posesión de todos los terrenos que quedan á lo largo de la playa, en la bahía del Callao.

Aun cuando es muy ajeno á nosotros el abordar de modo directo este asunto, conceptuamos de nuestra incumbencia el llamar la atención á cerca de la ventaja que reportaría á nuestro Gobierno, la adquisición de esos terrenos (principalmente los del lado Norte de la bahía) para que, prévio estudio, puedan ser destinados á varaderos de torpederas, muelles militares, diques, depósitos de carbón y artículos navales etc., etc.

Si la atención del Gobierno no se preocupa con seriedad y prontitud de este asunto, más tarde, cuando el incremento de nuestra marina imponga la necesidad de las construcciones indicadas, se tropezará con monumentales dificultades; pues, siendo una empresa extranjera la propietaria de todos los terrenos de que el Gobierno ha de menester para el fin señalado, habrá que recurrir después de largos y enojosos trámites judiciales, al recurso de la *expropiación forzosa* y los terrenos vendrán á costar, por lo menos, cinco veces más de lo que hoy valen.

Aun cuando la construcción de las dependencias de la Armada no se lleven á cabo inmediatamente, el Gobierno debe apresurarse en comprar éstos terrenos, tan o para asegurarse en la propiedad de ellos, como para evitar que la insaciable empresa los siga adquiriendo con grave daño para el comercio en particular, y para el País en general.

F.



Crónica Extranjera.

Alemania.

Lanzamiento.—En mayo último, se verificó el del crucero "Emden" cuyo desplazamiento es de 3.600 toneladas y que alcanzará una velocidad de 24 millas.

España.

Notable invento —Con este título, publica la "Revista General de Marina" de Madrid el artículo que reproducimos, y en el que dá cuenta de un nuevo invento en el ramo de electricidad:

"A mediados del pasado mayo, verificaron en la Sala de Juntas del Ministerio de Marina, y en presencia del personal de este Centro, los ilustrados Tenientes de Navío don Manuel García Díaz y don Antonio Azarola, pruebas de un aparato eléctrico de su invención, que obra como interruptor de máxima para cualquier intensidad, y suponen sus inventores que hasta para tensiones elevadas.

"El modelo presentado, está preparado para cortar las pequeñas intensidades de los abonado de luz cuando estos tratan de incrementarla. Constituye, por consiguiente, un limitador industrial al que sus inventores han bautizado con el nombre de *Autotermos*".

"Así constituido, goza de las siguientes cualidades:

1a. Una sensibilidad tan grande, que llega á acusar incrementos de pocas centésimas de amperio, si así se desea".

"2a. Carece de palancas, electro-imanés y demás elementos electro-mecánicos".

"3a. Se halla suprimido en *absoluto* la chispa de ruptura;

los contactos aparecen sin el menor rastro de oxidación, al cabo de millares de oscilaciones”.

“4a La vista más perspicaz, no nota movimiento alguno de los órganos en funcionamiento”.

“5a. El efecto que se puede producir es arbitrario. Se puede construir el aparato de manera que al introducirse el fraude se produzcan en la luz un número indefinido de oscilaciones. Se puede construir también, de modo que la luz se apague al cabo de un cierto número de estas oscilaciones, y, por último, se puede construir de manera de conseguir el apagado á la primera oscilación”.

“En todos los casos, para que el servicio regular quede establecido, es indispensable quitar de circuito (un mayor ó menor tiempo según la intensidad del pretendido fraude) todas las lámparas, que podrán después volverse á encender paulatinamente hasta lograr el servicio normal”.

“Cuanto mayor haya querido ser el fraude, más rápidamente se verificará la primera interrupción, hasta el punto de que el aparato obra como un verdadero fusible ó cortacircuitos de seguridad”.

“6a. El tamaño es tan reducido que queda todo alojado en el fondo y formando parte del soporte de un aislador de tipo corriente, para bajas tensiones.”

“Los inventores han obtenido la patente para España y la gestionan en los demás países.”

“Como el aparato obra según hemos dicho, como interruptor de máxima, los señores García Díaz y Azarola se ocupan en extender, para los casos en que será de absoluta precisión, la aplicación de su aparato, especialmente en los barcos que necesitan en sus múltiples circuitos de motores y alumbrado, de un agente que automáticamente obre para evitar averías”.

Estados Unidos.

El Michigan.—En los astilleros de la *N. Y. Shipbuilding Co* se ha efectuado el lanzamiento de este acorazado, uno de los más poderosos de la flota yankee.

El desplazamiento del "Michihan" es de 16,000 toneladas y su velocidad de 18 millas.

