

ESCUELA NAVAL DEL PERU



REVISTA DE MARINA

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
LA PAZ, LA GUERRA Y EL PODER NAVAL, por Farragut	407
EL VALOR DEL SUBMARINO EN LA GUERRA MARÍTIMA, por el Contralmirante Spindler (Armada Alemana)—Traducido de Proceedings por el Capitán de Corbeta V. F. Escudero.....	447
NUESTRO ANHELO, por Encroix.....	475
EL BLOQUEO, por el Tte. 1o. A. Arnillas.....	481
LA AVIACIÓN NAVAL DENTRO DE LA LEY INTERNACIONAL.—Traducido de Proceedings por el Tte. 1o. A. Arnillas.....	491
ESCUELA DE GUERRA NAVAL (Marina Española) por el Cap. de Corbeta Augusto Vinhaes.—Traducido de la Revista Marítima Brasileira por el Cap. de Corbeta Arturo Jiménez P.....	501
NOTAS PROFESIONALES.....	515
CRÓNICA NACIONAL.....	529
NECROLOGÍA.....	537
NOTAS DE LA REDACCIÓN.....	539

Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío Dn. Charles Gordon Davy

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta. Dn. Arturo Jiménez P.

SECRETARIO

Capitán de Corbeta. Dn. J. F. Barandiarán.

REDACTORES

Capitán de Fragata Ingeniero, Dn. Arcángel I. Lino
—Capitán de Corbeta Dn. Juan E. Benites—Capitán de Corbeta D. Germán Narváez—Capitán de Corbeta Ingeniero Dn. Guillermo Runciman—Teniente 1º. Dn. Edmundo Bermudez—Teniente 1º. Dn. Ernesto Gutierrez—Teniente 1º. Ingeniero Dn. Jorge Baldwin.

Condiciones de suscripción

Al año.....	Lp. 0.6.00
Número suelto.....	0.2.00
Suscripción anual en el extranjero	1.0.00

La Dirección no es responsable de las ideas emitidas por los autores bajo su firma.

Cualquiera persona perteneciente al Cuerpo General de la Armada así como los profesionales no pertenecientes a él, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista siempre que traten de asuntos relacionados con sus diversas especialidades y que constituyan trabajo apreciable a juicio de la Redacción.

Se suplica dirigirse a la Secretaría de la Revista de Marina—Castilla No. 92—Callao—para todo lo concerniente a reclamos, avisos y suscripciones.

LA PAZ, LA GUERRA Y EL PODER NAVAL

(Elementos doctrinales de Política y Estrategia aplicados al Perú)

Este trabajo no tiene la pretensión de ser completamente original. Mahan, Bradley, Belknap, Jomini, Bolla di St. Pierre, Bonnal, Rubio, Moltke Clausewitz y Mahla son sus verdaderos autores.

Pero aunque los principios de la política y de la estrategia son dogmas inmutables, varían los detalles de su aplicación a la práctica según las circunstancias del sitio y de la época.

Esta adaptación, la manera de exponerlos, y un reducido número de ideas y sugerencias es lo único que me autoriza para firmarlo.

A pesar de ser temas netamente profesionales, he tratado de escribirlos en forma tal que los haga fácilmente comprensibles a personas extrañas a la carrera de las Armas.

Si contribuyo en algo a aclarar los conceptos de Paz, Guerra y Poder Naval, tan confusos como vulgares, e intereso siquiera una conciencia en el problema de nuestra defensa marítima, habrá sido pagado con creces mi modesto esfuerzo.

Idealismo y Materialismo

Difícilmente se encontrarán dos escuelas tan íntimamente ligadas, y que hayan sido puestas frente a frente con tanta frecuencia. Genitores de esta anomalía son individuos que han alucinado a las multitudes con la música de las palabras, tratando de separarlas del fondo de las doctrinas.

La idea rige a la materia, pero tiene su origen en ella y su fin es netamente material.



ESTACION MAREOGRAFICA DEL CALLAO

Cuya inauguración y entrega al Ministerio de Marina tuvo lugar el 27 de julio último. La observación y entretenimiento de la Estación han sido encomendados al Departamento de Navegación de la Escuela Naval del Perú.

El mundo está constituido por materia, y si los hombres tenemos espíritu, éste no es capaz de manifestaciones independientes de aquella; carece de concepciones en las que exista completa abstracción de medios o fines materiales y no puede ser impresionado sino por agentes físicos.

Pueden ser puramente ideales.... El amor, el honor, la desgracia y la dicha..?

No!, ni aún los más avanzados idealistas se atreverían a afirmarlo.

No! El idealismo puro, es quimera enfermiza de cerebros débiles, que incapaces de enfrentarse a los obstáculos que presentan el medio y la vida para la realización de los proyectos prácticos, prefieren engolfarse en lucubraciones insensatas, librando descomunales batallas con enemigos que no existen si no entre las sombras de su imaginación calenturienta.

Hagamos enunciar un ideal y si lo analizamos, veremos que él ha nacido al calor de aspiraciones materiales, y que su realización traerá como consecuencia mejoras en dicho orden de cosas; mejoras que se traducirán en tranquilidad, alegría o conciencia del deber cumplido; no alcanzándose jamás estos términos sin haberse logrado las ventajas por medios y acciones tangibles.

Se ha dado en confundir el materialismo con la carencia de escrúpulos y de honradez, y se ha obligado a buscar otro nombre para las personas que luchan por la ejecución de los proyectos, haciendo hermosa y útil realidad, lo que fué concepción de mentes avanzadas.

Hay quienes increpan esta conducta, llámase materialista o practica, con el único fin de aparecer ante las masas como apóstoles de pureza, cargados de virtudes y desprovistos de ambiciones terrenas.

Cuando idealismo signifique altruismo, nobleza o

elevación de ideas, seamos partidarios de él, pero cuando sea sinónimo de renunciamiento rechasémoslo, porque el renunciamiento de las nacionalidades envuelve el de los individuos presentes y futuros y el aniquilamiento de las aspiraciones patrias.

¡Y a que tristes resultados pueden conducir estas doctrinas en las que los pueblos pierden las iniciativas y las fuerzas de combate que harían su grandeza!

Miremos el sentimentalismo preñado de sollozos como a un terrible enemigo, laboremos la formación del sentido práctico de las masas y hagamos de cada corazón un altar a la patria.

Y que la grandeza nacional, cumbre de las aspiraciones espirituales y base de toda felicidad material, constituya la obsesión de nuestras vidas.

Política

De una manera general, la política es el arte de gobernar o conducir a una institución cualquiera, dando leyes o reglamentos que la encaminen a una situación de bienestar. El bienestar consiste esencialmente en tres factores: Seguridad, tranquilidad y prosperidad.

La política nacional, es pues el arte de procurar felicidad a la nación teniendo en cuenta que las aspiraciones de sus moradores determinan los objetivos cuya adquisición debe lograrse con tanta rapidez y seguridad como lo permitan las circunstancias.

La política nacional tiene dos faces. La primera, completamente científica, es una madura "apreciación de la situación" que dá nacimiento a la doctrina del Estado. La segunda, que es la práctica, se puede definir como el arte de realizar esa doctrina.

José Carlos de Mahia, con su laconísimo característico, dice:

“El plan de vida de un pueblo es su política. Ella señala el desenvolvimiento de las actividades tendentes a lograr la realización de los objetivos nacionales, empleando los medios más convenientes y eficaces.”

La política nacional es, pues, la síntesis de las aspiraciones patrias, que son la consecuencia de sus necesidades presentes y futuras, y de las virtudes y cualidades de los ciudadanos que son las que definen la trayectoria histórica de un pueblo.

La forma como se desenvuelve la política nacional depende siempre no solo de las fuerzas económicas, étnicas y sociales del país, sino también del éxito variable de las políticas extranjeras relacionadas con ella. El carácter del pueblo se mantiene idéntico a través de las centurias porque su método de vida está determinado por las características de su territorio. Inglaterra y el Japón tendrán que ser siempre países esencialmente manufactureros, así como ciertas regiones de la tierra son únicamente pastoriles (Caldea, Mesopotamia) o agrícolas (Egipto, Etruria, Grecia) desde hace cuatro mil años.

La influencia religiosa, que ha tenido tan predominante rol en la historia, parece haber desaparecido como interventora directa, pero aún conserva relativa importancia, por el gran papel que desempeña en la formación y desarrollo del carácter y sobre todo por constituir la base de la moral peculiar de un pueblo. Las nuevas tendencias sociales revolucionarían la estructura política internacional, pero su triunfo es tan lejano y problemático que no constituye factor de consideración. En cambio, la mayor presteza con que deben tomarse las resoluciones, la empeñada red de conveniencias contradic-

torias, y las complicaciones que urde la diplomacia, sí son factores que la determinan y alteran.

La evolución de la humanidad sigue leyes inflexibles, sobre las cuales la voluntad sólo puede ejercer una influencia transitoria, y es por ésto, que cuando se aparta de la orientación que sus antecedentes le definen, vuelve rápidamente a ocupar la ruta de desevolvimiento natural y se acentúan fuertemente sus características generales.

La política en su aspecto más genérico abraza todas las ramas de la actividad nacional y puede encararse bajo diversos aspectos conforme al ramo de que especialmente se trate.

Existe pues una política militar, como existe una política de fomento o una política hacendaria, que se ocupan cada una de ellas de un aspecto particular de las aspiraciones de la nación. Pero todas están tan íntima y armónicamente ligadas que arrojan en su conjunto la orientación lógica de la finalidad práctica e histórica de un pueblo. *

Cual sería la suerte de un Perú riquísimo, con sus energías productivas en plena actividad, con su costa irrigada, con su montaña colonizada y sus ciudades y campos rebosantes de salud y de oro, si no poseyera una armada poderosa que lo pusiera a cubierto de la rapacidad de sus vecinos?

Indudablemente la historia se repetiría.

La preparación política, dice Bollati di San Pierre es la esencia del gobierno; consiste en prevéer el futuro en los límites de las posibilidades humanas, teniendo en cuenta el probable desenvolvimiento comercial e industrial de la nación y la conducta moral del pueblo.

El concepto es incompleto. La preparación en política no sólo debe prevéer el desarrollo, sino fomentarlo

y dirigirlo, y no sólo debe tener en cuenta la conducta del pueblo, sino también la de las naciones vecinas.

En este delicado trabajo reside la grandeza de los gobiernos; ellos señalan el objetivo político, que es en buena cuenta el militar, porque en el concierto de las naciones todo depende de los intereses puestos en juego. La cuestión es primordialmente política, dice el almirante Mahan; sólo después de propuesta la cuestión política, pueden ser definidos los contornos del problema militar, pues, como en todo, la acción militar está subordinada a los intereses políticos del poder civil del estado.

El ilustre autor de "La Influencia del Poder Naval en la Historia" comprende bajo el nombre de cuestión, no solo el enunciado del problema, sino también el camino adoptado para su solución.

La cuestión política está perfectamente delineada en el Perú y no se entiende el motivo que retarde el desarrollo de un plan naval.

Pero, volviendo a lo dicho por Mahan, vemos que de ello se desprende que para que un país realice sus fines, uno de los cuales es la prosperidad, se requiere, como factor indispensable, la continuidad de sus propósitos que no debe ser perturbada por las repetidas sustituciones de hombres en el poder, que dan como resultado la pérdida de todo el esfuerzo anteriormente empleado.

Sólo una política estable, segura en sus fines y prestigiada por el resultado de sus empresas, conducirán al país a una situación de respeto en el concierto mundial, puesto que es imposible lograr una fuerte posición exterior cuando las condiciones de vida interior son vacilantes e inciertas.

Alemania y el Japón, son ejemplos de la influencia benéfica de la estabilidad de los gobiernos.

El choque de los intereses de las naciones determina una variación en la política internacional, cuyo plan no podrá trazarse sin un estudio previo de las condiciones externas del país y sin el conocimiento de la línea de conducta de los otros pueblos, frente a los problemas de la nacionalidad.

En el Pacífico Sur, la lucha entre el Perú y Chile no tiene por origen solamente el deseo de vengar una derrota o de recuperar una parcela de terreno, sino que envuelve en sí la hegemonía de este oceano. Dicho centro estará en manos del más fuerte, y el más fuerte no será sólo el más rico, sino el que haya cuidado mejor su poder naval. Tacna no tiene únicamente su importancia absoluta, sino una relativa que supera a la anterior. Es el cuartel general, lleno de vida y abastecimientos de un ejército pronto a arrojarse sobre la zona salitrea, o sobre la región Sur de la patria, según se halle en manos del Perú o de Chile. Arica es una base ideal de operaciones. La posesión de la zona disputada significa tranquilidad para el que la domine y peligro para su adversario. Apartándonos de esta cuestión, vemos crecer la finanzas del Perú mientras las de su rival lo hacen en una proporción mucho menor y es indudable que llegará un momento, el instante crítico, en que las igualen y sobrepasen. Entonces el Perú tendrá todavía muchos veneros naturales que explotar y se hallará muy lejos de su completa industrialización.

Cual será la conducta del otro pretendiente a la hegemonía del Pacífico del Sur?

La previsión es cualidad indispensable para el éxito de cualquier política, para que, cuando nuevos objetivos se presenten reviviendo ante la presencia de un interés común antiguas divergencias que se suponían en perfecto entendimiento, no se tenga que formar una

nueva norma en la conducta de los estados y para evitar que la política externa influenciada por las circunstancias se modifique comenzando, quizá demasiado tarde, una labor que podía haberse ahorrado o encontrarse muy cerca de su término.

Algunas veces la política seguida por los hombres de gobierno no sirve a los intereses verdaderos del estado, puesto que ofuscados por causas de orden secundario, no juzgan debidamente todos los elementos que contribuyen a una correcta apreciación de la situación.

El mayor Thorpe dice en su trabajo de organización; "El examen político y el exámen de las relaciones internacionales hecho por los estadistas con el objeto de determinar si existe o no, o si se podrá manifestar dentro de corto plazo, una oposición eficaz a los intereses del propio país, debe ser practicado con el exclusivo objeto de modificar o afianzar la política seguida y de procurar el apoyo que las fuerzas armadas o las alianzas pueden dar al país"

Hemos visto durante la última guerra lo poco que valían los tratados ante la seguridad de las naciones. Hubieron neutralidades violadas y aliados que se volvieron contra sus aliados. El instinto de conservación, más desarrollado entre los países que entre los individuos, es explicación suficiente.

¿No hubieran servido más al país en 1879, dos acorazados con un costo de millon y medio de soles que sus ferrocarriles que le costaron cientos de millones y sus alianzas que lo condujeron a la ruina?

El considerarnos aislados, sin esperar auxilios exteriores sino más bien complicaciones, no es pesimismo sino sabiduría. Busquemos la victoria en nuestras propias fuerzas y vivamos alerta para legar a nuestros hijos, no

primario en el decurso de las operaciones, cuando todas las energías deben convergir para llevar a cabo oportuna y victoriosamente la decisión del Jefe Supremo.

Escribe Lundenorff en sus "Recuerdos de la Guerra": Cuanto más consideraba la situación, más me persuadía de que el alto comando, tenía necesidad para vencer en el campo de batalla de la ayuda del Jefe de gobierno interior.

En la completa y leal colaboración de políticos y guerreros, reside muchas veces el secreto de la victoria, consecuencia lógica de un hábil trabajo de las mentes directivas, conducidas hacia un fin y desarrollan lo una acción común. Para esto es necesario la homogeneidad en la orientación política de los gobernantes, dada por una doctrina política única, fácilmente obtenible cuando se halla en el poder un hombre de carácter y energía o cuando el pueblo vive para un solo fin; y la homogeneidad en la preparación y conducción de la guerra realizada por la doctrina combativa del estado.

La conducción de la nación en guerra, es una función de gobierno y por eso el verdadero estadista debe formar con anterioridad una exacta apreciación del modo como se desarrollarán las actividades nacionales y de la influencia que la modificación de mercados y abastecedores ejercerán sobre la vida del pueblo y la provisión de las armadas.

Yo predico un santo horror al bloqueo. Una nación como el Perú, de industria manufacturera incipiente, se convertiría si se le cerrase el mar, su única vía eficiente de comunicación con el extranjero, en un organismo sepultado vivo. Sólo una armada poderosa puede garantizar el desenvolvimiento de cualquier plan eficaz. "La puerta del Perú es el ancho Pacífico, la única cerradura de control posible es una marina de guerra poderosa."

Ensayemos la división de los factores del éxito y veremos que se pueden agrupar en cuatro categorías, tres pertinentes a las fuerzas armadas y una a la nación:

1ra.—Factores materiales que son la superioridad marítima y terrestre en número y poder de las unidades.

2a.—Factores tácticos, que son el agrupamiento de las unidades y la forma de obtener el mayor rendimiento de las fuerzas disponibles.

3a. Factores personales que reúnen las cualidades intelectuales y de carácter de los Jefes, de los Comandantes subordinados y de las tripulaciones y tropas.

4a.—Factores nacionales que son el patriotismo y espíritu de sacrificio del pueblo, que se evidencia por la solidaridad colectiva de los no combatientes y que es la base en que se apoyan los ejércitos. Al declararse la guerra, la política interna desaparece y así como los viejos jefes guardan sus espadas y cogen el fusil cuando el clarín guerrero toca el toque de llamada, los políticos deponen sus inquinas y ocupan su puesto en las filas que marchan a buscar la muerte o la felicidad nacional.

Los consejeros militares, sobre los que gravita gran parte de responsabilidad deben exigir todo lo que juzguen conveniente para lograr el triunfo. Parece que no tienen límite, dice Wilkison los errores en la dirección de las flotas o de los ejércitos, cuando la voz de los estrategas es desoída, acallada o rechazada.

El Militarismo y la Paz

La fuerza militar es ante todo un instrumento de paz. Si estudiamos la palabra oficial de la mayor parte de las naciones del mundo, expresada ya en leyes, manifiestos, discursos o mensajes, encontraremos esta afirmación, categórica casi siempre, entre líneas muchas veces.

La política militarista en muy contados casos significa política de agresión. Los gastos guerreros conducen a una situación de equilibrio que garantiza la estabilidad de la paz y compensa los sacrificios del pueblo, dándole con la sombra de los cañones la tranquilidad e independencia necesarias para el desenvolvimiento de sus actividades comerciales e industriales que son la riqueza, y por ende la felicidad nacional.

En la historia no se encuentra una sola guerra que haya sido determinada por la necesidad de mantener un ejército. En cambio hay muchas que se han llevado a cabo por la desproporción de las fuerzas militares, permitiendo al contendiente más poderoso elegir este medio de acción como recurso seguro para la realización de sus propósitos.

Una guerra entre el Perú y Chile no ha podido ocurrir, por que Chile la nación que había satisfecho sus aspiraciones no tenía nada que temer de su vecino que se levantaba penosamente entre las ruinas de su grandeza.

La política decididamente militarista de Chile, le ha dado tantos triunfos en la paz como en la guerra, pues le ha permitido retener contra el clamor del mundo y la justicia, retazos gloriosos de una tierra que no fué suya, ensanchar sus límites invadiendo la provincia de Tarata, con lo que nos usurpaba su dominio, y tratar de igual a igual a la Argentina obligándola a renunciar a parte de sus derechos sobre la Patagonia.

¿Quién duda que si Chile hubiera descuidado su poder militar se habría desencadenado la guerra, bien por que el Perú se hubiera lanzado a la reconquista de sus riquezas, y Bolivia a la de su salida al Océano; bien por que la Argentina hubiera rehusado firmar un pacto que la mutilaba? Teniendo la seguridad de vencer habría

éste país tolerado pasase a Chile el control de los estrechos, cuando aún el Canal de Panamá no era sino un proyecto?

Pero no es esta toda la obra de paz de los cañones, corazas y torpedos. Aparte del respeto mutuo que engendrado por el equilibrio, normaliza las relaciones internacionales, las armadas tienen la misión diplomática de difundir el conocimiento de la patria, haciendo pronunciarse su nombre a muchas bocas que jamás lo hubieran hecho, obligando a los periodistas a instruir a sus lectores, excitando la curiosidad pública por los países remotos, y reforzando las corrientes emigratorias de capitales y de hombres.

Yo, cuando aun era Cadete, pude palpar la utilidad de éstos viajes. Panamá, república hermana de la que apenas nos separan cuatro singladuras, no nos conocía! El pueblo panameño tenía de nosotros una idea tan vaga como la que tiene el pueblo peruano del Dahomey, o del Africa. A la vista de los cruceros que creyó fueran una división secundaria de nuestras fuerzas navales, varió su idea hasta el punto de imaginarse al Perú, como una potencia, quizá la primera de las de Sud-América.

Lo que hemos ganado en su concepto, no puede medirse en dólares ni en palabras. Aún los primeros países del mundo, conocidos forzosamente por su influencia económica y militar, se preocupan de este asunto. Sir Cyril Coob, personalidad poca afecta al militarismo, decía: "La Marina debe hallarse en condiciones de mantener el prestigio inglés en todos los mares. El año pasado cumplió con su misión porque cruzó el Atlántico y el Pacífico, para estimular el comercio y reforzar las relaciones amistosas con el continente sudamericano. (No hay que olvidar que el intercambio comercial se intensifica por estos medios), y porque la presencia de la Armada Bri-

tánica en los Dardanelos, salvó la situación en el momento del peligro. Esta fuerza es pues auxiliar poderoso de la paz”.

Sin embargo la obra de preparación y de labor, puede mirarse bajo prismas más prácticos. Ningún sistema educacional levanta el nivel intelectual y moral del indio peruano de manera más rápida y completa que el servicio militar. En él no hay amos sino Jefes. En él adquiere a la par que una ilustración vastísima en relación con sus necesidades, los hábitos de higiene, de disciplina y de conciencia indispensables para su desenvolvimiento como factor de utilidad en el desarrollo social. Sale de las punas, cuyo inmenso horizonte material contrasta con la estrechez moral de sus pobladores y deja de ser el siervo para convertirse en el subordinado, que troca el temor por el respeto y la superstición por el raciocinio. En todas partes recibe la instrucción elemental que ordena el reglamento, y si tiene la suerte de ser designado a cualquiera de las especialidades, adquiere grandes conocimientos, tanto teórico como prácticos que lo capacitan para emprender vigorosamente la conquista del porvenir.

La armada puede considerarse como una inmensa factoría, que desbasta el material humano y lo entrega convertido en los electricistas, radio-telegrafistas, fogoneros, timoneles, mecánicos y marineros que requiera la industria nacional.

El ejército forma obreros de ingeniería, armeros, e individuos aptos para los menesteres del campo y de la ganadería. Y si se tiene en cuenta la magnitud de este caudal de cultura y civilización suministrada a hombres que por su edad habían escapado al control de las escuelas, se confesará que no hay dinero mejor gastado en obras de paz, que el de los presupuestos guerreros.

Una buena Política, sería la de intensificar las obras de vialidad y colonización por medio de cuerpos especiales que multiplicasen nuestros efectivos de guerra, aumentando la riqueza del país. Al mismo tiempo su presencia en filas serviría de apoyo a nuestra política externa.

La utilidad de los batallones de colonización en actual servicio son una prueba de la veracidad de ese acerto.

¿Cuanto se conomizaría si los ferrocarriles fuesen construídos por obreros militares bajo el control técnico de los ingenieros civiles? ¿Quién puede negar las ventajas de las obras portuarias hechas por batallones de infantería de marina?

Nuestros gobernantes y nuestros legisladores, al pensar el punto, confío que creerán conmigo, que no hay más dificultades insalvables que las que no se quieren vencer.

Política Industrial y Política Guerrera.

Los problemas políticos no son sino ecuaciones algebraicas con datos e incógnitas materiales y psicológicas.

A menudo se encuentran varias raíces que parecen satisfacer todas las condiciones propuestas, siendo la parte más árdua de la tarea de Gobierno, escoger la mejor entre las reales, desechando las puramente imaginarias.

Pero lo más grave es que no sólo la perplejidad existe en la elección de las soluciones, sino también en la apreciación preliminar del problema.

Entre nosotros, que contamos con un presupuesto que a pesar de crecer a pasos agigantados, está muy lejos de poder llenar cumplidamente todas las necesidades

presentes y futuras de la nacionalidad, el asunto se agrava por la diferencia radical de las soluciones aparentemente posibles.

O nos dedicamos de lleno a la creación de nuestro poderío naval, teniendo en cuenta las graves amenazas guerreras que turban nuestra tranquilidad.

O desarrollamos nuestras riquezas preparando el porvenir.

Felizmente este dilema no es fatal. Existen caminos intermedios que nos pueden dar tranquilidad, sin aminorar la rapidez de nuestro desarrollo económico.

Los Idealistas que creen en la paz universal y que proclaman un renunciamiento de Buda; los demagogos que halagan los oídos de la muchedumbre con palabras melosas proclamando igualdad social absoluta, y preeminencia del músculo sobre el cerebro; los derrotistas que buscan el hundimiento de la Patria y la ruina de la masa ciudadana, para obtener aumento del peculio propio: son partidarios acérrimos del desarme absoluto.

Parece que el civilismo, en su temor al partido militar, acarició también estos propósitos. Si es que existe hoy dicho partido, puede tener el convencimiento, de que el elemento militar no sueña con el poder y que sus relaciones en la política interna, están definidas por su misión, que no es otra que coadyuvar al desarrollo nacional y sostener al gobierno legalmente constituido. No tengo autoridad para hacer estas declaraciones, pero creo expresar el sentir unánime de mis compañeros de arma y repetir una vez más nuestra sagrada doctrina.

El derrotismo no puede admitirse ni como credo, ni como teoría. Es sencillamente un disparate criminal que no merece discusión.

