



Revista de Marina

Año II

Callao, Noviembre de 1908

Núm. 20

La vigilancia de nuestra costa



Tiempo hace que se sentía entre nosotros, la necesidad de adquirir tres ó cuatro buques de pequeño tonelaje, cuyo objeto sería, más que nada, el de vigilar nuestra costa.

Hoy, con la colocación de los faros en distintos puntos de nuestro litoral, se acentúa más esta necesidad, pues menester será que existan embarcaciones apropiadas, para atender y vigilar el servicio de esos faros.

En el número de agosto de esta *Revista*, se dió cuenta de la adquisición hecha por el Gobierno Siamés de un cañonero, el "*Suriya Monthon*" cuyo tipo sería el ideal para el servicio que nos ocupa; pues, además de su pequeño tonelaje y economía de gastos, *en general*, presenta grandes ventajas sobre cualesquier otro tipo de buque que se quisiera adquirir.

El *Suriya Monthon*, ha sido construído por Thornycroft, en Southamton, y sus características principales, son las siguientes:

Eslora	41.8 metros
Manga	5.5



Puntal..... 1.9 „
Desplazamiento 201 toneladas

El aparato motor está compuesto de dos juegos de máquinas de tres cilindros Compound y una caldera acuatubular Thornycroft.

Tiene dos condensadores y las bombas de circulación necesarias; un evaporador capaz de producir 2.5 toneladas de agua potable, cada 24 horas.

Los alojamientos de oficiales y tripulación, son muy cómodos y ventilados.

El andar del buque es de 15 millas.

Su costo aproximado, es de £ 20.000.

El armamento de estos barcos puede constar de 2 cañones T. R. de 47 m/m ó de cuatro ametralladores de 37 m/m.

Como se vé, la adquisición, por nuestro Gobierno de tres ó cuatro buques del tipo descrito, facilitaría grandemente el servicio de vigilancia y aseguraría, sinó la desaparición, por lo menos la disminución en gran escala, de los innumerables contrabandos que se efectúan á lo largo del litoral, á la vez que atenderían el servicio de faros.

El presupuesto de cada uno de estos buques, sería insignificante; pues su personal se reduciría al siguiente:

Un Teniente primeto.
Un id segundo.
Un Alférez de Fragata.
Dos Guardias-marinas.
Un segundo maquinista.
Un tercer id.
Dos cuartos id.
Un segundo Contramaestre.
Un tercer Condestable.
Un Farmacéutico.
Cuatro timoneles.
Dos artilleros.
Dos cabos de mar.
Seis marineros.
Diez grumetes.

Cuatro ayudantes de máquina de 2^a.

Dos cabos de fogoneros.

Cuatro fogoneros.

Ocho carboneros.

Un cocinero de cámara.

Un id. de equipaje.

Un mayordomo.

Tres sirvientes.

Dos pinches de cocina.

Un despensero.

Un lamparero, ó sea un total aproximado de £p. 225, que, agregadas al de racionamiento, de ese personal, gastos de combustible y conservación del buque, haría un total de £p. 350 á 400 mensuales, próximamente, cantidad relativamente insignificante, si se tiene en cuenta la gran utilidad que reportaría al país cada uno de estos buques.

Existiría además la ventaja de que, al renovarse con frecuencia el personal de la plana mayor de estos buques, todos nuestros oficiales de marina tendrían necesariamente que llegar á conocer, a la perfección toda nuestra costa.

Nadie desconoce la gran importancia que tiene para un país, el perfecto conocimiento que el personal de su marina militar, tiene de su litoral. El conocimiento exacto, por el personal de nuestra armada, de la tan accidentada costa del país, nos reportaría pues ventajas indiscutibles.

La Comisión Hidrográfica, palparía también los beneficios de tal adquisición: pues tendría ocasión de recorrer frecuentemente la costa y hacer estudios constantes y concienzudos, para llenar su cometido.

Nuestro Gobierno debe pues, meditar al respecto: y sería muy conveniente que, á la vez que se van colocando los faros se mandaran construir siquiera dos de esos buques, para que una vez terminadas aquellos, pudieran éstos entrar en acción dejando sentir la grande y benéfica importancia de sus servicios.

Introducción del libro "La Guerre Sur Amer".

POR GABRIEL DARRIERS, CAPITAN DE NAVIO,

PROFESOR DE ESTRATEGIA Y TÁCTICA

DE LA ESCUELA SUPERIOR DE GUERRA DE LA MARINA FRANCESA *

(Reproducido del "Boletín del Centro Naval"
de Buenos Aires.)

Para ceder á las amistosas solicitudes de un gran número de mis camaradas de todos los grados de la Armada, me he decidido á publicar la substancia de las ideas generales que había expuesto anteriormente ante los oficiales de la Escuela Superior de Marina.

Además, el momento me parece propicio para que se oiga por lo menos una voz de marino en el debate apasionado sobre las eternas discusiones respecto de los principios de la guerra naval. En efecto, es curioso observar que inútilmente

* Nota del T.—El teniente Albarracín me había indicado la conveniencia de traducir alguna parte de este admirable libro, ya traducido al inglés por "Proceedings—y comentado muy favorablemente en las revistas de marina, por lo cual constituye la última novedad profesional.

Hé elegido la "Introducción" porque además de su interés particular, desarrolla el tema íntegro del libro, ó mejor dicho el programa, lo que puede interesar á mis compañeros que no lo conozcan aun.

se buscarían oficiales entre los numerosos abogados de los dos partidos adversarios, que reclutan cada día nuevos adeptos, para juzgar un problema técnico del cual depende el destino y suerte de la Nación.

Excepto que se demuestre que los hombres del oficio son incompetentes para hablar de ello, lo cual sería paradójal, parece difícil admitir que ellos permanezcan mudos, en un país de opiniones como el nuestro, sobre los principios que deben presidir la constitución de la flota.

Tenemos grandes progresos que hacer en Francia, en el ramo de las concesiones liberales, que, en el campo tan vasto de las cuestiones marítimas, librarían definitivamente la palabra y la pluma de los marinos, de las restricciones estrechas que las ligan.

El gobierno inglés nos da al respecto un ejemplo muy sugerente, como lo hace, por otra parte, siempre que se trate de asuntos de marina. En el instante preciso en que, hace algunos años, se concedía á algunos oficiales nuestros la autorización para dar conferencias en nombre de la Liga Marítima, con extrema parsimonia y numerosas restricciones, el Almirante Charles Beresford llenaba los periódicos y las salas de reunión de Inglaterra con ardorosas reivindicaciones profesionales, sin que el Almirantazgo haya puesto traba de especie alguna á la libertad de su pensamiento.

Tal actitud se justifica por la importancia que el Almirantazgo ha dado siempre á la educación pública en todos los asuntos marítimos, y también por la moción bien definida que las ideas expresadas por un oficial, aunque fuere el eminente, no empuñan ó comprometen sino á éste, y tienen exactamente el valor que se les quiera atribuir.

Sin duda alguna el hecho, ciertamente mortificante, de que en nuestro país solamente, con exclusión de todos los demás, los principios dirigentes se traen constantemente al tapiz y se vuelven á presentar periódicamente las mismas discusiones estériles, debe atribuirse en parte á nuestra invariable regla del silencio impuesto hasta la fecha á los profesionales.

Puesto que las enseñanzas más indiscutibles de las recientes guerras navales se interpretan en Francia diferentemente

que afuera, y á menudo al revés del buen sentido común, es necesario creer que carecemos de método.

Tal vez tambien sea justo imputar otra parte de responsabilidad á la incoherencia de las ideas marítimas en la marina misma, al desconcierto de los espíritus y, para decirlo todo, á la falta absoluta de doctrina en asuntos de guerra naval.

Hace aun muy pocos años, era común decir. "Tantos oficiales de marina, cuantas opiniones diferentes sobre los detalles mas insignificantes del oficio." En una época relativamente reciente, á propósito de la cuestión de la instalación definitiva de la Escuela de Torpedos, dos partes elevados en corto intervalo para justificar pedidos de créditos, contenían cada uno una frase destinada á decidir el punto de principio fundamental. "Es necesario que la Escuela esté á bordo", decía uno; y el otro, algunos meses después, decía así: "Es necesario que la Escuela esté en tierra."

Esta verdadera anarquía profesional, que ha alejado un número demasiado grande de simpatías adquiridas naturalmente para la marina, era debido á dos causas principales: en primer lugar, la transformación tan radical en el material naval, en el transcurso del medio siglo que acaba de terminar, transformación tal que no puede encontrarse otra igual ó semejante en las otras manifestaciones, del progreso industrial; en segundo lugar la ausencia de toda enseñanza de la guerra moderna.

En realidad se puede considerar que estas dos causas no forman sino una sola. Obedeciendo á una especie de apuro febricente, las construcciones navales se han modificado en la medida de los progresos industriales, antes que los diversos conceptos, modificados sin haber servido ó sido utilizados, hayan encontrado su justificación en la base esencial de toda verdad: la experiencia.

Desde la constitución, de las flotas modernas hasta Tsushima, ha habido pocas ó ninguna batalla naval realmente digna de este nombre. En el curso del estudio que emprendo aquí, á excepción de la guerra ruso-japonesa, podemos retener algunos hechos particulares que se nos permitirá generalizar por lo menos para el razonamiento lógico y para el sentido

común, así como para la aplicación de verdaderos resultados experimentales.

Esto explica y justifica en parte la falta de precisión de las ideas marítimas, no se puede definir mejor, lo que ella era hace apenas diez años, que recordando el estado de espíritu del alto comando del ejército antes del 1870. La misma ausencia de doctrina de guerra, el mismo desconocimiento de las exigencias del material moderno y de la conducción de fuerzas numerosas, la misma fé ciega y nefasta en las inspiraciones sobre el campo de batalla.

Para cerciorarse de que yo no cito cosa alguna que no sea rigurosamente exacta, basta recordar que aun hace algunos años nuestros libros de señales en uso estaban llenos de capítulos relativos á maniobras de flotas á vela, cuando hacía tiempo que habían desaparecido las arboladuras. En fecha aun reciente, el sistema de los ejercicios de combate prevenía igualmente los abordages, y no juraría que esta hipótesis, completamente inverosímil, no exista todavía en algunos de nuestros buques.

Nuestros desastres de 1870 por lo menos nos han enseñado lo que vale la larga y paciente declaración para la guerra: que á falta del genio de un Napoleón, podía conducir á la victoria el trabajo incansable de un Moltke, trabajo de lógica y método y que nada deja al azar. El ejército ha sacado su provecho después del año terrible, para el bien del país ¿Sería realmente demasiada ambición la de desear economizarnos un Sedan marítimo, para obtener un resultado tan favorable para la marina?

El mismo Moltke dijo al terminar su vida: "Nuestras campañas y nuestras victorias han instruído á los Franceses, que tienen, como nosotros, el número, el armamento y el valor." Nuestra fuerza estará en la dirección, en el comando, en una palabra en el gran Estado Mayor. Esta fuerza nos la puede envidiar la Francia, ella no la posee."

La creación de la Escuela Superior de Guerra de la Marina ha tenido por objeto precisamente el recorrer la primera etapa sobre el camino que conduzca á este gran Estado Mayor, tan necesario en la preparación para la guerra naval

como en la terrestre, y tambien deberá llevarse á la realidad algún día, cuando los espíritus estén mejor preparados y después que varias generaciones de oficiales hayan pasado por la Escuela.

La necesidad más apremiante es, con efecto, la de coordinar las ideas, de pasar por el cedazo de un exámen riguroso todas las opiniones tan diversas que se admiten en el arte marítimo, y de rétener él muy pequeño número de hechos que pueden aceptarse como verdaderos, para formar las bases de una doctrina que deberá ser enriquecida poco á poco en el porvenir y por una enseñanza más documentada.

Así que cada uno de nosotros puede contribuir á la obra común que poco á poco aumenta y que en un futuro próximo suficientemente hermoso pueda imponerse á todo y destruir hasta el recuerdo de las obscuridades del pasado.

Para hacer aparecer á los ojos de todos la necesidad de esta obra de unificación tan considerable y tan grandiosa, como la precisión de las ideas profesionales en nuestra Marina, con tanta fuerza como se me presenta a mí mismo, me bastará citar mi solo hecho.

A principios del año 1898 el Consejo Superior de Marina, reunido para elaborar un programa de nuevas construcciones, decidió que Francia, fuera de los acorazados de línea, necesitaría una flota de 12 cruceros acorazados. ¿Por qué esta cifra de 12 unidades? La discusión de esta sesión del Consejo no explica las causas que determinaron esa decisión. Algunos meses después, aun debería decir algunas semanas después, durante una nueva sesión del Consejo, reunido para otro objeto, un miembro observó que la cifra de 12 cruceros acorazados anteriormente votada le parecía insuficiente, sobre todo en razón de las exigencias de la política colonial, y propuso elevar la cifra á 24.

Después de una discusión confusa el Consejo se pronunció por 18. Ninguna justificación seria había sido dada por este número, ni por los anteriores.

A pesar de que no he abordado aun las nociones más elementales de estratégica y de táctica, que son el objeto de este trabajo, al juicio simple se presenta el hecho de que las cues-

tiones de guerra no se tratan por el sentimiento. Sea dicho de paso, una vez por todas, que no está en juego cuestión alguna de personas. Los hombres nada son, tan solo las ideas mis importan.

Este ejemplo nos muestra mejor que todos los razonamientos, las lagunas enormes que aun existían, hace algunos años, en el origen mismo de los conceptos marítimos. Entre los problemas tan complejos evocados por la idea de estrategia, no hay otro más importante que el de la constitución de una flota y es obvio que todo proyecto que no tenga en cuenta la política exterior de un gran país ni la estrecha ligadura con el esfuerzo que le permiten sus recursos, no puede descansar sino sobre bases esencialmente frágiles y precarias.

La creación de una Escuela Superior así como el objeto de este trabajo responde una vez más, á la edificación de una obra militar establecida sobre bases sólidas y durables. Para obtener este resultado con seguridad, se necesita un objeto superior; además, utilizando una expresión empleada con felicidad anteriormente, descartaré cuidadosamente de los asuntos tratados todo lo que no tenga la guerra por objetivo. Precisamente á esta idea obedecía el fundador de la Escuela, M. E. Lockroy, el Ministro de 1895-96, dando intencionalmente á la institución el calificativo de *Escuela de Guerra de la Marina*. Quiso subrayar con ello la importancia primordial que atribuía á que este grande y fecundo pensamiento de la guerra, fuera siempre la estrella dirigente de sus trabajos.