Como armamento tendrá ocho cañones de 12 pulgadas, 2 T. R. de 3 pulgadas y varios más pequeños.

Su dotación será en total de 900 hombres.

El Vestal—Se ha botado al agua, en New York, el buque carbonero de este nombre, cuyas características principales, son las siguientes: eslora 141.90 metros; manga 18.5 metros; puntal 7.9; desplazamiento 12,600 toneladas; velocidad 16 millas.

Este buque, el primero en su tipo, tendrá en sus carboneras capacidad para 1,570 toneladas y en sus bodegas podrá contener hasta 6,400 toneladas de carbón, para proveer á los barcos de la escuadra que acompaña.

Su armamento lo constituirán 4 cañones T. R. de 3 pulgadas.

Francia.

Instrucción de la Escuadra del Mediterráneo.—Desde que el Almirante Germinet ha tomado el mando de esta escuadra se notan los efectos de un buen espíritu directivo, desarrollando energía, constancia é inteligencia en el seguimiento del plan concebido por tan distinguido Almirante.

En principio ha atendido con mucha energía al restablecimiento de la más severa disciplina, algo relajada en los últimos años por causas de todos conocidas.

Y en cuanto á la instrucción ha dividido el año en tres períodos: durante el primero los Comandantes tienen libertad de movimientos, pueden salir y fondear cuando les plazca, proceder á ejercicios aislados y seguir una instrucción progresiva, dando cuenta como es natural, á su Almirante; en el segundo período se reúnen las divisiones y ejecutan éstas separadamen-

te ejercicios y evoluciones correspondientes á estas unidades tácticas, y en el trascurso del tercer período, el Almirante en Jefe toma el mando del conjunto y coordina los esfuerzos de todos, haciéndoles concurrir al mayor éxito en el entrenamiento al combate.

Este procedimiento de instrucción despierta y hace valer el sentimiento de la iniciativa que luego se aquilata en la concurrencia, enseñando á que cada sumando valga todo lo que deba y á que sean después homogéneos en el conjunto.

El Almirante Germinet no descuida los ejercicios de tiro, estudia y contrasta con la realidad un nuevo servicio interior en los buques, etc., etc.

(De la Revista General de Marina.—Madrid.)

La cuestión de los uniformes.—De la "Revista General de Marina" de Madrid, tomamos lo siguiente:

"Con motivo del viaje del Presidente de la República francesa á Inglaterra, los Oficiales de esta Marina parece que se han encontrado en condiciones de inferioridad con respecto á los de la Marina inglesa, efecto de la supresión de la gala, ordenada en 1903 por Pelletan. Recordamos que para evitar algo parecido antes de la visita del Presidente Loubet al Rey de Italia, se restituyó á la Marina francesa el uso del tricornio, también suprimido por el Ministro citado.

Los Oficiales franceses se lamentan ahora del aprieto en que se han encontrado ante las preguntas de sus camaradas. "¿Cómo ha sido que os han suprimido la gala?" Pregunta que por sí sola, coloca en inferioridad al preguntado, máxime cuando hay que balbucear una incongruencia como única respuesta posible.

Estos hechos demuestran una vez más que siendo la Misión de la Marina de guerra, misión de esterioridad, al Oficial de Marina en todo orden de cosas, hay que ponerlo en condiciones de relación posible con sus camaradas extranjeros, y

que han de alcanzar la satisfacción de esta necesidad, no sólo á los uniformes, sino hasta las insignias.

Buena prueba de ello se tiene en la conducta de casi todas las Marinas del mundo que con rara unanimidad han adoptado la *cocci* y las insignias inglesas para el Cuerpo ejecutivo, sin preocuparse ninguna de las principales de obtener similitud de insignias con algún otro Instituto de la propia nación, Instituto cuya función principal se ejerce dentro de la interioridad.

La cuestión de uniformes no debe apasionar, pero tampoco debe abandonarse porque tiene su importancia.

Los Oficiales franceses también se quejan de la inferioridad en el vestir de sus marineros con relación al de los ingleses.

Francia.—Acaban de declarar fuera de servicio á los acorazados "Formidable", "Courbet" y "Devastation".

"Le Temps" dice: condenar tres acorazados á un mismo tiempo es un revés importante para la marina de aquel país que no se halla abundante de acorazados y asegura que no serían las únicas, puesto que el parlamento al votar el presupuesto de 1908 ha decidido tarjar de la lista de la flota, numerosos barcos.

Las radiaciones que resultan del informe de M. Chaumet (página 10) son las siguientes:

6 acorazados: "Almiral Baudin", "Formidable", "Courbet", "Divastation", "Magenta" y "Neptune".