El desarme socialista es una utopía, mientras no

tenga los caracteres de universal y absoluto. Los hombres pueden ser hermanos y sus patrias enemigas. Yo, como hombre y como Peruano, reconozco el mérito en donde quiera que lo encuentre, y no ahorro esfuerzos para aplaudir, todo lo que merezca aplauso. Pero de ahí a que apruebe, aliente y ayude a quienes quieren colocarnos en un estado espantoso de debilidad, mientras los vecinos nos muestran la punta del corvo y los incisivos de carnicero hambriente de los que no se ha borrado aún la mácula sangrienta de la última dentellada, hay un abismo.

No hay en cambio quien aconseje una política tan armamentista que abandone nuestros ideales de poderío económico e industrial. Esto se puede deber a que los políticos que propician este programa, son más sinceros, más realistas, más preparados en fin.

Quizá sea difícil una guerra entre dos países Sudamericanos, bien por respeto al resto del continente, bien por la intervención de cierta potencia que perdería con ello, en prestigio y en dinero, lo que no podemos imaginar. Pero lo que nadie podría garantizar, es que esa potencia, o los otros países Americanos, actuasen pasado el período diplomático, es decir que arrostrasen la situación de violencia de quien quiere imponer paz entre dos contendientes que han llegado a los hechos.

La dura experiencia nos dice que debemos confiar ante todo en nosotros mismos. No olvidemos las amargas enseñanzas del pasado.

Además proveemos el caso de una conflagración Americana o mundial, en la que nos veríamos necesariamente envueltos; recordemos el grito de "TUMBES-MARAÑON O LA GUERRA" proferido incesantemente durante 60 años por los vecinos del Norte y repetamos lo que dijimos antes: "En los arreglos pacíficos

Napoleón vencido en Trafalgar, no pudo impedir que Inglaterra preparara Waterloo.

Deshecha la Invencible Armada, España se precipitó a la decadencia. Perdidos el Huascar y la Alabama, peruanos y sudistas no hicieron sino sacrificarse cubriéndose de gloria pero sin evitar el desastre. Y si en 1914 Alemania hubiera tenido cuatro barcos de batalla más, Guillermo II habría podido elegir entre los comedores de Versalles y las Tullerías para tomar allí su cena pascual.

La formación de una flota es cuestión de tiempo y de constancia. Las dificultades más grandes son el endoctrinamiento e instrucción de las tripulaciones, pero estando a cargo del personal superior de la marina el vencerlas ni siquiera deben mencionarse como obstáculos. Son tareas simplemente. La obtención de los medios materiales, es en realidad el nudo gordiano del problema. Siendo imposible la adquisición del material de una armada, esto es la realización de un "Plan Naval", a base de erogaciones populares, los que quieran de verdad al país y a su marina, deberán hablar continuamente al pueblo y a los poderes públicos de estos problemas, para crear un clamor nacional que mueva a los gobiernos a enfrentar resueltamente el problema. En mi humilde concepto, ésta es la primera fase de nuestra preparación para la guerra, y no habiendo un solo inapto para colaborar en ella, estamos obligados a hacerlo. Un poco de benevolencia al criticar a los que primero se aventuran, ya que no la cooperación decidida, es lo menos que se puede exigir.

**Relaciones entre la política general, la política externa,
la política guerrera y los planes naval y militar.
La llamada "política defensiva"**

El objeto primordial de la política externa es proteger los intereses morales y materiales de un pueblo, trazando al mismo tiempo las líneas definidas que ha de seguir su política militar: ésta recibe de la política interna la ayuda práctica compatible con los recursos y condiciones del país.

Si nos fijamos que aumentando las riquezas de un Estado, aumentan también las probabilidades de conflicto, por aumentar los intereses extranjeros, convendremos en que sus gastos militares deben crecer en proporción igual a aquella en que crece su riqueza. Esto es perfectamente practicable porque sus gastos generales se inflan en proporción mucho menor.

Ahora, si tenemos en cuenta que las naciones rivales tratan de aplastar no sólo a las que son tan poderosas como ellas, sino muy principalmente á aquellas cuyo desarrollo es muy rápido, veremos la necesidad de que la potencialidad militar, marche *un paso adelante* de la riqueza nacional.

Hemos echado completamente al olvido, que *el conocimiento del enemigo es el primer peldaño de la escala que conduce al triunfo*. Después de una derrota se debe emprender al mismo tiempo que la labor de la reconstrucción, la crítica de las circunstancias que originaron la caída y las que llevaron al enemigo el laurel de la victoria. Parece que hubiera sido un pecado mencionar que sólo una constancia, un patriotismo y una energía admirables, pudieron colocar a Chile en estado de vencer a dos naciones más ricas, pobladas y extensas que él. Si esos esfuerzos se aplicaron a un fin inmoral, es algo

que todos lo sabemos. Se trata únicamente de hacer ver la diferencia entre los resultados obtenidos siguiendo dos políticas distintas: Una de alianzas y abandono militar que condujo a la derrota, otra de sacrificio y de trabajo duro que condujo a la victoria.

El objetivo político contiene al objetivo militar y por eso la política prepara la guerra. Pero se debe recurrir a ella sólo cuando se sientan agotados todos los recursos.

El hombre de estado debe conocer el valor de las armas y la importancia que para sus designios puedan tener los combates que promueva o en que tenga que intervenir. Más claro; para ser buen político hay que conocer la política de la guerra que define Jomini como "las combinaciones que sirven a un hombre de estado para juzgar de la necesidad, conveniencia y oportunidad de una guerra, y determinar las diversas operaciones necesarias para lograr el fin propuesto. Otras operaciones que sólo tienen conexión con el mando de las armadas o ejércitos recibirán el nombre de política militar o filosofía de la guerra".

La guerra, según Clausewitz, es la continuación de la política por otros medios.

La política, al mismo tiempo que prepara la guerra, sienta el reflejo de la preparación que realiza.

Con una buena preparación militar se consiguen buenas soluciones políticas.

"Desde que la situación internacional se altera, alterada en el mismo sentido se presenta la política militar, recíprocamente la política internacional es el reflejo de las alteraciones que fueron introducidas en la política militar de un estado, que así definirá nuevos objetivos.

Si el desarrollo de un programa, dice Wilkinson, en-

vuelve un aumento de fuerzas, este aumento es en sí mismo la condición necesaria para adoptar, decididamente, la política impuesta por la nueva situación militar.

De hecho, si un estado resuelve aumentar las fuerzas que posee, recargando sus gastos militares, es porque nuevos objetivos han surgido o porque la situación exterior se ha alterado hasta exigir nuevos pactos y acuerdos diferentes, que se traducen en una nueva posición de prestigio y de respeto del Estado, en sus relaciones con otras potencias.

Es muy difícil, extremadamente difícil, precisar cuándo es que un país ha aumentado sus gastos militares. Si estos gastos aumentan en relación con el presupuesto, en la mayoría de los casos no existe recargo efectivo de gastos militares que haga temer a los vecinos o rivales. En cambio si el balance arroja déficit y la situación del Erario es angustiosa, puede considerarse como peligroso el país que mantenga su presupuesto de guerra, con desmedro de su industria y su comercio. Se exceptúan las dictaduras militares.

La política armamentista supone siempre un riesgo eminente. Fué ésto lo que sucedió en los años que precedieron a la gran guerra en los cuales el carácter de la política seguida por cada una de las grandes potencias Inglaterra y Alemania no era de paz sino de preponderancia.

Es la política la que interviene para decidir la entrada del país en una lucha, y es por eso la política la que prevé la guerra y escoge y estudia el valor de las alianzas así como el objetivo final de la contienda.

Así podemos definir la política militar como la parte de la política guerrera que traza, coordina y gobierna la orientación militar del país, en vista de las condicio-

nes principales de preparación de la guerra y finalidad de ésta

La política militar no puede referirse separadamente a los asuntos que conciernen al ejército o a la armada, porque estos dos elementos de fuerza actúan en conjunto para realizar el mismo fin.

La célebre proclama Napoleónica al Ejército de Egipto ¡¡“Marineros y Soldados de todas las armas!! conservaos unidos, acordaos que el día de la batalla los unos necesitaréis de los otros!!” ha tenido eco ciento veinte años más tarde cuando Sánchez Toca dijo al parlamento español: “Mientras el Ministerio de Guerra y el de Marina, o por mejor decir, sus Estados Mayores Centrales, no aparezcan unidos en pensamiento y acción mancomunada, ninguno de los dos organismos está en realidad preparado para la guerra.”

Es indudable que si las fronteras son practicables y la naturaleza del territorio del vecino permite llevar la guerra paso a paso a través de él, se conceda mucha atención al ejército. Pero si las fronteras son impracticables, las comunicaciones terrestres muy difíciles e imposible la guerra estando la nación bloqueada, lo que arruinaría su comercio causando la bancarrota fiscal e impidiendo la llegada de materiales bélicos, el más elemental patriotismo aconseja atender de preferencia a la marina sin descuidar al ejército.

Si se deséa que los esfuerzos políticos y militares se coordinen para realizar eficientemente los mismos propósitos, es necesario que los Estados Mayores conozcan cual es la política seguida por la diplomacia, y los motivos que en el criterio del gobierno la puedan hacer fallar, obligando a recurrir a las armas para encontrar en la guerra lo que las soluciones reclamadas por la política, no pudieron hallar en la paz.

Además; la guerra, como dice Clausewitz, no es simplemente un acto político, sino un instrumento político tangible que deriva siempre de una situación política.

Mientras el político basa su decisión en la verdadera apreciación de la naturaleza del conflicto probable y de los riesgos que debe soportar, el hombre de guerra sólo debe considerar al adversario de su voluntad y los medios de realizar por la fuerza los propósitos que la diplomacia no pudo obtener.

Los medios de acción son distintos, el político procede por compromisos y compensaciones, y en la guerra el militar trata de destruir los intereses esenciales del adversario

Esto quiere decir que toda nación con una política bien orientada debe tener la fuerza precisa que apoye sus aspiraciones, o refiriéndonos a la marina, único sostén eficaz de la patria, *La Escuadra de su política*.

Si los regímenes gubernamentales tienen que soportar los defectos inherentes a sus propias virtudes, las democracias modernas, especialmente nuestras hermanas de la América Latina, caracterizándose por la acentuada rotación de hombres en el poder se encaminan hacia la supresión de las continuas mudanzas de criterio, que rompiendo la unidad política, iniciaban todos los planes de gobierno sin coronar ninguno.

La falta de recursos financieros y el desconocimiento de las consecuencias que puede traer una deficiente preparación guerrera, conduce muchas veces al gobierno a mantener lo que llaman una *política defensiva*, no teniendo en cuenta las deplorables consecuencias que resultan de una situación sin objetivos y sin aspiraciones.

Táctica defensiva, es una expresión inventada para disimular su impotencia por aquellos que no tienen ninguna.

El mejor medio de defensa es el ataque. La táctica defensiva consiste en esperar al enemigo, estando siempre en condiciones extrínsecas ventajosas que compensen la inferioridad intrínseca de las fuerzas de que se dispone. Pero es indudable que el enemigo sólo atacará cuando tenga seguridad de vencer, o cuando el combate, cualquiera que sea el resultado, ha de servir para el desarrollo de sus planes ulteriores. El propósito principal de toda guerra es la destrucción de las fuerzas enemigas. La doctrina de la guerra según Clausewitz, se basa en el principio de que el aniquilamiento del grueso enemigo es el verdadero fin de todo esfuerzo militar y que ha de lograrse por la aplicación de una fuerza superior en el punto propicio y en el momento dado. Una escuadra embotellada en su base o un ejército encerrado en una fortaleza son libres de elegir ese instante y sitio decisivos? Nó, es claro que nó. Puede entonces conducir a la victoria la política defensiva?

La defensa como *sistema único*, no es si no un crimen que costará ríos de sangre y millones de soles para terminar después de la derrota con una paz de condiciones más onerosas que las que habría habido que consentir antes de la ruptura de las hostilidades.

Y en naciones como el Perú, en que todo se reduce a sostener un bloqueo y desembarcar en el punto más conveniente, puede pensarse en la política defensiva, que no tendría papel ante la presencia de fuerzas navales enemigas que causarían su muerte por asfixia?

La táctica defensiva es una expresión vana y sin ningún sentido práctico. Si la agresión no forma parte de los ideales o necesidades de la nacionalidad puede concebirse como un límite, una estrategia ofensiva al servicio de una política defensiva.

Y esto a pesar de que "La política defensiva dice

Bollatí" muestra incerteza de parte de los dirigentes, que no teniendo la justa visión de los acontecimientos, se ocupan exageradamente de cuestiones que no se relacionan directamente con el bienestar de los pueblos.

El hombre de estado debe considerar siempre la posibilidad de una guerra teniendo en cuenta:

10. Las necesidades y objetivos de la nación.

20. La apreciación constante de la política de otras naciones.

30. El cálculo de las fuerzas propias y probables adversarias.

Los hombres de guerra deben analizar el programa de realización de los objetivos políticos definidos por el gobierno, existiendo por tanto el más perfecto entendimiento de los jefes navales y militares y los altos dirigentes de la nación, para que animados por los mismos ideales, estudien, discutan y hallen la fórmula que permita obtener la máxima eficiencia con que puedan ser utilizados los recursos del país.

Enunciando de manera más clara el párrafo precedente se ha dicho:

"En tiempo de paz, el almirante de acuerdo con el político deben precisar el objetivo militar que asegure la consecución de los designios políticos, señalando la magnitud de los esfuerzos necesarios para obtener las mayores probabilidades de éxito. Pues si la guerra es uno de los medios de hacer política, un gobierno no puede ser capaz de asegurar la felicidad de la nación si no dirige secretamente sus miras hacia las posibilidades de una guerra y si no consigue aplicar las leyes inexorables que regulan el trabajo de la fuerza".

Este acuerdo que durante la paz es indispensable para que la preparación sea un esfuerzo armónico, orientado según la finalidad conocida, se vuelve factor

primario en el decurso de las operaciones, cuando todas las energías deben convergir para llevar a cabo oportuna y victoriosamente la decisión del Jefe Supremo.

Escribe Lundenorff en sus "Recuerdos de la Guerra": Cuanto más consideraba la situación, más me persuadía de que el alto comando, tenía necesidad para vencer en el campo de batalla de la ayuda del Jefe de gobierno interior.

En la completa y leal colaboración de políticos y guerreros, reside muchas veces el secreto de la victoria, consecuencia lógica de un hábil trabajo de las mentes directivas, conducidas hacia un fin y desarrollando una acción común. Para esto es necesario la homogeneidad en la orientación política de los gobernantes, dada por una doctrina política única, fácilmente obtenible cuando se halla en el poder un hombre de carácter y energía o cuando el pueblo vive para un solo fin; y la homogeneidad en la preparación y conducción de la guerra realizada por la doctrina combativa del estado.

La conducción de la nación en guerra, es una función de gobierno y por eso el verdadero estadista debe formar con anterioridad una exacta apreciación del modo como se desarrollarán las actividades nacionales y de la influencia que la modificación de mercados y abastecedores ejercerán sobre la vida del pueblo y la provisión de las armadas.

Yo predico un santo horror al bloqueo. Una nación como el Perú, de industria manufacturera incipiente, se convertiría si se le cerrase el mar, su única vía eficiente de comunicación con el extranjero, en un organismo sepultado vivo. Sólo una armada poderosa puede garantizar el desenvolvimiento de cualquier plan eficaz. "La puerta del Perú es el ancho Pacífico, la única cerradura de control posible es una marina de guerra poderosa."

Ensayemos la división de los factores del éxito y veremos que se pueden agrupar en cuatro categorías, tres pertinentes a las fuerzas armadas y una a la nación:

1ra.—Factores materiales que son la superioridad marítima y terrestre en número y poder de las unidades.

2a.—Factores tácticos, que son el agrupamiento de las unidades y la forma de obtener el mayor rendimiento de las fuerzas disponibles.

3a. Factores personales que reúnen las cualidades intelectuales y de carácter de los Jefes, de los Comandantes subordinados y de las tripulaciones y tropas.

4a.—Factores nacionales que son el patriotismo y espíritu de sacrificio del pueblo, que se evidencia por la solidaridad colectiva de los no combatientes y que es la base en que se apoyan los ejércitos. Al declararse la guerra, la política interna desaparece y así como los viejos jefes guardan sus espadas y cogen el fusil cuando el clarín guerrero toca el toque de llamada, los políticos deponen sus inquinas y ocupan su puesto en las filas que marchan a buscar la muerte o la felicidad nacional.

Los consejeros militares, sobre los que gravita gran parte de responsabilidad deben exigir todo lo que juzguen conveniente para lograr el triunfo. Parece que no tienen límite, dice Wilkison los yerros en la dirección de las flotas o de los ejércitos, cuando la voz de los estrategas es desoída, acallada o rechazada.

El Militarismo y la Paz

La fuerza militar es ante todo un instrumento de paz. Si estudiamos la palabra oficial de la mayor parte de las naciones del mundo, expresada ya en leyes, manifiestos, discursos o mensajes, encontraremos esta afirmación, categórica casi siempre, entre líneas muchas veces.

La política militarista en muy contados casos significa política de agresión. Los gastos guerreros conducen a una situación de equilibrio que garantiza la estabilidad de la paz y compensa los sacrificios del pueblo, dándole con la sombra de los cañones la tranquilidad e independencia necesarias para el desenvolvimiento de sus actividades comerciales e industriales que son la riqueza, y por ende la felicidad nacional.

En la historia no se encuentra una sola guerra que haya sido determinada por la necesidad de mantener un ejército. En cambio hay muchas que se han llevado a cabo por la desproporción de las fuerzas militares, permitiendo al contendiente más poderoso elegir este medio de acción como recurso seguro para la realización de sus propósitos.

Una guerra entre el Perú y Chile no ha podido ocurrir, por que Chile la nación que había satisfecho sus aspiraciones no tenía nada que temer de su vecino que se levantaba penosamente entre las ruinas de su grandeza.

La política decididamente militarista de Chile, le ha dado tantos triunfos en la paz como en la guerra, pues le ha permitido retener contra el clamor del mundo y la justicia, retazos gloriosos de una tierra que no fué suya, ensanchar sus límites invadiendo la provincia de Tarata, con lo que nos usurpaba su dominio, y tratar de igual a igual a la Argentina obligándola a renunciar a parte de sus derechos sobre la Patagonia.

¿Quién duda que si Chile hubiera descuidado su poder militar se habría desencadenado la guerra, bien por que el Perú se hubiera lanzado a la reconquista de sus riquezas, y Bolivia a la de su salida al Océano; bien por que la Argentina hubiera rehusado firmar un pacto que la mutilaba? Teniendo la seguridad de vencer habría

éste país tolérado pasase a Chile el control de los estrechos, cuando aún el Canal de Panamá no era sino un proyecto?

Pero no es esta toda la obra de paz de los cañones, corazas y torpedos. Aparte del respeto mutuo que engendrado por el equilibrio, normaliza las relaciones internacionales, las armadas tienen la misión diplomática de difundir el conocimiento de la patria, haciendo pronunciarsu nombre a muchas bocas que jamás lo hubieran hecho, obligando a los periodistas a instruir a sus lectores, excitando la curiosidad pública por los países remotos, y reforzando las corrientes emigratorias de capitales y de hombres.

Yo, cuando aun era Cadete, pude palpar la utilidad de éstos viajes. Panamá, república hermana de la que apenas nos separan cuatro singladuras, no nos conocía! El pueblo panameño tenía de nosotros una idea tan vaga como la que tiene el pueblo peruano del Dahomey, o del Africa. A la vista de los cruceros que creyó fueran una división secundaria de nuestras fuerzas navales, varió su idea hasta el punto de imaginarse al Perú, como una potencia, quizá la primera de las de Sud-América.

Lo que hemos ganado en su concepto, no puede medirse en dólares ni en palabras. Aún los primeros países del mundo, conocidos forzosamente por su influencia económica y militar, se preocupan de este asunto. Sir Ciril Coob, personalidad poca afecta al militarismo, decía: "La Marina debe hallarse en condiciones de mantener el prestigio inglés en todos los mares. El año pasado cumplió con su misión porque cruzó el Atlantico y el Pacífico, para estimular el comercio y reforzar las relaciones amistosas con el continente sudamericano. (No hay que olvidar que el intercambio comercial se intensifica por estos medios), y porque la presencia de la Armada Bri-

tánica en los Dardanelos, salvó la situación en el momento del peligro. Esta fuerza es pues auxiliar poderoso de la paz”.

Sin embargo la obra de preparación y de labor, puede mirarse bajo prismas más prácticos. Ningún sistema educacional levanta el nivel intelectual y moral del indio peruano de manera más rápida y completa que el servicio militar. En él no hay amos sino Jefes. En él adquiere a la par que una ilustración vastísima en relación con sus necesidades, los hábitos de higiene, de disciplina y de conciencia indispensables para su desenvolvimiento como factor de utilidad en el desarrollo social. Sale de las punas, cuyo inmenso horizonte material contrasta con la estrechez moral de sus pobladores y deja de ser el siervo para convertirse en el subordinado, que troca el temor por el respeto y la superstición por el raciocinio. En todas partes recibe la instrucción elemental que ordena el reglamento, y si tiene la suerte de ser designado a cualquiera de las especialidades, adquiere grandes conocimientos, tanto teórico como prácticos que lo capacitan para emprender vigorosamente la conquista del porvenir.

La armada puede considerarse como una inmensa factoría, que desbasta el material humano y lo entrega convertido en los electricistas, radio-telegrafistas, fogoneros, timoneles, mecánicos y marineros que requiera la industria nacional.

El ejército forma obreros de ingeniería, armeros, e individuos aptos para los menesteres del campo y de la ganadería. Y si se tiene en cuenta la magnitud de este caudal de cultura y civilización suministrada a hombres que por su edad habían escapado al control de las escuelas, se confesará que no hay dinero mejor gastado en obras de paz, que el de los presupuestos guerreros.

Una buena Política, sería la de intensificar las obras de vialidad y colonización por medio de cuerpos especiales que multiplicasen nuestros efectivos de guerra, aumentando la riqueza del país. Al mismo tiempo su presencia en filas serviría de apoyo a nuestra política externa.

La utilidad de los batallones de colonización en actual servicio son una prueba de la veracidad de ese acerto.

¿Cuanto se conomizaría si los ferrocarriles fuesen construídos por obreros militares bajo el control técnico de los ingenieros civiles? ¿Quién puede negar las ventajas de las obras portuarias hechas por batallones de infantería de marina?

Nuestros gobernantes y nuestros legisladores, al pensar el punto, confío que crearán conmigo, que no hay más dificultades insalvables que las que no se quieren vencer.

Política Industrial y Política Guerrera.

Los problemas políticos no son sino ecuaciones algebraicas con datos e incógnitas materiales y psicológicas.

A menudo se encuentran varias raíces que parecen satisfacer todas las condiciones propuestas, siendo la parte más árdua de la tarea de Gobierno, escoger la mejor entre las reales, desechando las puramente imaginarias.

Pero lo más grave es que no sólo la perplejidad existe en la elección de las soluciones, sino también en la apreciación preliminar del problema.

Entre nosotros, que contamos con un presupuesto que a pesar de crecer a pasos agigantados, está muy lejos de poder llenar cumplidamente todas las necesidades

presentes y futuras de la nacionalidad, el asunto se agrava por la diferencia radical de las soluciones aparentemente posibles.

O nos dedicamos de lleno a la creación de nuestro poderío naval, teniendo en cuenta las graves amenazas guerreras que turban nuestra tranquilidad.

O desarrollamos nuestras riquezas preparando el porvenir.

Felizmente este dilema no es fatal. Existen caminos intermedios que nos pueden dar tranquilidad, sin aminorar la rapidez de nuestro desarrollo económico.

Los Idealistas que creen en la paz universal y que proclaman un renunciamiento de Buda; los demagogos que halagan los oídos de la muchedumbre con palabras melosas proclamando igualdad social absoluta, y preeminencia del músculo sobre el cerebro; los derrotistas que buscan el hundimiento de la Patria y la ruina de la masa ciudadana, para obtener aumento del peculio propio: son partidarios acérrimos del desarme absoluto.

Parece que el civilismo, en su temor al partido militar, acarició también estos propósitos. Si es que existe hoy dicho partido, puede tener el convencimiento, de que el elemento militar no sueña con el poder y que sus relaciones en la política interna, están definidas por su misión, que no es otra que coadyuvar al desarrollo nacional y sostener al gobierno legalmente constituido. No tengo autoridad para hacer estas declaraciones, pero creo expresar el sentir unánime de mis compañeros de arma y repetir una vez más nuestra sagrada doctrina.

El derrotismo no puede admitirse ni como credo, ni como teoría. Es sencillamente un disparate criminal que no merece discusión.

El desarme socialista es una utopía, mientras no

tenga los caracteres de universal y absoluto. Los hombres pueden ser hermanos y sus patrias enemigas. Yo, como hombre y como Peruano, reconozco el mérito en donde quiera que lo encuentre, y no ahorro esfuerzos para aplaudir, todo lo que merezca aplauso. Pero de ahí a que apruebe, aliente y ayude a quienes quieren colocarnos en un estado espantoso de debilidad, mientras los vecinos nos muestran la punta del corvo y los incisivos de carnicero hambriente de los que no se ha borrado aún la mácula sangrienta de la última dentellada, hay un abismo.

No hay en cambio quien aconseje una política tan armamentista que abandone nuestros ideales de poderío económico e industrial. Esto se puede deber a que los políticos que propician este programa, son más sinceros, más realistas, más preparados en fin.

Quizá sea difícil una guerra entre dos países Sudamericanos, bien por respeto al resto del continente, bien por la intervención de cierta potencia que perdería con ello, en prestigio y en dinero, lo que no podemos imaginar. Pero lo que nadie podría garantizar, es que esa potencia, o los otros países Americanos, actuasen pasado el período diplomático, es decir que arrostrasen la situación de violencia de quien quiere imponer paz entre dos contendientes que han llegado a los hechos.