Sea cual fuere el interes que se impute á los diferentes problemas producidos por las cuestiones marítimas y cuya superposición da al organismo naval su carácter complejo, nada digo que no sea rigurosamente cierto, al afirmar que lo de la estrategia y táctica naval forman su alma y responden mejor á su razón de ser.

Se puede entrever el momento más ó menos lejano en que por un acuerdo general de las ideas, realizando el fin de este problema fundamental del arte militar, todos los demás le prestan su substancia esencial. El formará las raíces sólidas, por las cuales la obra general aspirará la savia de la vida.

Por lo pronto entiéndase bien que no es cuestión de diferencia con algunas reglas el medio de obtener la victoria.

Me asocio plenamente á las palabras del Comandante Rouyer: La victoria no se enseña, así como el genio no se adquiere por el estudio.

Pero si nos atenemos á esta verdad un poco engañadora, y si nos hemos contentado demasiado tiempo con disculpar culpables indiferencias ó detestables inercias, un pueblo hipnotizado en la espera alentadora de un genio salvador, correría el riesgo de ser empujado con más o menos seguridad á la derrota. No se necesita génio para preparar la guerra, concentrar las fuerzas de la nación, proveer desde el tiempo de paz las armas, los buques, el personal, los aprovisionamientos necesarios, para estudiar en fin, sin dejar cosa alguna al azar, la mejor utilización posible de estos recursos para que se encuentren reunidos el máximo de factores favorables á la hora y sitio de peligro.

Si, en igualdad de condiciones, se revela entonces un gran jefe militar, sea bien benido: pues estará tanto más seguro de la victoria cuanto que en la improvisación no se le exigirá más que la de la batalla misma.

El presente trabajo está consagrado á la exposición del método general racional que debe servir de guía en la preparación de la guerra. Antes que nada, ¿qué significado debe darse á las palabras *Estratégia* y *Táctica*? (1.)

Sin tomar argumentos de los ejemplos del reino animal, en que los artificios de guerra constituyen la regla general, las ideas de la estrategia y de la táctica tienen tanta edad como la humanidad misma.

Desde el día en que dos hombres de fuerzas musculares desiguales ensayaron una lucha para desidir su querella, resultaron inventadas las armas. Para compensar su inferioridad el más débil asió naturalmente una arma, el primer objeto á mano, una piedra, una rama, y eso no le bastó; pues para restablecer el equilibrio de las fuerzas en favor de su debilidad, tuvo que ingeniarse, para sorprender los momentos de abando-

(1) Siguen aquí varias etimologías griegas.

no de su adversario, tuvo que ejercitarse para atacarlo en el instante más favorable para él, en una palabra, tuvo que emplear artificios.

Aunque las condiciones materiales de la lacha han cambiado con el progreso incesante de la industria humana, han permanecido iguales las causas y los principios. Si se examinan los hechos para deducir su filosofía, resulta que los perfeccionamientos continuos del material de guerra á través de los años no tienen otro origen ni otro móvil que el deseo, tan natural en el débil, de sustraerse á la avasallante y odiosa tiranía de la fuerza brutal.

En general es difícil separar los dos capítulos fundamentales del arte militar. ¿Donde termina la Estrategia y dónde comienza la Táctica?

En sus conferencias de 1892-93 en la Escuela Superior de Guerra del Ejército el general Bonnal recordó con justicia las definiciones, más diferentes en las palabras que en el fondo, adaptadas por escritores militares que tienen autoridad en la materia. Napoleón jamás empleaba la palabra *estrategia*; tan pronto usaba la expresión *gran táctica*, como el término *altas partidas de la guerra*.

Clausewitz definía la estrategia: *el empleo de la batalla en la guerra*; y la táctica: *el empleo de las tropas en el combate*.

Según Jomini, la estrategia abarca todo lo que pasa en el teatro de la guerra; mientras que la táctica es el arte de combatir sobre un campo de batalla.

Según Moltke *la estrategia indica el mejor camino que conduce á la batalla; ella dice dónde y cuándo debe combatirse. La táctica enseña como deben emplearse las diferentes armas de combate; ella dice cómo debe combatirse.*

El General Bonnal resumía finalmente estas diversas opiniones en la excelente definición siguiente: *la estrategia es el arte de concebir; la táctica es la ciencia de la ejecución.*

Como hasta ahora no se trataba sino de las definiciones referentes á las maniobras de los ejércitos de tierra, apenas es necesario hacer notar que ellas se aplican igualmente á las de las flotas. Los términos de estrategia y de táctica están li-

gados á ideas abstractas, verdaderas, sean cuales fueran los medios de ejecución.

Además, Mahan, de acuerdo con el pensamiento de la mayoría de los escritores militares establece límites entre la estrategia y la táctica en el momento en que las dos fuerzas enemigas entran en *contacto*.

Quede bien entendido que la expresión "contacto" no debe tomarse en el sentido estrecho de la palabra, evocando la idea de vista, corta distancia, etc. Hay en realidad contacto entre dos fuerzas guerreras antagonistas cuando ellas tengan conocimiento de sus posiciones respectivas con bastante precisión, para que sea ineludible el encuentro, objetivo final de la guerra.

No me detendré en discusiones de palabras y si he creído deber recordar las diferentes opiniones emitidas sobre este asunto, ha sido porque ante todo importa entenderse y comprenderse.

Adoptando desde ahora un lenguaje tan neto y preciso como sea posible y recordando que en suma la etimología de las palabras satisface suficientemente á su espíritu, la expresión "*estrategia*" evocará la idea de preparación para el fin que es el combate, y la palabra "*táctica*" la ejecución del mismo.

Principiaré por el estudio de la estrategia: si he logrado traducir bien mi pensamiento á propósito de las definiciones, se reconocerá en seguida que ella forma la parte más importante de este trabajo. Hechos trágicos de actualidad, sobre los que volveremos más tarde en detalle, nos demuestran que, si bien las más sabias combinaciones tácticas del campo de batalla pueden ser destruidas ó coronadas de éxito en algunas horas, y si este éxito muy á menudo está encadenado con las inspiraciones espontáneas de un Jefe, *la preparación estratégica para la guerra no se improvisa*. Ella es el fruto de largas y pacientes meditaciones, de medidas previsoras tomadas con gran resguardo, y exige muchos años de un esfuerzo lento pero continuo.

En realidad, la estrategia toca los problemas de la guerra, es el alma misma de ésta; su campo de acción es infinito, y se

le podrán dedicar numerosos volúmenes sin alcanzar á agotar el asunto.

Antes examinar en detalle, en un libro destinado á la publicidad, todos los puntos á que se refiere la estrategia, muy naturalmente me he hecho la pregunta siguiente: ¿Cómo debe concebirse la estrategia de las flotas modernas?

Para contestar, he recordado estas palabras de un ilustre filósofo Taine, en su admirable obra *Orígenes de la Francia contemporánea*: *¿Qué es la Francia contemporánea? Para contestar á esta pregunta, es necesario saber cómo se ha formado esta Francia, ó lo que es mejor, asistir á su formación como espectador.*

Lo mismo sucede con la estrategia, como también con la táctica general, estas dos partes del arte militar, siendo tan antiguas como el mundo, si se quiere comprender sus exigencias actuales, parece imposible hacer caso omiso de su pasado, de sus evoluciones, á través de las edades y de su adaptación á las armas incesantemente transformadas.

Este estudio es tanto más necesario en Francia y particularmente en la marina francesa, como ya lo hemos visto, en la ausencia de todo espíritu de imitación, de precisión en las ideas dirigentes, la preparación para la guerra entre nosotros muy a menudo ha sido puramente obra del azar.

Desde luego, me parece un trabajo infructuoso é imposible el emprender el estudio de la estrategia, principiando por ejemplo por el de los programas de la flota francesa, sea antes ó después de 1870 ó en cualquier otra fecha. Al respecto recordaré, para justificar mi opinión, que, única entre todas las naciones marítimas, la Francia en una fecha poco lejana, aun construía buques de madera, sin valor militar, por ejemplo "El Dubourdieu" y otros.

Para el estudio de la estrategia, recurriré, pues, á las enseñanzas de la historia. Este método es legítimo, pues es natural pensar que fuera de las iluminaciones de su genio, los grandes capitanes de todos los tiempos han debido sus victorias á un cierto número de reglas generales, de disposiciones razonadas, que, es legítimo esperar, puedan aplicarse á las guerras modernas.

Entiéndase bien una vez más, que no se me puede ocurrir prometer un pequeño código en el cual estuvieran condensadas un cierto número de reglas precisas, que sería suficiente aplicar rigurosamente sobre el campo de batalla para obtener con seguridad la victoria.

Mi fin es más modesto y no menos útil; consiste en buscar en el pasado, indicaciones generales apropiadas para suministrar á un gran Jefe *en igualdad de condiciones una orientación para sacar provecho en las ocasiones más favorables.*

Si el razonamiento permite entrever todo el fruto que pueda recojerse del estudio de la historia de las grandes guerras; opiniones muy autorizadas afirman estas previsiones.

Von der Goltz escribe: "Actualmente el valor de las tropas está más estrechamente ligado que antes al valor de los jefes. Se trata pues no solamente de examinar qué cualidades debe poseer un hombre para hacer grandes cosas como generalísimo, hay que examinar además qué condiciones debe llenar el ejército y la organización militar para permitir que grandes hombres de guerra se muestren ó se pronuncien."

Para determinar estas condiciones es indispensable remontarse al origen, á las fuentes mismas de la historia militar.

"Los principios de la guerra ha, dicho Napoleón, *son los que han dirigido los grandes capitanes de los que la historia nos ha trasmitido los grandes hechos.*"

También ha escrito: "El conocimiento de las *altas partidas* (grandes hechos) de la guerra no se adquiere sinó por la experiencia y por el estudio de la historia de la guerra y de las batallas de los grandes capitanes.

¿Las obras considerables de Clausewitz, de Jamini, acaso no están basadas enteramente sobre el estudio de la gran epopeya napoleónica?

Finalmente este último escritor militar se expresa en estos términos: "en las grandes operaciones estratégicas, en las grandes combinaciones de batalla, la víctima resultaría hoy como siempre por la aplicación de los principios que han conducido al éxito á los grandes capitanes de todos los tiempos. Alejandro ó César, Federico ó Napoleón."

En la aplicación á un asunto más exclusivamente marítimo, Mahan ha dicho igualmente esto: "Los escritores técnicos están de acuerdo en reconocer que á pesar de los cambios en las condiciones de la guerra, que se producen de tiempo en tiempo con el progreso del armamento, ciertas enseñanzas de la historia han permanecido invariables, de aplicación universal y constante, y que pueden ser elevados al rango de principios generales.

La cuestión está pues bien dilucidada; ante todo debemos estudiar la historia militar, pero, me apresuro á decirlo, no para repasar, con infinitamente menos competencia y autoridad seguramente, las obras tan notables de Lacour, Gayef ó de la Roncière, es decir la exposición de los hechos y recuerdo de la historia marítima.

Lo que pediremos á esta historia que nos dé es, sin perder de vista un solo instante nuestro objeto superior que es y será siempre la *guerra*, el conjunto de estos pocos principios generales de arte militar á que aluden los escritores citados anteriormente.

Por más poderoso que sea el interés ofrecido por este estudio completo, sobre todo desde un punto de vista de alta filosofía, forzosamente estaré obligado á limitarlo, con el objeto de reservar un número suficiente de capítulos al examen de las enseñanzas recogidas de las guerras modernas, objeto de actualidad mas imperiosa.

Después de una exposición rápida de las campañas militares de Alejandro, de Aníbal, de César, y de Napoleón, buscaremos más particularmente lecciones dirigentes en las guerras marítimas. Retendrán en primer lugar nuestra atención, por razón de los grandes hombres de mar que las ilustraron, las guerras de la independencia Americana, y las del Primer Imperio.

En el período moderno de la guerra de Secesión, la de Italia con el combate de Lissa, las guerras Chileno-Peruano, la campaña del Almirante Courbet, los conflictos Chino-Japonés é Hispano-americano, no suministraron material para comprobaciones particularmente interesantes, en lo que se refiere al material de guerra usado en esas guerras sucesivas, que se

aproxima mucho más á los empleados actualmente que á los de los tiempos antiguos.

En fin, consagraremos un capítulo entero á la guerra Russo-Japonesa después de esta revisión rápida. No es tanto porque sea de actualidad, sinó por razón de las lecciones preciosas de toda naturaleza que ella nos suministrará.

Por más imperfectamente conocida que ella sea aún, por lo menos en los detalles, su fisonomía general está bastante definida, para que se nos permita afirmar que bien pocas de las guerras del pasado ofrece más ancho campo de enseñanza para la meditación. Y cuando hablo de lecciones provechosas no pienso en los modelos á imitar, sinó más bién en las faltas acumuladas que es necesario poder impedir que cometamos á nuestra vez.

Ojalá podamos nosotros, especialmente los marinos franceses, sacar provecho de los errores de toda clase cometidos por Rusia. Y precisamente porque esta guerra, verdadera lección de cosas, presenta el valor de una alta enseñanza práctica de estrategia y de táctica, le daré una importancia especial.

Este estudio del pasado correría el riesgo de permanecer estéril si, resumiendo por decir así, las conclusiones á que habremos llegado paso á paso, no reuniéramos en una especie de memorandum sucinto, el pequeño número de doctrinas que los hechos escalonados no hayan desfigurado.

Desde entonces principiará para nosotros la tarea mucho más difícil, al mismo tiempo la más cautivadora: hacer la aplicación de esta enseñanza del pasado á la Marina actual y más especialmente á la Marina francesa. Y también comprendo que la necesidad de abordar es legítima, que no hubiera duda en atacarlo desde el primer capítulo, si no estuviera plenamente convencido, una vez más, de que este estudio así tratado hubiera sido demasiado artificial sin el conocimiento preliminar de los orígenes.

Si la satisfacción experimentada se retarda por algunos cortos capítulos, los frutos recogidos serán mejores. Pero desde que los problemas de la guerra encarados hasta ahora desde el punto de vista abstracto, se presentan en un caso con-

etc., por ejemplo el de la marina francesa, el espíritu se remonta forzosamente hacia datos que parecen de un orden, por decirlo así, perjudicial.