2 guarda costas: "Terrible" y "Fulminant".

3 cruceros: "Fage", "Milán" y "Troude".

2 avisos torpederos: "Leger" y "Levier".

1 aviso transporte; "Rance".

2 avisos: "Chimère" y "Jouffroy".

10 torpederos de 1a. clase.

Es necesario agregar á estos veintiseis buques condenados, otros que lo han sido por resultas de accidentes: el acorazado "Yéna", 1 crucero acorazado "Chanzy", un crucero "Jean Bart", y un aviso transporte "Neve"; y podríamos agregar á la lista otros menos importantes como el "Lutin" y "Gymnote" torpederos etc; pero esta lista es ya muy suficiente pues su conjunto arroja un total de desplazamiento de 122.000 toneladas.

Para reemplazar estos treinta buques, van á ingresar veinticuatro, y son:

1 acorazado, "Verité".

2 cruceros acorazados "Jules Michelet" y "Ernest Renan".

12 contratorpederos: "Carabinier", "Carquis", "Cognée", "Etendar", "Fanfare", "Fanion", "Hussard", "Sabretache", "Spahl", "Trident", y "Poignard".

9 Submarinos sumergibles: "Calypso", "Circé", "Floréal", "Germinal", "Messidor", "Omega", "Sphair", "Topaze" y "Tourgoise".

Estos veinticuatro buques tienen un desplazamiento de 48.488 toneladas. Es decir que el año de 1908 habrá un déficit de más de 64.000 toneladas de desplazamiento.

Japón

Maniobras Navales.—En las próximas maniobras navales que tendrán lugar en Kobe, tomarán parte 11 acorazados, 11 cruceros blindados, 17 cruceros, 61 cañoneras, 9 submarinos, 54 destroyers, 71 torpederas, y 8 buques avisos, haciendo un total de 242 buques, con 420 mil toneladas.

Sumergibles.—En los astilleros de Barrow-in-furness, se han lanzado al agua, dos sumergibles de 318 toneladas que, para el gobierno japonés, construye la casa Vickers.

Varadura.—A fines de marzo, se varó en la bahía de Nagoya, el acorazado "Asahi" por lo que há entrado al dique de Yokosuka para ser reparado.

El Ysukuba.—A su regreso al Japón, há sido reconocido este crucero encontrándosele en condiciones muy defectuosas: desde Singapoore, el barco hacía agua por multitud de remaches. Se atribuye esos defectos al rápido desarrollo que la industria

de construcciones navales há alcanzado en el Japón, por lo que há habido necesidad de utilizar mucho personal no preparado para empresa tan delicada.

Rusia

Reorganización de Astilleros.—El Gobierno há resuelto introducir reformas en la organización de la parte industrial de los arsenales, que en adelante serán autónomos; no contando con más asignación en el presupuesto, que el indispensable para construcciones y reparaciones de buques del Estado. Tendrá autorización para contratar trabajos particulares, siempre que de ello no resulte perjuicio para el Gobierno.

Dichos establecimientos, serán:

a) Astilleros del Báltico, para construcciones de barcos y máquinas.

b) Los Astilleros del Almirantazgo, para construcciones y reparaciones de buques.

c) Talleres de Oubokoff, para manufactura de máquinas, cañones, montajes, proyectiles y planchas de coraza.

d) Talleres de Liorski, para manufacturas de planchas de blindaje y material en general.



Crónica Nacional.

Renuncia.—El señor Contralmirante, don Toribio Raygada, ha renunciado el cargo de capitán de puerto del Callao y comandante principal de las milicias navales. El Supremo Gobierno há aceptado dicha renuncia, y há manifestado, al Contralmirante Raygada, su agradecimiento por los buenos servicios que há prestado al País.

No nbramiento.—Capitán del puerto del Callao y comandante de las milicias navales, há sido nombrado el Capitán de Navío graduado don Eduardo Hidalgo, que desempeñaba la comandancia del crucero "Almirante Grau".

Permuta.—Por resolución suprema, se há permutado de sus colocaciones, á don Emilio Balladares y don Enrique Lonnon, primeros ingenieros maquinistas del crucero "Lima" y transporte-escuela "Constitución", respectivamente.

Siniestro.—El vapor "Monteblanco", de la Compañía *Italo-Peruana*, há quedado fuera de servicio, á causa de haberse incendiado totalmente, el 25 del presente, en la madrugada.

No se conoce, á punto fijo, el origen de ése siniestro, pero se supone que él haya provenido del descuido de uno de los tripulantes de esa nave.