La dura experiencia nos dice que debemos confiar ante todo en nosotros mismos. No olvidemos las amargas enseñanzas del pasado.

Además proveemos el caso de una conflagración Americana o mundial, en la que nos veríamos necesariamente envueltos; recordemos el grito de "TUMBES-MARAÑON O LA GUERRA" proferido incesantemente durante 60 años por los vecinos del Norte y repetimos lo que dijimos antes: "En los arreglos pacíficos

el débil, que tiene mucho mayor interés en conservar la paz, obtiene menores ventajas, que quienes por su poder militar, no temen la guerra”.

Las riñas entre los estados existirán hasta que nazca la entidad jurídica que pueda hacer respetar sus decisiones, anulando las probabilidades de éxito que pudiera tener quien procediera en rebeldía.

Necesitamos estar preparados, y la preparación requiere patriotismo, voluntad y gasto de dinero. El porcentaje de nuestros ingresos que se dedique a la armada, será determinado por las leyes, pero desde el próximo año se le espera ver pasar ese 3½% que hace imposible que la *primera línea de defensa*, sea algo más que un proyecto.

Recordemos por último que si son capitalizaciones, las cantidades invertidas en diplomacia u obras públicas, lo son también, y quizá las más productivas, las que se emplean en civilizar y educar (casi tanto como crear de nuevo) a nuestras masas aborígenes, y en dar respetabilidad a la nación.

Las Tres Victorias

(La Influencia económica en la guerra)

La guerra más que lucha de armas es lucha de recursos. Los ejércitos y las Armadas atraen completamente la atención de los pueblos por el brillo de sus acciones y por el prestigio ancestral que los envuelve. Primitivamente las hordas guerreras pudieron mantenerse por sí mismas en vista de lo escaso de sus necesidades, y por que la carencia de escrúpulos y leyes hacía que el concepto de propiedad desapareciese ante la fuerza prepotente de las armas. Por otra parte, la estructura económica de la

vida, siendo enteramente rudimentaria, permitía la vida sin grandes privaciones con el intercambio comercial de la región.

Cuando el arte de la guerra comenzó a desarrollar, los instrumentos con que se hacía exigieron la existencia de una industria que los proporcionase y de las fuentes de materias primas indispensables para su manufactura. La organización de los ejércitos y la evolución del concepto de propiedad hicieron que el pillaje fuera abandonado como medio de vida, por ser irregular, incierto y contrario al orden y a la disciplina. Entonces nació el aprovisionamiento regular de los cuerpos combatientes, y con él las necesidades pecuniarias del Estado en guerra. Pero esta evolución gradual y progresiva, es a través de los tiempos asombrosamente lenta si se le compara con el periodo abarcado por el último siglo.

En las postreras décadas se han desarrollado de manera tan admirable los artefactos de guerra que el aprovisionamiento y manutención de las fuerzas armadas, es un problema tan intrincado que requiere el talento y energía de muchos hombres capaces y adiestrados.

Los combatientes no son sino la corteza, la parte exterior destinada al sacrificio violento de la vida. Es un hecho admitido que cada hombre en filas requiere detras de él, de seis a catorce obreros que trabajen en la fabricación de armas, municiones y equipos, en la construcción y mantenimiento de vías de comunicación etc. Esto es sólo en el caso de una Nación completamente Industrializada y que cuente en su territorio con todos los materiales necesarios.

Si este caso no se presenta, por que en realidad es excepcional, debe recurrirse al comercio externo que necesita vías de comunicación libres y dinero efectivo o crédito sólido. Por esto, el rol de las marinas de guerra

es el más importante y decisivo. Su misión es mantener libre para sí la vía marítima y cerrada para el adversario.

Una guerra sin seguridad de poder revituallarse es un suicidio nacional. En nosotros cabe el sacrificio glorioso pero estéril de la nacionalidad. Pero no cabe así mismo ante el concepto de las generaciones futuras cuya suerte no podemos decidir en el sentido de destruir para siempre los ideales de independencia y poderío del Perú. Debemos rehuir el combate mientras no tengamos probabilidades de éxito; y entre tanto trabajemos para crear esas posibilidades teniendo en cuenta que la victoria no es una piedra preciosa que se halla de repente, sino un árbol que crece en todo instante si se le rodea de solícitas atenciones. Un sólo detalle descuidado o un solo momento de abandono bastan para hacerlo perecer. Ante todo cuidemos de nuestra marina y de nuestro ejército sin llegar a perturbar el desarrollo económico del país.

En la guerra hay tres victorias: una, quizá la más importante, es la que se gana en la paz, venciendo al adversario en las bolsas comerciales; otra ganada también en la paz al lograr la superioridad de instrucción moral y disciplina de las fuerzas armadas; la sana "apreciación de la situación" por los parlamentos; la corrección de los planes de Estado Mayor y el apoyo y confianza del pueblo para con sus institutos guerreros.

La tercera que es la que más brilla, es la victoria heroica lograda por las fuerzas combatientes que dieron forma al anhelo nacional derramando su sangre en los campos de batalla o hundiéndose en las salobres aguas del oceano al dominar al enemigo.

Influencia decisiva de la guerra marítima

En países costaneros, la victoria es de quien domina el mar. El dominio del mar se obtiene aniquilando o embotellando a la escuadra enemiga. Para ello es preciso contar con una fuerza superior, igual o ligeramente inferior; en los dos últimos casos la falta de supremacía de material se puede suplir con una mayor eficiencia del personal. La mayor eficiencia del personal comprende: mejor instrucción de éste, mejores planes de Estado Mayor, mejor disciplina, más espíritu de sacrificio y *completa unidad de doctrina*. Hoy continua hasta cierto punto verdadero el antiguo axioma naval "Hombres de acero tripulando buques de madera, vencerán a hombres de madera que tripulen buques de acero".

Con el dominio del mar se logra:

1º. El bloqueo de las costas enemigas, haciendo imposible o por lo menos muy difícil su reaprovisionamiento y desbaratando la estructura económica del país bloqueado.

2º. La libertad para bombardear sus puertos y destruir sus vías de penetración.

3º. La libertad para desembarcar tropas en cualquier parte del territorio enemigo.

4º. El mantenimiento de la propia integridad territorial aún cuando se tenga inferioridad en el ejército, si los países se hallan separados por fronteras impracticables.

Las tres últimas ventajas son tan sencillas y evidentes que no necesitan comentarios. Ocupémonos de la 1ª

El bloqueo

Para hacer un estudio ligero del bloqueo, lo consi-

deraremos lo. desde el punto de vista del Derecho Internacional, luego juzgándolo y apreciándolo como una operación marítima, y por último analizando sus efectos sobre la nación bloqueada. La parte histórica de él será tratada en trabajo posterior y sólo nos ocuparemos por ahora de sus efectos.

Efectos del bloqueo

Al estudiar los efectos del bloqueo marítimo, si tenemos en cuenta los medios de resistencia de la nación bloqueada, lo primero que hacemos es dividirlo en dos categorías: bloqueo fulminante y bloqueo de efectos lentos.

Es bloqueo fulminante, el que se hace a naciones que no cuentan dentro de su territorio nacional con medios para resistir algún tiempo, y es bloqueo de efectos lentos aquel realizado contra países que pueden subsistir sin rendirse, una vez cegadas sus fuentes exteriores de aprovisionamiento. El bloqueo de la Gran Bretaña e Irlanda, del Japón o del Perú son bloqueos fulminantes por que los productos naturales de los dos primeros países apenas pueden mantener durante un corto tiempo a una fracción reducidísima de sus habitantes, y porque el tercero apenas podría sostener unos días de lucha sin manufacturas extranjeras. En cambio el bloqueo de los Estados Unidos o de Alemania son bloqueos de efectos lentos.

Sin embargo siendo este último menos temible no deja de ser decisivo. En el caso de Alemania se vió que fué la causa primordial de la derrota, y en cuanto a los Estados Unidos, veamos lo que dice el Contralmirante Bradley en una de sus memorias: "En los Estados Unidos o en otra nación cualquiera, el valor de la exportación y de la importación se eleva a millones y millones de dólares, y es tan acabada la organización para realizar

este negocio que los productos de los países más alejados se pueden adquirir en casi todas las aldeas, y cualquier acontecimiento en un país industrial exportador produce su efecto en cualquier lugar a donde llega el telégrafo o sólo el correo.

“La organización para que se realice ésto es tan excelente y maravillosa, que es como la de una máquina; pero es una máquina con todos sus defectos. Ahora bien: uno de los defectos de las máquinas, un defecto cuya importancia aumenta con su perfección, es la extraordinaria perturbación que puede producirse por una causa aparentemente trivial. La experiencia confirma que este es el caso del comercio: En tanto que los vapores van y vienen con perfecta regularidad; mientras que el dinero llega a su tiempo debido y se distribuye a través de los diferentes canales; en tanto que el pueblo vive la vida acostumbrada, la máquina funciona bien.

“Pero supongamos que de repente se detiene el movimiento de todos los buques de vapor. Aunque sea cierto que a un país como los Estados Unidos no le es realmente necesario el comercio exterior; aunque sea verdad que la gente de una nación como los Estados Unidos seguiría siendo tan feliz, aunque no tan rica si no tuviese comercio exterior, aun así, la súbita paralización del comercio con el exterior ocasionaría un conflicto tal que daría lugar a una situación caótica que puede ser reflejada por la palabra (horrible). Toda la maquinaria para la vida de cada día sería estropeada. Cientos de miles de personas quedarían privadas de sus empleos, y el conjunto de la enorme masa comercial, que se mueve para satisfacer las necesidades de la vida diaria, sufriría un violento choque que haría sobrepasar el límite de su elasticidad a todas las partes de la maquinaria entera.

“Sería preciso un voluminoso libro para describir

lo que ocurriría a consecuencia de la súbita paralización del comercio de los Estados Unidos o de cualquier otra gran nación. Semejante libro sería, además, grandemente imaginativo, porque en la historia del mundo no se registra ningún caso aólogo. Aunque ha habido guerras en las que se ha hecho el bloqueo de las costas, la paz se ha restablecido antes de que los sufrimientos hayan sido muy agudos.

“Además, la furia comercial que ahora existe jamás ha existido en ninguna parte. Las naciones nunca han estado tan completamente habituadas a ejercer el comercio exterior, de suerte que no hay datos para basar ninguna afirmación de lo que ocurriría si nuestro comercio de exportación se viera súbitamente detenido por el bloqueo de nuestros principales puertos. El desastre sería simplemente debido, aparte de la pérdida de dinero, al cambio repentino, cual ocurre en un tren que se para de súbito en su rápido caminar.

“La paralización repentina de nuestro comercio marítimo por el bloqueo de nuestros puertos, cambiaría prácticamente todas las condiciones en que vivimos. Y como todos los organismos se darían cuenta de que eran afectados los demás, aunque en un grado que no es posible determinar, no puede haber exageración al decir que el bloqueo de nuestros puertos principales, aparte de la pérdida de dinero y de ciertas comodidades, produciría un estado de confusión en que el orden no podría ser restablecido sino por el levantamiento del bloqueo.

“Además de esta confusión ocasionada, sobrevendría la producida por la pérdida de dinero y la falta de recibos de los productos importados. Pero lo peor de todo, sería el número de personas privadas de sus empleos por la pérdida de los mercados extranjeros.

“En tanto que un país puede mantener las coloca-

ciones de sus individuos, sus individuos vivirían en orden relativo; pero cuando hay en un país muchos hombres privados de ocupación, no sólo perderán sus familias los medios de subsistencia, sino que todos los faltos de ella serían inducidos al error. Si súbitamente fuesen cerrados los puertos de una gran nación comercial, el mayor peligro no vendría del enemigo exterior, sino del pueblo desocupado en el interior.

“Se ve, por lo tanto, que el bloqueo de los principales puertos de cualquier país comercial, sería un desastre tan grande, que sólo puede compararse al de la invasión misma”.

“Si para una gran nación manufacturera como la nuestra, el daño más grande que puede sufrir (aparte de la invasión efectiva) parece ser la paralización súbita de su comercio exterior producida por el bloqueo, forzoso nos será deducir que puesto que el único medio posible de evitar el bloqueo es la marina, el primordial empleo de la marina es evitar el bloqueo”.

Y la preocupación primordial de un pueblo como el peruano, para quien el bloqueo tiene tonalidades más téticas todavía, debe ser la formación de esa marina robusta que lo ha de impedir.

Farragut.



EL VALOR DEL SUBMARINO EN LA GUERRA MARITIMA

Basado en la Experiencia Alemana en la Guerra.

Por el Contralmirante Spindler, Armada Alemana.

(Traducido para el "Proceedings" por el Capitán de Fragata Retirado W. P. Beehler, U. S.)

La nueva Conferencia de Desarme propuesta para 1926 por la Liga de las Naciones, pondrá nuevamente sobre el tapete la cuestión tan debatida y no resuelta por la Conferencia de Washington en 1921-22, la extensión a los submarinos de las restricciones de armamentos navales. Otra vez, como en Washington cuatro años ha, se producirán discusiones respecto al valor o inutilidad de los submarinos, a la inhumanidad de su empleo contra buques mercantes y a la importancia que en otra forma pueda tener en la guerra naval el arma submarina. En Inglaterra, cuyos representantes son los que llevan la voz contra el submarino, la opinión pública ha sido otra vez, con motivo del accidente al M-1, solivianada contra esta arma; las largas y acaloradas discusiones de su Prensa y las resoluciones y argumentos en el

Parlamento después del desastre, pueden considerarse como base para ulteriores debates en favor del desarme.

Los juicios acerca del valor del submarino, emitidos por las diversas naciones en el seno de la conferencia de la Liga de las Naciones, serán consciente o inconscientemente coloreados por los intereses políticos. La nación que mira al arma submarina como una amenaza vital en manos de sus probables enemigos, intentará demostrar al mundo que el valor de esta arma, empleada en tarea que no sea la inhumana guerra al comercio, es altamente problemático y necesariamente abogará por la "abolição del submarino".

Por esta razón parece oportuno hacer un análisis estrictamente desapasionado de la cuestión guerra submarina y de la combatividad efectiva del submarino desde el punto de vista puramente militar y técnico y para esta discusión no puede elegirse nada mejor que los datos y hechos históricos de los submarinos alemanes durante la guerra.

Sólomente en esta guerra entraron en juego medidas para ataque y defensa en tan gran escala y solamente estas operaciones demostraron completamente todas las posibilidades del submarino. Por otra parte, fueron las operaciones mismas de los submarinos alemanes la causa fundamental de la actual tendencia a condenar radicalmente al submarino. Además y, desde ahora, puede anotarse que las posibilidades militares y técnicas del submarino no han mejorado notablemente con respecto al tipo último que los alemanes pusieron en servicio. El aumento en desplazamiento de los submarinos, efectuado por algunas marinas después de la guerra, no ha aportado nada que sea verdaderamente nuevo. Más adelante volveremos a tratar el punto. Por tanto, y sin excep-

ción, las lecciones derivadas de la guerra submarina alemana pueden aplicarse al próximo futuro.

Dos aclaraciones deben intercalarse en esta introducción. Para concentrar la discusión que vamos a efectuar a los factores principales en consideración, nos limitaremos a las principales zonas de operación de los submarinos alemanes, el Mar del Norte y las aguas que bañan a Inglaterra. Además, en interés a la brevedad no abordaremos la cuestión del empleo de minas por los submarinos, ya que ésta no está en debate particularmente.

Precise una digresión respecto a la guerra submarina contra el comercio, que discutiremos en los acápites siguientes. Al terminar la guerra se formó una atmósfera internacional opuesta a cualquier empleo del submarino contra la navegación mercante, la que fué reavivada últimamente, como ya hemos dicho, por Inglaterra y que por primera vez tomó forma tangible en la conferencia de Washington en 1922. Es pues discutible si tales actividades de los submarinos deben o no ser consideradas en el futuro. Las opiniones han diferido siempre respecto al carácter obligatorio de la ley internacional y los tratados cuando una nación está empeñada en una lucha por la existencia. En realidad, la Historia nos muestra que en tiempos de guerra debe contarse con algo más que el derecho. De todos modos, es cierto por lo menos que el estado actual de los tratados no excluye el empleo irrestringido de los submarinos y que, mientras la situación permanezca la misma, no puede dispensarse de consideración militar este método de empleo de los submarinos.

La guerra submarina contra el comercio exterior de Inglaterra ocupó a los submarinos alemanes en gran extensión durante todo el tiempo de la guerra y exclusi-

vamente desde comienzos de 1917. La discusión de la guerra submarina al comercio será, por consiguiente, para seguir un orden lógico, la primera que abordaremos. Las oportunidades para el empleo de los submarinos alemanes en operaciones puramente militares fueron tan restringidas que en todas partes se entiende guerra submarina al comercio cuando se habla de la guerra submarina. A pesar de esto, las operaciones puramente militares de los submarinos son con mucho las más interesantes para los expertos; a tal sujeto consagraremos la segunda parte de este artículo.

Si se intenta sacar conclusiones de la guerra submarina alemana al comercio, con el fin de aplicarlas a otras naciones en una futura guerra, deben tenerse en consideración dos factores que fueron de capital importancia en esa guerra: la situación estratégica que tenían las bases alemanas con relación a su principal enemigo, Inglaterra y los poderosos recursos de personal y material de ambos bandos, especialmente los que formaron la base y razón para el desarrollo por los alemanes del arma submarina.

Antes de la ruptura de las hostilidades, en 1914, no se habían hecho por la marina alemana preparativos para empleo de los submarinos contra el comercio enemigo. Las autoridades navales alemanas no habían desarrollado un plan de operaciones mediante el cual un enemigo, Inglaterra, pudiese ser atacado en su comercio marítimo y que les hubiese hecho poseedores de una arma realmente efectiva en operaciones contra el nervio vital del imperio insular. El número de submarinos correspondía al cálculo estrictamente militar, como uno de los numerosos auxiliares en la guerra naval, en la que el rol decisivo se asignaba a los acorazados. No se habían hecho pues preparativos con el objeto de un aumento

inmediato del número de submarinos en construcción al romperse las hostilidades, aprovechando la potencia industrial de la nación. En cambio, puede decirse que en 1914 la marina alemana poseía un tipo de submarino altamente desarrollado, desde el punto de vista técnico, que fué capaz durante toda la guerra de satisfacer todas las demandas del servicio. Por parte de los enemigos de Alemania, al declararse la guerra, había una falta absoluta de medios para combatir efectivamente a los submarinos. Un ejemplo característico de su impotencia es el hundimiento de los tres cruceros ingleses en Septiembre de 1914 por el U-9, sin la más mínima contra ofensiva.

Tales fueron los puntos de partida por ambos lados. La debilidad de las fuerzas navales aliadas respecto a defensa submarina era un punto de notoria inferioridad. No fué utilizada por los alemanes la posibilidad que se les ofrecía para un ataque sorpresivo con una nueva y ya bien desarrollada arma que tenían en sus manos. En el futuro no volverá a presentarse una tal conjunción de circunstancias.

Durante la guerra el arma submarina alemana fué considerablemente desarrollada mediante extraordinarios esfuerzos; en total, fueron puestos en servicio 343 nuevos submarinos. Para cumplir esta enorme tarea, la que sólo podía ejecutarse poniendo el incremento submarino por sobre cualquier otro interés de la defensa nacional, Alemania fué favorecida por el estado notablemente desarrollado de su industria y su técnica, así como por la circunstancia de que los materiales fundamentales requeridos, la materia prima, existía en su suelo o en los de las áreas que le estaban abiertas y eran utilizables por los industrias de municiones. Igualmente, la Marina Alemana proveía las dotaciones de personal de

primera clase necesarias para el manejo y comando de estas embarcaciones, en las que es un requisito de importancia militar muy superior al de cualquier otra rama del servicio naval. Después del desarrollo de las medidas antisubmarinas, el servicio de guerra a bordo de los submarinos requería, aparte de la idoneidad física, el más alto grado de inteligencia en cada hombre de la dotación y, además, un completo entrenamiento militar, naval y técnico, imposible de improvisar en pocos meses durante la guerra. El éxito de poder seleccionar el personal necesario para los submarinos (los que requirieron cosa de 13000 hombres, contando con las altamente entrenadas dotaciones de reemplazo) se debió en gran parte a la circunstancia de emplearse la flota alemana como medio de entrenamiento de un personal de reserva, del cual pudo seleccionarse cuidadosamente oficiales, oficiales de mar y clases especialistas.

Respecto a la evolución de las medidas antisubmarinas por parte de los enemigos de Alemania, militó en su favor una circunstancia—que fué su verdadera salvación—fué la absoluta discontinuidad de la guerra submarina, desde el verano de 1915 hasta comienzos de 1917, la que dió a las naciones aliadas tiempo para desarrollar y organizar en gran escala su ofensiva anti-submarina; después de haberles hecho conocer su peligro con la corta pero intensa guerra submarina de 1915. Los diversos medios de defensa contra submarinos son conocidos para los expertos navales. De los 116 submarinos alemanes destruidos durante la guerra por efecto de las medidas anti-submarinas enemigas, según las más exactas informaciones, 37 se perdieron por sólo el efecto de las minas, 33 sucumbieron por cargas de profundidad, mientras que las demás medidas anti-submarinas causaron pérdidas relativamente mucho más bajas. Entre las muchas

medidas defensivas, el desarrollo del muy excelente sistema inglés de convoy para los buques mercantes resultó insalvable para los submarinos alemanes; hacia el fin de la guerra, el ataque a un convoy protegido significaba el riesgo del bote. A medida que se perfeccionaban las medidas defensivas contra los submarinos, aumentaron las pérdidas de éstos por parte de los alemanes. Sin embargo, en la lucha entre la construcción de nuevos submarinos por un lado y las medidas anti-submarinas por el otro, los alemanes no quedaron inferiores. La versión inglesa de que la amenaza submarina estaba vencida a la terminación de la guerra, no está conforme con los hechos. En 1918, a pesar de las crecientes medidas antisubmarinas, era posible mantener el éxito submarino al mismo nivel e igualar las pérdidas, que llegaban a siete botes mensuales, con nuevas construcciones y provisión de las necesarias tripulaciones. Con respecto al fin que perseguimos en este artículo, podemos deducir de lo anterior dos conclusiones principales:

Primera. La rivalidad entre los submarinos y las medidas anti-submarinas fué muy intensa con el progreso de la guerra. En un concepto amplio, debe agregarse a esto las operaciones de minado contra las bases submarinas y la táctica del rastreo de minas para limpiar y mantener abiertas las rutas submarinas. Cuanto más los submarinos amenazaban las comunicaciones vitales del enemigo y estas operaciones se llevaban más cerca de las costas enemigas y de sus patrullas, mayor era el peligro para los submarinos, pero ni aún así se puede negar que obtenían éxito los botes inteligente y hábilmente maniobrados.

Segunda. Para conducir operaciones submarinas en gran escala, necesarias para el fin de buscar una decisión con esta arma, las fuerzas totales de personal y material

de los combatientes son interesadas en muy gran extensión, tanto para el ataque como para la defensa. Con esta arma más que con cualquiera otra, debido a la complicada construcción submarina, se requiere una exacta provisión de material para que las pérdidas puedan ser un poco más que compensadas por las nuevas construcciones.

La situación geográfica de las dos potencias oponentes, Inglaterra y Alemania, debe ser también tomada en consideración como uno de los factores decisivos en la efectividad de la guerra submarina contra el comercio. Por un lado, la nación atacada dependía de su comercio marítimo para el aprovisionamiento de materias alimenticias esenciales. Esta circunstancia fué la que condujo al supuesto de que un enérgico ataque de los submarinos podía jugar un rol decisivo en la guerra. Por el otro lado, el estado atacante, Alemania, se encontraba en la peor situación estratégica concebible para la conducción de tal guerra submarina. El litoral alemán situado en un pequeño ángulo del Mar del Norte, con sus bases para submarinos muy juntas, era más fácil de bloquear con campos de minas que una larga línea de costa con puertos distanciados. El estrecho canal entre Dover y Calais y la faja líquida entre Noruega y Escocia ofrecían más oportunidades para bloquear con campos minados las rutas submarinas. Además, las más importantes vías de agua para el comercio marítimo de Inglaterra quedaban en la costa occidental del Imperio Insular. Las rutas hacia las zonas de operación desde las bases del Mar del Norte eran por consiguiente muy costosas en tiempo para los submarinos alemanes. De las tres o cuatro semanas que un submarino estacionado en Heligoland podía emplear en el mar, cerca de dos se consumían en el viaje de ida y vuelta de la estación. Cuanto más largo era

el período de la empresa individual del submarino, mayor era el correspondiente período de reparación requerido por la delicada y fácil de entorpecer maquinaria de la instalación. De sesenta submarinos aproximadamente que estuvieron en las bases del Mar del Norte durante el verano de 1917, solamente un promedio de veintitres se encontraba a la vez en el mar, encontrándose los demás en recorrido en los diques. De los 23 botes que estaban en la mar solamente una tercera parte se encontraba realmente en las zonas de operación. Estas cifras muestran muy claramente lo desfavorable de la situación estratégica con respecto a Inglaterra. La situación de las bases en Flandes y en el Mediterráneo era más favorable a este respecto, circunstancia que contribuyó grandemente al mayor éxito obtenido por el número menor de botes que operaban en estas zonas. A esto debe agregarse que la necesidad de extender las zonas de operación y el correspondiente aumento de duración en la mar requirió submarinos de tipo mayor. El largo período de construcción de este tipo de submarinos hacía más difícil mantener su número dentro de los requisitos normales.

Sin embargo, como se ha demostrado precedentemente, el número de botes utilizables juega un papel muy importante en la efectividad de los submarinos; cuanto mayor sea, más distante puede estar de la base la zona de operaciones.

Cuando se hace el resumen de los resultados de la guerra submarina contra el comercio durante toda la guerra, sin entrar en la discutida cuestión referente a la cantidad total de tonelaje mercante hundido realmente, de acuerdo con toda la evidencia de los datos utilizables ahora, puede decirse que la guerra submarina, a despecho de la situación estratégica desfavorable de Alema-

nia y a pesar de la activa ofensiva submarina, estuvo muy cerca de agotar los recursos de Inglaterra.

Esto se debía no solamente a la pérdida del tonelaje y a los valiosos cargamentos de municiones hundidos, sino también al jaque en que debieron mantenerse otros elementos de guerra como resultado de la campaña submarina. Algunas cifras nos ilustrarán. Cerca de 13000 cañones entre calibres medio y ligero debieron emplearse para armar los buques mercantes ingleses y se calcula en cerca de 65000 el número de hombres requerido para su servicio. Para las operaciones de barrido de minas se ocuparon en 1917, 3200 embarcaciones inglesas con una dotación de 25000 hombres. Las municiones requeridas para el servicio de las baterías que montaban los buques auxiliares y mercantes ingleses, así como los explosivos empleados para torpedos, cargas de profundidad y minas se elevaron según cifras moderadas a 46000 toneladas. Esta cifra equivale al rendimiento total durante un año de una de las más grandes factorías de municiones alemanas. En Alemania, el personal total requerido para el manejo, recorrido, reparación y construcción de reemplazos para submarinos y en los diques, se elevaba a 112000 hombres; en Inglaterra se empleaban para el manejo, recorrido, aprovisionamiento y reemplazo de los buques de patrulla, así como para la construcción de buques para reemplazar a los perdidos por hundimiento, 770000 hombres. En total, 112 mil contra 770 mil hombres. Toda esta fuerza de personal, así como la gran cantidad de material de guerra podían haber sido utilizados por Inglaterra para llevar la guerra en tierra, si los alemanes no hubiesen inaugurado la campaña submarina. En los submarinos alemanes en el frente durante la guerra, había, según los cálculos más cuidadosos, un total de cerca de 13000 hombres. De estos murieron

5087. En oposición a esta pérdida de personal relativamente grande, pequeña, sin embargo, cuando se la compara con las grandes pérdidas sufridas en cualquier otro campo de guerra, figuran: primero, el hundimiento de un tonelaje mercante igual casi al total inglés de antes de la guerra y, además, la diversión de otros elementos de guerra enemigos. Con un sacrificio de 5087 combatientes se mantuvo en jaque a 770000 hombres.

La cuestión de si la guerra submarina alemana podía haber conducido al éxito y bajo qué condiciones, sale de los límites de este artículo. Basta consignar aquí que el ataque de los submarinos alemanes al comercio marítimo de su más peligroso enemigo, así como el efecto de esta campaña en los elementos auxiliares y combativos de los aliados estuvo muy próximo a paralizarlos decisivamente. La posibilidad del éxito y la vulnerabilidad de Inglaterra habían sido probados. Mientras los submarinos existan continuarán siendo una amenaza para aquellas naciones que están incondicionalmente obligadas a depender del transporte sobre el mar. El estudio de las causas del fracaso de la campaña submarina alemana es de interés para la preparación de ciertas naciones para una guerra contra sus posibles enemigos; pero también debe estudiarse el problema contemplando en qué extensión podrían utilizarse en su propio país los recursos que Alemania puso en juego. Una mirada a la carta muestra que los puertos militares de Francia con respecto a Inglaterra están más favorablemente situados que los alemanes. El tiempo necesario para la aproximación sería más corto y no habría que pasar un estrecho de Dover. También aquellos países con litoral en el Mediterráneo dispondrían de bases estratégicas favorables para operaciones submarinas contra cualquier posible enemigo. Con las relaciones geográficas de las naciones

europas, el número y tipo de submarinos empleados por Alemania durante la guerra puede muy bien usarse como base de consideración para otras marinas. Si los océanos Atlántico y Pacífico, con sus más grandes dimensiones, han de ser considerados como los teatros de guerra, debe considerarse un número de submarinos mayor y de tipo más grande; botes que tengan un gran radio de acción y muy buenas condiciones marineras. Los submarinos de tipo más grande, sin embargo, requieren períodos de construcción más largos y más elevado costo, y el rápido incremento del número de tales submarinos en tiempo de guerra constituiría un problema muy difícil. El establecimiento de una base en la vecindad de las zonas de operación submarina sería probablemente la mejor solución estratégica del problema. Si las cualidades técnicas del buque, su tripulación y comando deben satisfacer los más exigentes requerimientos del servicio cuando se oponen a un enemigo poderoso, para el servicio submarino es esencial que estos requisitos se cumplan en el más alto grado. Otra vez aún, en mayor grado, haremos resaltar aquí la necesidad de un mayor número de submarinos. La zona restringida de efectividad táctica del submarino sumergido, el largo período de recorrido esencial después de cada campaña, las pérdidas sufridas a causa de una intensa ofensiva anti-submarina, todo se combina para hacer de la mayor importancia el número de submarinos. Está demás decir que la capacidad de las bases de submarinos debe ser adecuada y fácil la instalación de la maquinaria de los botes. Ninguna marina estará en condiciones de poner en tiempo de paz tantas flotillas de submarinos en servicio como requiera para tiempo de guerra. Por consiguiente, en caso de una guerra prolongada será de importancia decisiva el rápido aumento del número de submarinos a

partir de la declaratoria de guerra. Una de las condiciones necesarias para esto, si el país es capaz de reunir los requisitos para una ofensiva submarina en gran escala, es la posesión de una adecuada base de material y personal que pueda ser dedicada a la creación de botes de efectividad combativa para servicio en el frente.

Los razonamientos de los últimos párrafos de nuestra discusión sobre la guerra comercial de los submarinos durante la guerra, se aplican también al empleo puramente militar de los botes, con la única excepción de que en el último caso la situación estratégica de los submarinos alemanes no era desfavorable. Con relación al radio de acción de los submarinos, las distancias estaban limitadas al Mar del Norte, zona de guerra de nuestro estudio. El rumbo de las fuerzas navales inglesas, cuando operaban contra el abra alemana, o mejor, cuando se hacían a la mar buscando el contacto con la flota alemana, al tener noticia de su salida, estaba en el conjunto predeterminado por las condiciones. La dirección de ataque para los submarinos alemanes estaba pues determinada desde la salida. Si comparamos esta situación estratégica con las condiciones de guerra en el Océano Pacífico y consideramos las inmensas distancias que entran entonces en juego, podemos darnos cuenta de que las condiciones estratégicas para los submarinos alemanes no fueron excepcionalmente difíciles.

Sólo en dos períodos de la Guerra Mundial los submarinos alemanes fueron utilizado en extensión apreciable para fines puramente militares de la guerra—desde el comienzo de la guerra hasta la primera iniciación de la guerra al comercio en 1915, y en el verano de 1916, cuando se suspendió la guerra submarina al comercio en las aguas que circundan a Inglaterra. Por un exámen detenido puede notarse que fueron fundamen-

talmente diferentes los métodos de empleo de los submarinos en estos dos períodos. En las operaciones de 1914-1915 la misión de los submarinos era actuar individualmente atacando a los buques enemigos que fuese posible en determinadas zonas de operación, o permanecer a la espera de tales embarcaciones en las vecindades de los puertos enemigos. En cambio, el plan de las operaciones submarinas en 1916 estaba trazado con la idea de llevar grupos de submarinos a posiciones convenientes para atacar el núcleo principal enemigo en operaciones combinadas con la flota.

En el primer período, como resultado de las operaciones individuales de los botes, se alcanzaron los siguientes resultados: Sept. 1914, el U-21 hundió al crucero ligero inglés *Pathfinder* cerca del golfo de Forth, el U-9 hundió los cruceros protegidos *Cressy*, *Hogue* y *Aboukir* en el Mar del Norte meridional; Octubre 1914, el U-9 hundió al crucero *Hawke* en el Mar del Norte septentrional, el U-27 al porta-aviones *Hermes* cerca de Calais, el U-21 al cañonero *Niger* cerca de Downs; Diciembre 1914, el U-24 hundió al acorazado inglés *Formidable* en el Canal Inglés; Junio 1915, el U-38 averió al crucero *Roxburgh* con un impacto de torpedo, en el Mar del Norte septentrional.

Para valorizar el plan de operaciones que condujo a estos éxitos se debe dar la debida atención a la magnitud de las fuerzas empleadas. Las empresas felices que acabamos de mencionar fueron solamente algunas de las muchas que sin resultado se intentaron durante ese período por los submarinos alemanes. En esa época los submarinos alemanes estuvieron empeñados en cruceros prácticamente ininterrumpidos en el Mar del Norte, en busca de oportunidades para el ataque. La inmensa mayoría de estos botes no fué favorecida por la suerte y

algunos de ellos ni aún llegaron a avistar algún elemento de las fuerzas enemigas. Algunos fueron obligados a regresar a sus bases a causa de la inclemencia del tiempo o de averías en sus máquinas, muchos solamente avistaron buques enemigos distantes y no pudieron aproximarse a tiro de torpedo en razón de la escasa velocidad de los botes sumergidos, mientras que otros fallaron sus tiros cuando un enemigo alerta avistaba la estela del torpedo y se abría de su trayectoria. En resumen, precisaba un gran empleo de fuerzas para obtener un ligero resultado; el principio básico no era racional, incuestionablemente. ¿Y cuál fué el efecto final de estas actividades de los submarinos alemanes sobre la situación general de la guerra en el mar? Después del sensacional éxito del U-9, en Sept. 1914, aún algunos de los expertos fueron tentados a excederse en sus conclusiones inclinándose a la opinión de que la supremacía del acorazado era puesta en tela de juicio por el submarino. Sin embargo, por ningún concepto era ese el caso. El comando del mar sostenido por las fuerzas navales británicas, la potencia combativa almacenada en sus acorazados, de ningún modo fué fundamentalmente perturbada. El comercio marítimo de Alemania continuó cerrado como antes. Pero, sin embargo, algo notable habían conseguido los submarinos alemanes. Las fuerzas navales británicas asignadas a la tarea de patrullar el Mar del Norte se vieron obligadas a permanecer a distancia respetuosa de las costas alemanas. Aún en el Mar del Norte septentrional y, más tarde, en las aguas occidentales de Gran Bretaña, y, finalmente, en las bases mismas, las fuerzas navales inglesas estuvieron por algún tiempo en estado de inseguridad. Nadie describe más vívidamente esta situación que el mismo Almirante Jellicoe en su libro titulado *The Grand Fleet; 1914-1916*. Los buques que

estaban en la mar se veían obligados a navegar a grandes velocidades y sobre rumbos constantemente variados, consumiendo mucho combustible extraordinario a expensas de su radio de acción, mientras que el personal del puente, calderas y máquinas estaba sujeto a continua tensión. La protección de los buques en el mar y la patrulla de las aguas costaneras demandaba el empleo de un enorme número de pequeños y rápidos buques de convoy y patrulla. El comando naval alemán aprovechó de esto en tal extensión que prácticamente todo el Mar del Norte, aparte de unos pocos *raids* ingleses, estaba libre de todas las grandes embarcaciones de guerra enemigas. Las operaciones británicas contra la costa alemana y la isla de Heligoland que fueron seriamente discutidas y preconizadas por el Almirantazgo británico, no se intentaron, y el hecho de quedar libre la ruta para un raid alemán a la costa oriental de Inglaterra, debe atribuirse en gran extensión a la influencia de los submarinos alemanes.

Todavía se obtuvo otra ventaja estratégica, que no era visible al exterior, como resultado de las operaciones submarinas. El comando naval alemán estaba constantemente informado de la disposición de las fuerzas de patrulla del Mar del Norte, debido a las continuas informaciones de los submarinos que estaban en la mar, permitiéndole esta circunstancia obtener la esencial apreciación de la situación en las áreas en que se proyectaban operaciones particulares. Los submarinos actuaban así como exploradores de los más avanzados para suministrar informaciones estratégicas definidas y complementar los reconocimientos aéreos relativamente débiles; labor esta que no se oponía a su propio "comando". Con el alcance creciente de las instalaciones de radio de los submarinos durante la guerra, el campo de

esta exploración distante fué mayor. Finalmente se extendió más allá de los límites del Mar del Norte y debe así tomarse en importante consideración en teatros de guerra más extensos que los que resultan interesados en una guerra europea.

Pero, a pesar de las hazañas de los submarinos en la primera parte de la guerra, que no deben ser desestimadas, y a pesar de su efectividad estratégica extendiendo la defensa de las costas, debe repetirse que las operaciones individuales de los submarinos en los dos primeros años de la guerra produjeron pocos resultados como una ofensiva, siendo muy poco económico el método de empleo. Había gran gasto de fuerzas, considerable tensión, pérdida en personal y material, las oportunidades de ataque en mar abierto eran excesivamente pequeñas y cuestión puramente de suerte y las actividades en las proximidades de las costas enemigas se hicieron extraordinariamente difíciles a causa de la contraofensiva enemiga. Por consiguiente, no hubo igualación apreciable de las fuerzas combativas de las dos flotas conseguida por las operaciones de los submarinos en preparación de un encuentro decisivo entre las escuadras. Dada la naturaleza de las cosas, no puede esperarse tal resultado de los submarinos.

Estas consideraciones, en el verano de 1916, condujeron al comando de la flota alemana a otro plan de operaciones submarinas. Se hizo entonces el intento de reunir los submarinos en una cierta área sobre la cual, con todas probabilidades, el enemigo sería obligado a pasar, o atraer la flota enemiga por movimientos de la flota alemana sobre una posición en la cual los submarinos hubiesen sido oportunamente situados. Los detalles del primer plan fueron los siguientes—cuando tuviese noticia de la operación de la flota alemana en el

Mar del Norte, el núcleo principal de la flota británica dejaría sus bases para hacerse a la mar. Si las flotas hacían contacto, los buques averiados regresarían a sus bases en condiciones de maniobra muy inferiores. Durante el período en que los buques enemigos estuviesen entrando o saliendo de sus puertos, el que sería precisamente determinado, el gran número de submarinos alemanes estacionado en las cercanías de estos puertos encontraría con certeza oportunidades para el ataque. Así no habrían largos períodos de espera o búsqueda de buques para atacar, sino una concentración de botes en posición favorable para atacar de manera de compensar la reducida zona de visibilidad y la limitada área de operaciones de un bote sumergido. Tal plan se preparó hacia fines de Mayo, 1916, para operaciones de los submarinos en conexión con la batalla de Jutlandia y terminó, sin embargo, en un fracaso. Desde Mayo 23 se estacionaron en las vecindades de los puertos militares ingleses todos los sumergibles disponibles en el Mar del Norte; diez en los golfos de Forth y Pentland y dos cerca del Humber, con órdenes de permanecer de estación hasta el anochecer del 1º de Junio. La flota alemana, por razones de la mayor importancia, postergó su salida proyectada para el 23 de Mayo hasta fin del mes. Cuando se tomó la decisión de salir en 30 de Mayo, el Comandante en jefe de la flota dispuso que se ordenase por radio a los submarinos que prolongasen por un día su estación. Esta orden sólo la recibieron oportunamente muy pocos submarinos y la mayoría no la recibieron o la recibieron muy tarde, pues como estaban muy cerca de las costas enemigas el continuo paso de las patrullas los obligaba a permanecer bajo el agua la mayor parte del tiempo, privados por tanto de la comunicación radiotelegráfica. Practicamente todos estos botes esta-

ban extenuados como resultado de su estacionamiento de ocho días en la inmediata vecindad de las patrullas enemigas. La flota inglesa dejó sus fondeaderos al mediar la noche del 30 al 31 de Mayo y pasó la posición de la mayoría de los submarinos alemanes durante las horas de obscuridad, sin ser avistada. Solamente dos botes, que en el intervalo habían cambiado su posición por otra más distante de la costa inglesa, avistaron parte de la fuerza inglesa a la luz del día 31. Estos dos submarinos que fueron sorprendidos por el enemigo que aparecía repentinamente entre la niebla fueron incapaces para hacer un ataque satisfactorio. Sucedió así que la mayoría de los submarinos quedó en la ignorancia de la batalla que tuvo lugar el 31 de Mayo y 1º de Junio y que precisamente abandonaban sus posiciones en el momento favorable en que la flota inglesa regresaba a sus puertos después de la batalla. Fué pues mera cuestión de suerte que, a pesar de esto, el 1º de Junio un submarino encontrase uno después de otro a los maltrechos acorazados *Marlborough* y *Warspite* que regresaban a puerto sin escolta. Dos fallas por mar gruesa probaron otra vez el valor limitado de un submarino actuando aisladamente contra un enemigo alerta y con libertad de movimientos. Esta primera empresa de los submarinos operando en conjunción con la flota en la batalla de Jutlandia resultó pues un fracaso.

Sin embargo, no puede decirse que los principios básicos sobre que se plantearon estas operaciones fueran necesariamente un fracaso. La falta de éxito debe más bien atribuirse a la manera de distribuir los botes y a la resultante falta de posibilidad de comunicación. Quedó demostrado por estas operaciones que la prematura disposición de los botes tan cerca de la costa enemiga y dentro de la zona efectiva de actividades de sus patrullas

era un error. Los submarinos en ese caso están obligados a permanecer bajo el agua durante las horas del día, su radio-comunicación es interrumpida y la tripulación extenuada al punto de que no le basta el descanso que le permite la subida a superficie durante la noche para recargar las baterías. Además, si llega a suceder que la flota enemiga se encuentre en la mar antes de que comiencen las operaciones de la nuestra, la espera del primer período, antes de la batalla, constituirá necesariamente una desilusión.

El 19 de Agosto de 1916, un avance de la *High Seas Fleet* hacia Sunderland, en la costa oriental de Inglaterra, dió oportunidad para una aplicación práctica de la experiencia submarina obtenida durante la batalla de Jutlandia y para desarrollar un paso más las operaciones de los submarinos en conjunción con la flota. Esta vez la posición inicial de los botes era en forma de líneas móviles que, aunque apoyadas en la costa, se extendían bastante hacia alta mar y dispuestas de manera tal que el enemigo al salir de los puertos del norte o del sur tendría con toda probabilidad que pasar por alguna de ellas. En general, estos botes podían permanecer en superficie listos para recibir las órdenes transmitidas por radio. El comandante de las fuerzas submarinas estaba embarcado en uno de los acorazados de la flota y, estando informado por los aeroplanos y algunos de los submarinos mismos de la situación del cuerpo principal enemigo, podía dar órdenes por radio para dirigir contra él sus líneas submarinas, de acuerdo con el plan preestablecido. Todos los mensajes por radio fueron correctamente recibidos por los submarinos y se cumplió el propósito de dirigirlos contra el rumbo enemigo. Una de estas líneas de submarinos, fuerte de seis botes, estaba estacionada inicialmente en la latitud de Sunderland, mientras que

otra de cuatro botes estaba perpendicularmente a la salida del Humber. Los cálculos del comando en jefe alemán resultaron correctos. De los diez submarinos, seis pudieron avistar al enemigo y cinco tuvieron oportunidad para disparar torpedos. De los veinte torpedos disparados por los submarinos el 19 y 20 de Agosto, ocho hicieron blanco. Los cruceros *Nottingham* y *Falmouth* y un destroyer fueron hundidos a pesar de su gran velocidad, fuerte escolta y cargas de profundidad; además, uno de los comandantes de submarino informó un impacto sobre uno de los acorazados, el que según nuestros datos no ha sido admitido por los ingleses.

La gran efectividad de los submarinos alemanes en ese día también está vívidamente retratada en el libro antes mencionado del Almirante Jellicoe. Sus impresiones y conclusiones deducidas de este ataque están citadas en el siguiente extracto de ese trabajo:

“Los numerosos submarinos ya avistados hacían presumir que la trampa fuera extensa; no era sabio por consiguiente pasar sobre esas aguas a menos que hubiera la perspectiva de llevar a una acción a la *high seas fleet* mientras se navegaba por el canal explorado se avistaron con frecuencia submarinos y en algunos casos fueron necesarias *grandes alteraciones de rumbo* para evitarlos; si todos los informes eran exactos, la localidad podía considerarse como un hervidero de submarinos..... La experiencia del 19 de Agosto demostró que los cruceros ligeros aún navegando a las mayores velocidades, si no van protegidos por destroyers, corren peligro grave ante los submarinos enemigos..... Se hicieron representaciones al Almirantazgo para que en el futuro los cruceros ligeros fuesen protegidos por un destroyer por buque, por lo menos..... El 19 de Agosto quedó demostrada la facilidad con que podía el enemigo tender una

trampa de submarinos para la flota..... Era claro que no podía considerarse medida sabia aventurar la flota en aguas meridionales sin una adecuada fuerza de destroyers que sirviera a todos los buques de cortina contra los submarinos..... En circunstancias excepcionales y siendo la necesidad apremiante habría que correr los riesgos. Había acuerdo unánime sobre este punto entre el Almirantazgo y los comandantes de División''.

Una apreciación significativa de los submarinos y su efectividad.

El 19 de Agosto no hubo contacto entre las dos flotas ya que la alemana arrumbó al sur en vista de su informe aéreo que señalaba poderosas fuerzas enemigas al sur de la línea alemana, aunque en realidad el núcleo principal inglés estaba aproximándose desde el norte. Así pues en esta vez no hubo oportunidad para determinar realmente las perspectivas de éxito de una línea de submarinos durante el despliegue de los acorazados para la acción e inmediatamente después del combate, estando sus movimientos controlados por radio desde una sola estación.

En esta acción, lo mismo que en Jutlandia, no se intentó emplear los submarinos durante el encuentro principal, pues se consideró correctamente que los submarinos no eran convenientes para emplearlos de esta manera.

Durante la guerra no tuvieron lugar otras operaciones combinadas entre los submarinos y la flota, pues desde principios de 1917 los submarinos se emplearon ininterrumpidamente en la guerra al comercio. El capítulo del empleo puramente militar de los submarinos se clausuró prematuramente. Pero aún estas pocas acciones bastan para mostrar claramente qué valor puede atribuírse a los submarinos dedicados a operaciones extric-

tamente militares en una guerra naval. Esto dió a la guerra naval en el Mar del Norte un curso definido; la flota inglesa superior era mantenida a distancia y en cierto modo los submarinos contribuían así a la protección de la costa alemana y proveyendo por otro lado libertad de acción para las fuerzas navales alemanas. Al arma submarina se puede aplicar la idea de una "fleet in being"; una flota que ejerce su efectividad meramente por su presencia. El enemigo está restringido en cierto modo desde que esta arma en cualquier momento puede amenazar una cierta posición. También es correcto designar al submarino como una arma defensiva esencial para las potencias más débiles. Aunque puede señalarse que la costa de Flandes fué repetidamente bombardeada por los monitores británicos a pesar de la presencia de los submarinos alemanes estacionados allí, precisa hacer presente que estas aguas poseían condiciones de navegabilidad muy excepcionales y que los monitores podían buscar protección entre los numerosos bancos de arena que hacían prácticamente imposible las maniobras de los submarinos en inmersión. Basta recordar la aparición del submarino alemán U-21 fuera de los Dardanelos, hacia fines de Mayo de 1915, para reconocer la gran efectividad de un solo submarino contra una fuerza poderosa empeñada en un bombardeo de costas. Sin embargo, debe declararse enfáticamente que un solo submarino no bastará por lo general para la defensa de costas. Debe disponerse de medios para mantener abierto un pasaje para la salida de los submarinos que intenten atacar las fuerzas enemigas que bloquean dichos canales. En aquellos países a los que la naturaleza no ha dotado de costas favorables y grandes profundidades de agua, será esencial para los submarinos el soporte de una efectiva y fuerte flota.

Respecto al empleo ofensivo de los submarinos frecuentemente se oye hablar de que ellos solamente pueden emplearse en guerra ofensiva al comercio y en el rol de "piratas". Sin embargo, quien lea las conclusiones del comandante en jefe británico citado antes, referentes a la acción de los submarinos alemanes el 19 de Agosto de 1916, cambiará de opinión. A esto debe agregarse solamente que los métodos de empleo de los submarinos como auxiliares en la guerra naval no han sido desarrollados aún al más alto grado de perfección. Como antes hemos dicho, solamente tuvieron lugar dos encuentros y en ambos sólo participó un número relativamente pequeño de submarinos. Se obtuvo valiosa experiencia; pero no puede ya aplicarse a la guerra actual. El cuidadoso enténamiento en la cooperación de todas las ramas del servicio, que es tan importante en la guerra naval como en la terrestre, no fué cumplido hasta su final conclusión en el caso de los submarinos. Esta cooperación de los submarinos es de particular importancia ya que ha sido ampliamente demostrada la inconveniencia del submarino actuando solo. Así mismo es verdad que el alto grado de desarrollo técnico del submarino moderno ofrece un amplio campo de actividad para el empleo ofensivo del submarino entre las líneas indicadas.

Falta considerar una cuestión final: ¿Qué perspectiva ofrece para el submarino el futuro desarrollo técnico? ¿Estamos en el umbral de insospechadas posibilidades para esta arma que llegó a convertirse en factor sorprendentemente importante durante la guerra mundial? ¿Obligará el sumergible del futuro a adoptar otras formas de guerra naval y tal vez desposeerá al acorazado de su actual supremacía de los mares?

Con respecto a desarrollos técnicos hay que precaverse contra cualquiera profecía para un futuro distan-

te. Lo establecido respecto a las cuestiones antes propuestas puede aplicarse solamente al próximo futuro y solamente hasta donde sea indicado por el curso de los actuales desarrollos. Sin duda el principio de esta evolución debe encontrarse en el aumento de desplazamiento, en el cual están ya empeñadas la mayor parte de las marinas del mundo desde la terminación de la guerra. Esta decisión en gran manera fué debida al deseo de aumentar la efectividad de los submarinos de acuerdo con la importancia, probada en la guerra, de esta arma; para reforzarla en todo sentido y para hacerla capaz de empleo en teatros de guerra sumamente extensos, mediante el incremento de radio de acción y cualidades marineras. Pero parece además que un incremento de desplazamiento conducirá no solamente a un mayor radio de acción, sino que mediante adecuado discernimiento logrará también mayor efectividad tanto desde el punto de vista táctico como del estratégico; de igual modo para operaciones estrictamente militares que para guerra al comercio, según convenga.

La principal objeción hecha en el pasado al empleo submarino como arma de guerra al comercio era debida a su incapacidad para resguardar las vidas de los pasajeros y tripulantes de un gran buque mercante, antes de hundirlo. Tratándose de los submarinos existentes durante la guerra mundial el hecho es desde luego indiscutible; sin embargo, nuevos horizontes se abren ante el crucero submarino de 3000 toneladas. Bajo tales circunstancias la cuestión puede ser reabierta por quienes están interesados en este procedimiento. Ahora, probablemente, es posible construir un crucero submarino tal que los pasajeros y tripulación de un gran vapor puedan ser acomodados a bordo temporalmente y entonces estaría en condiciones de hacer la guerra al comercio del

mismo modo que los cruceros de superficie, durante la guerra mundial y antes, de acuerdo con las reglas de presas. Por medio de tales cruceros submarinos podría hacerse la guerra al comercio en alta mar, más allá de los límites hasta donde puede extenderse la amenaza para el submarino de las minas y pequeños barcos de patrulla. Aeroplanos llevados por el submarino le alargarían su alcance de visibilidad efectiva. Buena coraza y fuerte armamento además servirán para convertir a tal crucero submarino en un opositor peligroso para un convoy protegido y lo capacitarán para combatir con éxito todas las medidas ofensivas empleadas durante la guerra contra los submarinos alemanes. El crucero submarino será seguramente superior como corsario a cualquier otro tipo especial de embarcación, pues a su gran radio de acción une la facultad de poder evadirse por la inmersión de una fuerza superior. Tal embarcación será difícil de destruir.

El aumento de desplazamiento puede también utilizarse para aumentar la velocidad del submarino. Ya a fines de 1918, por mejoras en la maquinaria, debidas al perfeccionamiento de la técnica en la construcción de motores, se consiguió aumentar la velocidad de los submarinos sin aumentar el peso. Es posible aumentar la velocidad del submarino hasta capacitarlos para acompañar a la flota—y esto parece ser el límite de las posibilidades futuras—pudiéndose entonces perfeccionar las operaciones tácticas combinadas de submarinos y flota.

Las operaciones descritas de los submarinos con la flota en Agosto 19 de 1916 pueden calificarse de primitivas. Cuanto más grande sea la velocidad de los submarinos, más estrecha será la cooperación táctica con la flota durante la aproximación y más fácil dirigir los submarinos a posiciones tácticas favorables para atacar des-

pués que el enemigo ha sido señalado. Además, el perfeccionamiento de los artificios de señales bajo el agua promete ser ventajoso en el mismo sentido. En la práctica los expertos tendrán que enfrentar otros problemas, uno de los cuales será probablemente el aún no resuelto del manejo seguro y fácil de los grandes submarinos en mar gruesa, lo que no pudo conseguirse con los cruceros submarinos alemanes. En este artículo sólo podemos indicar las líneas teóricas de los posibles desarrollos a que pueden dar lugar los perfeccionamientos técnicos.

Igual que todos los elementos de guerra, el submarino se perfeccionará tanto desde el punto de vista técnico como del militar, su campo de actividad aumentará y llegará a ser un arma más efectiva para la guerra naval.

Se desarrollarán nuevos métodos para combatir al submarino y los sistemas de hacer la guerra naval cambiarán de acuerdo con la situación creada por esta nueva arma. Con todo lo dicho y hasta donde puede concebirse, no hay nada radicalmente nuevo, nada que pueda evolucionar los conceptos de guerra naval existentes. Por encima de todos hay dos orígenes de debilidad que parecen estar inseparablemente conectados con la naturaleza de los submarinos; la necesidad de emplear doble maquinaria, una para superficie y otra para navegar en inmersión, y las restricciones en velocidad, radio de acción y visibilidad impuestas al submarino sumergido. Estos problemas por ahora parecen de solución imposible. Mientras tanto subsistirá la inferioridad del submarino comparado de igual a igual, tipo por tipo, con cualquier buque de superficie igualmente grande, y en todo sentido. Ninguno de los otros tipos de buques desarrollados por la guerra naval será reducido en efectividad como resultado de la evolución del submarino, ni radicalmente influenciado en su campo de aplicación.

Como antes el acorazado continuará siendo el amo en las guerras en el mar.

Menos aún, sin embargo, han obligado al desechamiento del submarino las medidas anti-submarinas empleadas durante la guerra. Todas las indicaciones son en el sentido de que este buque aumentará en valor para la guerra naval y que su posterior desarrollo no es necesariamente impedido por otros medios.

Por la traducción.

V. F. E.



NUESTRO ANHELO

Dentro de pocos meses, dos nuevas unidades navales, los submarinos R-1 y R-2, iniciaran en forma evidente y satisfactoria, el resurgimiento e incremento de nuestra Armada, siendo este acontecimiento, que es el principio de una era de realidades y patriotismo, lo que nos ha inducido a expresar nuestro punto de vista, sobre el tipo de buque que para el *Futuro* nos conviene.

En un artículo que salió en el número anterior de esta Revista, expusimos la necesidad de establecer un "Programa Naval" y la manera de llevarlo a cabo, y ahora, complementando dicho artículo, vamos a delinear a grandes rasgos, viviendo nuestro caso de país pobre y débil, las ventajas y desventajas del submarino con respecto al buque de superficie, siendo preciso para ello, en primer lugar, destruir de una vez por todas, la creencia de que el sumergible es el arma ideal para los países pobres y débiles, pues está admitido como axioma, en la actualidad, que dicho tipo de buque constituye un "artículo de luxe" para las grandes potencias navales, que pueden permitirse el lujo de tener desde el tipo porta-minas, hasta el armado con cañones de grueso calibre.

La importancia del submarino, en los principios de la guerra europea, como arma ofensiva contra buques de guerra de superficie, fué momentánea, (“Cressy,” “Hogue,” “Aboukir”) sucediendo lo mismo que con otras armas o procedimientos, que produjeron un máximo de eficiencia mientras que fueron aliados del factor sorpresa, y cuyo ocaso se produjo después más o menos rápidamente. El submarino subsistió, pero trabajando en su verdadero y casi único rol: “la guerra de corso”.

En el curso de la guerra europea se ve aparecer: el tipo porta-minas, que causa gran revolución en Mundo Naval Aliado y que gracias a su misión, se desempeñará muy bien en las futuras guerras; el submarino trasatlántico, como consecuencia de las necesidades de un pueblo que se ahogaba en el aislamiento y con objeto de producir efectos diplomáticos a corto plazo, y por último, el tipo del submarino corsario, que fué perfeccionándose paulatinamente y que tan brillantes resultados proporcionó en el hundimiento de buques mercantes no armados. Los primeros modelos, estaban armados con pequeños cañones, con objeto de evitar el consumo de sus torpedos; poco después, aumenta el calibre de sus piezas, y así vemos, que cuando los buques mercantes poseen, ya, cañones de 152 mm., existen algunos sumergibles que pueden combatir contra ellos a igualdad de condiciones. Algunos meses antes de terminar la guerra, se producen los cruceros de los submarinos corsarios alemanes a las costas americanas, con el éxito relativo que todos sabemos, siendo interesante hacer resaltar, la impotencia absoluta de esos buques, contra los convoys de buques mercantes, bien organizados, que trasladaban a Europa el enorme poder militar de los Estados Unidos.

Al firmarse la paz, quedan en experiencias o en ser-

vicio, tipos nuevos e interesantes, siendo un ejemplo típico, el armado con cañones de grueso calibre.

El submarino cuya única arma ofensiva, contra buques de guerra de superficie, es el torpedo, no podrá desempeñar papel muy importante ni en el ataque ni en la defensa, puesto que ya no existe en su favor, la propiedad de atacar impunemente. Cada día que pasa, se descubren y perfeccionan nuevos métodos, que aumentan las probabilidades para burlar o destruir al submarino que se acerca para atacar al buque de superficie. Recordemos las altas velocidades que se emplean para la navegación en las zonas peligrosas, y los cambios frecuentes de rumbos; el uso de las bombas de profundidad; los hidrófonos; la utilización de la aviación, etc., etc. y, el sistema de construcción naval post-guerra europea, pudiendo repetirse, generalizando, que el rol principal de los sumergibles en los futuros combates navales, será en la consecución de la guerra de corso, y sólo en casos muy excepcionales, podrá el submarino atacar con éxito a buques de guerra de superficie.

Ahora bien: un buque de guerra cuya misión principal es destruir los buques mercantes de las demás naciones, con las consiguientes pérdidas de capitales neutrales y de vidas inocentes, no es desatinado predecir su desaparición, en cualquier momento, por acuerdo de las grandes potencias navales, en su afán de humanizar la guerra.

Consideremos, ahora, el valor de cada buque, su vida en condiciones de actividad y la importancia de los servicios que prestarían. Sea A, la cantidad de libras peruanas que vale cada buque de tipo submarino y supongamos que se adquieran dos; se habrá gastado: 2A. Su vida en servicio activo puede apreciarse en diez años, y si al final de esos diez años se adquieren otros dos

más, se tendrá que gastar: $2A+B$, siendo B , una cantidad que depende del aumento probable en el valor de las construcciones navales.

He aquí el cuadro de nuestro poder naval al terminar esos veinte años: ningún submarino en servicio activo y $2A+2A+B$, libras peruanas desaparecidas.

En lo que se refiere al personal, ha sido muy bien adiestrado en el manejo de esa arma, pero.....admitamos como muy probable, que ha llegado el momento de adquirir un buque grande de superficie, pues así lo exige la importancia del Perú como Nación; nos encontraremos, entonces, sin personal apropiado para esos buques, pudiendo decirse, sin lugar a dudas, que hemos perdido veinte años y $2A+2A+B$ Lp., sin finalidad práctica.

Veamos lo que hubiera sucedido si se hubiese adquirido un buque de superficie, de valor $2A+2A+B+C$ (1), capaz de hundir toda la escuadra de superficie, del enemigo probable, con excepción de uno solo de sus buques, como en un ejercicio de tiro, y de poder burlar a éste, cuando las condiciones así lo exigieran. Las características aproximadas, las hemos, ya, considerado.

Tendríamos, pues, al terminar de pagar la última cuota (2) o sea a los veinte años, ese buque que lo llamaremos "Perú", en buenas condiciones de servicio y el personal perfectamente entrenado en el arte de la guerra naval, en buques de superficie, *que es la única manera, por ahora, como se resolverán los conflictos sobre el mar*. Este personal estaría apto para equipar nuestras futuras adquisiciones.

Ya se ha dicho: "En ninguna de las necesidades del Perú para el futuro, debe preverse, quizá, con mayor

(1)—C Lp. 500,000.

(2)—Lp. 100,000 al año.

acierto, que en lo que se refiere a la Marina" y un pueblo que piensa únicamente en defenderse, es un pueblo ya derrotado antes de acción. El que estudia, desarrolla y comenta la ofensiva, y la manera de vencer con elementos aparentemente inferiores, tiene una gran ventaja a su favor, que aumenta a medida que sus elementos de guerra, sean semejantes a los del otro pueblo. Nosotros, en el mar, debemos estar en condiciones de llevar la guerra ofensiva a las costas de nuestro adversario.

Una política naval sabia y que podemos imitar, es la seguida por la República Argentina. Como pueblo relativamente pobre, ha evitado efectuar ninguna adquisición de submarinos, pero en cambio se ha preocupado intensamente de la modernización de sus buques de superficie y solo hace pocos meses, al incrementar su Escuadra con nuevos cruceros y destroyers, ha dispuesto la construcción de dos submarinos, para los cuales tiene, ya, personal adiestrado en la Marina de los Estados Unidos.

Por último, conociendo el sentir casi unánime del personal Superior de la Armada, creo, que debemos coordinar todos nuestros esfuerzos, con objeto de demostrar la urgencia imperiosa y factible, de adquirir un buque de combate, de superficie, y hagamos, que el lema de la Escuela Naval del Perú, se aplique a toda la Marina; trabajemos y construyamos para un Futuro fijo, e iniciemos sin tanteos ni vacilaciones, coadyuvando al grandioso porvenir del país, el camino hacia ese Futuro, que nos llevará por la senda del éxito, a la realización de nuestras más excelsas aspiraciones.

Eucroix.



EL BLOQUEO

Por el Teniente 1o. Alberto Arnillas

La finalidad del bloqueo es. hacer un corte efectivo a las comunicaciones del beligerante enemigo haciendo uso de los elementos navales, es decir, de su dominio en los mares.

Vamos a estudiar ahora las clasificaciones del bloqueo, las declaraciones o conferencias que sirven de piedra angular a su regulación, los procedimientos sancionados por la práctica y algunas conclusiones derivados de este estudio.

Es una medida de elemental apreciación el dejar a un beligerante merced a sus propios recursos, mejor dicho a sus materias primas o materiales elaborados según los casos, para atender a las necesidades de la guerra moderna. Sin disputa, éste es el mejor método que contribuye poderosamente a dominar al Estado enemigo, sea por hambre o por falta de elementos para llevar adelante las hostilidades.

Este corte efectivo de las comunicaciones nace con las guerras, pero en 1856, en la Declaración de Paris, que copiamos, se trata Internácionamente por primera vez la regulación del bloqueo.

Los cuatro artículos de la declaración son:

1o.—El corso es y queda abolido.

2o.—El pabellón neutral cubre la mercadería enemiga, excepto el contrabando de guerra.

3o.—La mercadería neutral, excepto el contrabando de guerra no está sujeta a secuestro bajo el pabellón enemigo.

4o.—Para que el bloqueo sea obligatorio debe ser efectivo, es decir, sostenido por una fuerza suficiente para impedir realmente el acceso al litoral enemigo.

CLASIFICACION DEL BLOQUEO.

Bloqueo pacífico

Es un bloqueo sin previa declaración de guerra. Hizo su primera aparición en 1827, en que sin notificación de hostilidades contra Turquía, por parte de Inglaterra, Francia y Rusia, llevaron a cabo una demostración frente al puerto de Navarino, derivandose de esto la guerra entre sólo Turquía y Rusia.

Hautefeuille y otros escritores alemanes encuentran que este bloqueo es irregular, mientras que Cauchy sostiene que es la localización de la guerra que es perfectamente regular; Geffken y Pérels lo encuentran legítimo desde el momento que existe la represalia.

Sin duda el bloqueo pacífico es una medida de represión, mejor dicho, una limitación de las hostilidades invitando al otro Estado para que responda con una declaración de guerra.

Tenemos los siguientes ejemplos de esta clase de bloqueo: El llevado a efecto contra las costas Helénicas en 1886; el de Alemania, Inglaterra e Italia contra Venezuela, que llegó a ser un bloqueo de guerra.

Bloqueo continental

Solo tenemos en la historia un ejemplo de esta clase de bloqueo decretado por Napoleón el 21 de Marzo de 1806 contra Inglaterra. En él se prohibía comprar artículos a los ingleses.

Al genio de la guerra no escapó las conveniencias de aislar a su adversario e impedir la venta de sus productos en el continente europeo. Muchas medidas teóricas se dictaron sin que el bloqueo fuera efectivo por falta de una flota que hubiera en los mares impuesto su voluntad.

Bloqueo de represalia.

Es el más antiguo de todos. Como un ejemplo citaremos el de Francia contra Portugal en 1830. Portugal capturó en plena paz un buque mercante francés. El Rey de Francia armó 17 buques, remontó el Tajo y sitió Lisboa. En presencia de este acto los portugueses cedieron pagando una fuerte indemnización.

Bloqueo normal.

Es el que contempla la Ley Internacional como legítimo derecho de un beligerante sin más que limitarse a las pautas que lo regulan.

Es cuestión de continua disputa el poder clasificar exactamente la efectividad del bloqueo. En algunos casos un solo buque será necesario para interceptar el paso, pero a lo largo de las costas será necesario una cintura de buques de tal modo que el tráfico sea peligroso, bien por el fuego de tierra o por el encuentro con las fuerzas bloqueadoras.

Un caso típico de eficiencia de bloqueo fué el efec-

tuado por los americanos durante su guerra civil. Este bloqueo entre el Cabo Chesapeake hasta Río Grande y por sus grandes ejemplos fué reconocido por los neutrales como eficiente.

El bloqueo contra Génova, efectuado por Nelson, no es menos interesante. Se alegó que el bloqueo no era efectivo porque los buques bloqueadores no eran vistos desde tierra. Nelson respondió que la prueba del eminente peligro era el hundimiento de buques al entrar o salir del puerto y las capturas que se habían hecho.

En la vida de Nelson por Mahan encontramos las palabras del gran Almirante que dijo lo siguiente con respecto al bloqueo de Génova: "De mi conocimiento de Génova y su golfo, yo aseguro sin temor a contradicción, que los buques bloqueadores que estén más cerca de Génova serán con certeza los más fáciles de burlar, tanto para entrar como para salir del puerto. Yo me encuentro bloqueando Génova de acuerdo con las órdenes del Almirantazgo, y en este sentido yo creo hacer lo más apropiado. Cualquiera que sea la Ley moderna o antigua no puedo yo juzgarme si estoy dentro de ella, y seguramente el procedimiento de colocar la flota lo hago yo mejor desde mi puesto, que cualquier hombre de tierra por erudito que él parezca ser."

Esta es la mejor práctica, dado que el objetivo era impedir las comunicaciones a Génova y no la exhibición de la flota a los genoveses.

La opinión de Lawrence es: "Nos dicen, por ejemplo, que los buques bloqueadores deben estar estacionarios, algunas veces fondeados y aún que al aproximarse una nave quede dentro el fuego de dos buques. Este estatuto es una de las curiosidades de la literatura de la Ley Internacional que no tiene conexión con las relaciones internacionales."

El bloqueo tiene hoy a su servicio, dado el adelanto de las comunicaciones y el material, gran número de elementos para llevar a efecto su cometido. Sin embargo, el adversario contará hoy con elementos modernos para dar golpes y poner en peligro la eficacia del bloqueo.

Con respecto a las armas modernas, el submarino y los aviones en el bloqueo, aún no se ha tratado Internacionalmente y se espera que en futuros acuerdos será éste un punto de mucha discusión según las conveniencias de cada país.

Ha sido, y es, y será necesario que el beligerante bloqueador domine en el mar y mantenga en el área bloqueada fuerza que haga valer el bloqueo. De aquí otra ventaja de dominar el mar, que cualquier embarcación prestará un servicio efectivo por estar respaldada por fuerza mayor.

Pérels cita, del Reglamento de Presas de Prusia la definición de bloqueo normal: "Un puerto se considera bloqueado cuando está cerrado por uno o varios buques de guerra, de tal modo que un buque de comercio no puede entrar a esa zona o salir de ella sin correr un eminente peligro de captura.

Conferencia de Londres de 1909.

Copiamos a continuación, por ser de interés, la parte pertinente al bloqueo de dicha Conferencia.

CAPITULO I

Del bloqueo en tiempo de guerra

Art. 1.—El bloqueo debe limitarse a los puertos y costas del enemigo u ocupados por él.

Art. 2.—Conforme con la Declaración de París, de 1856, el bloqueo, para ser obligatorio, debe ser efectivo, es decir, mantenido por una fuerza suficiente para impedir en realidad el acceso al litoral enemigo.

Art. 3.—El saber si el bloqueo es efectivo es una cuestión de hecho.

Art. 4.—El bloqueo no se considera levantado si, por mal tiempo, las fuerzas bloqueadoras se han alejado momentáneamente.

Art. 5.—El bloqueo debe aplicarse imparcialmente a los diversos pabellones.

Art. 6.—El Jefe de la fuerza bloqueadora puede conceder a los buques de guerra permiso para entrar en el puerto bloqueado y para salir de él después.

Art. 7.—Un buque neutral, en caso de necesidad forzosa, comprobada por una autoridad de las fuerzas bloqueadoras, puede penetrar en la localidad bloqueada y salir de ella después, a condición de no haber dejado ni tomado en ella ningún cargamento.

Art. 8. El bloqueo para ser obligatorio, debe declararse como expresa el art. 9, y notificarse como expresan los artículos 11 y 16.

Art. 9.—La declaración del bloqueo se hará por la potencia bloqueadora o por las autoridades de marina que actúan en su nombre.

Deberá fijar:

1º. La fecha del comienzo del bloqueo.

2º. Los límites geográficos del litoral bloqueado.

3º. La tregua de salida que se concede a los buques neutrales.

Art. 10.—Si la potencia bloqueadora o las autoridades que actúan en su nombre no se sujetan, en su declaración de bloqueo, a lo que perceptúa el art. 9, en sus puntos 1º y 2º, la declaración es nula, y es preciso

una nueva declaración para que el bloqueo produzca sus efectos.

Art. 11.—Las declaraciones de bloqueo se notificará:

1º. A las potencias neutrales, por la potencia bloqueadora, en comunicación dirigida a los gobiernos o a sus representantes acreditados ante ella.

2º. A las autoridades locales, por el jefe de la fuerza bloqueadora. Estas autoridades, por su parte, darán aviso, en cuanto puedan a los cónsules extranjeros que ejercen sus funciones en el puerto o en el litoral bloqueado.

Art. 12.—Las reglas relativas a la declaración y a la notificación del bloqueo, serán, igualmente, aplicables al caso en que el bloqueo se amplíen o se renueve después de haberlo levantado.

Art. 13.—El levantamiento voluntario de un bloqueo, así como toda restricción que se le imponga, debe notificarse en la forma prescrita por el art. 11.

Art. 14.—La facultad de capturar un buque neutral, por violación del bloqueo, estará subordinada al conocimiento real o presunto que el buque tenga del bloqueo.

Art. 15.—Se presume que un buque tenga conocimiento del bloqueo, salvo prueba en contrario, cuando ha salido de un puerto neutral después de la notificación, en tiempo oportuno, a la potencia de la cual depende ese puerto.

Art. 16.—Si el buque que se aproxima al puerto bloqueado no ha conocido o no puede presumirse que ha conocido la existencia del bloqueo, debe hacerse la notificación al buque mismo por un oficial de la fuerza bloqueadora. Esta notificación debe registrarse en un libro del buque, indicando la fecha y la hora, así como la posición geográfica de ese momento.

Si por negligencia del jefe de la fuerza bloqueadora no se ha notificado ninguna declaración de bloqueo a las autoridades locales, o no se ha indicado ninguna tregua de salida en la declaración notificada, debe dejarse el paso libre a todo buque neutral que salga del puerto bloqueado.

Art. 17.—La captura de buques neutrales por violación de bloqueo no puede efectuarse más que en el radio de acción de los buques de guerra encargados de hacer efectivo el bloqueo.

Art. 18.—Las fuerzas bloqueadoras no deben impedir el acceso a los puertos y costas neutrales.

Art. 19.—La violación del bloqueo está insuficientemente caracterizada, para autorizar la captura del buque, cuando este se dirija en aquél momento hacia un puerto no bloqueado, cualquiera que sea el destino posterior del buque o de su cargamento.

Art. 20.—El buque, que violando un bloqueo, haya salido del puerto bloqueado o haya intentado entrar en él, será susceptible de captura mientras sea perseguido por un buque de la fuerza bloqueadora. Si la caza se abandona, o si el bloqueo se levanta, no puede ya realizarse la captura.

Art. 21.—Se confiscará todo buque reconocido culpable de la violación del bloqueo. Se confiscará también el cargamento, a no ser que se pruebe que, al embarcar la mercancía, el cargador no conocía ni podía conocer la intención de violar el bloqueo.

Este acuerdo Internacional no fué ratificado por las potencias y ha quedado en suspenso, sin embargo se toma esta Conferencia como punto de partida para discusiones diplomáticas.

Comentando algunos de sus artículos tenemos:

El N^o 17, en que resulta que el radio de acción de los buques bloqueadores hace cambiar la eficiencia del bloqueo en el sentido de poder capturar al buque que lo burló.

El Artículo 20, no es menos interesante. Da derecho a un buque a burlar el bloqueo, quedando perdonado si debido a su buena máquina puede escapar a la captura, obligando al perseguidor a suspender la caza.

El Artículo 5, está en oposición a la política de cada beligerante, lo que dá lugar a serias discusiones.

Durante la gran guerra, ningún artículo fué pasado más por alto que los 1^o y 18 de dicha Conferencia, que limitan el bloqueo a las costas enemigas y no deben impedir el acceso a los puertos y costas neutrales respectivamente.

La última práctica fué de desviar a los buques neutrales de sus rutas naturales hacia puertos aliados, para ver si llevaban contrabando.

El Consejo Británico en Marzo de 1915, incluyó a los puertos neutrales vecinos a Alemania, dentro del área bloqueada, atendiendo a las *necesidades* de impedir el suministro de artículos al enemigo a través de territorio y aguas territoriales neutrales.

Después de esta breve consideración sobre el bloqueo, llegaremos a las conclusiones que tan exactamente ha enfocado en su definición M. Yves Gúyot en su obra "Les causes et les consequences de la guerre":

"Esta palabra Derecho Internacional expresa más bien una aspiración que una realidad".



LA AVIACION NAVAL DENTRO DE LA LEY INTERNACIONAL

Por el Teniente Forrest Sherman, U. S. N.

(Traducido del Proceedings por el Teniente 10. Alberto Arnillas)

La aplicación de las existentes leyes Internacionales y convenios con respecto al uso de la aviación en la guerra marítima presenta muchas cuestiones de interés, no sólo para los aviadores navales sino para todos los Oficiales de Marina. El rápido aumento de tamaño y de radio de acción de los aviones y el limitado número de precedentes anotados, deja muchos puntos sujetos a futuros convenios internacionales.

Por ejemplo; cuál es la posición de un aeroplano dentro de la Ley Internacional? Es un buque de guerra de comisión regular como un submarino?, o un aparato auxiliar como el bote de un buque, o una arma tal como un tanque o un automóvil blindado? Después de la última guerra, en los convenios, se trató de los distintos usos del aeroplano sobre las fronteras terrestres en conexión con la guerra; el resultado obtenido fué considerarlo como un arma, principalmente por los países del continente Europeo. Un aparato militar de un asiento

puede ser fácilmente considerado como una ametralladora volante y el piloto como el artillero. Sin embargo, se hace duro imaginar a un dirigible gigante como algo menos que un buque de guerra. Un gran bote volador que lleve pilotos, ingenieros, artilleros, radiotelegrafistas, es ciertamente tan buque de guerra como un submarino; y si así está reconocido, porqué no se dá tales consideraciones a los aviones navales y se les acuerda correspondientemente a los grandes aviones civiles empeñados en el comercio internacional los mismos derechos, privilegios y obligaciones acordados ahora a los buques mercantes neutrales?

El principio de la soberanía del aire ha sido generalmente aceptado durante la guerra mundial. Los reclamos de los países neutrales al sostener que la atmósfera correspondiente a su territorio era neutral fueron reconocidos por todas las potencias combatientes, excepto la Gran Bretaña. Con motivo del bombardeo de Friedrichshafen por aeroplanos del Royal Naval Air Service, algunas máquinas pasaron sobre territorio Suizo. La Gran Bretaña dió satisfacciones por el incidente, pero declaró que la soberanía del aire no estaba reconocida. El incidente es notable porque la historia muestra que un punto de vista admitido en tiempo de guerra es después cambiado en los convenios en tiempo de paz y revive en plena lucha durante la guerra, sea como una medida de conveniencia o una medida de desquite. Al presente los defensores de la llamada libertad de los aires sobre las tierras y aguas territoriales son pocos, a pesar de que el aire sobre alta mar es tan libre como el alta mar mismo. En el artículo 1o. de la Convención de 1919, relacionado con la navegación aérea internacional leemos:

“Los Estados contratantes reconocen que cada Esta

do tiene completa y exclusiva soberanía en el espacio aéreo sobre su territorio y aguas territoriales”.

Está generalmente aceptado que un Estado neutral tiene el derecho de mantener su neutralidad sobre su atmósfera con relación a los beligerantes y prohibir el paso de los aviones militares y navales sobre su territorio y aguas territoriales. Con estos derechos va por supuesto la obligación de usar la fuerza. La historia de la última guerra proporciona muchos ejemplos de tales medidas de fuerza. El gobierno Holandés hizo respetar su neutralidad capturando todos los aviones de los beligerantes que se encontraban volando dentro de sus linderos y no titubeó al hacer fuego sin aviso a los aviones beligerantes hallados en esas condiciones. El 10 de Julio de 1915, el gobierno Holandés notificó al gobierno Alemán en respuesta a una protesta contra la internación de un aviador que perdió su camino y aterrizó en Holanda, lo siguiente:

“Si un aeroplano es hallado sobre el territorio Holandés, será considerado inmediatamente como un blanco para hacer fuego, éste es el único método para hacer respetar nuestra neutralidad territorial. Si los aviadores aterrizan en territorio del Reino, sea voluntariamente o por el fuego u otra razón serán internados con sus aparatos. El hecho que el aeroplano haya volado sobre territorio holandés o que haya aterrizado será suficiente para justificar esta medida”.

El 1o. de Febrero de 1916, la máquina voladora Alemana L-19, que se encontraba averiada y necesitó la ayuda de un remolcador, voló sobre territorio Holandés. Fué inmediatamente bombardeada por las tropas Holandesas. El gobierno Alemán protestó de la acción de los Holandeses de hacer fuego sin aviso considerando que el avión se encontraba en caso de *force majeure* al aproxi-

marse al territorio Holandés. El gobierno Holandés notificó que: "las máquinas aéreas beligerantes deberían conservarse a tal distancia de las tierras y aguas fronterizas de Holanda para escapar a toda posibilidad de ser llevados sobre su territorio, sea por error o por condiciones atmosféricas. Notificó aún más: "Un Estado Neutral queda justificado en oponerse por la fuerza el paso de sus fronteras por beligerantes, a no ser que enseñen una bandera blanca u otra señal que indique el deseo de aterrizar". En 1916 un avión neutral Rumano fué bombardeado por las tropas Búlgaras. Este es el único caso conocido de tan drástica acción contra un avión neutral al penetrar a la atmósfera de un beligerante.

Los aviones Daneses y Rumanos se usaron para la caza y dar aviso a los aviones que penetraban a aquellos dos países. En Setiembre de 1917, un hidroavión se vió obligado a amerizar en aguas territoriales Holandesas. Otro hidroavión Alemán trató de remolcarlo pero fué obligado de cesar de su intento por el fuego de un torpedero Holandés.

La internación de los hidroaviones fué motivo de una viva discusión entre los gobiernos británico y holandés. Los británicos no protestaron contra la internación de hidroaviones que entraban a Holanda por el aire, pero defendieron el punto de vista de que un hidroavión que se trate de sacar y remolcar no debe ser internado. Un número de hidroaviones británicos fueron salvados por los holandeses y llevados a sus puertos.

"Los británicos dijeron que sus hidroaviones nunca hubieran caído en posesión del gobierno holandés si los súbditos de este país los hubieran dejado y no llevado a puertos holandeses". Se protestó de esta internación, en el terreno de que los hidroaviones hubieran sido salvados por los buques británicos si se les hubiera dejado

solos en el mar. Se hizo notar que en este caso el gobierno británico insistía en que los hidroaviones que entraban a aguas territoriales en superficie, debían considerarse como embarcaciones de superficie y se cree que tal distinción se establecerá en lo futuro.

Los oficiales aviadores tomados por los holandeses con sus máquinas malogradas en el mar, fueron considerados como marinos náufragos y devueltos a sus países.

Actualmente es precedente establecido que un avión beligerante que ameriza en aguas neutrales debe ser internado. El hacer tal distinción entre embarcaciones voladoras y embarcaciones de superficie se considera como un punto de vista ilógico. Se considera probable que se dará el mismo trato para ambos casos y también se considerará más justo que los puertos neutrales estén cerrados para todo o abiertos para todo.

La cuestión de si un avión es embarcación o es una arma, se produce otra vez cuando se trata de la venta por los ciudadanos de un Estado neutral a un Estado beligerante, ya esté armado o desarmado el avión. Si el avión es considerado como un buque, tal venta es una brecha a la neutralidad. Si el avión es solamente una arma será un caso de tráfico en contrabando de guerra. En las *Instrucciones Navales de los Estados Unidos en la Guerra Marítima*, los aviones se consideran como contrabando y no se hace mención de su carácter como buque. Es justamente probable que la venta de un gran rígido avión o de un gran bote volador por una asociación privada neutral a un beligerante, se considere como un acto no neutral y ocasionaría un profundo sentimiento en favor de rescindir la clasificación de contrabando y considerar todas las embarcaciones aéreas como buques.

Otro problema de la guerra, es el de poner a los

aviones en las operaciones de bloqueo. Las reglas aplicables al respecto son pocas realmente y todavía hay precedentes que deben ser examinados.

En el tratado de Washington de Febrero de 1922, las potencias signatarias convinieron colocar dentro de la Ley Internacional lo siguiente:

“Un buque mercante debe ser ordenado a someterse a la visita y el registro para determinar su carácter antes de ser capturado.”

“Un buque mercante no debe ser atacado, a no ser que rehuse someterse a la visita y registro después del aviso o proceda como rebelde después de ser capturado.”

“Un buque mercante no debe ser destruído, a no ser que la tripulación y los pasajeros sean colocados bajo seguridad.”

El punto de vista americano, en la Conferencia de La Haya de 1923, fué considerar las reglas anteriores aplicables a los aviones, llegándose a las conclusiones siguientes:

“Los aeroplanos están prohibidos de visitar y registrar buques de superficie sin llenar los requisitos de los buques de superficie que están autorizados para practicar el derecho de visita y registro.”

“En vista de las irregularidades que el uso de los aviones contra los buques mercantes, pudiera dar lugar, se declara que los aviones no pueden desviar un buque mercante de sus rutas naturales sin abordarlo; que en ningún caso puede un avión destruir un buque mercante a no ser que la tripulación y los pasajeros de tales buques hayan sido colocados primero bajo seguridad, y que si un avión no puede capturar un buque mercante en conformidad con estas reglas, debe desistir del ataque y de la captura, permitiendo que tal buque continúe sin molestia.”

Antes de aceptar esta posición hubiera sido bueno revisar los estatutos del derecho marítimo de captura en general. Estos derechos a capturar y confiscar buques enemigos mercantes y cargas, siempre que se hallen fuera de las aguas neutrales jurisdiccionales y la captura de buques neutrales que atacan la neutralidad, ha sido reclamada por generaciones como un legítimo medio de llevar la guerra marítima. En diferentes períodos de la historia, el principio general ha sido aceptar o negar los puntos de vista, dependiendo de la relativa potencia de neutrales y beligerantes, el progreso en armas de guerra, la tendencia hacia la represalia y el carácter general de la guerra.

En general, las permanentes restricciones de los derechos han sido solo aquellos humanitarios; si la seguridad del personal se ha efectuado el ejercicio de los derechos a los aviones no puede negarse.

La tendencia de la guerra moderna está orientada cada vez más a quitar la distinción entre combatientes y no combatientes y dejar solo la lucha entre dos pueblos. Es realmente justo el que un avión ordene al personal de un buque mercante enemigo largar sus botes y entonces hundir el buque, así como un buque bombardee un puerto defendido o haga uso de sus torpedos contra un transporte de guerra.

La destrucción de un buque mercante, en estos días de seguro universal, viene a ser no un golpe a un armador, sino a un pueblo entero, aumentando el costo del seguro.

El acto de que un buque mercante lleve carga a un puerto beligerante de una nación, difiere poco del que un buque salga de un puerto beligerante llevando suministros a las fuerzas navales. Es por consiguiente ilógico reclamar privilegios para uno y no concederlo al otro.

La distinción entre ataque aéreo contra los buques mercantes y la guerra submarina sin restricciones de 1917-1918 está en proporcionar oportunidad al personal para abandonar el buque. Más aún encontramos en revistas profesionales lo siguiente: "La historia no suministra ejemplos en que una nación encontrándose perdiendo una guerra desesperada por su existencia, no haga uso de todos los medios para vencer, y es más dudoso aún que se abandone esta práctica en el futuro.

La visita y el registro de una embarcación de superficie por un hidroavión no es imposible, pero ofrece con frecuencia dificultades debido al estado del mar o a la pérdida de su poder ofensivo, o también de transformarse en un mejor blanco cuando se encuentre en superficie. La última consideración queda subsanada, operando los hidroaviones en parejas, uno permanecerá en el aire mientras que el otro actuará como hidroavión de visita.

Durante la última guerra han habido varios casos de visita y registro por hidroaviones. Un vapor Holandés fué abordado por un hidroavión Alemán de una flotilla de 3 máquinas y obligándolo a entrar a puerto.

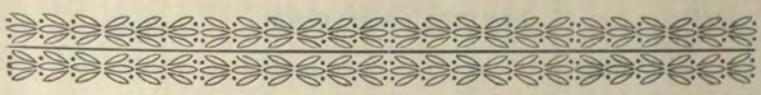
La barca noruega "Royal" fué registrada por personal del avión alemán L-23. El zeppelin ordenó al buque que mandara un bote para recibir al personal de visita, el cual después de una inspección a la carga fuera de Hantsholm, dejaron una tripulación de presa de tres hombres, y llevaron a la "Royal" a Cuxhaven bajo la escolta del L-23.

El raider alemán Wolf usó una flota de hidroaviones en sus operaciones con notable éxito. Un hidroavión dejó caer un despacho en la cubierta del buque de la Nueva Zelandia, el Wairuna, ordenándole que cesara de hacer señales de radio y que gobernara al Wolf bajo a-

menaza de ser bombardeado. El buque de vela americano Winslow y el buque japonés Hitachi Maru fueron capturados de una manera similar. En el caso de Hitachi Maru fué necesario para el hidroavión, dejar caer una bomba de aviso y después una segunda bomba que votó dos hombres al mar, antes que el buque obedeciera.

La construcción de un gran avión para propósitos comerciales, tal como el "Los Angeles", y las grandes embarcaciones proyectadas para hacer el viaje entre Inglaterra y la India, darán lugar a considerar la condición legal de los aviones comerciales dentro de las zonas de operaciones. Tales aviones no serán registrados por ningún avión beligerante y por consiguiente una potencia beligerante prohibirá por la fuerza que los aviones comerciales entren a esas zonas bajo la pena de ser atacados. Los aviones que entren a esa zona serán considerados naturalmente como enemigos y sujetos al ataque sin aviso. La declaración de tal zona, sin embargo, obliga al beligerante a demarcar sus límites en una área, que él controlará tanto por el aire como por superficie.

Este es un punto de apartamiento con las reglas del bloqueo en superficie, pero justificada. En este caso las operaciones comerciales por el aire se considerarían análogas al movimiento de vehículos entre los frentes de los ejércitos, más que como las operaciones de buques mercantes neutrales en las vecindades de las flotas contendoras.



ESCUELA DE GUERRA NAVAL

(Marina Española)

Por el Capitán de Corbeta Augusto Vinhaes, Armada Brasileira

Por decreto de 25 de Mayo último, el gobierno español creó la Escuela de Guerra Naval. Acompañaba al decreto una Memoria en la que se concretaba las bases de implantación de la Escuela, omitiéndose en ella solamente los capítulos de carácter confidencial.

De acuerdo con mi modo de encarar este importantísimo asunto, y deseando que todo lo que ella dice al respecto sea ampliamente conocido en nuestro medio naval, me apresuro a traducir la memoria en cuestión, que, por otra parte, está acorde con todo lo que de bueno se ha hecho al respecto en otros países, inclusive el nuestro.

Objetivo de la Escuela

La finalidad de la Escuela de Guerra Naval como hoy está concebido este centro en todas las marinas que lo poseen, está concretada a dos objetivos esenciales:

1º Al conocimiento y estudio, en la marina, de los principios fundamentales del arte de la guerra naval.

2º Al entrenamiento mental y práctico del personal para aplicar correctamente dichos principios, no sólo en la guerra sino en todo lo que se refiere a su preparación.

Es evidente que hasta el momento actual nada se ha hecho en nuestra marina a fin de conseguir la referida finalidad.

El estudio de los principios del arte de la guerra fué trabajo privado, puramente especulativo, casi siempre fragmentado e incompleto, de un limitado número de oficiales que, sin ningún estímulo, llevados sólo por su vocación, dedicaban sus momentos de ocio a satisfacer su justa curiosidad en tal sentido.

Jamás se inició intento de trabajo colectivo tendiente a crear una doctrina en que se inspirasen, en la paz, los destinos y preparación de la guerra, que sirviera en el día del conflicto de nexo intelectual entre el almirante encargado del mando supremo y el de todos los que les incumbiera secundar su acción.

La gimnasia mental indispensable para el entrenamiento del personal en tales cuestiones y la correcta aplicación práctica de los principios del arte de la guerra eran asuntos de los que poco y mal se oía hablar. Se les juzgaba cosa superflua; cualquier oficial de marina, de mediana cultura, una vez llegado a los altos puestos, le bastaba tener un poco de buen sentido para resolver los problemas militares más complejos y de mayor trascendencia para la seguridad la vida de la nación.

Los tristes frutos de ese nuestro equívoco son por demás evidentes para que sea menester ponderarlos. Ellos se bastan para justificar la urgente necesidad de crear la "Escuela de Guerra Naval".

La preparación de oficiales para las funciones de

Estado Mayor; la preparación de Jefes para el mando, y la creación de una doctrina.

Estos resultados no son ni pueden ser tres cosas independientes si es que se quiere alcanzar algo eficaz en la práctica. Están, por el contrario, íntimamente ligados entre sí y constituyen un todo armónico.

El mando para ser ejercido con desembarazo, requiere auxiliares competentes que le preparen los elementos de sus decisiones, las traduzcan en órdenes, les completen los detalles y le aseguren su trasmisión (Reglamento del Estado Mayor francés, de Agosto 1923).

Los oficiales, pertenecientes al Estado Mayor, deberán, por lo tanto, poseer conocimientos iguales a los del mando, si no tan *profundos*, por lo menos de igual *calidad*, a fin de que, unos y otros, se entiendan y, debidamente, se conpenetren, siendo preciso el inspirarse en una doctrina común.

Esta comunidad de doctrina no consiste en poseer colecciones de teoremas o de dogmas de los que se deba echar mano para aplicar literalmente los que más convengan en cada caso.

La comunidad de doctrina sólo asegura y garantiza la unidad de criterio en la *realización* de las concepciones del Mando, sin imponer a estas concepciones una unidad dogmática que convertiría al Mando en automático.

Si la comunidad de doctrinas, sin embargo, no implica la unidad de las concepciones, las congrega y progresivamente las simplifica, haciendo desaparecer la multiplicidad y confusión de criterio. Elimina aquellas que aún ofreciendo a primera vista apariencia seductora, no resisten al contraste de la realidad pues contribuyen a concentrar y sintetizar la recta aplicación de los grandes principios. Constituyen, en resumen, verdadera discipli-

na militar multiplicadora de la fuerza que les dió origen, contribuyendo, también, a unificar todas las componentes en una sola dirección.

“Un Cuerpo Militar sin disciplina, dice el almirante Rayté, director de la Escuela de Guerra Naval francesa, es como un cuerpo humano de cerebro débil e inseguro, está condenado a la impotencia y a la falta de espíritu de continuidad; hállase a merced de ideas personales y de estériles controversias”.

Las Escuelas de Guerra finalmente, son los más valiosas auxiliares de los Estados Mayores Generales, ésto sin la menor intención de eclipsarlos o sustituirlos.

En los estudios y trabajos en ellas realizados o en vías de realizarse, encontrarán los Estados Mayores completos análisis de todos los aspectos que ofrezca cada problema militar, análisis que les permitirá llegar rápidamente a concienzuda solución. Esta solución, dictada por quien asume la responsabilidad del acuerdo, no implica la coincidencia con las conclusiones escolares.

Nombre de la Escuela

Concretándose a su fin, de él se deduce que el nombre más adecuado a dar a tal Centro es el de *Escuela de Guerra Naval*.

Esta denominación excluye toda molestosa idea de superioridad sobre los demás Centros docentes de la Marina. Desvanece cualquier equívoco acerca de su empleo que es completa y absolutamente distinto de una Escuela de Aplicación en que se perfecciona y amplía el estudio del detalle de las armas y define, por último, el carácter de verdadera especialidad que en todas partes tiene hoy el ejercicio de las complejas funciones del Esta-

do Mayor, las cuales incumben de modo exclusivo al personal combatiente.

Es menester dejar claro y terminantemente sentado que el conocimiento y manejo de la artillería, de los torpedos, de la dirección de tiro con ambas armas, de las minas y de las bombas, de las máquinas y de los motores, son asuntos de alta importancia para el oficial de marina. Con esa enseñanza, sin embargo, nada tiene que ver la Escuela de Guerra.

Si en alguna Marina extranjera se incurrió anteriormente en el error de confundir objetivos tan diversos y hasta en el de pensar que en una Escuela Superior se podía introducir algo de matemáticas y un poco de electrotecnia, hoy están los campos perfectamente delimitados y en todos los países en sus Escuelas de Guerra no se estudia otra cosa que el Arte de Guerra Naval.

Cursos y Atribuciones

A pesar de la completa y bien definida separación del Arte de la Guerra Naval, no es fácil dividir sus atribuciones.

Es un conjunto armónico y muy complejo que comienza en la concepción política, continúa con la preparación de la guerra, abarca el campo inmenso de planear las operaciones navales y el de su posterior desenvolvimiento y ejecución, terminando con la persecución de los últimos restos de la flota derrotada o mejor todavía, con la labor de los técnicos navales que en el escritorio concertan las condiciones de paz, sin que el encadenamiento de asuntos tan numerosos y heterogéneos haga posible el que se deslignen unas de otras por completo ni aún fijarles muchas veces los límites precisos a cada una de ellas.

Trabajo puramente académico y del todo baldío sería el establecer definiciones demasiado concretas de las principales atribuciones, buscando el apoyo de reputados tratadistas.

Tampoco cabe prescindir de toda definición en un curso didáctico. Usase, conforme a las prácticas más generalizadas, dividir en tres grandes partes denominadas: *Estrategia, Táctica y Orgánica*, todo el conjunto de asuntos y problemas que integran el estudio de la Guerra Naval.

Ellas constituirán, por lo tanto, las tres únicas atribuciones principales del curso, sin otras auxiliares o accesorias que las absolutamente indispensables para completar y facilitar su estudio e inteligencia, a saber: la Geografía Marítima, la Historia Naval, el Derecho Naval o Derecho Internacional y el idioma inglés, este último porque están escritos en esta lengua la gran mayoría de obras de consulta referentes a la especialidad.

Estrategia.—Comienza la preparación remota de la guerra con el estudio y desenvolvimiento de una política nacional, de la cual son fruto y reflejo las fuerzas navales de cada país.

No es ciertamente la Escuela de Guerra la llamada a decidir la orientación exterior de la Patria. Sin embargo, si el estudio de la Estrategia y de la Táctica tiene que ser una cosa práctica y concreta, y no una mera serie de lucubraciones abstractas, debe tener por base el punto de vista especial de cada nación (Von der Goltz), y es necesario, por lo tanto, comenzar ese estudio por el conocimiento de las bases y fuerzas navales extranjeras, por el análisis de la probable política a que obedece su constitución, y de las posibles orientaciones nacionales dentro del concierto internacional, y por último el de la

política de guerra a que pueda conducir cada una de estas orientaciones.

Es la política de guerra, la que señala y concreta los grandes objetivos militares de la presunta campaña, estudia y determina los diversos factores que ésta requerirá para conseguirlos (Jomini) y deduce la magnitud y naturaleza de los elementos navales indispensables para la ejecución de tales operaciones.

Determinadas las operaciones probables, se hace necesario estudiar el modo de ejecutarlas con éxito. Los principios fundamentales del arte militar, sea como son definidos en los escritos de los grandes maestros, sea como fluyen del razonado análisis crítico de las grandes campañas navales más importantes, de la discusión y resolución de cierto número de problemas estratégicos, dan las normas a este estudio cuyos frutos prácticos son: primero, la fijación de ideas acerca de esos grandes principios militares y la de su aplicación correcta en determinado caso; segundo, no menos importante, el entrenamiento mental de alumnos y profesores, que los capacita para juzgar con rapidéz y recto criterio en esta clase de cuestiones, que suelen depender en parte muy considerable del trabajo personal de cada uno.

Las fuerzas navales combatientes, sin embargo, no se manejan con la misma simplicidad con que se manejan en la mesa de trabajo.

Existe, así mismo, un arte de equipar, mover y aprovisionar esas fuerzas. Arte éste conocido generalmente con el nombre de *Logística*, y al que los norteamericanos conceden tanta importancia que hacen de su estudio una de las cuatro atribuciones principales de su Escuela de Guerra, y de la cual nadie debe prescindir.

Este estudio, no obstante, constituye, de hecho, parte integrante de la Estrategia, a la cual puede incor-

porarse, y como su aplicación y desenvolvimiento dependen muy directamente de la extensión que abarquen los teatros de operaciones y no ofrece los mismos problemas para una potencia mediterránea que para las que limitan con el Pacífico, parece mejor incluirla en la Estrategia, completando con ella el conjunto de cuestiones agrupadas bajo esta denominación.

Táctica.—Está entre nosotros bastante generalizada la idea de que en una marina restringida, sólo poseedora de dos acorazados, no se necesita conocer mucho de táctica. Si de hecho eso fuese cierto, si la palabra táctica respondiese al concepto de complejas y difíciles combinaciones que exigiesen la ejecución de evoluciones complicadas, sólo posibles de ejecutar con numerosas unidades, la idea admitida entre nosotros sería verdadera.

Ese concepto, sin embargo, está muy lejos de la verdad. La Táctica, en la verdadera expresión de la palabra, es el arte de emplear las fuerzas en el combate con el máximo rendimiento; parece, por tanto, lógico argumentar, contrariando las opiniones entre nosotros generalmente aceptadas, el que, cuanto menores sean las fuerzas propias tanto más necesario se hará suplir, con habilidad y destreza, la inferioridad de material.

No es menester ni aún extremar la argumentación para sustentar como verdad militar irrefutable que en un punto donde exista una sola unidad combatiente, de cualquier tipo que sea, deben ser conocidos los medios de sacar de ella, en combate, el máximo rendimiento: debe estudiarse la táctica de su empleo.

El carácter eminentemente práctico conviene a esta atribución, exige que se comience su estudio para las distintas armas, no en lo referente a los detalles de su manejo ni al conocimiento de su mecanismo, sino a su rendimiento militar, y a su mejor utilización en el

combate, ya sea que se trate de las armas propias o de las que poseen las marinas extranjeras.

De este conocimiento parcial de las armas debe pasarse al de los diversos tipos de navíos, limitándose también a su rendimiento táctico, al medio más eficaz de obtenerlo y al problema del combate individual entre navés de la misma o de distinto clase, sin olvidar la importancia del manejo de los diversos aparatos y *plottings* de navegación y combate, como el "Battenberg", el "Grant", los *mooring boards*, diagramas de sectores de máxima ofensiva, esquemas para la determinación de la derrota de los torpedos, los de las curvas de evolución, etc., etc.

Con tal base podemos entrar de lleno en el estudio de las formaciones, evoluciones y maniobras de los navíos de superficie que constituyen las escuadras y escuadrillas, tanto para la maniobra cuanto para la exploración y para el combate, estudio que no debe tener carácter exclusivamente didáctico y en el que ocuparán parte principal la discusión y resolución de los problemas de orden táctico, el punto importantísimo de las señales de maniobra y combate y el análisis crítico de las batallas navales más notables, tanto las de tiempos modernos como las de los tiempos antiguos, de las cuales todavía se pueden deducir provechosas enseñanzas.

La táctica de las unidades o escuadrillas submarinas o aéreas, operando aisladamente para la consecución de sus naturales objetivos o en combinación con los navíos de superficie, será motivo de particular atención, confiada, de preferencia, a especialistas de ambos ramos, incumbiéndoles la exposición de sus métodos.

Orgánica.—La buena organización de las fuerzas navales y la de todos los servicios con ellas relacionados,

no puede considerarse como una función exclusiva del Gobierno. Es parte integrante del arte militar, desde el momento en que constituye factor definitivo de la victoria o de la derrota; se hace preciso dar amplio espacio a su estudio en toda Escuela de Guerra.

Este estudio comienza por los principios fundamentales de la Orgánica, extendiéndose a la organización y mando de las bases navales, escuadras y navíos, concediendo particular atención a los servicios de Estado Mayor.

En la ejecución de estos servicios, que son los de la especialidad de la Escuela, es necesario descender hasta los menores detalles, metodizando la redacción de órdenes y el juicio de la situación según las antiguas normas alemanas modernizadas por los americanos y hoy aceptadas generalmente. Tiene cabida entre estos detalles, un ligero estudio de Criptografía para descifrar documentos secretos.

Como remate de toda la enseñanza es menester dar preferencia al examen del factor supremo de la guerra: el factor moral. La Moral Militar, la Lealtad, la Disciplina, la Iniciativa, temas todos grandiosos en los que nunca se profundizarán lo bastante los que tengan que mandar o conducir fuerzas.

Otros países han hecho de ellas asunto científico y bien está que, como tales, sean tratadas. Con respecto a su fuente, en lo referente a su origen, no precisamos recurrir a extraños, nuestra literatura militar es bastante rica.

Atribuciones Principales

Estrategia	<ul style="list-style-type: none"> Política Naval, Marinas extranjeras. Principios estratégicos fundamentales. Problemas estratégicos. Logística. Estudio crítico de las campañas navales más importantes.
Táctica	<ul style="list-style-type: none"> Rendimiento de las armas. Rendimiento táctico de los buques de cada tipo. Táctica de buques de superficie. Estudio de batallas notables. Táctica de submarinos. Táctica de aviones. Operaciones combinadas. Estudio crítico de las más notables. Problemas tácticos de toda clase. Señales. Manejo del "Battenberg", del "Grant" y de los diversos "plottings".
Orgánica	<ul style="list-style-type: none"> Principios fundamentales de Orgánica. Organización y mando de bases y fuerzas navales. Organización de un Estado Mayor Naval. Cursos y ejercicios prácticos. Estado Mayor. Redacción de Ordenes. Juicio de la situación. Moral Militar. Criptografía.

Accesorios

Geografía Marítima. Historia Naval. Derecho Internacional. Inglés.

Las tres amplias atribuciones principales cuyas sinopsis quedan expuestas, así como las cuatro accesorias, pueden desenvolverse en un no interrumpido tiempo de ocho o nueve meses, para los Tenientes Primeros antiguos y Capitanes de Corbeta modernos que quieran obtener el diploma de Estado Mayor.

Comenzando el curso en Octubre, terminará en Junio, dedicándose los alumnos durante los tres meses de verano, a viajes prácticos en los mares patrios o en el extranjero, asistiendo a las maniobras en Escuadra de Instrucción.

Parécenos excusado reglamentar con mucha anterioridad las referidas prácticas, las que podrán ser propuestas anualmente por el Director de la Escuela, conciente de los planes que el Gobierno y el Estado Mayor hayan resuelto efectuar.

No es práctico ni factible igualar a Jefes encanecidos y a Tenientes primeros en un mismo sistema de instrucción. Parécenos más conveniente, para las condiciones de nuestra marina, la creación de un curso de tiempo limitado para Capitanes de Fragata y Capitanes de Navío.

Esos cursos podrían durar dos meses. Los profesores de la Escuela ofrecerían, a sus jefes y compañeros, una serie de conferencias en las cuales estuviese compendiado el fruto de los trabajos realizados durante el año escolar, resolviéndose en el curso de las conferencias, cualquier consulta sobre los temas tratados. Aquello, por otra parte, puede efectuarse sin que los oyentes acepten, en forma alguna, el papel de alumnos.

Este curso de dos meses, podrá ser precedido de otro, de un mes, en el que dichos jefes recorriesen las escuelas de las diversas especialidades, a fin de poner al día sus conocimientos en las armas de Artillería, Sub-

marinos y Aéreas, en la medida indispensable para ejercer el mando de conjunto. Los que a ello se decidieran podrían presentar, al terminar el curso, una Memoria que, después de examinada por la Dirección de la Escuela, pasaría al Estado Mayor, y, cuando fuesen interesantes por las ideas en ellas expuestas, servirían, al autor, de especial recomendación ante los poderes competentes.

Los que hayan sido alumnos de una Escuela de Guerra, pertenecerán siempre a Ella, espiritualmente hablando, si sienten por el estudio de la guerra naval verdadera vocación, esforzándose por estar a la par con los trabajos y progresos de la Escuela. (1).

Instalación de la Escuela

La Escuela de Guerra Naval, por su objetivo, por la índole del trabajo que desenvuelve y por las colaboraciones antes mencionadas, deberá depender del Estado Mayor General de la Armada, relacionándose con ella por intermedio del Vice-Almirante, segundo Jefe de ese alto organismo. Su instalación más lógica será, por tanto, en tierra. (1).

Esa instalación puede ser simple y económica. La parte más costosa es la Biblioteca, pues precisa sea muy bien dotada, aunque en ella no sean admitidas obras ex-

(1)—En la exposición de ideas efectuada, el año pasado con ocasión de la apertura del curso de la Escuela de Guerra Naval francesa, por su Director el Almirante Rayté, fué referido cuanto ha ganado la marina de aquel país con la publicación, bimensual, de un boletín en el que vienen expuestas las diversas fases del curso y los temas que, a menudo, se presentan en cuanto a la Estrategia, Táctica y Orgánica.

Digo *orgánica* porque estoy de acuerdo, en este punto, con el expositor español.

La Orgánica es parte componente de la Estrategia y no atribución principal como la entienden los yankees.—A. V.

[1]—En Francia está instalada en París y en Italia en Roma.—A. V.

trañas al carácter histórico sino las que afectan, de modo directo, al arte de la guerra.

Esta Escuela, como las similares de otros países, necesitará del desinteresado concurso de los especialistas de nuestra marina y, más todavía, de los catedráticos civiles que mediante conferencias previamente anunciadas y preparadas, ofrezcan a profesores y alumnos, la síntesis de su saber acerca de determinados temas relacionados, más o menos, con las enseñanzas que se efectúan en la Escuela.

Es de esperar que este concurso no sea regateado por ninguno de los técnicos y profesores que para ello sean solicitados. Así, en la futura Escuela, serán dictadas conferencias tan notables como las efectuadas, en Francia y en Italia, por eminentes profesores.

Tales son las normas generales en la que nos deberemos inspirar para la creación de la Escuela de Guerra Naval Española. Al trazarlas se ha tenido en cuenta las organizaciones que en Inglaterra, los Estados Unidos, el Japón, Francia, Italia y el Brasil, han dado a sus actuales Escuelas, todas ellas creadas u organizadas en fechas muy recientes.

El trabajo se hace fácil puesto que las partes esenciales tienen notable coincidencia con las seis Escuelas antes mencionadas, siendo naturalmente, atendidas las exigencias peculiares a la índole étnica y las predisposiciones de nuestro carácter.

Traducido de Revista Marítima Brasileira por el Capitán de Corbeta

Arturo Jiménez P.



Notas Profesionales

El entrenamiento de vuelo para los Cadetes graduados en la Academia Naval de Annapolis, Md. U. S. A.—O. G. N.º. 152.—Comenzando con los Cadetes de la clase de 1926 de la Academia Naval, todos los allí graduados, antes de ir a bordo harán una práctica de 25 horas de vuelo distribuidas de la manera siguiente:

Acompañados.....	10 horas
Bombardeo.....	3 „
Fotografía.....	1 „
Artillería.....	3 „
Radio.....	3 „
Observación de impactos.....	1 „
Navegación aérea.....	4 „

Los Jefes Directores de las estaciones aeronavales de Hampton Roads, Va. y de San Diego de California podrán efectuar cambios en los cursos arriba mencionados; pero siempre se deberá informar a la Oficina de Navegación, de todos los cambios que se hicieren.

En la estación aeronaval de Hampton Roads, Va. se dará instrucción a los graduados adscritos a la Flota de Exploración, y en la Estación de San Diego de California a los adscritos a la Flota de Combate. Para dar esta instrucción, se establecerá escuelas de vuelo en estas estaciones, y los Jefes Directores de éstas serán responsables de dicha instrucción.

Los Jefes Directores de las estaciones de Hampton Roads y de San Diego se deberán poner de acuerdo con el Comandante en Jefe de la Flota de los Estados Unidos, sobre el destaque de los Graduados, a fin de que esta instrucción se opere de un modo continuo. La instrucción deberá llevarse a cabo, de manera que cada clase de la Academia Naval complete su aprendizaje durante el primer año de su servicio de embarque. Sin embargo, a los Graduados se les considerará disponibles para ésto hasta que hayan completado su segundo año después de haber egresado.

La misión de estas Escuelas será, hacer que los Oficiales se familiaricen con las actividades de la aviación—por la experiencia actual que adquieran en el aire, y al mismo tiempo hallar a los más capacitados para efectuar entrenamientos posteriores en Pensacola como Aviadores Navales. Se guardará las relaciones de los hechos como lo requiere el Departamento. Los Graduados que demuestren una aptitud marcada y los que lo deseen, podrán volar solos de dos a cinco horas después de haber completado su vuelo acompañados, y su curso sería por consiguiente modificado.

Como lo es necesario, los Jefes Directores de las estaciones aéreas darán la instrucción práctica sobre el terreno. Cuando estén preparados los cursos concernientes a los entrenamientos sobre el terreno y respecto al vuelo, deberán ser remitidos al Departamento, para su aprobación. Además de los recién graduados, se podrá nombrar a otros Oficiales a estas clases cuando sus servicios puedan ser aprovechados, y se deberá hacer una entrada conveniente en los registros.

Las Oficinas de Aviación y de Aeronáutica se encargarán respectivamente, con el suministro de personal y de material para efectuar el presente entrenamiento. Los fondos para esta ejecución y sostenimiento serán dados por la partida "Aviación, Armada".

Firmado, Curtis D. Wilbur, Ministro de Marina.—(Por la traducción *Juan E. Benites A. P.*)

Bases navales, por Sir Hebert Russell.—Estamos oyendo en estos días mucho sobre bases navales. Y la razón es de que las operaciones navales dependen de la existencia de bases y en un mayor grado ahora que antes. Verosímilmente estamos haciendo frente a una nueva y algo indefinida perspectiva estratégica. Durante los primeros años de la presente centuria, el carácter de la próxima guerra era muy evidente. Hoy el carácter de la próxima guerra es muy con-

jeturable. "La zona estratégica" está solamente determinada por las zonas que cruzan las otras grandes marinas, ahora reducidas a dos en número, y no por ninguna consideración de una clara y determinada amenaza. Miramos hacia las aguas en las cuales aquellas dos grandes marinas se encuentran, no porque ésto constituya una amenaza para nosotros mismos, sino simplemente porque ellos están allí. Esto es completamente de acuerdo con el principio de responsabilidad, el cual es la base del poder marítimo; si allí no hay nada de qué responder la razón de ser de la marina habría desaparecido.

La palabra base está siendo usada en un sentido más genérico que antiguamente. Originalmente tenía un significado diferente, como parte de un arsenal; ahora los dos son mezclados frecuentemente. No insinúo de que haya una mala aplicación del término en ésto. Un arsenal puede ser también una base—como en el caso de Malta—pero una base no necesita ser un arsenal—como en el caso de Scapa—. Ampliamente hablando, una base es un *rendez-vous* y un recuperador de buques de guerra, donde ellos pueden estar abrigados contra todos los tiempos, reaprovisionarse y hacer todas las reparaciones que no necesiten dique seco. Su valor está necesariamente determinado por la situación estratégica. Ninguno había oído decir nada de Scapa Flow antes que la amenaza germánica tomara una forma inequívocable; ninguno oye nada de ella ahora sino como un recuerdo de la gran guerra. Es un fondeadero resguardado, pero no es mantenido más como una base naval, más aún que Berehaven, un punto de apoyo dominando los accesos del Oeste. El estado libre de Irlanda estaría bastante contento de que la flota británica eligiera para su uso Bantry Bay, por la razón del dinero que sería llevado a aquel ángulo del desdichado país. Pero desde que allí no hay ninguna escuadra rival cruzando dentro de la zona de acceso Oeste, ¿por qué gastaríamos dinero en el Condado de Cork?

Francia clasifica todas sus bases navales y arsenales bajo la definición general de puertos de guerra. Pero una base la cuales simplemente el cuartel general de un comando naval menor, necesita tener diferencia con un arsenal de primera clase. Una base base puede ser improvisada apresuradamente; un arsenal tiene un desenvolvimiento de muchos años. Hoy día la idea de una base naval está enteramente asociada con un lugar conveniente para la conducción de las operaciones. En los días de la vela no era necesaria una complicación tal. El advenimiento del vapor trajo la

necesidad de establecer una cadena de estaciones carboneras. Estos lugares fueron seleccionados con mucha más referencia directa a las posibilidades estratégicas, que lo que fueron las antiguas estaciones navales de la era de las amuras y de las escotas. Es evidente que la destrucción de ellas sería el objetivo de cualquier enemigo; por lo tanto, eran necesarias medidas defensivas. Tanto como fuera posible, las estaciones de carboneo estaban situadas en puntos ya fortificados. Este principio involucraba una de las más esenciales condiciones de una base: la capacidad para mantener a una fuerza bloqueadora a una respetable distancia. La evolución y desarrollo de un buque impone problemas que han causado un poco de turbación en los días de la vela. Una abra en tierra y una hermosa playa lisa permitían a un buque ser carenado para limpieza del casco o calafateo, o para reparaciones subacuáticas (1). La adopción del hierro y el rápido aumento del desplazamiento ha hecho impracticable este fácil método; las mismas causas ponen la patente fuera de cuestión y el dique seco viene a ser el único método de mantenimiento de la parte sumergida.

Como un ejemplo de *rendez-vous* la base Ascensión puede ser mencionada. Fué por muchos años el cuartel general de la escuadra de la costa Oeste del Africa, el capitán del buque de guardia siendo el gobernador de la isla ex-oficio. Antes de la apertura del Canal de Suez, tenía un valor estratégico muy grande. Los buques se mantenían entonces en el mar por períodos largos. Ascensión estaba bien colocada como una base de operaciones para la supresión del comercio de esclavos. Llegó a ser una estación de carboneo de considerable importancia durante los primeros años de la flota a vapor. Pero bajo las condiciones modificadas ha ido languideciendo hasta llegar a un valor despreciable; el Almirantazgo la abandonó definitivamente hace tres años; no es concebible de que pueda volver a ser una base naval británica. Al mismo tiempo necesitamos tomar mucho cuidado de que nunca pase a otras manos, desde que sería una base ideal para submarinos oceánicos operando contra nuestro comercio del Atlántico Sur.

Con uno de esos gestos característicos, los cuales le atraían muchos aplausos de aquellos que no comprendían las cosas, el finado almirante Lord Fisher abolió muchas de nuestras bases navales.

(1) Nota del traductor.—Como lo efectuó el crucero "Emden" en las Islas Diego García, durante su magnífica campaña de corso en el Indico.

En frente a la amenaza próxima a nuestra patria, la cual entonces estaba asumiendo formas siniestras, no hay aquí ninguna justificación por su acción. Pero él llegó a una renuncia virtual de la vieja doctrina de que el mundo es una parroquia de la Marina Británica. Estaba drásticamente llevando lejos la concesión a la situación estratégica corriente. Nos damos cuenta mejor ahora que la situación estratégica corriente ha pasado, y nuestra visión mental instintivamente se dirige al otro lado del mundo. De paso, es una verdad decir de que llevar—probablemente en todo—a aquellas bases navales abolidas, a modernizarlas en acomodación y recursos, involucraría un gasto colosal, y la muy nebulosa cuestión de su valor guerrero, después de haber sido modernizadas de este modo, no daría justificación de un gasto tal. Esquimalt nunca ha sido, por ejemplo, más que una base de concentración. Parece inconcebible de que fuera alguna vez una base de operaciones. Aún hay esto por ser dicho: ¿si hemos retenido Esquimalt como un establecimiento naval, no podría ésto haber probado ser un estímulo al interés muy lánguido del Canadá por la cuestión íntegra de la defensa naval del Imperio?

Las frecuentes referencias al desenvolvimiento de Singapore como una base naval no son estrictamente exactas, desde que Singapore ha sido una base naval por muchos años pasados. Lo que se ha propuesto es hacerla capaz de recibir y carenar acorazados; de este modo puede servir como un punto de ventaja para la conducción de lo que es ahora de moda designar como operaciones mayores. Una base naval moderna demanda adecuadas cualidades defensivas, desde que el simple hecho de albergar una flota es suficiente seguridad de que formará una indicación para un ataque enemigo, por mar, por tierra o por el aire, si tal ataque es posible. Singapore está particularmente bien situada para propósitos defensivos. Hong Kong, por otro lado, está expuesta a ataques terrestres. Un desembarco sobre el continente, y la ocupación de Kow Won por artillería pesada enemiga, haría insostenible el establecimiento sobre la isla. El Ly - ee - Moon Pass conduce a la colocación de minas sobre una escala que haría que un ataque por mar fuera un asunto azaroso.

Australia está ahora justamente deplorando su falta de bases navales y aún ella posee hermosos fondeaderos con características naturales eminentemente convenientes para el propósito. Su queja

real, de paso, es que ninguno de aquellos es conveniente estratégicamente para operaciones ofensivas. Los Estados Unidos poseen algunas excelentes bases potenciales en el Pacífico, pero cuando ellos convinieron la Conferencia de Wáshington, aceptando el estatuto con respecto a la fortificación y desenvolvimiento de aquéllas, estaba atontada, de lo que ella se dió cuenta con el tiempo.

La guerra de cruceros tiene la ventaja que puede improvisar sus bases. El Almirante Von Spee había hecho arreglos para operar desde las Islas Carolinas y Marshall en los primeros días de la guerra. El "Emden" tomó presas y cuando era necesario, las escoltaba a aquellas a un punto remoto, donde rellenaba sus provisiones desde ellos, y a su antojo. La campaña submarina se condujo mucho bajo este principio algo inconstante. Pero las operaciones de los buques capitales exigen bases permanentes, y si aquellas están todas situadas a una gran distancia de un gran arsenal, se pueden convertir ellas en arsenales. Bases intermedias son igualmente esenciales para el mantenimiento de las comunicaciones; de aquí que nosotros encontramos que el esquema de Singapore está dando un nuevo impulso de vida a Trincomali. El desastre de Rodjestvensky fué grandemente debido al hecho de que él no las tenía para utilizarlas antes de entrar en la zona, en la cual él podía esperar ser desafiado para la batalla, mientras que Togo estaba operando comparativamente más cerca de su propia base.

Espaciándose sobre la necesidad de las bases (en el más completo significado del término) dentro de una región que pudierá ser juzgada como una zona estratégica, no es sino explicar lo que es evidente. Y aún hay gente bien informada que se opone al esquema de Singapore. Presumiblemente, declinan aceptar el viejo axioma de que los acorazados son más baratos que las batallas. Es verdad que una de las principales objeciones al gran buque capital es su dependencia de bases, y al carácter costosísimo de las bases que requiere. Pero claramente es una objeción que es necesario aceptar y proporcionar mientras que continuemos manteniendo una flota de buques capitales.—(Del "*United Naval Instituté Proceedings*).—Tomado del *Boletín Naval Argentino*.

Material (Francia).—En el "Yacht" se examinan los dos sistemas usados en los sumergibles posaminas franceses que pueden decirse típicos y que parece que han dado buenos resultados.

El problema del transporte de minas sobre los sumergibles

había tenido hasta ahora dos soluciones, de las cuales la primera consistía en su arreglo en el interior del casco resistente y fondeándolas por medio de la apertura de portas convenientes y la segunda, en la instalación de las minas exteriormente al casco de referencia,

La ventaja aparente de la primera solución de poner la mina en contacto con el agua del mar sólo en el momento de fondearse, no tiene mucha importancia ahora que se ha visto de que las minas modernas funcionan todavía perfectamente bien aún después de varios meses de su inmersión. Por el contrario, esta solución presenta diversos inconvenientes, esto es: impedimento debido a la presencia de un ascensor y de un transportador, al volumen de la caja de compensación del peso de la mina, además de las portas y de los accesorios mecánicos necesarios, lo que constituía un aumento notable en el desplazamiento; además, la seguridad en el fondeo de la mina está a merced de los mecanismos complicados que aseguran su movimiento interno, la maniobra de las portas, el lanzamiento y en fin, el equilibrio del sumergible.

En un sumergible provisto de dos pozos con tres minas cada uno, se ha observado que se emplean 7 minutos para abrir las puertas de los pozos y fondear las primeras seis, y después 40 minutos para sustituirlas por las nuevas seis minas. Empleáuse de 3 a 4 horas para fondear 36 minas, en el supuesto de que todo funcione regularmente.

Este sistema fué adoptado en los sumergibles alemanes del tipo U C.

Con la segunda solución, las minas son transportadas al exterior del casco resistente: el método más simple sería el de disponer las minas sobre el puente y fondearlas después, haciéndolas correr hacia popa como en los minadores de superficie, pero los inconvenientes de un tal sistema parecen numerosos, como el desplazamiento del centro de gravedad con el desplazamiento de la mina y las consiguientes complicaciones en la regulación de la inmersión, aumento de peso por la protección lateral necesaria de la mina contra el choque de las olas, aumento de la obra muerta y mayor visibilidad del submarino.

Para subsanar estos inconvenientes, el Ingeniero Fenaux, director de los Astilleros Normand en El Havre, ha ideado y realizado sobre el sumergible "Pierre Chailley" el sistema de trans-

porte lateral de la mina; en la zona central del lastre externo están situados un cierto número de pozos verticales que contienen una o más minas sobrepuestas, guiadas por rieles, mantenidas por topes y prontas a ser largadas por ojo sin ningún traslado preventivo, cualquiera sea la posición de la mina en el pozo. Para soltar la mina basta hacer girar 90° con el aire o con el aceite bajo presión, un eje horizontal que llevan los topes y la mina desciende por efecto del exceso de peso que tiene en conjunto con su ancla, respecto al empuje que recibe del agua. Se conserva el equilibrio del buque, fondeando minas que se corresponden en diagonal, primero a proa a derecha y a popa a la izquierda, después a proa a la izquierda, después a popa a la derecha. Una caja de compensación que tiene sólo la capacidad correspondiente al exceso del peso de la mina con su propio empuje, está colocada en el centro y se le introduce agua a medida que se van fondeando las minas.

Regulada con anterioridad la inmersión, no se requieren más que 4 minutos para fondear 40 minas, que a una velocidad del sumergible de 5 a 6 nudos, corresponde una distancia de 15 a 20 metros entre las posiciones de las minas fondeadas. La diferencia de tiempo requerido entre este sistema y el alemán es verdaderamente notable.

El "Pierre Chailley" lleva 64 minas del tipo "Sautter Harlé", colocadas en la posición descrita en 32 pozos, diez y seis por cada banda con dos minas por pozo. Recordamos de que esta unidad tiene un desplazamiento de 850/1.150 toneladas y además de las 64 minas lleva un cañón de 100 milímetros.

Otro sumergible minador casi del mismo período del precedente es el "Mauricio Callot", construido en los astilleros de la Gironde, en Burdeos; tiene 982/1.298 toneladas de desplazamiento y está armado de un cañón de 76 mm. antiaéreo y seis tubos lanza torpedos de 457 mm. Habiendo conservado la velocidad (16 nudos) y los medios de ataque de un sumergible de crucero, lleva un número de minas bastante inferior al precedente, esto es 27, dispuestas según otro concepto. Estas están colocadas en tres filas en el interior del puente, guiadas por rieles y conducidas al sitio del fondeo a popa por medio de una cadena sin fin; las disposiciones de detalle tomadas en la instalación parecen haber subsanado en gran parte los inconvenientes indicados más arriba en este género de instalación.

La experiencia ha confirmado las presunciones del cálculo que

demostraba de que las variaciones en el ajuste por el traslado de un pequeño número de minas son insignificantes. Por otro lado, las minas utilizan bien el espacio que queda disponible en la superestructura y ha resultado sólo un aumento de cerca de 20 centímetros en la altura respecto a lo que resultaba ya necesario para la instalación de los tubos lanza torpedos externos, tubos de descarga de los motores, evacuación de aire, etc.—(De la "*Rivista Marittima*").