El buen sentido y el razonamiento indican que un mismo país, una misma marina, deben preveer, preparar fuerzas en vista de objetos bien determinados. El problema general de la guerra no comprende en definitiva sino una serie de soluciones que se aplican á casos concretos bien determinados, más bien que á una solución única buena para todos los conflictos posibles. Es obvio que entre los casos extremos en que los adversarios están respectivamente constituidos por una potencia exclusivamente marítima, y otra únicamente continental, hay lugar para todas las combinaciones de la preparación para la guerra naval.

De aquí nace la noción neta de la necesidad de una política extranjera que inspire á la estrategia. Y en efecto, esta última y los proyectos de operaciones que ella comprende, están tan estrechamente soldadas á la primera, que no es posible hacer el menor plan de guerra sin el conocimiento perfecto de los objetivos políticos, de los fines propuestos, de los recursos de alianza de que se pueda disponer, etc.; el campo es inmenso.

Y precisamente porque el campo es tan vasto; la estrategia imprescindiblemente necesita un punto de partida inicial y un objeto final, que los poderes públicos tienen la obligación moral imperiosa de designarle.

Sería superfluo insistir sobre el hecho de que, no habiendo recibido á título alguno semejantes confidencias, no podría indicar con precisión el punto de partida y el de llegada de la política francesa extranjera. Sin embargo como es necesario razonar, como ya lo dije, sobre ejemplos concretos, estaremos reducidos á hacer hipótesis. Y á fin de dar á estos ejemplos el máximo de verosimilitud, reservaré un capítulo á la discusión de la política de Francia, en primer lugar, frente á enemigos que pueden calificarse de tradicionales, por razón de las guerras ó numerosas querellas tenidas con ellos á través de las edades, como Inglaterra y Alemania. enseguida con respecto de pueblos nuevos, activos, cuyos apetitos de todo orden se hacen inquietantes, como Estados Unidos, Japón, etc.

Tendremos cuidado de no olvidar, entre las causas iniciales del conflicto, la lucha económica tan ardiente por la conquista del mercado mundial que se libra actualmente entre todas las naciones civilizadas, y cuya apariencia pacífica disfraza belicosos futuros.

Sobre todo siento mi impotencia reflexionando principalmente sobre este capítulo del libro; se necesitaría mucho más tiempo, y sobre todo, mucha más competencia que la que yo tengo, para conseguir convencer á todos los franceses y especialmente á los oficiales, de que estos dos términos, *política extranjera* y *estrategia* están ligados por una soldadura indestructible.

Por más frágiles é hipotéticas que sean las consideraciones que habré desarrollado, por lo menos tendrán la ventaja de ofrecer un terreno sólido de discusión, permitiendo justamente demostrar como se unen los objetivos de guerra á los proyectos del gobierno. Habré expuesto el método, y eso bastará por el momento.

La primera cuestión que se presenta es evidentemente la de qué utensilio debe emplearse, es decir; de la flota de combate que responda mejor á la política elegida y definitivamente adoptada.

Está claro que este problema de la constitución de la flota de combate, el más importante de todos los que comprende el estudio de la preparación para la guerra, encierra una infinidad de soluciones entre las que dos naciones diferentes elegirán según sus exigencias ó sus gustos particulares.

Se trata pues de un estudio que no puede pedirse más serio y profundo; y nunca hay demasiados esfuerzos combinados en un país para llevarlos á buen fin.

En primer lugar y antes de otro examen, es esencial determinar las condiciones que deben llenar las armas diversas que los perfeccionamientos de los utensilios modernos ponen á disposición de los marinos.

A este respecto recuerdo una reflexión que he notado como particularmente sugerente, y que me fué hecha entre las numerosas preguntas que se me hicieron, respecto de la manera cómo comprendía yo un estudio sobre la estrategia.

“Evidentemente U. no necesitará ocuparse de artillería” se me dijo incidentalmente. Confieso que esta frase me produjo profundo estupor ¿quién pues se ocuparía de artillería sino fuera el autor que se propone dilucidar para los oficiales de marina, y también para el público, las exigencias de la estrategia y de la táctica?

El arte de la preparación para la guerra no consiste únicamente en la utilización de los recursos militares actuales; uno de sus capítulos, y no el menos importante, se refiere al estudio completo de los recursos á venir, que respondan mejor al objeto militar que uno se esfuerza en obtener.

¿Quién, pues, sería calificado para plantear el problema, sino fuera el servicio encargado de esta preparación para la guerra, es decir, aquel que la idea de estrategia y táctica evoca el Estado Mayor General?

No ignoro que una cierta escuela que tenía un número bastante grande de adeptos en Francia, se representa la función militar dirigente como una reunión de pequeñas células independientes las unas de las otras, individualmente encargadas de una fracción de la tarea militar, pero sin unión alguna que coordine estas fracciones y que les dé la vida. Si este concepto sonríe á tantos espíritus penetrados de particularismo, es porque ellos ven en él una especie de ideal de clasificación, las cuestiones tratadas á fondo y aparte por cada servicio especial, sin otra preocupación que el perfeccionamiento incesante de cada arma ó de cada utensilio, que estan catalogados metódicamente, por decirlo así, en un repertorio siempre al día.

Este concepto burocrático no es el mío, pues carece de las ideas generales que solas fecundan y verifican.

Puede ser que el material de artillería naval, para no citar sino un ejemplo, y no seré yo quien lo contradiga, sea la perfección misma, pero la cuestión es más alta, ¿Responde él exacta y fielmente al problema militar planteado? Dirigiéndome al constructor, yo le pregunto: “Se le ha suministrado á usted el programa de datos á los cuales es necesario ajustarse?” y voy aun más lejos: “¿Ha exigido usted que el solo servicio director, el que tenía derecho ó título para hacerlo, se los haya dado?”

“Si nada semejante se ha hecho, la solución del problema es mala, sea cual fuere el arte y el ingenio de su trabajo de especialista.”

Lo que dije de la artillería se aplica igualmente al torpedo y al constructor.

La única institución racional y lógica es la que se inspira en soluciones naturales; en el estudio de los organismos vitales, se observa bien pronto que si están provistos de miembros que se agitan, ellos poseen ante todo un cerebro, cuyo rol de comando y de impulso es esencial hasta el punto de que sin él no hay equilibrio posible y sin que á la armonía de las fuerzas se substituya una impotente anarquía.

Se conoce la experiencia clásica, en fisiología, de la paloma á la que se había retirado los dos hemisferios cerebrales; el animal come, bebe, camina, vuela, cumple aisladamente cada una de sus funciones parciales, bajo el efecto de impulsos reflejos; sin duda alguna no es el estado de muerte, pero sobre todo no es la vida en el sentido integral de la palabra.

La marina en realidad y desde demasiado tiempo atrás, sufre de la ausencia de este órgano director é impulsor, y porque todo estudio de estrategia y de táctica debe tener por preocupación incesante la *guerra*, debería plantearse acá con fuerza la necesidad de un gran Estado Mayor Naval.

No es malo hacer algunas veces un exámen de conciencia. Retrocediendo hacia unos 30 años, con toda sinceridad podemos decirnos que es nuestra culpa si se ha dotado á la marina francesa de una flota de muestrario, también y siempre es nuestra culpa, si poseemos tantos buques sin valor militar, sin contar todos los demás errores sobre los que es inútil insistir.

Los eminentes ingenieros que tienen el cargo de construir nuestros buques, y cuya ciencia en nada cede á la de sus colegas extranjeros, estoy seguro que no hubieran dado magníficos instrumentos de combate si les hubiéramos planteado nuestros problemas en otra forma que en decideratas sentimentales, frecuentemente contradictorias, y cuya vaguedad de fórmulas ocultaba demasiado frecuentemente la nulidad de las ideas.

Es tiempo de romper esta escuela de la irresponsabilidad, y si he recordado una vez más la razón de ser de una enseñanza superior de la guerra en la marina, es para justificar la introducción del estudio de las armas de combate en todo programa de estrategia y de táctica.

Este rol primordial de dirección devuelto á nuestro Cuerpo es natural, es la consecuencia de nuestro oficio, que es la guerra; además basta reflexionar algunos minutos para ver que si muy bien puede concebirse una marina que no tenga ingenieros, ni artilleros constructores, ni mecánicos, ni comisarios, etc., *no podemos representarnos marina alguna sin oficiales de marina.*

Tomemos pues desde luego resueltamente todas las responsabilidades; la escuela será fecunda. Si nuestros ensayos son dudosos, por lo menos salvaguardaremos el principio, y de nosotros dependerá el resultado. Otros más jóvenes y más instruidos vendrán a nuestros asientos. ejercerán sus funciones con la autoridad necesaria, reforzada por el efecto bienhechor de las doctrinas y de la tradición recogidos en estos estudios pacientes de la guerra.

Estos pensamientos me han dado la guía para elegir la forma en que presentaré el libro, tan imprescindible me ha parecido ligar estrechamente la construcción de una flota en proyecto con el concepto militar *inicial*.

El estudio sucesivo de las armas, del cañón, del torpedo, del espolón, de la artillería ligera, etc., no en los detalles de su fabricación ó de sus mecaismos, pertenecen necesariamente al arte militar.

Importa buscar las condiciones que deben satisfacer estas armas, en vista del combate; los perfeccionamientos que *queremos* firmemente que ellas realicen y las circunstancias favorables de su empleo.

Y aparece claramente que todo el estudio de este género sería puramente especulativo, que no tendría cuenta de lo que se hace en el extranjero y en particular de lo que son ó serán los buques adversarios, contra los cuales deberán ser empleadas estas armas.

Estas mismas armas son llevadas por el soporte móvi,

que es el buque de combate, constituyendo la determinación de sus características uno de los problemas más importantes. En Francia no hay cosa en que no se haya llegado á soluciones más fantásticas y más caprichosas. Su interés poderoso, el cuidado de buscar cual sería la unidad que responda mejor á la política naval francesa, justifica la laboriosa atención que debe prestársele.

Cuando uno se esfuerza muy particularmente en dilucidar esta cuestión de la coraza, tan controvertida, de la protección de las partes vitales del buque, y de la repartición más lógicas de los pesos que afectan esta protección, lo que en definitiva debe pedirse á las inspiraciones y á las exigencias de orden militar, pues ellas solas pueden darlo, es el justo equilibrio entre las necesidades, tan á menudo contradictorias de este problema tan complejo del buque de combate. Lo mismo sucede con la velocidad, etc.

Por más perfecta que se pueda suponer una unidad de combate, ella no tiene razón de ser, ni aun valor práctico verdadero, si ella no está reproducida en un cierto número de ejemplares; de aquí se deduce la noción de las fuerzas navales. Por sus ilotas una nación realiza su política naval; y en seguida aparece una vez más la existencia del vínculo estrecho que liga la ejecución de un programa naval cualquiera con la política extranjera del país.

Por decir así, á cada paso dado desarrollando lógicamente las cuestiones de estrategia, se encuentran nuevas afirmaciones de la necesidad de problemas bien planteados, que se encadenen en forma natural los unos á los otros y sucesivamente, en una armonía perfecta de conceptos y pensamientos. El problema político, habiendo recibido una solución precisa y neta de parte de los poderes públicos, permite á la estrategia, representada por el Estado mayor General, trazar netamente á su vez, sin obscuridad alguna de principios el problema militar, con todos sus datos. El constructor puede marchar desde entonces sin vacilaciones ni tanteos y suministrar finalmente una solución de ejecución en la que todas las autoridades competentes habrán tomado sus responsabilidades definidas.

Todo otro método, y hasta hoy en Francia ha sido siste-

máticamente desconocido el que yo indico, no puede conducir sino á la anarquía y al desorden estratégico y táctico.

Apenas es necesario decir, sobre el mismo punto, que yo estaría inclinado á formular hipótesis forzosamente personales, puesto que no detengo en grado alguno el pensamiento del gobierno. Pero poco importa, pues lo esencial es estudiar un método, y este estudio implica el exámen de casos concretos.

¿Cuántas escuadras debe poseer la Francia, cuál debe ser la composición de sus escuadras? Estas son preguntas, que para ser resueltas de otro modo que á la buena ventura, deben ser rigurosamente sometidas, como todas las precedentes, al contralor de los planos militares. Ellas están comprendidas esencialmente en el asunto tratado.

Una vez constituidas las escuadras, hay que hacerlas mover en vista de una acción naval, determinar por consiguiente las condiciones de su navegación, y apreciar si la seguridad de esta navegación ó las disposiciones á tomar en vista del objetivo final que es el combate, conducen á hacer entrar en la composición de las flotas buques de otra naturaleza que los de combate propiamente dicho. Los problemas tan interesantes de la exploración y de la *recherche* deben ser encarados con naturalidad, no considerando, bien entendido, como adquiridos, sinó los hechos sancionados por la experiencia.

Hasta el punto á que hemos llegado hemos descartado de este estudio toda preocupación que no sea las de las consideraciones puramente técnicas. Hemos dado únicamente, por decirlo así, la solución de un problema abstracto; pero se necesitaría mucho para que las cosas pasen así prácticamente, y toda estrategia y táctica serían vanas é ilusorias si dejaran creer que no hubiera restricción alguna á las concepciones de orden puramente profesional.

Las necesidades del presupuesto imponen, sobre todo en lo que concierne al conjunto de las fuerzas navales, trabas imperiosas, que limitan el esfuerzo posible y á los que tienen el encargo temible de preparar la guerra, no se les permite ignorarlas.

Por mi parte he visto casi demasiado á menudo, desarrollar admirables programas, que no tenían otro defecto que el

de estar basado sobre la idea de no sé qué mágico bolsillo de "medias de lana" (bas de laine) inagotables y sin fondo, en el cual el Ministro de Marina debía encontrar recursos sin límites. Esto es hacer estrategia fácil pero todo es pueril y quimérico.

En realidad, los recursos militares son limitados *en todos los países del mundo*, y las trabas son excepcionalmente grandes, en Francia, donde hay que hacer frente á la vez á los gastos de un poderoso ejército y á las de una fuerte Marina.

No tenemos pues en grado alguno el derecho de ignorar estas dificultades particulares de nuestro estudio de la guerra.