El "Monteblanco", era el primer vapor de la Compañía *Italo-peruana*, que, desde hace poco, había iniciado el tráfico

de cabotaje en nuestra costa, y, debido al accidente que nos ocupa, la marina mercante nacional há sufrido una pérdida considerable, si se tiene en cuenta la paralización ó quizá desaparición de la Compañía á que dicha nave pertenecía, cuyos trabajos se habían iniciado con ventajas positivas para el comercio de cabotaje.

Necrología.—Durante el presente mes, la Armada Nacional ha sufrido dos pérdidas muy sensibles: la del Capitán de Fragata Pareja, primero, y la del Capitán de Navío Honorato Tizón, después.

La desaparición de estos distinguidos jefes, deja hondo vacío, no sólo entre sus deudos, sino también entre todos sus compañeros que, habiéndoles tratado, supieron apreciar sus méritos como caballeros y como militares.

La "Revista de Marina" cumple con el deber de asociarse al duelo de las familias de esos malogrados jefes.

Ascensos.—Por resolución suprema, se há otorgado los siguientes:

Capitanes de Fragata graduados, á los de Corbeta don Numa P. León y don Abelardo León y Quintana

Capitanes de Corbeta efectivos á los graduados don Augusto R. Pimentel y don Carlos García Rosell.

Tenientes 1o. graduados á los Tenientes 2o. don Julio V. Goicochea, don Manuel A. Clavero, don Juan Althaus, don José R. Galvez y don Ernesto J. Salaverry.

Viaje á Europa.—A principios del actual, el Supremo Gobierno há enviado 5 guardias marinas, últimamente salidos de la Escuela Naval, á hacer su práctica en los buques de la Real Armada Española.

Dichos jóvenes son, Daniel Caballero, Federico Escudero, Alejandro Ureña, Manuel Zúñiga y Arturo Jiménez.

Aun no hace un año, regresaron los 7 oficiales que también han hecho su práctica en la Armada de la generosa España,

que, sin distinguir á nuestros oficiales de los suyos, les dá una vasta instrucción almacenando ellos todos los conocimientos y enseñanzas útiles en la profesión.

Bibliografía.

Nos es grato acusar recibo al Capitán de Navío de la Real Armada Española don Ramón Estrada, por el envío de su obra "Motores marinos de combustión interna".

El trabajo en referencia, es de gran importancia, en la actualidad y es una de las primeras de esa naturaleza que vé la luz pública.

Asi mismo, acusamos recibo al Ministerio de Guerra y Marina por dos planos de la caleta de Lobitos que se há servido enviarnos. Dicho plano há sido levantado por la Comisión hidrográfica.



NOTAS SPORTIVAS

LAS ULTIMAS REGATAS

El 26 del mes próximo pasado, se efectuaron en la bahía unas grandes regatas organizadas por el entusiasta Club "Unión" conmemorando el 87° Aniversario de la Independencia Nacional.

A las 3 y 30 p. m. se efectuó la 1a. Regata entre chalupas de la Armada Nacional, distancia 2 millas, obtuvo la victoria la chalupa del transporte «Iquitos».

La 2a. Regata entre los Clubs "Unión" y "Canottieri" había despertado mucho entusiasmo, pues ambos Clubs tomaban parte por primera vez con embarcaciones iguales, obtuvo el triunfo con facilidad el antiguo "Unión" (distancia 2 millas).

La 3a. Regata entre falúas de la Armada Nacional fué ganada por la falúa de la "Lima", entrando en segundo lugar la del "Iquitos", (distancia 3 y $\frac{1}{2}$ millas).

La última Regata era entre el "Canottieri" y el "Unión", también obtuvo la victoria el "Unión" probando una vez más la superioridad de su boga y tripulaciones, (distancia 1 milla).

La 2a y 4a. Regata inter club despertó muchísimo entusiasmo, pues se cruzaron apuestas que pueden calcularse al rededor de S. 12.000 á S. 14.000.

Las tribunas del Club organizador y muchísimas embarcaciones como también la playa se encontraba repleta de espectadores.

Asistieron al local del "Unión" el señor General Ministro de Guerra y Marina y el diputado por el Callao y casi la totalidad de la oficialidad de la Armada los que fueron atendidos galantemente por el Presidente y socios del Club.

MEMORANDUM

The following information was obtained from the records of the
 Department of the Interior, Bureau of Land Management, on the
 subject of the land owned by the United States in the
 State of California, and more particularly in the
 County of San Diego, and is hereby published for the
 information of the public.

The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

1. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

2. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

3. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

4. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

5. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

6. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

7. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

8. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

9. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows:

10. The land owned by the United States in the County of San Diego,
 California, is as follows: