Revista de Marina

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

DEL CARACTER DE LA DOCTRINA

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

Traducción de la "Revue Maritime"

(Continuación)

***

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

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

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

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

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

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

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

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

***

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

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

Es gracias a esta superioridad de instrucción y de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

el *Souvarov* que recibe proyectiles casi inmediatamente.

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

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

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

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

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

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

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

* * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verifiquemos estos principios:

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

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

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

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

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

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

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

Esto para lo que se refiere a la masa.

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

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

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

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

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

Esto, en cuanto se refiere al objetivo principal.

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

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

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

"Hacer la guerra es atacar", dijo Federico.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***

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

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

Es necesario resolver esta dificultad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La masa de 24 contra 12.

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

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

(*Concluirá*).

El "Libro Azul"

Del Almirantazgo Británico

POR EL CAPITAN DE CORBETA
MANUEL DE MENDIVIL

Trascripcion de la Revista General de Marina

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***

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

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

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

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

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

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

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

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

***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De "Notas Profesionales" de la Revista General de Marina

La batalla de Jutlandia.—Documentos oficiales.

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

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

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

Helo aquí fielmente traducido en obsequio de nuestros lectores

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

Señor:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) Con los buques de línea.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*
* *

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

Almirantazgo, 17 noviembre 1914.

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

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

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

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

*
* *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14. Incluyo el relato de la acción.

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

* *
*

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

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

La REVISTA GENERAL DE MARINA no puede transcribirlos todos, ya lo hicimos constar, y también dijo donde pueden leerlos sus lectores.

La Política y sus Relaciones con la Guerra

Traducido de la Revista Marittima Brazileira

(*Continuación*)

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

V

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

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

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

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

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

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

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

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

Nuestro ejército ha sido reducido en diversas ocasiones.

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

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

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

b) preparar y mantener el mayor número de reservas,

c) desarrollar los medios para una rápida movilización.

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

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

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

Nuestros jóvenes tiradores de las líneas de tiro y

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) ¿La situación económica corresponde a la orga-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dedúcese de allí que la acción política se ejerce por:

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

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

Estas dos políticas tienen su ciencia y su arte.

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

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

Las fuerzas de un estado son:

a) activas, las que luchan y resguardan

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Los aeroplanos demostraron que no son armas terri-

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

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

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

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

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

VII

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

Entre nosotros la instrucción se adquiere en:

a) las Escuelas de Aprendices Marineros,

b) las Escuelas de Grumetes,

c) las Escuelas de Profesionales (oficiales y tripulantes.

d) la Escuela Naval (aspirantes y guardiamarinas) y

e) la Escuela de Guerra (alto comando)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VIII

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Como ejemplos de lo que decimos citaremos los dos siguientes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*Continuará*).

Notas Profesionales

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

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

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

Desplazamiento en superficie, 830 toneladas.

Desplazamiento sumergido, 1030 id.

Eslora, 71,63 metros.

Manga, 6,15 ídem.

Calado, 3,81 ídem.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La clase de los grandes cruceros tenía las características siguientes:

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

Velocidad en la superficie, 15,8 millas.

Idem sumergido, 7,7 ídem.

Armamento: Cuatro tubos a proa y dos a popa, con 19 torpedos y dos cañones de 16 centímetros.

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

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

Sus características eran:

Desplazamiento en superficie, 500 toneladas.

Idem sumergidos, 575 toneladas.

Eslora, 56,42 metros.

Manga, 5,49 ídem.

Velocidad en superficie, 12,00 millas.

Idem sumergidos, 7,00 ídem.

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

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

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

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

Eslora, 55,81 metros.

Manga, 5,79 ídem.

Calado, 3,66 ídem.

Velocidad en superficie, 13,5 millas.

Idem sumergido, 8,0 ídem.

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

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

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

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

Las observaciones que sugieren pueden ser enumeradas brevemente.

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

2º. Ventilación y comunicaciones cuidadosas.

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

4º. Superabundancia de trasmisiones partiendo del puesto central.

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

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

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

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

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

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

11. La velocidad de inmersión considerada como poco importante.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Aquellos a quienes la supresión o construcción del buque de combate interese, deben pensar en la situación en que no teniéndolos nos encontraríamos si contra nosotros se alzara una flota que los poseyera.—(De *Revista General de Marina*).

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

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

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

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

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

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

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

1º. Esas armas revolucionarían la guerra naval.

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

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

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

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

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

7º. Los submarinos enemigos podrían arrasar nuestras costas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De usted afectísimo.

PERCY SCOTT.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El aumento proviene de las siguientes causas:

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

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

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

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

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

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

8 cruceros.

12 contratorpederos.

12 submarinos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

115

Crónica Nacional

Inauguración de la Escuela de Hidroaviación

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

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

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

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

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

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

Clausura del Año Escolar en la Escuela Naval

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

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

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

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

No nos es posible reproducir este documento, debi-

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

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

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

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

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

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

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

La Escuela funcionó con un promedio de 90 alumnos.

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

Diplomas

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

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

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

Manuel Cánepa
Carlos Gonzales
Rafael Bravo Fonseca
Fernando Sarmiento.

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

" Señor Director:

Señores:

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

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

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

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

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

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

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

Queda clausurado el año escolar de 1920. "

Visita de la Escuadra Americana

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

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

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

El grueso de la escuadra lo componían los siguientes dreadnoughts:

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

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

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

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

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

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

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

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

Trágico accidente de aviación

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nuevo Director de la Escuela Naval

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

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

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

Raid de aviación Ancón Nueva York

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

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

Viaje de instrucción

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

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

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

Nuevo Ministro de Marina

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

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

" Señor Ministro Presidente del Consejo:

Señor:

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

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

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

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

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

Visita al nuevo Ministro de Marina

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

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

" Señor Ministro:

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

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

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

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

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

El Ministro contestó en esta forma:

" Señor Jefe de Estado Mayor:

Señores Jefes y oficiales:

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

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

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

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

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

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

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

Apostadero naval de San Lorenzo

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

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

Visita del Ministro a la Escuela Naval

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

Concurso de admisión en la Escuela Naval

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

Dicho concurso comenzó el 21 de Marzo.

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

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

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

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

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

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

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

A _____ "Si lo juro."

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

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

"Señores:

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

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

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

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

Os felicito y recibo con mucho gusto."

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

Centro Naval

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

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

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

Necrología

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

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

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

Paz en su tumba!

CONCURSO DE LA REVISTA DE MARINA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

que hacen un total de Lp. 80 suscritas por:

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

LECCIONES

DE

BALISTICA EXTERIOR

APLICADA AL TIRO EN EL MAR

Arregladas para uso de los alumnos de la Escuela Naval

POR

José R. Alzamora

TENIENTE 2º.

De venta: en la Administración de la Revista de Marina

Precio: S. 5