Las cargas financieras, consecuencias de la constitución de las flotas, no se detienen en la construcción de los buques de combate que componen á estas. Estas flotas necesitan aprovisionamientos de todas clases, que le permitan navegar; necesitan otras veces renovar sus provisiones, cuando ellas vuelven á su punto de partida, después de una operación de guerra, y hay que ponerlas en condiciones de volver á salir. Por adelantado debían haberse organizado Arsenales, provistos de todo el material más perfeccionado, talleres de reparaciones; diques secos, etc., para que á su partida, dichas escuadras estén en un estado de impecable preparación, y si no temiera yo de emplear una palabra vulgar, pero que expresa bien mi pensamiento, estén *en forma*, que puedan en fin á su regreso de navegación ó de combate, ser puestas en estado en el máximo de prontitud.

El estudio de los aprovisionamientos de la flota y de los Arsenales depende pues estrechamente de la estrategia, y será fácil ver qué enorme capital de recursos de toda especie debe acumular, desde el tiempo de paz, toda nación marítima que no quiere vivir, por su propia conveniencia, con despertares tan dolorosos, como los que vimos á causa de las imprevisiones de los gobiernos español y ruso en el trascurso de las dos guerras recientes.

Sea cual fuere la amplitud de este esfuerzo financiero, él constituye un empleo siempre económico de los gastos si se les compara con los gastos exagerados é improductivos ocasionados por una guerra desgraciada para toda nación vencida.

¡Y esto no es todo! Bajo pena de acumular para el adversario mismo todas estas riquezas de guerra, necesariamente hay que ponerlas al abrigo, defender en una palabra, los aprovisionamientos y Arsenales. El estudio de las defensas de costas se deduce de aquí y representa aun uno de los capítulos más importante de la estrategia.

Igualmente pertenece á ésta el fijar las condiciones que debe reunir la defensa del litoral, la enumeración de los puntos á defender, los medios á emplear, etc., y nadie podría razonablemente replicar á esta legítima reivindicación.

Siempre en el mismo espíritu y no perdiendo de vista el faro dirigente que ilumina la ruta, hay lugar á definir los elementos de la defensa marítima superpuestos á los de la defensa terrestre, en vista de la unidad de acción necesaria.

Las torpederas, su utilización especial, el rol que el porvenir les reserva, la razón de ser de su empleo, suministran amplia materia para desarrollos interesantes que justifican grandemente el lugar ocupado por estos pequeños buques en el conjunto de la defensa.

Los submarinos, y la navegación submarina en general comprenden un asunto no menos importante.

A nadie enseñaré algo, recordando que en el trascurso de estos 16 años se ha dotado á la marina francesa de unidades submarinas demasiado numerosas, verdaderos instrumentos de laboratorio, que en la mar, no son capaces de servicio alguno de guerra.

Demasiado á menudo se ha olvidado que el arte del ingeniero naval, aunque fuere llevado á su máximo de perfección, no se basta así mismo, y que tiene necesidad, para hacer obra de vida, de ser fecundo por la inspiración del hombre de guerra.

A causa de este error fundamental, fuera de algunos tipos en muy pequeño número, nuestra flotilla de submarinos no es la que conviene á nuestras necesidades militares, y persistiendo en estos errores, arriesgaríamos perder la ventaja obtenida sobre las marinas rivales.

Llegados al término de la parte sinó la menos interesante por lo menos la más árida, de nuestra larga exposición, nos

queda abordar la más apasionada, á buen seguro, puesto que nos acercamos al fin, parte que trata de la utilización práctica de los estudios y de la organización militar.

Hemos seguido paso á paso las etapas de la constitución de las fuerzas navales, de su entretenimiento y de su salvaguarda. El país posee poderosos medios de acción para toda empresa sobre el mar, ¿cómo los empleará?

Por lo pronto parecerá á la gente menos competente en materia de marina, que el modo de utilizar esta potencia variará evidentemente con los adversarios probables, sus propios recursos militares, su distancia de lugar origen del conflicto.

De ahí la idea de eventualidades diferentes, de combinaciones variables, y para decirlo todo, de planes de guerra, ó para decir mejor aun, empleando una feliz expresión de Von der Goltz, de *proyecto de operaciones* estudiados por adelantado en vista de cada caso particular, no hay sino un paso. Comprendamos bien; no puede ser cuestión de elaborar en el silencio del gabinete previsiones detenidas *ne varietur*, con esperanza quimérica de verlas realizarse punto por punto. Aquí queremos hacer obra seria y duradera; pues sabemos que en la guerra como en el duelo, los ataques y las respuestas se corresponden íntimamente. Por consiguiente, sobre el terreno, en el momento de las operaciones efectivas, una amenaza del enemigo puede conducir, y á justo título, á trastornar las primeras previsiones. Pero, estratégicamente hablando, es indispensable prever por adelantado las líneas principales de la acción, y por consiguiente, elaborar *proyectos*.

La opinión del Gran Estado Mayor alemán está netamente expresada al respecto en su obra sobre la guerra de 1870.

No es posible reparar en todo el trascurso de la campaña las faltas cometidas al principio desde la reconcentración de las fuerzas.

Estudiando en detalle la guerra ruso-japonesa veremos luminosas confirmaciones de estas palabras, pues la Rusia, en realidad durante el trascurso de la campaña ha llevado el peso aplastante de los grandes errores estratégicos del principio.

Y en todos los casos el buen sentido sólo sugiere que el mé.

todo previsor de la organización debe ser infinitamente superior al del azar y de las inspiraciones del momento. Sin faltar al respeto á la memoria de un antiguo Ministro de Marina francés, se tiembla cuando se piensa que en una época de nuestra historia contemporánea, en un momento de tensión política tal que de un instante á otro podía esperarse una guerra con Inglaterra, como instrucciones á dar al Comandante en Jefe de nuestra principal fuerza naval, no encontró sino estas vagas palabras:

Diríjase con su escuadra á Argel para cruzar en sus proximidades. Hay que considerar un hecho feliz que no se haya producido una guerra, pues la derrota era segura.

Una vez más no recrimino á las personas y jamás se encontrará en mis palabras ni en mis escritos un pensamiento de vituperio para los que con seguridad no creían estar en el error. Pero me revelo con fuerza contra el método, no dejaré de luchar con una energía salvaje contra la escuela de la despreocupación é improvisaciones, fortalecido con el pensamiento profundo de que la guerra no se improvisa.

Aunque al fin de esta obra no haya llegado sino hacer participar á todos esta convicción, me creeré suficientemente recompensado en mis esfuerzos por la idea de haber traído una nueva contribución útil á la obra de mis predecesores.

Un esquema aunque sea sumario, de proyectos de operaciones, no es pues únicamente instructivo, es indispensable siempre que se hable de estrategia y táctica naval. *Y siempre naturalmente, para seguir el ciclo obligatorio de las hipótesis, está indicado aplicar estos proy. ctos á casos particulares, á adversarios supuestos.*

Un estudio semejante es especialmente interesante, pues permite pasar en revista los recursos de toda naturaleza de que dispone un país, ó de los que debiera disponer, las facilidades que les ofrece su litoral, para apoyar sus operaciones. Así pues, si se trata de nuestro caso particular puede verse qué provecho se puede sacar de nuestras fuerzas navales, en caso de guerra con la Inglaterra, Alemania, y otras potencias menos importantes. Las disposiciones á tomar en vista de una pronta movilización de las flotas, del material, y del personal;

su concentración y su repartición; en fin, los objetivos de guerra que pueden proponerse forman otros tantos asuntos de discusiones y de enseñanzas del más alto interés.

Semejante estudio no es posible, no lo olvidemos, sinó para ejemplos concretos.

Empleo una vez más palabras tan verdaderas y profundas de Von der Goltz: "Cualquiera que escriba sobre la estrategia y la táctica no debe, en sus teorías, descuidar el punto de vista especial de su pueblo, es necesario que él nos dé una estrategia, una táctica nacionales. Solamente de este modo prestará un verdadero servicio á su país."

En estos pensamientos he encontrado una nueva justificación del método que yo había adoptado, de instrucción para el desarrollo de las ideas. El plan de operaciones debe preveer, fuera de los movimientos y concentraciones de las fuerzas navales en las proximidades de los arsenales, las de aquellas que están alejadas. Surgen nuevas necesidades; estas flotas necesitan bases de operaciones, puntos de apoyo, depósito de provisiones etc.

Bases principales, bases secundarias, son otros tantos medios de acción de que no pueden carecer las fuerzas navales modernas y cuya utilización reclama imperiosamente ante todo una política clarovidente, además de instituciones militares estables donde reine el espíritu de tenaz previsión. Ya puede suponerse lo que exige de paciente labor, de esfuerzo continuo y perseverante esta parte de la preparación de la guerra, bajo pena de soportar infaliblemente las amargas y crueles pruebas de España y Rusia.

Todos los preparativos de guerra se hacen en vista de un fin único, *el combate*. En este punto de un estudio tan largo se poseen todos los elementos necesarios para emprender la discusión con provecho.

Se entra más especialmente entónces en el dominio de la táctica. Tomando las flotas antagonistas en contacto, es decir en el punto en que, teniendo conocimiento de sus posiciones respectivas, ellas maniobran para el encuentro, hay lugar por lo pronto para examinar cuáles son los medios empleados para moverlas.

Las evoluciones ó formaciones, todos los movimientos combinados, sobre el terreno, las señales en uso para ordenar estos movimientos, todo el conjunto en una palabra, de las diversas prescripciones, que tan impropriamente se han agrupado bajo la denominación errónea de táctica, que en grado alguno debe confundirse con el arte de empeñar ó de sostener el combate, estos múltiples asuntos contienen minas inagotables de útiles conocimientos.

Hasta diré que el interés ligado á todas las fases del combate, verdadero punto de llegada de la guerra, es tan intenso hasta el punto de que sería infinitamente más lógico de abordar el problema analíticamente, en lugar de tratarlo por la síntesis, como lo hice en el presente trabajo. En efecto, sobre las deducciones hechas del estudio del combate naval, de sus menores incidentes, debe en realidad hacerse descansar las concepciones de guerra en vista de satisfacer sus necesidades. Pero este método es del resorte del Estado Mayor General, pues él exige, para que se le siga con éxito, competencia suficiente, que no poseen aun por definición un gran número de oficiales á quienes se dirige este libro.

Después del combate librado para asegurar la conquista de lo que, como veremos más tarde minuciosamente, es el objetivo terminal y superior de toda guerra naval, el dominio del mar, puede presentarse también un género especial de operaciones.

Tengo en vista lo que se convino en llamar las operaciones combinadas, que se aplican al caso de un desembarco en país enemigo y en las cuales el rol trazado á la Marina es el de proteger el convoy del ejército, asegurar su desembarco, y proteger su retaguardia.

Existen pues necesariamente ciertas condiciones para que este género de operaciones sea posible y hay que tomar algunas medidas razonables para asegurar el éxito.

He terminado así con la exposición del programa de un estudio completo de estrategia y táctica navales. Me equivoco, aun queda un último asunto, y no el menos importante; pues si he hablado exclusivamente hasta ahora de las fuerzas materiales con que debe contar la preparación para la guerra,

hay que decir una palabra de las fuerzas morales, por lo menos igualmente esenciales: la historia nos muestra la influencia de la enseñanza profesional de las tripulaciones y de los oficiales, de su perseverancia, de su fé en el éxito sobre los destinos de la guerra.

“Una condición importante es la que en el ejército la moral sea buena” dice Von der Goltz y también *“es esencial que el Generalísimo, como la tropa tengan LA FIRME VOLUNTAD DE VENCER.”*

Después de Tsushima, podrían considerarse estas palabras, como proféticas.

Algunos encontrarán sin duda que he desarrollado bien largamente el programa. No lo creo inútil, sobre todo si he conseguido hacer entrever la filosofía de un estudio completo de la estrategia y táctica naval y finalmente y sobre todo porque ahora sabemos netamente lo que queremos y á donde vamos.

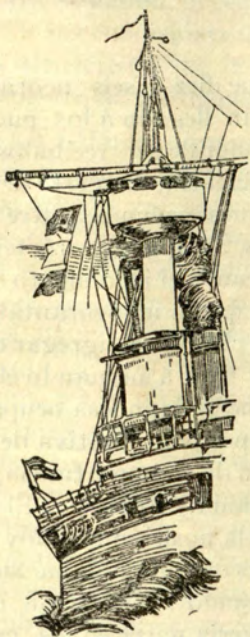
Un buen programa representa el esqueleto sobre el cual debe venir á amoldarse la substancia de un libro; poniéndolo ante todo derecho, se hace un trabajo útil. Si con un rápido golpe de vista abarco este programa tan vasto, no puedo impedir el pensar en las reglas eternas del admirable “Discurso del método”, del cual no podría encontrarse mejor aplicación que en la obra de la preparación para la guerra: “1° No admitir jamás cosa alguna por verdadera si no sabemos evidentemente que lo es; evitar cuidadosamente la precipitación y la prevención, no comprender más en nuestros juicios que lo que se presente tan claro y distintamente á nuestro espíritu, que no tengamos ocasión alguna de ponerlo en duda; 2° Dividir cada una de las dificultades á examinar en otras tantas parciales cuantas se pueda y se requiera para resolverlas mejor; 3° Coducir nuestros pensamientos por orden, principiando por los objetos más simples y más fáciles de conocer, para subir poco á poco como por grados, hasta los conocimientos más compuestos, y suponiendo aun orden entre aquellos que no se preceden naturalmente unos á otros; 4° Finalmente, hacer siempre desmembramientos tan íntegros y revis-

tas tan generales, como para estar seguros de no omitir cosa alguna.

Así, como lo dije al principio, la presente obra está consagrada únicamente á la parte de este estudio tan vasto, que concierne á la exposici3n de los principios.

Traducido por—MÁXIMO A. KOCH,

Alférez de Navío de la Armada Argentina



La Marina de Guerra actual del Japon

El hecho de que diez y seis acorazados^{dos} de nuestra Escuadra del Atlántico han llegado á los puertos del Japon, y que allí han tenido el honor de ser recibidos con pruebas de marcada simpatía y deferencia, da á este artículo interés especial.

Las comparaciones ingenuas entre nuestra armada y la del Imperio Japonés, aunque de carácter amigable, son inevitables, pero no obstante el incremento reciente de la marina de guerra japonesa, queda inquebrantable el hecho que, en la actualidad, no le es posible congregarse tan formidable como la que hoy tiene á su mando el Almirante Sperry.