Reorganización del Cuerpo de Maquinistas.—Un comunicado oficial de uno de los últimos Consejos de ministros celebrados en Roma dice lo siguiente:

"La importancia y la complejidad, cada vez mayores, de las máquinas en los buques de guerra han impuesto, hace tiempo, a todas las Marinas el grave problema de confiar la dirección de ellas a oficiales escogidísimos, capaces de apasionarse por un servicio tan esencial. Por otra parte, está en la naturaleza misma de las cosas que los directores de máquinas tengan en la Armada una posición subordinada a los oficiales del Cuerpo General, que dota de comandantes a los buques y escuadras. Limitar la carrera de los oficiales maquinistas en el grado de mayor, o al máximo en el de teniente coronel, implica renunciar a los mejores elementos técnicos que el país puede proporcionar. Ofrecer a los oficiales-maquinistas la posibilidad de fundirse con los del Cuerpo General y aspirar a los mandos de buques es contrario a todo concepto de ética naval, contrario a toda tradición y, sobre todo, encontraría dificultades prácticas, invencibles realmente, por la imposibilidad de perfeccionar en un mismo individuo dotes radicalmente diversas; esto sin hablar de la práctica del mando, que debe iniciarse en edad juvenil y que no puede adquirirse mas que sobre el puente, tras largos períodos de embarco.

"Excluída, no sólo la conveniencia, sino la posibilidad de esta solución, dos son las vías o soluciones que se pueden presentar: una consistiría en formar un cuerpo independiente, creando artificialmente una plantilla con número apropiado de jefes y generales, a fin de ofrecer a la juventud una carrera posible; la otra consistiría en confiar la dirección de las máquinas a oficiales que tengan la posibilidad o que estén obligados a obtener el título de ingeniero, de manera que en los grados superiores encuentren la vía abierta para dirigir con iguales títulos, derechos y conocimientos que los otros Cuerpos de Ingenieros de la Armada los talleres, la inspec-

ción de los trabajos en la industria privada, y conservar, construir y estudiar científicamente los aparatos motores
 Todos los inconvenientes citados se eliminarán con la solución adoptada en el presente proyecto de ley, en el que se establece que todos los oficiales-maquinistas sean ingenieros y que todos los ingenieros presten servicio en las máquinas en los grados de teniente, capitán y mayor. El dualismo, que no hay por qué ocultarlo ha perturbado por diversos decenios nuestra Armada, cesará definitivamente con la abolición del Cuerpo de oficiales-maquinistas. A los oficiales de ambos Cuerpos, *fundidos en uno*, se les llamará "Cuerpo de Ingeniería naval". Cuerpo que tanto lustre ha dado a Italia. Los futuros oficiales de este Cuerpo tendrán, respecto a sus predecesores, la grandísima ventaja de que contarán varios años de embarco".

En 1911 se había intentado ya un ensayo de organización de los maquinistas de la Armada en armonía con las corrientes inglesas y americanas (en boga en aquella época) de la *procedencia única*; es decir, del ingreso común en la Escuela Naval Militar, especializándose luego en el manejo y dirección de las máquinas los que quisieran adoptar tal profesión. Pero en todas las Mariñas se vió que la falta de *porvenir material*, la limitación de ideales, y la parte que de *oficio manual* tiene esa carrera, eran obstáculo insuperable para el desarrollo del nuevo sistema. El tiempo dirá si los italianos, maestros innovadores en muchas cosas, aciertan esta vez en el difícil problema.—(De la *Revista General de Marina*).

Submarino de escuadra y submarinos de defensa costera.—Por un reciente decreto se acaba de disponer en el país vecino que una flotilla de submarinos quede afecta a la división naval de la Mancha, en analogía con la organización ya existente en la escuadra del Mediterráneo. La referida flotilla la constituirán siete unidades: *Dupuy de Lome, Sané y Gustave Zédé* y los ex-alemanes *Jean Roubier, Pierre Marrast, Jean Autric y Leon Mignot*, unidades sensiblemente homogéneas, de 850 toneladas en superficie y 16 a 17 millas.

Con tal motivo, el prestigioso publicista naval Henry Bernay hace en *Le Yacht* interesantes consideraciones, recordando la evolución de las ideas acerca del papel y empleo de los submarinos.

Recuerda la divergencia entre los partidarios de las grandes y pequeñas flotabilidades, es decir, de los submarinos y de los sumer-

gibles, las experiencias con los X, Y, Z y *Omega* y las que en 1905 y 1906 condujeron a la construcción del *Pluviose*.

En 1906 se ofreció un concurso entre los ingenieros navales para proyectar un tipo veloz, de 15 millas en superficie y 10 en inmersión: el *Pluviose* sólo daba 12 y 7. Se quería hacer al submarino autónomo, darle un radio de acción de unas 1.000 a 2.500 millas (a 10 millas), que le permitiese buscar al enemigo en alta mar y combinar su acción con la de los buques de superficie, objetivos que las 400 toneladas del *Pluviose*, no podrían lograr. De este concurso salieron: el *Archimède* que hundió varios buques austriacos en el Adriático; el *Mariotte*, perdido en los Dardanelos, y el *Almiral Bougois*, que no prestó servicio por la imperfección de sus motores; fueron botados, respectivamente, en 1909, 1911 y 1912.

Se trataba de la cooperación directa con las escuadras de la nueva arma. Francia tenía entonces en el Mediterráneo tres escuadras y dos divisiones ligeras, y la guerra naval se vislumbraba como de grandes combates navales, tal como los antiguos, y sin ir más lejos Tsushima. "Los jóvenes oficiales modernos—dice Bernay—que han hecho la guerra en los patrulleros o han permanecido en los acorazados inmóviles en las radas se sonreirán, sin duda, de lo dicho. Mas en aquella época hubieran pensado lo mismo. Nadie, aun entre los más entusiastas del submarino, preveía el papel del nuevo buque en la lucha naval. Y, al reflexionar sobre ello hoy, aparece curioso que se hubieran consagrado tantos ejercicios de escuadra a estudiar la táctica de ataque del submarino contra los acorazados, sin ocuparse mas que poco o nada de cómo estos buques se defenderían del submarino. Así, la guerra nos alcanzó por completo desprevenidos contra enemigo tal, y ello favoreció no poco la acción del arma al principio y la posterior extensión de las operaciones alemanas".

Sólo se estudiaba el combate de escuadra, y así el cruce de la T, los movimientos tácticos, simultáneos o por contramarcha, destinados al mayor y mejor rendimiento de la artillería, el empleo de las flotillas en el momento oportuno, etc., llenaban los programas de maniobras. Era lógico que se tratase de enlazar la nueva arma; los propios almirantes pedían la participación de las flotillas costeras, mas el poco radio de acción y la escasa velocidad de estos submarinos daba poco interés a su colaboración; buques cuya velocidad no rebasaba las 10 millas eran una rémora al lado de las uni-

dades de superficie que usaban como de marcha la de 12 millas y daban fácilmente 16 o 18.

Por todas estas razones era lógico que se buscara un tipo de submarino grande y veloz, que, como hacían los destroyers, pudiese seguir siempre a la flota y ser utilizado por el mando, no sólo para los servicios estratégicos de exploración de vanguardia, sino para los tácticos del combate, que se esperaban decisivos.

El programa que se propuso a los ingenieros pedía una velocidad de 20/11 millas y un radio de acción de 1.800 a 14 en superficie; esta característica era la de los destroyers de aquella época, lo que bastaba para traslucir los objetivos de los nuevos submarinos. Recuerda a este propósito Henry Bernay, que el Estado Mayor se mostró algo reacio a las características propuestas por los técnicos, temiendo que el aumento de desplazamiento resultara peligroso; esto es, que por una inversión de papeles tan frecuente en todas las organizaciones (y más en la complejidad de las navales) los técnicos perseguían la realidad de objetivos militares, en tanto los militares (el Estado Mayor) se echaban en brazos de consideración técnicas.

Elaborado el programa en 1909, al año siguiente se puso la quilla al *Gustave Zédé*, proyecto del ingeniero Simonot; le siguieron los tipos *Dupuy de Lome*, *Lagrange* y *Joessel*, tipo este último de que se derivaron los submarinos que hoy construye Francia.

El *Zédé* fué destinado en 1914 al Adriático. En la acción con escuadras no se confirmaron los puntos de vista franceses. Ninguno de los dos bandos utilizó los submarinos tácticamente en los encuentros de grandes unidades. Ingleses y alemanes los emplearon a veces en enlace con los acorazados; pero completamente separados y para ejecución de objetivos fijados de antemano. Acabada la guerra, el concepto del submarino obedeció a sus actuaciones, o sea a la tesis de su acción aislada. En cambio se vió que el aumento de tonelaje no tenía los inconvenientes supuestos, ante la prueba hecha por la acción submarina alemana,

No obstante, en los dos años últimos la Marina inglesa ha efectuado en el Mediterráneo ejercicios de enlace entre las diferentes armas, y si bien la acción aérea ha sido el principal objetivo, no se han olvidado las cuestiones del enlace de los submarinos con las otras armas. Los mismos estudios ha hecho la escuadra francesa del Mediterráneo y, gracias a la unión de la nueva flotilla, las divi-

siones francesa de la Mancha y mar del Norte podrán hacer otro tanto. "Ninguna arma—dice monsieur Bernay, colocándose en el terreno de los principios—puede dar su pleno rendimiento si no actúa de acuerdo con las otras y de modo que todos los esfuerzos tiendan hacia al objetivo común. Es cuestión de modalidades a encontrar, fuera de toda idea preconcebida, y así lo entiende la Marina inglesa".

Pone de relieve el articulista que el campo de la cuestión de que se trata es grande, poco explorado y de verdaderas dificultades técnicas. Entre las más importantes figuran las referentes a las comunicaciones entre los buques de superficie y los submarinos. No desconoce que se ha adelantado en este problema—como en todos—; pero las comunicaciones con el buque sumergido no son fáciles, y entre el mando de la flotilla submarina y el de la de destroyers hay una gran diferencia.

La disposición que crea la escuadrilla submarina francesa, que motiva estas consideraciones, expresa que el jefe arbolará su insignia en el buque de aquélla que elija, o según las circunstancias, en un buque de superficie. No se le asigna un destroyer, como se hacía durante la guerra. Monsieur Bernay recuerda, con este motivo, su mando durante la guerra de una flotilla de submarinos llamada a establecer un *barrage* sobre paso probable del enemigo. Los puestos de los submarinos estaban determinados de antemano, y dichos buques iban escoltados por destroyers; desplegados los buques en línea, esperaban la señal de inmersión. Mas, respecto a los contratorpederos, expresa que se mantenían delante de sus líneas respectivas, "con el sentimiento de su inutilidad profunda, pues no estaba en su mano el cambiar las disposiciones tomadas en el cortísimo tiempo que podría pasar entre el anuncio del enemigo y su aparición. Y experimentaban, además, la sensación humillante de tener que desaparecer lo más rápidamente posible ante la proximidad enemiga para no señalar la existencia del *barrage*, y con el sentimiento de no haber podido intervenir útilmente contra los acorazados y grandes cruceros".

Precisa, para que el jefe de una flotilla de submarinos no se encuentre en parecidas perpejlidades, una práctica constante, "capaz de desarrollar la disciplina intelectual, o sea una comunidad perfecta de ideas, para que los subordinados en cada momento deduzcan instantáneamente del conocimiento de las ideas del jefe la

certidumbre de que lo que harán corresponda a lo que el jefe hubiese ordenado de estar en disposición de dictar sus órdenes”.

Para ello cree que la unión de las escuadrillas a la fuerza naval constituye adecuado medio, aparte de otras ventajas de diversos órdenes.

*
* * *

Como expresa muy bien monsieur Bernay en sus anteriores consideraciones, la actuación submarina durante la guerra ha traído consigo un estado de opinión profesional consecuente a tales enseñanzas. En su estudio acerca de la campaña submarina alemana, otro escritor ilustre de Francia, el Capitán de fragata Caxtex, ataca esa falta de enlace, manteniendo, con Bernay, la necesidad de aquél como base del principio de la concentración de esfuerzo. Las consideraciones de monsieur Caxtex se refieren principalmente al punto de vista estratégico, que supone desvirtuado de su táctica esencial por la disgregación que comenta de la acción submarina alemana respecto a la total de la flota.

Los enlaces que Francia estudiaba antes de la guerra, y se tratan de volver a ensayar en busca de orientaciones hacia rendimientos del arma submarina unida a las demás, son de orden táctico, y los progresos de tales experiencias del mayor interés en lo tocante al futuro papel de arma cuyo verdadero alcance velan un poco los apasionamientos en pro y en contra de ella.

Es de notar, sin embargo, que la opinión de los técnicos no parece inclinarse mucho en pro del submarino grande—apto para los fines que tratan de preconizarse—, entre otras razones, por lentitudes de inmersión y riesgo en ella, que, si no aparecieron cuando monsieur Bernay alude, parecen no ofrecer las mismas seguridades en buques de desplazamientos fuera de los límites a que se ha llegado ya y que no parece haya gran interés en rebasar en términos generales.—(De la *Revista General de Marina*).



Crónica Nacional

“La Campaña Naval de Arica”.

Así titula el Capitán de Navío Luis B. Arce y Folch el artículo que con este mismo nombre publicó la “Revista de Marina”, y que hoy circula en forma de folleto.

La amenidad con que el autor ha revestido ese importante hecho histórico le ha valido honrosas felicitaciones, entre las cuales se encuentra la del Sr. Presidente de la República, que la “Revista de Marina” se complace en trascribir, agradeciendo en esta forma la importante colaboración de que dicho Jefe nos hiciera obsequio.

Sello del Presidente de la República.

Lima, 28 de Mayo de 1926.

Señor Capitán de Navío

Luis B. Arce y Folch.

Cañete N° 725—Ciudad.

Apreciado amigo:

He tenido el agrado de recibir el folleto que contiene la Conferencia dictada por usted sobre la Campaña Naval de Arica.

Entre las heroicas acciones, realizadas por nuestra Armada en la Guerra del Pacífico figura como una de las más sobresalientes la del Monitor "Manco Capac" en la rada de Arica.

Particularmente los acontecimientos gloriosos de esa Campaña, que usted relata con tanta precisión y amenidad, me son muy interesantes, pues mi hermano Carlos, cuyo recuerdo me es tan hondamente querido, fué uno de los actores de aquellos hechos.

Le agradezco el envío de este folleto, que constituye una lección de elevado valor profesional y cívico.

De usted affmo. S. S. y amigo.

(Fdo.) *A. B. Leguia.*

Torneo Atlético de Fiestas Patrias.

En los días 26 y 27 de Junio último. se realizaron en el Stadium Nacional, las pruebas finales de este torneo, cuyos resultados revelan los notables progresos que día a día adquiere el atletismo en nuestro país.

En este encuentro atlético, han tomado parte la mayoría de las instituciones que cultivan el atletismo en Lima, Callao y balnearios, las cuales han inscrito en total 178 atletas.

La Escuela Naval del Perú, ha resultado ser la Institución Campeona de 1926, y es halagüeño para la Armada, el que el pequeño núcleo que la ha representado, haya luchado virilmente hasta alcanzar los laureles de la victoria, que por cuarta vez en los últimos cuatro años, coronan sus esfuerzos.

Se han batido en este torneo, ocho records, y se establecieron tres. Son los siguientes:

100 metros llanos, por el señor C. Alcalá (Atl. Lima). Tiempo 11 s.

Jabalina. Sr. R. Michelena (Y. M. C. A.) Distancia 43.50 metros.

400 metros con vallas. Cadete P. J. Gálvez (E. N. P.) 1 m 1 s 1/5.

Postas 4 × 100. Equipo de la E. N. P. (Ordóñez, Otero, Montero y Sousa). Record establecido. Tiempo 45 s 1/5.

1000 metros llanos. Sr. A. Narváez (Y. M. C. A.) Tiempo 36 s (establecido).

110 metros con vallas. Alferez M. Mesia (E. N. P.) Tiempo 16 s 2/5.

Salto largo con impulso. Sr. Gómez Sánchez. (Atl. Lima). Distancia 6.46 mts.

400 metros planos. Cadete P. J. Gálvez (E. N. P.) Tiempo 52 s 2/5.

Bala. Sr. A. Berger. (Universidad). Dist. 10.55 mt.

Triple salto. Sr. L. Vidaurre (Atl. Lima). Distancia 12.54 mt. (establecido).

Salto a la garrocha. Sr. J. Bresani (Atl. Lima). Alto 3.40 mt.

El Score final fué el siguiente:

Escuela Naval del Perú.....	59 puntos.
Asociación Cristiana de Jóvenes	49 puntos.
Atlético Lima.....	37 puntos.
Universidad.....	27 puntos.
Escuela Militar.....	7 puntos.
Atlético Grau.....	3 puntos.

El Equipo Naval estuvo compuesto por el Alferez de Fragata Miguel Mesia Pizarro, como Capitán, de 21 cadetes y 11 tripulantes, a cuyos grandes esfuerzos les debe la Escuela Naval el triunfo deportivo que acaba de obtener sobre sus dignos adversarios.

Atletas navales: Sois la esperanza de la Arma-

da y de la Patria, las sanas enseñanzas que se os inculcan, junto con la práctica del deporte, harán que vuestros corazones y vuestro carácter, modelados en la senda del deber y del esfuerzo, adquieran no sólo la fortaleza física, sino la fuerza moral que os acompaña en todos vuestros triunfos y trabajos; ellas harán de vosotros, hombres dueños de sentimientos sanos y patriotas, dueños de sus acciones viriles y humanas, es decir: Dueños de sí mismos.

Encuentro Atlético, Escuela Naval del Perú versus Y. M. C. A.

En el terreno de la Escuela Naval del Perú, y en el Stadium Nacional, tuvo lugar en los días 10 y 11 de Julio último, el encuentro atlético, pactado entre estas dos instituciones, siguiendo la costumbre establecida desde años anteriores.

La Escuela Naval del Perú, resultó nuevamente vencedora, adjudicándose los trofeos disputados; la copa Baselli y la copa donada por el señor Jouvét, socio de la Y. M. C. A., para disputarla dos años consecutivos entre las mismas instituciones.

En todo momento, reinó gran entusiasmo y compañerismo, cualidades que caracterizan a ambas entidades.

Se distinguieron en sus respectivas performances, por la Y. M. C. A., Narvaez, Illman, Carranza y Jouvét, y por la Escuela Naval del Perú, Mesia, Gálvez, Otero, Sousa y Talledo.

El Score final, fué el siguiente:

Escuela Naval del Perú	78 puntos.
Y. M. C. A.....	66 “

Centro Naval.

Comité de Propaganda pro nuevo Monumento Grau.

—Este Comité en su última sesión, acordó designar el jurado que debe determinar cual de los proyectos presentados al concurso del monumento al Contralmirante Miguel Grau, será elegido.

La presidencia de dicho jurado ha sido encomendada al señor Contralmirante D. M. Melitón Carvajal, quien ha aceptado.

De acuerdo con el señor Contralmirante Carvajal, se ha resuelto solicitar, para que integren dicho jurado, a los siguientes señores:

Octavio Casanave, Senador por el Callao.

Doctor Ricardo Dulanto, Diputado por el Callao.

Coronel Manuel Rivero Hurtado, Prefecto del Callao.

Doctor Carlos Roe, Alcalde del Callao.

Ingeniero Alfredo Mendiola, Director de Obras Públicas.

Señor Daniél Hernández, Director de la Escuela de Bellas Artes.

Señor Federico Elguera.

Doctor Luis Varela y Orbegoso.

Doctor Raymundo Morales de la Torre.

Doctor José Gálvez.

Ingeniero Arquitecto Rafael Marquina.

Capitán de Navío Federico Sotomayor y Vigil, sobreviviente del Huáscar.

Capitán de Fragata Tomás M. Pizarro, Presidente del Centro Naval.

Teniente 1º Mariano H. Melgar, Secretario del Centro Naval.

El concurso se cierra el 1º de Setiembre próximo, y la maquetta premiada será designada para el 8 de Octubre "Día de la Marina".

—*Ceremonias del 8 de Octubre.*—Se ha designado una comisión presidida por el Capitán de Corbeta Dn. Arturo Jiménez P, é integrada por el Capitán de Corbeta Dn. J. Leonidas Rivadeneyra, los señores Dn. Pedro Manuel Palacio, Dn. Luis Ego-Aguirre y el Teniente 1º Mariano H. Melgar, la que deberá organizar las ceremonias que con motivo del aniversario del Combate Naval de Angamos, se realizarán el 8 de Octubre en el Callao.

—*Elecciones.*—El tercer sábado de Setiembre, se verificarán las elecciones para la renovación de cargos del Comité Directivo.

Estación Mareográfica.

El 27 de Julio del presente año, el señor Ministro de Fomento, Dr. Rada y Gamio, inauguró e hizo entrega al Ministro de Marina, de la primera Estación Mareográfica que se ha instalado en el Perú.

El mareógrafo, que es del tipo Thomson, ha sido ubicado en el muro oeste de la Dársena, y en todos los detalles de su instalación se han contemplado los adelantos más modernos sobre la materia.

El cuidado del aparato y el estudio de las mareas están a cargo de la Escuela Naval del Perú. Con este motivo el Comandante director de ese Instituto, agradeció en adecuadas frases el honroso encargo, manifestando que la Escuela pondría en esa nueva actividad, todo el celo e interés que tan importantes estudios merecen.

Anillo de Promoción.

La Promoción de Alferces (C. U.) 1925, ha adoptado como símbolo de compañerismo, un anillo de promoción. El anillo que ha sido trabajado en talleres nacionales lleva en su frente el escudo de la Escuela Naval en relieve y es un trabajo de verdadero mérito artístico.



Necrologia

Con hondo pesar se ha recibido en la Armada la triste noticia del fallecimiento del Capitán de Corbeta David L. Montes, acaecido en la ciudad de Abancay el 17 de Agosto del año en curso.

Grave enfermedad minaba hace tiempo la salud de nuestro querido compañero, y en atención a ella obtuvo de la Superioridad la licencia necesaria para trasladarse a la sierra en busca de mejor clima. Ni los esfuerzos de su naturaleza, ni el abnegado cuidado de los suyos, fueron bastantes para detener los progresos de la enfermedad y la muerte nos lo arranca prematuramente.

El Comandante Montes, desde que se inició en la carrera se destacó como brillante Oficial. En la Escuela Naval obtuvo siempre las más altas notas, las que le valieron para ser seleccionado enviándosele a la República Argentina para perfeccionar sus conocimientos profesionales, en donde supo también destacarse entre los mejores, honrando así a la patria que representaba.

Puso siempre al servicio de la institución a que perteneciera sus dotes de clara inteligencia y vigorosa energía, fué un luchador. Lo acompañaba siempre la lealtad,

la caballerosidad y acrisolada honradez en todos sus actos.

En la "Revista de Marina", donde figuró en el Cuerpo de Redacción y también como colaborador distinguido, ha dejado gran número de trabajos, que lo acreditan como profesional competente y dedicado, habiéndose hecho más de una vez acreedor al premio anual que concede esta Revista al mejor artículo original.

Rindiendo justo homenaje a la memoria del extinto y asociándose al intenso dolor de su familia, la "Revista de Marina" interpretando el sentir general de la Armada, manifiesta su gran pesar por tan dolorosa desaparición.



Notas de la Redacción

Adquisición de obras profesionales.—LA REVISTA DE MARINA deseando dar facilidades a los señores Oficiales del Cuerpo de la Armada para el encargo de obras profesionales ofrece sus servicios en la siguiente forma:

Al hacer un pedido por el número de obras que se desee adquirir se remitirá a la Administración de la Revista una cantidad en moneda nacional equivalente al 50% del importe del pedido; debiéndose efectuar la cancelación del total a la entrega del pedido. Evitamos así la molestia que significa la compra de giros y, en muchos casos, será posible conseguir las obras a precios menores que si fueran encargadas particularmente.

Desde la fecha la REVISTA DE MARINA puede conseguir al precio de costo cualquier libro de los que figuran en la relación que sigue: (*) (Los precios son en dólares (EE.UU.). El transporte y seguros serán poco más o menos 20 centavos peruanos. El Texto en inglés).

(*) Todos estos libros se emplean como obras de texto en la Escuela Naval del Perú de modo que la persona que antes de adquirirlos, desee conocerlos, lo puede efectuar en la Escuela Naval del Perú, donde se les darán todas las facilidades.

Navegación—1922 (508 páginas incluyendo Navegación aeronáutica).....	\$ 5.65
Navegación y Desvíos del Compás—1918 por Muir (765 páginas).....	4.20
Almanaque Náutico (EE.UU.)—50 centavos peruanos, incluyendo el transporte.....	
Navegación "Bowditch" (contiene las tablas)....	1.80
Tablas Utiles (de Bowditch)	1.20
Altura, Azimut y Recta de Posición (Método de de M. St. Hilaire)	0.60
Calderas—1920. (634 páginas).....	3.80
Turbinas de Vapor—1920.....	7.00
Procesos Mecánicos—1920.....	4.75
Construcción Naval—1923.....	7.50
Radio por Robinson—1919.....	2.50
Radio por Robinson y Holland—1919.....	3.00
Naval Ordenance—1921 (Material de Artillería 644 páginas).....	8.00
Ley Internacional—1924.....	2.00

Premio anual de la Revista de Marina. — La Revista de Marina deseosa de fomentar en el Cuerpo General de la Armada más nutrida colaboración de artículos originales de índole profesional, ofrece otorgar el 1° de Enero de cada año un premio pecuniario cuyo monto asciende a la cantidad de Lp. 12, para el artículo original que a juicio de la Redacción reuna méritos sobresalientes entre todos los presentados durante el año.

El tema libre y la amplitud del tiempo concedido, hace esperar a la Redacción que el Cuerpo General corresponderá al llamamiento que le hacemos.

La Revista de Marina Peruana, para ponerse a la altura de cualquiera otra Revista de su índole, no necesita sino un pequeño esfuerzo de sus colaboradores: A ellos van nuestras palabras.