La marina de guerra japonesa ocupa hoy el 5º lugar entre las del mundo; y la posición relativa de las cuatro que la preceden son, por orden de su importancia, las de Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y Francia. El ascenso reciente de la armada japonesa á la posición que hoy ocupa, como una de las más importantes del mundo, ha sido tan extraordinario como rápido, llamando la atención de todos. Hace veinte años que podemos verla nacer en los cruceros "Hashidate" y "Chiyoda", este, segundo en rango, de solo 2,500 toneladas, á los que se agregaban otros varios cruceros de menores dimensiones aún.

Con esta infantil escuadra aniquiló el poder naval de la China, y demostró talento y condiciones tan excepcionales en el arte de la guerra que instantáneamente le hicieron merece-

dora del respeto y la consideración mundial, presagiando el gran porvenir que hoy la ennoblece. Después de la primera toma de Port Arthur en conjunción con las escuadras francesas, alemanas y rusas, sus energías se concentraron en la reconstrucción de su marina con tan eficaz resultado que casi una década después de adquirir victoria de tal magnitud sobre la marina rusa que llegó al punto de destruirla casi por completo.

Aunque la posición de la marina japonesa es hoy quinta en rango en el mundo, por su número, tonelaje y armamento de sus buques, no debemos perder de vista que la eficiencia práctica de toda escuadra en acción depende, en gran parte, y quizá en su totalidad, de las condiciones de mando, disciplina y talentos estratégicos del ejército que la compone tanto como del número y armamento de sus buques.

No es sinó durante los últimos años que el Japón ha construido sus propios buques; por consiguiente la mayor parte de su marina es de construcción extranjera; los primeros buques fueron construidos en Francia, pero la mayoría del contingente extranjero en la armada ha sido posteriormente suplantada por buques de construcción inglesa, y conservan naturalmente el tipo del buque de guerra de esa marina. Sin embargo, desde su reciente victoria ha iniciado construcciones navales en distintos tipos, y sus últimos acorazados y cruceros han sido buques de mayores dimensiones, más velocidad y de más grande armamento; bien de notarse es el hecho que siempre ha preferido en el armamento las baterías secundarias, al imitar el tipo "Dreadnought" ha tenido especial cuidado en no sacrificar sus baterías de 6 y de 4 pulgadas. Sus últimas construcciones tienen todas las más recientes invenciones, adoptando como motor exclusivamente la turbina.

RESÚMEN.—La marina japonesa se compone de 15 acorazados de línea de más de 10,000 toneladas cada uno; el más antiguo se echó á la mar en 1894. El tonelaje completo es de 233,094 toneladas. El único acorazado para resguardo costero es el "Iqui" que fué apresado á Rusia.

Cruceros de segunda clase tiene 4, de proximamente 23306

toneladas, la velocidad de estos acorazados es de á 22 nudos por hora.

Cruceros de tercera clase tiene 13, de 2,450 á 4, 277 toneladas.

Además tiene un gran número de cañoneros, y cruceros anticuados.

La escuadra de ataque, que se denomina *destroyers* ó destructores es de un tipo esencialmente moderno, cada buque se ha fabricado respondiendo á un plan general, y de un tonelaje desde 320 hasta 1,100 toneladas, con velocidad desde 27 hasta 35 nudos por hora.

La flotilla de torpederos presenta un tonelaje promedio de 125 toneladas, la componen 95 buques de los cuales 45 están en vía de construcción con velocidad de 27 nudos.

ACORAZADOS.—La escuadra de acorazados japoneses presenta un aspecto poco homogéneo, asombrando esta diversidad en un pueblo oriental tan escrupulosamente metódico, siendo la causa primordial el resultado final de la última guerra ruso-japonesa, de la cual salió habiendo perdido dos acorazados, pero en cambio adquirió todos los capturados tanto en Port Arthur como en la batalla naval; aunque muchos de esos estaban deteriorados por los efectos de la artillería, ó por sus propios oficiales al abandonarlos, los japoneses, con la tenacidad é inventiva proverbial de su raza, los han habilitado y muchos de ellos han pasado á activo servicio. No obstante el sigilo observado por el Japón en todo lo que se relaciona con su Departamento de la Guerra, se sabe que las modificaciones principales han consistido en la supresión de puentes inútiles y mucha parte de la superestructura.

Los acorazados mas importantes son cuatro, del tipo del "Dreadnought," dos de estos ya completos y dos con más de 2/3 de su construcción completa. Son el "Aqui" y el "Sadsuma" de 19,500 toneladas, el primero con 20 y $\frac{1}{2}$ nudos de velocidad, el segundo de 20 nudos. Los japoneses no parecen adoptar los grandes puentes de proa, sus buques son bajos de arboladura; la coraza es de 9 pulgadas encima de la línea de flotación, reduciéndose de un tercio hácia la proa y más de la mitad hácia la popa. El armamento es de mayor calibre,

incluye 16 cañones de proyectil perforador (4 de 12 pulgadas y 12 de 10 pulgadas.) Los cañones de 12 pulgadas están montados en pares en una torre delantera y otra á popa, traserá; los doce cañones de 10 pulgadas se montan en tres torres laterales, dos en cada una, y tres torres por banda. Contra torpedos se retienen aun los cañones de tiro rápido de 6 pulgadas. Nótese que los japoneses no favorecen la construcción de baterías principales en la línea central, y como se puede preveer en activo servicio la mitad de los cañones de 10 pulgadas se encutran protegidos perfectamente. Los otros dos acorazados estarán fuera de astilleros para 1910. Su tonelaje será de 20 á 21,000, los moverá una serie de turbinas con velocidad de 20 $\frac{1}{2}$ nudos. Quizas lleven sobre su eje los cañones de 12 pulgadas como se viene construyendo hoy.

Los dos acorazados más importantes en servicio son hoy el "Kashima" y el "Katori", con 4 cañones de 12 pulgadas y 4 de 10 pulgadas, 12 cañones de 6 pulgadas y 12 de 14 libras.

Siguen tres semejantes á los que tomaron parte en la campaña rusa: "Nikasa", "Asahi" y "Shikishima". El primero fué el porta-estandarte del Almirante Togo en la batalla, lleva 4 cañones de 12 pulgadas, 14 de 6 pulgadas y 20 de 12 libras, con carboneras de 1,400 á 1,700 toneladas. El "Fují," es el otro barco que se ha preservado de los de la campaña naval, de 12,300 toneladas y 18 nudos, tiene 12 años, se construyó en el Tamesis, en 1896 se echó á la mar.

El resto de la escuadra de acorazados consiste en barcos apresados al enemigo. El más importante es el "Iwami" (antiguo "Orel"), su reconstrucción ha consistido, aparentemente, en la reducción de sus chimeneas, supresión de puentes y plano más bajo para los cañones. Le sigue el "Hizen" de 18 nudos (el "Retvizan"), construido en los astilleros de Cramp, en Philadelphia, que fué echado á pique por un torpedero.

Hay dos más, el "Suwo" y el "Sagami."

Los acorazados de segundo orden son el "Tango", de 11,000 toneladas, el "Iki", el "Okinoshima" y "Mishima."

CRUCEROS ACORAZADOS.—Los dos más importantes buques de esta clase son el "X" y el "Y", que están construyéndose

en el Japón; los impulsarán turbinas de Curtis á 25 nudos de velocidad, y se terminarán en 1909.

El "Kurama" y el "Ibuquí" de 14,620 toneladas están en activo servicio.

El "Tsukuba" y el "Ikoma" son de 13,750 toneladas, velocidad de 20 y $\frac{1}{2}$ nudos.

El "Kasuga" y el "Nisshin" (comprados á la Argentina) son de 7,700 toneladas y 20 nudos.

Siguen en importancia el "Aso" (capturado á Rusia) y el "Adzuma", "Yakumo", "Asama", "Tokiwa", "Idzumo" y el "Iwati".

CRUCEROS BLINDADOS.—Desde la campaña ruso-japonesa la estrategia naval ha venido á relegar esta clase de buques á lugar más que secundario; la fuerza de la escuadra japonesa está en sus buques de línea y cruceros acorazados. El crucero blindado no merece, pues, especial mención. Los dos en construcción de unas 4,000 toneladas y 23 nudos se conocen hoy con el nombre del "Tone" y el "B." Podríamos citar entre los que actualmente están en servicio el "Otowa", "Niltaka", "Shushima," "Sutsuya", "Soya" y el "Tsugaru" (estos tres últimos apresados á Rusia.)

El "Kasagi" y "Chitose" son de construcción americana (Philadelphia y San Francisco)

El "Asashi" y "Suma" de construcción japonesa.

El "Hashidate" y el "Itsukushima" que hacen servicio desde la guerra con China.

TORPEDEROS Y FLOTA SUBMARINA.—Escasamente merece notarse la lista de *destroyers* y torpederos; 4 de estos últimos son de 890 toneladas y 33 nudos, 1 de 1,100 toneladas y 35 nudos. El servicio eficaz que estos barcos menores hicieron en la última campaña justificar no solo lo práctico que son al ataque, sino la pericia perfecta que tienen los que la manejan. La flota submarina la componen 9 buques, y 7 más en proyecto. Los más importantes son del tipo de submarinos de los Estados Unidos, sistema Holland.

Del "Scientific American."

Proyecto de ley de ascensos en la Armada

Habiéndose omitido, por culpa del compaginador una parte del proyecto de ley de ascensos, publicado en el número anterior, tenemos el agrado de consignarlo en el presente.

X

- Art. 45. Los Comandantes de los buques están obligados á comunicar al superior cuando sus subordinados han cumplido las exigencias de la ley de ascensos sobre el tiempo de embarcado.
- Art. 46. Los Jefes de las dependencias del ramo cualquiera que sea su categoría deben manifestar al superior que sus subordinados, sin embargo de tener antigüedad en la clase, no han llenado el requisito del embarque exigido para el ascenso.
- Art. 47. Los Oficiales pueden y deben presentarse al Jefe del Estado, en solicitud, por el órden regular, manifestando su antigüedad en la clase y que les falta el tiempo de embarque que la ley exige para el ascenso pudiendo agregarse la condición de los menos antiguos si estos están en condiciones más ventajosas con respecto al ascenso.
- Art. 48. Los artículos anteriores comprenden también al personal del Cuerpo de Maquinistas de la Armada.

Proyecto de Ley de situación militar PARA LA ARMADA.

(Por J. E. de M.)

I

Artículo 1° *El estado militar de un Oficial*, es la clase que tiene, con todas las obligaciones y derechos que á éste comprendan, puntualizadas unas y otros en la legislación militar de la República y en las disposiciones emanadas del Poder Ejecutivo.

Los derechos son: al puesto correspondiente á la clase; al sueldo de presupuesto; al ascenso, conforme á la ley y las situaciones que le corresponden según su clase y edad.

Art. 2° Los Oficiales generales, superiores y subalternos de la Armada, cualesquiera que sea su clase, en la jerarquía militar naval, conservando ésta y las preeminencias que la ley les acuerda, deberán, por razones del servicio, encontrarse en una de las situaciones siguientes, que son las únicas que la ley reconoce:

Situación de actividad;

Situación de disponibilidad;

Situación de reserva ó de servicio auxiliar; y

Situación de retiro.

Art. 3° *La situación de actividad*, es la que corresponde á todo oficial, cualquiera que sea su clase, en la Ar

mada, perteneciente á alguno de los cuadros de las dependencias que constituyen la Marina militar.

Art. 4º *La situación de disponibilidad*, está comprendida en la de *actividad* y corresponde á todo Oficial de la Armada, excepción hecha de los Oficiales generales, que no ha pasado al servicio auxiliar ó al retiro y que se encuentra fuera del servicio de actividad por supresión de empleos, reducción de cuerpo, licencia, enfermedad, etc.

Art. 5º *La situación de reserva o de servicio auxiliar*, es la que corresponde á todo Oficial superior ó subalterno de la Armada, que haya llegado á la edad limite, señalada por esta ley para la situación de actividad ó que haya cesado en esta, por solicitud propia.

Art. 6º *Situación de retiro*, es la que corresponde á todo Oficial de la Armada, cualquiera que sea su clase, que obtenga su retiro de la marina, sea por haber llegado al límite de la edad señalado por esta ley, sea por haberlo así solicitado.

El Oficial *retirado*, goza del haber que le corresponde, según su clase y tiempo de servicios y vuelve á la vida civil con todas las prerrogativas que la ley acuerda.

II

Situación de actividad.

Art. 7º Pertenecen á la *situación de actividad* todos los Oficiales de la gerarquía naval, pertenecientes á las dependencias siguientes.

Consejo de Oficiales Generales;

Dirección y Sub-dirección de Marina;

Comandancia de la Escuadra y su Estado Mayor;

Plana Mayor de los buques de la Armada;

Mayoría de Ordenes de la Armada, ó las Oficinas que la represente;

Jefes y Oficiales de Arsenal;

Escuela Naval;
 Comandancia Principal de las Milicias Navales;
 Capitanía del Puerto del Callao;
 Capitanías de los puertos militares;
 Comandancia Fluvial de Loreto;
 Apostadero del Lago Titicaca; y
 Agregados Navales.

Los Oficiales nombrados en comisiones navales especiales, no consignados.

Los prisioneros de guerra.

Los aspirantes de marina que hayan concluido con suceso el último año, conforme al plan de enseñanza en la Escuela Naval, mientras hacen los cinco meses de embarque en los buques de guerra, para obtener la clase de Guardia-marina, pudiendo cumplir este tiempo de embarque, durante las vacaciones de los últimos años.

Art. 8° El límite de edad para prestar servicios en la situación de actividad, es fatalmente, el siguiente:

Guardia-marina.....	30	años
Teniente 2°.....	38	„
Teniente 1°.....	44	„
Capitán de Corbeta.....	50	„
Id de Fragata.....	55	„
Id de Navío.....	60	„
Contralmirante.....	64	„
Vice-Almirante.....	66	„

Art. 9° Los Jefes y Oficiales de la Armada que hayan pasado á las situaciones de reserva ó de retiro, no podrán ser reinscritos en las listas de la situación de actividad.

Art. 10. Cualquier Jefe ú Oficial en la situación de *actividad*, puede pedir su pase á la *reserva ó al retiro* una vez que haya cumplido los compromisos contraídos con el Gobierno.

Art. 11. Los actuales Contralmirantes, continuarán siendo

Personal necesario para servir los puestos del servicio activo

	Dirección de Marina	Comandancia Principal	Capitanía del Callao	Mayoría de Ordenes	"Grau"	"Bolognesi"	"Lima"	"Iquitos"	"Constitución"	"Chalaco"	Oficina Hidrográfica	Escuela Naval	Escuela Náutica	Apostadero Titicaca	Capitanía de Iquitos	Consejo Oficiales General	Comandancia de Escuadra	SUMA
Contralmirante.....											1	1				2	1	3
Capitán de Navío....	1	1			1	1						1					1	8
Capitán de Fragata...	1		1				1	1	1		1	1			1			6
Capitán de Corbeta...					1	1	1	1	1		1	4	1	1	1			11
Teniente 1°.....				1	3	3	2	1	1	1	2	4	1		2		1	23
Teniente 2°.....			1		1	1	2	2	2	1				1				16
Alférez de Fragata.....			2		1	1	1	2	3	2								10
Guardia-marina.....					4	4	2		4	2								16
Total.....	2	1	4	1	11	11	9	7	12	5	5	11	2	2	4	2	3	93

Nota—El Comandante de la Escuadra será un Contralmirante ó en su defecto un Capitán de Navío como lo indica el cuadro.

considerados en la *situación de actividad*, por el hecho de haber tomado parte en la última guerra nacional.

- Art. 12. El Poder Ejecutivo, mandará organizar el *Escalafón de actividad* en el que también se comprenderá, al personal que se halle en la *situación de disponibilidad*. Dicho Escalafón, contendrá, además de los nombres y clases militares, la fecha del nacimiento, la de los ascensos, tiempo de embarcado y años de servicios.

III

Art. 13. Los puestos que corresponden servir al Cuerpo de Maquinistas de la Armada en la situación de actividad son: en las máquinas á bordo de los buques de la Escuadra, en las embarcaciones fluviales y en los buques pertenecientes á la marina militar; en la Factoría Naval que para estos servicios se instale y en las oficinas de este ramo que se organicen en las dependencias del Ministerio de Marina.

Art. 14. Los Jefes ú Oficiales del Cuerpo de Maquinistas de la Armada prestarán servicios en la situación de actividad ó disponibilidad sólo hasta cumplir la edad que se indica en seguida, para cada clase, en la que pasarán fatalmente á la situación de reserva ó de servicio auxiliar:

Alférez Maquinista	hasta	30 años
Teniente id	„	36 „
Capitán id	„	45 „
Mayor id	„	50 „
Comandante id	„	58 „
Coronel id	„	65 „

Art. 15. Las clases del Cuerpo de Maquinistas de la Armada están asimiladas á los Oficiales de marina y tienen los mismos derechos.

IV

Situación de disponibilidad

Art. 16. Esta situación está comprendida en la de actividad y á ella pertenecen.

(a)—Todos los Oficiales superiores y subalternos sin colocación por supresión de puestos ó empleos y por reducción de cuerpos y que no hayan llegado al límite de edad señalado para la situación de actividad;

b)—Todos los Oficiales que se encuentren fuera del

servicio, como indefinidos ó en retiro temporal al tener caracter de ley este proyecto, siempre que no hayan pasado más de dos años en esta condición y que no tengan el límite de edad señalado para la situación de actividad;

- c)—Los Oficiales que soliciten y obtengan licencia por más de 4 meses y que no exceda de dos años;

Las licencias que se soliciten por más de dos años sólo se concederán pasando previamente á la *situación de reserva*.

Las licencias hasta 6 meses por enfermedad proveniente del servicio, se considerarán como servicio de abono, de valor únicamente para la pensión.

- d)—Los Jefes ú Oficiales incapaces para prestar servicios por enfermedad contraída á consecuencia de heridas recibidas en el servicio y que se encuentren en disponibilidad más de un año pasarán á la reserva ó al retiro, sino pueden prestar servicios en la reserva.

El año de que se ocupa el inciso anterior se considerará válido para los goces ó pensiones.

- e)—Los Oficiales que prestan servicios en puestos que no pertenecen á las dependencias de la marina militar y que no están mencionados en el artículo 7º de la situación de actividad.

El tiempo pasado en estas colocaciones es válido únicamente para las pensiones y no para los ascensos.

- f)—Los Oficiales suspendidos en su empleo por sentencia de Tribunal Militar. Durante el tiempo que dura esta suspensión, que significa una pena, pierden todo derecho al ascenso, no pueden usar el uniforme sino ante las autoridades militares y se les considera como fuera del servicio para el cómputo del tiempo.

- g)—Los Jefes ú Oficiales que permanezcan en la situación de disponibilidad más de dos años por supresión de puesto, reducción de cuerpo y enfermedad incurable ó nó, pasarán á la reserva.

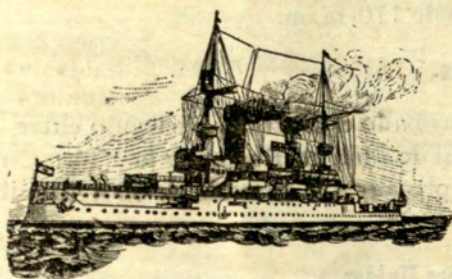
- Art. 17. A los jefes ú Oficiales representantes en el Parlamento Nacional, excepcionalmente se les considerará en la situación de disponibilidad durante su período legislativo.
- Art. 18. Los Jefes ú Oficiales que sólo tengan el caracter de suplentes antes de trascurrir los dos años en la disponibilidad deberán regresar al servicio ó pasar á la reserva.
- Art. 19. Los servicios prestados por los Oficiales Generales, Superiores ó Subalternos en la Representación Nacional se cuentan para los goces, pero no para el ascenso.
- Art. 20. Si durante el período legislativo de los oficiales de que se ocupan los artículos anteriores llega el turno para el ascenso sólo se concederá éste si se han llenado todos los requisitos que la ley exige.
- Art. 21. Los Oficiales Generales, Superiores y Subalternos que hayan cumplido su período legislativo se presentarán al Ministerio solicitando su regreso á la actividad; y si á los *treinta días*, no se ha cumplido con esta obligación se les inscribirá *de hecho* en la situación de reserva, aunque no hayan llegado al límite de edad.
- Arr. 22. Los Jefes ú oficiales en la situación de disponibilidad por supresión de empleo ó por reducción de cuerpo, que hayan cumplido el tiempo de embarque y las demás prescripciones de la ley de ascensos para cada clase podrán ser ascendidos, y con preferencia á los menos antiguos que se encuentren en servicio de actividad, siempre que la comisión de médicos militares informe favorablemente si sus condiciones sanitarias le permiten prestar servicios á bordo y que haya vacante en la clase del ascenso.
- Art. 23. Los Jefes ú Oficiales en disponibilidad pueden regresar á la actividad sólo después de un informe satisfactorio de la comisión de médicos militares en servicio activo nombrada al efecto, en el que se manifieste que el Jefe ú Oficial se encuentre en condiciones

físicas que le permitan prestar servicios en buques de la Armada que la Nación mantiene en el Oceano y en los ríos.

Art. 24. Los Jefes ú Oficiales que se encuentren en la situación de disponibilidad más de dos años suspendidos de su empleo pasarán á la situación de retiro.

Art. 25. Los Jefes y Oficiales en disponibilidad serán destinados de preferencia en las dependencias de Marina, principiando por los que se encuentran sin colocación por supresión de puestos y reducción de cuerpo.

(Continuará)



Crónica Extranjera.

Alemania.

Los acorazados "Nassau" y "Westphalen", han sido recientemente botados al agua. Desplazan 18,000 toneladas y su andar será de 19 millas, con 20,000 caballos de fuerza. Su artillería principal consta de 12 cañones de 280 m/m instalados por pares en torres. El armamento secundario lo componen 12 cañones de 170 m/m.

Chile.

Ha sido aprobado el contrato celebrado entre el Jefe de la Comisión Naval de Chile en Europa y la "The Cotta Powder Co Ltd," para proveer á la Armada de 30 á 40 mil kilos anuales de cardita.

Estados Unidos.

Las pruebas del crucero explorador "Salem"—Pocos sucesos en estos últimos años han atraído más la atención de los ingenieros navales, que las pruebas del crucero explorador "Salem", recientemente alistado en los astilleros Fore River Works. Esto es debido al hecho de estar provisto de turbinas americanas del tipo Curtis las que en estas pruebas, por vez primera, ha habido ocasión de comparar, en igualdad de condiciones, con las turbinas Parsons y con las máquinas alternativas del tipo reglamentario. La oportunidad para poder hacer esta comparación ha sido proporcionada por la Marina de los Estados Unidos, construyendo tres rápidos exploradores idénticos en todo menos en sus aparatos motores.

El "Birmingham" está movido por máquinas alternativas,

y el "Chester" y "Salem", respectivamente, por turbinas Parsons y Curtis. Las pruebas en cada caso consistieron en corridas sobre la milla medida: corrida de cuatro horas á toda fuerza; corrida de veinticuatro horas á 22'5 nudos, y corrida de veinticuatro horas á velocidad de crucero, ó sea de 12 nudos. Los detalles de las pruebas del "Birmingham" y del "Chester" se dan en extracto á continuación, para compararlas con los resultados obtenidos en las más recientes del "Salem."

Pruebas comparativas de los cruceros exploradores.

Primera prueba sobre la milla medida

	Birmingham	Chester	Salem
En la corrida de máxima velocidad.....	25.34	26.22	26.88 nudos
Promedio de las 5 corridas de mayor velocidad	24.05	25.07	25.39
Revoluciones por minuto	202	500	278

Segunda corrida de cuatro horas á toda fuerza

Velocidad promedio.....	24.32	26.5 (1)	25.94 nudos
Carbón por hora en libs.	30.924	38.332	38.042
Millas por toneleda (inglesa) carbón.....	1.82	1.54	378

Tercera corrida de veinticuatro horas á 12 nudos

Velocidad promedio.....	12.22	12.02	11.93 nudos
Carbón por hora en libs	4.629	4.091	4.051
Millas por tonelada (inglesa) carbón.....	5.96	6.68	6.60

(1) Esta velocidad fué esterilizada y probablemente por exceso, pues los propulsores acusaron solo 25,07 nudos, y el restablecimiento es sabido que aumenta á mayores velocidades.

Siendo el "Salem" un explorador, en su proyecto todo se ha subordinado á la velocidad y al rápido de acción. Mide 128,1 metros entre perpendiculares, 14,35 metros de manga en la flotación, tiene un desplazamiento normal oficial en calado de 5.1 metros, de 3.750 toneladas (inglesas,) y uno máximo de 4.687 toneladas (inglesas.)

Tiene dos palos y cuatro chimeneas y lleva un débil armamento de dos cañones de 127 mm. y 6 de 76 mm. de tiro rápido, y también dos tubos lanza-torpedos submarinos de 533.5 mm., la conveniencia de los cuales nos parece muy discutible. También es difícil comprender por qué se le ha puesto en la flotación una faja de 50 mm. de acero níquel. Si el peso de esta coraza, que no sirve más que para provocar la explosión de las granadas, y el peso y espacio de la cámara de torpedos se hubiesen empleado en carbón, el radio de acción se aumentaría en un 30 % sin la menor disminución en la eficiencia del buque.

Sin embargo, haciendo abstracción de estas diferencias de apreciación, el "Salem" y sus hermanos deben considerarse como proyectos altamente apreciables, y muy superiores á los exploradores de la clase "Attentive" de la escuadra inglesa, como claramente lo demuestra la adjunta tabla comparativa:

	Esloza en metros	Manga en metros	Calado en metros	Velocidad en nudos	Desplazamiento en toneladas inglesas	Carbón máximo en toneladas inglesas	Altura de obra muerta en metros
Attentive	114,07	11,65	4.12	25.5	2.67	380	3.66 y 6,1
Salem	128,07	14.33	5.12	26.0	3.75	1,250	6,71 y 9,1

Una característica excelente es la altura de obra muerta, próximamente de 6,7 metros en el centro y 9.1 á proa.

Aunque las líneas en las amuras son extremadamente finas, las secciones horizontales aumentan rápidamente por

acción de flotación y el "Birmingham" ha demostrado ya que puede navegar en mares gruesas sin embarcar gran cantidad de agua.

La hermosa forma de la obra viva de estos barcos y el excelente resultado obtenido en las recientes pruebas, son un tributo al notable trabajo hecho en el tanque de experiencias de Washington, bajo la dirección del ingeniero naval D. W. Taylor. Aunque el desplazamiento de estos buques á máxima carga y completamente equipado para un crucero, no bajará de 5,000 toneladas (inglesas), su tipo es tan fino como el de un destroyer, tanto que el coeficiente de afinamiento en el "Salem" es de 48 por 100, en comparación de 60 á 63, que es el usado en los trasatlánticos.

Pero el interés principal de estas pruebas radica, como hemos dicho ya, en el aparato motor, y la determinación de hasta donde llegará la eficiencia, en todas sus formas, de la turbina Curtis comparada con las bien probadas del tipo "Parsons." Los resultados muestran, que bajo todos conceptos, la Curtis es por lo menos tan buena y en algunos de ellos decididamente superior. La velocidad en las series de corridas sobre la milla medida fué en el "Salem" de un nudo más, próximamente: el consumo de carbón fué prácticamente el mismo, y en lo que á vibraciones se refiere, el "Salem" fué muy superior, pues la vibración lateral fué de alta frecuencia, tan característica en los barcos movidos por turbinas Parsons, fué muy marcada en el "Chester", mientras que en "Salem", marchando á 26 nudos, no hubo apenas vibración, ni aun en la popa, y absolutamente ninguna en la proa y en el centro; hecho que produjo entusiastas comentarios de los Oficiales de Marina que iban á bordo durante las pruebas.

Las ventajas pretendidas por el tipo de turbina americana, como claramente se desprenden de estas pruebas, son que admiten una menor velocidad de rotación y el uso de mayores propulsores, haciendo posible desarrollar la potencia en dos turbinas trabajando sobre dos ejes; que es posible con estas dos turbinas trabajar ambas económicamente á gran velocidad y á pequeña de crucero; que un mayor tanto por ciento de la potencia total puede desarrollarse en la marcha atrás;

y, finalmente, que la sencillez y solidez de la instalación, sólo requiere un 60 á 70 por 100 del espacio de máquina que es necesario para asegurar los mismos resultados con las turbinas Parsons.

La cámara de máquinas del "Chester" contiene seis turbinas, operando sobre cuatro ejes. Cuando marcha avante, el vapor es recibido en las dos turbinas de alta, evacúa de ellas á dos turbinas de baja de éstas pasa á los dos condensadores.

Efecto de ser imposible navegar económicamente con una instalación Parsons de esta clase, á baja velocidad de 10 á 12 nudos, la cual es la velocidad más usual en viaje, y con objeto de reducir el consumo de carbón, ha sido necesario instalar un par de turbinas de crucero, las cuales en el "Chester" están montadas á proa de las turbinas de baja y sobre los mismos ejes. En marcha de crucero, el vapor va de la caldera á las turbinas de tal nombre, de ellas á la de alta, de éstas á las de baja y de aquí á los condensadores. Con esta disposición el "Chester" obtiene mayor economía á la velocidad de crucero que el "Birmingham;" pero tal instalación está sujeta á la desventaja de tener que emplear dos turbinas más, las cuales frecuentemente están ociosas y determinan el que sea necesario un mayor espacio para las máquinas. Las turbinas Curtis, como están instaladas en el "Salem", tienen, por lo tanto, la ventaja de que el vapor, siempre á alta presión, es alimentado al través de una serie de nozzles (toberas) colocadas alrededor de la circunferencia de la envuelta, y así la potencia se reduce cerrando el número necesario de ellas. Las ventajas del sistema Curtis están claramente fijadas en el siguiente extracto de un artículo titulado "Experiencias con turbinas marinas", publicado en el "Naval Annual de Brassey de 1908. "Trabajando á máxima carga, y para turbinas de gran tamaño, el sistema Parsons es sin duda ventajoso, pero cuando se desea reducir la velocidad del barco, nada hay en ella que sustituya á la primitiva disminución de abertura de la válvula de cuello en las máquinas de pistón. La única solución es reducir la presión del vapor por estrangulación, y de esta manera se pierde alguna ventaja de la propiedad expansiva del vapor á alta presión, y, por consiguiente, de economía. La turbina

Curtis tiene, quizás, alguna ventaja en este concepto. La transformación de la energía cinética en trabajo se verifica por el impulso debido á chorros de vapor actuando sobre paletas formando anillos montados en el eje de rotación. El vapor se expansiona en una serie de espacios de expansión y sucesivamente desde la alta presión á la final exhaustación de la turbina.

Así, después de expansionarse en los huecos de la primera cámara de expansión, el vapor continúa en chorros contra el primer anillo de paletas móviles, siendo absorbida una gran parte de la energía; huye después á una gran fila de paletas fijas, las cuales guían el vapor á un segundo anillo de paletas móviles; de éstas continúa á una segunda serie de paletas fijas y á una tercera serie de móviles, y de aquí á otro espacio de expansión, como se le llama, al través de una segunda serie de toberas, donde vuelve á generar de nuevo velocidad. De éstas huye una vez más en forma sinuosa al través de series sucesivas de paletas fijas y móviles, de aquí á otro espacio de expansión. El punto importante á observar es que la expansión del vapor tiene lugar solamente en las toberas y no en las secciones de paletas fijas y móviles; de aquí que la presión del vapor no varía entre una serie de toberas y la siguiente.

En el extremo de la baja, las toberas cubren toda la periferia del rotor, pero en el extremo de la alta se extienden solo sobre un arco de la general, no más que un octavo de la circunferencia, y así es posible reducir la potencia de la turbina por cierre proporcional del número total de toberas, en lugar de reducir la presión del vapor suministrado por estrangulación de la válvula.

Así, mientras que en el sistema Parsons se necesita para obtener una razonable economía á baja velocidad el uso de turbinas de crucero, en el sistema Curtis son innecesarias.

Intimamente asociado con el éxito de una instalación de turbinas, está la presión del propulsor. Desde el principio, el propulsor ha estado en contraposición con la turbina; la primera requiere velocidades moderadas de revolución para dar buen resultado, y la segunda, particularmente la del tipo Parsons,

da su mayor eficiencia á las más altas velocidades de revolución.

Esto se hace notar más en los barcos de gran desplazamiento; y ha sido necesario combinar las opuestas exigencias, hasta tal punto, que en los últimos buques, el "Mauretania" y el "Lusitania" los propulsores son más pequeños y giran más de prisa que exige este rendimiento, y las turbinas son mayores y giran con menos velocidad de la necesaria para la mayor economía. Tal dificultad no se experimenta con las máquinas alternativas, en donde el gran diámetro de los propulsores y las bajas velocidades de revolución puede adoptarse sin reducir la eficiencia de las máquinas. La turbina Curtis ocupa una posición intermedia entre la alta velocidad de las Parsons y la baja de las máquinas alternativas, y la moderada velocidad de revolución y el hecho de poder desarrollar la potencia sobre dos ejes, en lugar de cuatro, ha permitido asegurar alta eficiencia al propulsor.

La eficiencia de los propulsores del "Lusitania", según Mr. Bell, que los proyectó, es sólo del 28 al 100. La eficiencia del propulsor del "Salem" se eleva desde el 55 por 100 á 12 nudos, y á un máximo de 62,8 por 100 á 26 nudos; después disminuye con el aumento del resbalamiento de 62,4 por 100 á la velocidad contratada 24 nudos. Este es un notable resultado para una instalación de turbinas, y se aproxima mucho á la eficiencia de los propulsores de los triunfantes trasatlánticos alemanes, los cuales han llegado hasta el 67 y 68 por 100.

Los propulsores del "Salem" fueron adoptados después de una serie de corridas de pruebas con cuatro diferentes proyectos; uno, del Navy Department; otro de la casa Dermv de Escocia; un tercero de Vulcan Works, de Alemania; y el cuarto de la Fore River Company. El proyectado por el Gobierno se desechó por la excesiva cavitación en las primeras pruebas; los propulsores Dermv llegaron al 50 por 100 de eficiencia á 24 nudos, los Vulcan 50,04 por 100 á 24 nudos, y el tipo Fore River, que fué proyectado por el Jefe de Ingenieros Mr. Charles E. Edward, llegó al 52,7 por 100 á 24,5 nudos.

Las pruebas sobre la milla medida que ayudan á deter-

minar el número de revoluciones de los propulsores correspondientes á distintas velocidades, desde 12 nudos á las más altas velocidades de los barcos, tuvieron lugar para el "Salem" en Rockland en fondos de 40 á 60 brazas de agua.

El efecto de la marea, cuya velocidad la medía un faro del Gobierno, estacionado en el centro de la carrera, se eliminaba haciendo alternativamente corridas á favor y en contra de la corriente. El "Salem" hizo cinco corridas, la más rápida con la corriente de 0,8 nudos á favor, alcanzando una velocidad de 36,88 nudos por hora; y el promedio de las cinco corridas fué de 25,957 nudos. El desplazamiento promedio durante las corridas fué de 3,745 toneladas. En la más veloz corrida de 26,88 nudos, los propulsores dieron 382,4 revoluciones por minuto. La presión del vapor en las cajas de disminución, sobre las turbinas, fué de 253 libras. La velocidad periférica de las paletas á la velocidad ya dicha, fué de 1,200 piés por minuto y los caballos de vapor 20,000; un 25 por 100 más de lo contratado. Se apreció que el barco podía hacer 24 nudos con 16 toberas abiertas en la turbina, pero actualmente da 25,4 nudos en estas condiciones y 26,88 nudos con el total de 20 abiertas.

El carbón usado en estas pruebas fué Pocahontas cribado.

Al principio y al fin de las pruebas las máquinas pasaron de toda fuerza avante á toda atrás en un minuto y 30 segundos, y de toda atrás (en la cual desarrollaron el 70 por 100 de la total) á toda avante, en 1 minuto y 4 segundos—(Reproducido del "Boletín del Centro Naval. Buenos Ayres)

Los presupuestos de Marina para 1909 en los Estados Unidos.—(Reproducido de la "R. G. de Marina" Madrid)—La Comisión de presupuestos aprobó en conjunto el crédito total de 103.967,518 dollars para los gastos de Marina; apoyó el aumento del contingente en 6,000 hombres y otorgó los créditos necesarios para el alistamiento completo de los nuevos

cruceros y buques de combate *Idaho, New Hampshire, North Carolina, South Dakota, Montana, Chester, Birmingham y Salem*, como también de un cierto número de torpederos.

La misma Comisión sancionó la construcción de dos acorazados más del tipo *Delaware* y propuso se otorgara al Secretario de Marina la autorización necesaria para encargar 8 sumergibles.

El diputado Hobson apoyó la proposición de una minoría, defendiendo que fueran cuatro, en lugar de dos, los acorazados á construir.

En la siguiente tabla se exponen los créditos otorgados por las Cortes para el año 1908, los presentados á éstas para 1909 y los aprobados por la Comisión.

TITULOS	Créditos otor-	Créditos	Aprobados por
	gados para 1908	presentados	la Comision de
	Dollars	para 1909	presupuestos
		Dollars	Dollars
Sueldos y gratificaciones.....	21 000 000	26 086 201	27 274 201
Gastos de justicia.....	675 000	723 000	723 000
Gastos imprevistos.....	65 000	65 000	65 000
Oficina de navegación.....	1 996 663	2 586 267	2 438 276
Oficina de artillería.....	11 715 406	21 416 606	10 744 722
Oficina de armamento.....	7 528 028	10 236 978	9 429 652
Oficina de arsenales.....	1 129 652	1 751 438	1 429 652
Construcciones civiles é hidráu- licas: oficina de arsenales.....	3 124 920	12 054 822	3 170 400
Secretaría del Ministerio: Aca- demia de Marina.....	380 000	247 000	47 000
Estación de Marina en Guam...	16 000	15 000	15 000
Construcciones civiles é hidráu- licas: Oficina de Navegación: Estación de instrucción Ca- lifornia.....	39 000	29 500	29 500
Idem idem Rhode Island.....	58 912	140 890	139 890
Escuela Superior de Guerra....	1 200		
Estación de instrucción "Great Lakes".....	700 000	1 095 600	1 095 600
Construcciones civiles é hidráu- licas: Oficina de artillería.....	370 280	511 460	152 360
Oficina de armamento.....	10 000	10 000	10 000
Oficina de Sanidad.....	285 000	450 000	360 000
Hospitales.....	405 000	425 000	385 000
Viveres.....	7 365 845	7 337 320	7 321 982
Oficina de carenas de buques...	8 102 824	8 502 824	8 202 824
Oficina de carena de máquinas..	5 729 520	7 120 240	6 309 420
Academia de Marina.....	440 728	483 582	475 728
Construcciones civiles é hidráu- licas para marinería.....			210 000
Sueldos y recompensas.....	2 843 998	2 972 685	2 948 201
Armamento, acuartelamiento y viveres.....	2 427 089	3 508 971	2 316 999
Aumento de la flota: Construc- ción y máquinas.....	12 713 915	9 832 962	9 832 962
Blindaje y artillería.....	10 000 000	7 000 000	1 000 000
Armamento.....	750 000	400 000	400 000
Sumergibles.....	500 000		500 000
Sumas.....	100.373.980	125.003.346	103.027.369

De las anteriores sumas resulta un aumento de 3.6 millones de dollars en los gastos de Marina con respecto al presupuesto anterior.

Entre los aumentos más importantes figuran el correspondiente á material de artillería con la suma de 500,000 dollars en consideración á la extensión dada á los ejercicios de fuego, en los cuales tomaron parte en el año anterior 177 buques. Para el reemplazo de pólvora sin humo deteriorada, 150,000 dollars. Para la remodelación de algunos torpederos y adquisición de torpedos de los tipos más recientes, 650,000 dollars. Para el armamento de las reservas de Marina, 100,000 dollars. Para instalaciones del "Fire control" y aparatos de telegrafía sin hilos, 500,000 dollars. La compra y transporte de carbón ha requerido un aumento de dollars 850.000.

En general, las razones para los aumentos propuestos son: Aumento del contingente de marinería, aumento del tonelaje de los nuevos acorazados, aumento del número de buques en el servicio activo, gasto mayor de combustible y aumento de precio de carbón en el mercado. Gasto mayor también del transporte de carbón, principalmente á las estaciones lejanas.



Una observación digna de notar es que el Presidente de la Comisión del Senado manifiesta que las deserciones tan frecuentes hasta la fecha en la Marina americana han disminuido notablemente, siendo, en cambio, creciente el número de los extranjeros que sirven en la marina y que solicitan la ciudadanía americana. En las clases, el número de ciudadanos norteamericanos es actualmente el 96.5 por 100 del total, y de la marinería el 93,2 por 100.

En lo referente á los ejercicios de fuego expresa el Presidente su satisfacción en haber alcanzado una perfección y resultados que ninguna Marina excede. No da á conocer éstos, porque su carácter confidencial é índole reservada impiden hacerlo.

Mr. Foss opina que los emolumentos de los Oficiales de Marina deben ser iguales á los del Ejército, y puesto que éstos han experimentado un aumento de 20 por 100, debe procederse igualmente con los primeros. Incluyendo los buques actualmente en construcción, la flota de los Estados Unidos se compone de 29 acorazados, 12 entre cruceros acorazados y protegidos, 21 destroyers, 32 torpederos y 12 submarinos.

En la clasificación de las potencia navales ocupan, pues, los Estados Unidos el tercer lugar.

Para las unidades en construcción se presupuesta un crédito de 24 millones de dollars. Para su terminación se prevé un gasto en el año siguiente de 9,31 millones de dollars.

Recomienda la comisión la construcción de dos acorazados de 20,000 toneladas á 10 millones de dollars próximamente cada uno; 10 destroyers y 8 sumergibles; lo que acusa un programa de construcciones por valor aproximado de 30 millones de dollars.

El departamento de Marina presentó el siguiente programa correspondiente á un gasto de 69 millones: 4 acorazados, 4 cruceros scouts, 10 destroyers, 4 submarinos, un buque transporte de municiones, un buque-taller, dos buques portaminas y cuatro transportes de carbón para las necesidades de la flota.

Observa Mr. Foss que los Estados Unidos disponen actualmente de una marina respetable. En los últimos veinticinco años han sido los gastos totalizados en este departamento de dollars 1.244.657.000, de los cuales se han empleado en nuevas construcciones 307 millones y 935 en su entretenimiento. En el año 1890 se puso la quilla al *Indiana*, de 10,288 toneladas, puede considerarse como el primer buque de combate, propiamente dicho, que la nación poseyó; y hoy se construyen en arsenales y demás establecimientos nacionales acorazados de 20,000 toneladas, y la industria produce cañones y blindajes de superior calidad. Hasta el año 1900 el pensamiento político no tenía más horizonte que la construcción de una flota capaz y apta para la protección costera; pero desde la guerra con España ha ido en rápido progreso, tomando cuerpo la convicción de que la mejor defensa de los intereses

nacionales, es decir, la mejor estrategia defensiva, consiste en ser suficientemente fuerte para atacar al enemigo en sus propios lares, y en esta convicción se inspiran los nuevos programas navales.

Aprueba Mr. Foss calurosamente el viaje de la escuadra al Mediterránea, y opina que la realización de aquél con el éxito hasta la fecha obtenido llevará al espíritu del pueblo de los Estados Unidos la convicción de que su Marina es una institución nacional capaz de defender en igual grado las aguas del Océano atlántico y del Pacífico, interviniendo en los acontecimientos políticos que en ambos puedan desarrollarse.

En la sesión de 6 de abril el diputado Hobson usó de la palabra manteniendo la doctrina que la posesión de una flota poderosa, aparte de ser en sí misma la mejor garantía del mantenimiento de la paz, es instrumento imprescindible para la resolución de las cuestiones que afecten al honor, á la independencia y á los más vitales intereses de la nación. La guerra con España costó 1,400 millones de dollars, que hubieran podido economizarse si previsoramente y con la debida oportunidad se hubieran dedicado 25 nada más á la construcción de acorazados. El mantenimiento de la situación actual de los Estados Unidos en el concierto de las potencias marítimas exigiría la concesión de un crédito suficiente á la construcción de seis acorazados en el año próximo y cuatro en los años sucesivos.

En la sesión del 26 de abril se aprobaron, casi por unanimidad, los aumentos de sueldo á toda la oficialidad de la Marina en servicio activo y retirados.

En la misma sesión se discutió, desde el punto de vista económico, qué sería más conveniente, si encargar las nuevas construcciones á la industria privada ó ejecutarlas en los arsenales del Estado, habida cuenta de que el rendimiento de las construcciones privadas era de 5 por 100 más económico que el del Estado. La conclusión fué construir desde luego en los arsenales del Estado uno de los nuevos acorazados en proyecto, y autorizar al Secretario del Departamento de Marina á ordenar la del otro, si lo juzgara conveniente, en los astilleros particulares.

El debate acerca del Mensaje dirigido á ambos cuerdos Colegisladores por el Presidente Roosevelt manifestando como aprémiante necesidad la de construir cuatro acorazados, fué muy vivo; pero su conclusión final fué la de conformarse con el dictámen de la Comisión que proponía construcción de dos solamente por 199 votos contra 83.

En 16 de abril se aprobó definitivamente el presupuesto, en la Cámara de representantes, en una suma de 106 millones de dollars, y el 20 de abril pasó al Senado para su discusión.

La Comisión del Senado propuso aumentos por valor de 7.569.031 dollars.

En el capítulo concerniente á las pagas del personal se hicieron aumentos considerables. Se abolió el castigo de barra para la marinería. Se aprobó el establecimiento de una estación de marina en Pearl Harbour (Hawaii) con la construcción de un dique seco capaz de recibir á los más grandes buques de la flota.

En lo concerniente á los sumergibles (subsurface or semi submerged boat), se aprobó el texto de la proposición siguiente: "El Secretario del Departamento de Marina queda autorizado á contratar la construcción ó comprar un caza-torpedero sumergible de la clase "subsurface or semi submerged type." La propiedad característica de este buque ha de consistir en que sólo una pequeña parte de su superestructura ha de ser visible durante la acción. El precio de esta embarcación no ha de exceder de 400,000 dollars, y su velocidad será de 22 millas. Se autoriza también al Secretario á adquirir dos buques más de la misma clase, si bien más pequeños, dotados de la velocidad de 16 millas.

A propuesta de la Comisión del Senado se aprobó también el aumento de sueldo de oficiales, clases y marinería. Los sueldos de la Oficialidad quedaron aprobados como sigue:

Almirante.....	13.500	dollars
Los nueve contralmirantes más antiguos	8.000	,,
Los nueve siguientes ó Comodoros.....	6.000	,,
Capitanes de navío.....	4.000	,,
Capitanes de fragata	3.500	,,

Capitanes de corbeta.....	3.000	„
Tenientes de navío	2.400	„
Alféreces de navío.....	1.700	„
Los Guardiasmarinas en la Academia.....	600	„
Idem Id embarcados.....	1.400	„

En servicio en aguas extranjeras aumentan estos sueldos en un 10 por 100.

A los treinta años de servicio tiene la oficialidad derecho al retiro con una pensión equivalente á 0,75 del sueldo correspondiente en activo.

La Comisión mixta del Senado y Cámara de representantes eliminó el crédito de 445.000 dollars aprobado en el Senado para el tipo del destroyer antes citado.

Un crédito de 2 500.000 dollars otorgado también en el Senado para la transformación de los ascensores de las torres en los acorazados, introduciendo el sistema de cámara de cambio (twostoge hoist) fué también denegado en el seno de la Comisión mixta, aparentemente, por entenderse que tal reforma, si bien procuraban más seguridad que las actuales instalaciones contra las proyecciones de llamas después de los disparos, disminuía en cambio la rapidez del tiro. Se recomienda, sin embargo, al Departamento de Marina que para los presupuestos próximos presente créditos para la transformación, á condición de que el sistema de ésta garantice, á la vez que la previsión anterior, la misma rapidez de fuego que el actual.

Los presupuestos definitivamente aprobados fueron como sigue.

1. Sueldos y gratificaciones.....	30.974.225	dollars.
2. Gastos de justicia. remuneraciones, etc.....	752.000	„
3. Gastos imprevistos.....	65.000	„
4. Oficina de Navegación (reclutamiento, instrucción, vestuario:)		
a) Viajes y gastos de transporte...	475.000	„
b) Reclutamiento.....	130.000	„
c) Gastos imprevistos.....	12.462	„

d)	Premios de ejercicios de fuego.....	130.000	„
e)	Primer vestuario de los reclutas..	900.000	„
f)	Gastos de personal en buques auxiliares.....	525.000	„
g)	Estación de instrucción de California.....	65.216	„
h)	Idem idem en Rhode Island.....	79.511	„
i)	Idem idem en Great Lakes.....	36.800	„
k)	Escuela de guerra en Rhode Island	18.700	„
l)	Naval Home, Filadelfia.....	70.151	„
m)	Distintivos honoríficos de oficiales y marinería.....	3.500	„
5.	Oficina de artillería:		
a)	Material y municiones.....	7.963.500	„
b)	Talleres de artillería en Washington.....	150.000	„
c)	Nuevas instalaciones en los buques	1.420.000	„
d)	Torpedos para los torpederos transformados.....	650.000	„
e)	Torpedos y accesorios de los mismos.....	300.000	„
f)	Estaciones de lanzar, New Port...	70.000	„
g)	Armamento y organización de las reservas marítimas.....	100.000	„
h)	Reparaciones.....	30.000	„
i)	Gastos generales.....	14.066	„
k)	Personal civil en los diferentes establecimientos.....	47.206	„
6.	Oficina de armamento:		
a)	Pertrechos para buques.....	3.750.000	„
b)	Compra é instalación de maquinaria.....	100.000	„
c)	Carbón y gastos de transporte...	5.000.000	„
d)	Gastos imprevistos.....	11.821	„
e)	Gastos de campaña en el Oceano	75.000	„
f)	Depósitos de carbón.....	450.000	„
g)	Personal civil en los diferentes establecimientos.....	38.028	„

7. Oficina de Arsenales;		
a) Entretenimiento de arsenales y diques.....	1.250.000	„
b) Gastos imprevistos.....	30.000	„
c) Personal civil.....	149.652	„
8 Construcciones civiles é hidráulicas:		
Arsenal de Porstmouth.....	245.000	„
Idem de Boston.....	197.800	„
Idem de New York.....	286.000	„
Idem de Philadelphia.....	190.000	„
Idem de Washigton.....	48.000	„
Idem de Norfolk.....	705.000	„
Idem de Charleston.....	167.000	„
Idem de Pensacola.....	86.800	„
Idem de New Orleans.....	56.000	„
Idem de Mare Island.....	211.000	„
Idem de Puget Sound.....	560.000	„
Idem de Olongaupo.....	100.000	„
Idem de Guam.....	32.000	„
Idem de Honolulu.....	6.000	„
Idem de Pearl Harbour.....	1.000.000	„
Idem de Cavite.....	57.700	„
Idem de Culebra.....	11.100	„
Idem de Tutuila.....	15.000	„
Plános y presupuestos de obras.	30.000	„
Reparaciones en arsenales y grúas flotantes.....	700.000	„
Transporte de grúas á Boston..	2.400	„
Edificios de la Academia de Marina.....	47.000	„
Construcciones en Leprakrauke y Guam... ..	15.000	„
Construcciones, armamentos y pertrechos en las estaciones marítimas.....	10.000	„
Construcciones para servicios Sanidad é Infantería de Ma-		

rina.....	255.000	„
9. Oficina de Sanidad.....	385.000	„
10 Oficina de administración.....	6.931.153	„
Gastos imprevistos.....	170.000	„
Gastos de transporte.....	500.000	„
Personal civil.....	103.978	„
11. Oficina de construcciones y ca- renas.....	13.950.300	„
Personal civil.....	40.824	„
12. Oficina de reparación y cons- trucción de máquinas.....	6,600.000	„
Instalaciones de máquinas en tierra.....	285.520	„
Establecimientos privados.....	17.900	„
13. Academia de Marina.....	487.028	„
14. Infantería de Marina.....	4.047.259	„
Pertrechamiento, entretenimien- to y hospitalidad.....	2.646.479	„
15. Aumento de la flota.....	30.307.962	„

Total..... 127.314.041 dollars.

Francia

Los destroyers *Boutefén, Cimeterre, Dague, Fourche y Faulx*, serán sometidos, muy en breve, á las pruebas oficiales de recibo, las que se llevarán á efecto en Lorient. Dichos destroyers desplazan 750 tons. y están provistos de turbinas y de calderas de petróleo.

Las características de éstos buques son:

Eslora.....	77.20 metros
Manga.....	7.55 „
Puntal.....	2.52 „
Desplazamiento.....	715 toneladas
Motores.....	Turbinas
Potencia.....	14.000 caballos I.

Calderas para quemar petróleo

Andar 31 nudos (debiendo ser suficiente, para ol-

tener un andar de 14 nudos, desarrollar 1,000 caballos I.

Armamento:

Cuatro tubos lanza torpedos de 450 m/m

Dos cañones de..... 100 „

Cuatro idem de..... 65 „

Su personal será el siguiente:

4 Oficiales y 58 individuos entre clases y marinería.

La artillería, estará distribuida en dos grupos: uno á proa otro á popa, hallándose compuesto cada uno de ellos, por un cañón de 100 m/m y 2 de 65 m/m.

Los buques estarán divididos en 10 compartimentos, de los cuales, el 3º, 8º y 9º, serán los pañoles de municiones.

Los cañones de 100 m/m tendrán una dotación 250 tiros cada uno y los de 65 m/m una de 346 tiros cada una.

El aprovisionamiento de los cañones chicos deberá hacerse á brazo y el de los de á 4 se hará mediante elevadores eléctricos, capaces de suministrar 8 tiros por minuto.

El costo de cada uno de estos destroyers, es de 2.400.000 francos.

Inglaterra

En los astilleros de Thornycroft, Southampton, ha sido botado al agua el torpedero N° 31 para la Marina Inglesa.

Su desplazamiento es 278 toneladas, y su velocidad 26 millas.

Su armamento consistirá en dos piezas de 12 libras y dos tubos lanza torpedos de 18 pulgadas.



Crónica Nacional.

MOVIMIENTO DEL PERSONAL DE LA MARINA MILITAR

Se ha decretado los siguientes nombramientos:

Oficial de Detall del buque-escuela "Iquitos", el Teniente 1º don Julio Carbajal.

Oficial de Detall del trasporte "Chalaco" el Capitán de corbeta graduado don Guillermo Spiers.

A la dotación del crucero "Coronel Bolognesi" y á la del "Almirante Grau", el Teniente 1º graduado don J. Ernesto Salaverry y el Guardiamarina don Federico Taboada, respectivamente.

Ha sido dado de baja de la dotación del "Iquitos", el Capellán don Joaquín Missiego.

Necrología.—Ha dejado de existir, en el Callao, el Capitán de navío don Federico Rincón, digno y antiguo servidor de la nación.

La desaparición de este distinguido jefe enluta hogares respetables y deja hondo vacío en el Cuerpo de Marina en el que era justamente estimado y respetado.

"La Revista de Marina" se asocia, muy sinceramente, al duelo de la familia del malogrado Jefe.

Biografía.—Ha visto la luz pública, un tomo titulado: *Manual del Whitehead*, cuyo autor es el Teniente 1º de nuestra armada, don Germán Stiglich, y cuyo objeto es el de servir de guía en el conocimiento del modelo de torpedo destinado á la enseñanza del arma en la Escuela Naval.

Este *Manual*, que es el primero, en su género, que se publica en el país, es digno de todo encomio, pues, manifiesta el empeño que pone su autor en estimular al Cuerpo de Marina, á la vez que el interés de tan contraído Oficial de propender á la educación de nuestro personal.

Nos es grato acusar recibo á la "Revista Marítima Brazi-

leira", por el envío de su suplemento, consistente en un interesante folleto titulado *Nomogrammas*, para hallar alturas y azimutes, facilitando el empleo del método de Marcq Saint Hilaire, y cuyo autor es el Teniente 1º de la Armada brasileira, don Radler de Aquino.

Hemos recibido, y agradecemos, á la Administración del "Boletín del Centro Naval" de Buenos Aires, el envío de los números de esa importante publicación, correspondientes al año en curso.

Así mismo, tenemos el agrado de acusar recibo á la *Vida Marítima* de Madrid, por el envío de toda la colección, de presente año, de tan interesante Revista.

NUESTROS CANJES

Correspondientes á octubre último, hemos recibido los siguientes:

Argentina:

"Boletín del Centro Naval"

Brazil

"Revista Marítima Brazileira."

Chile:

"Revista de Marina"

España:

"Revista General de Marina"

"La Vida Marítima."

Guatemala:

"La Locomotora."

"El Guatemalteco"

Italia:

"Rivista Marittima"

NACIONALES

"Revista de Ciencias"

"Informaciones y Noticias"

"El Agricultor Peruano"

"Adelante Esperantistas."