

REVISTA DE MARINA

AÑO XVI

MAYO I JUNIO DE 1931

Núm. 3

NUESTRA PORTADA

2 DE MAYO 1866

ESPAÑA ocupó las islas Chinchas el 14 de Abril de 1864 con las fragatas *Resolución* y *Triunfo* y la goleta *Covadonga*, comandadas por el Almirante Luis Hernández Pinzón, a título de «reivindicación», alegando que el tiempo transcurrido desde la capitulación de Ayacucho (9 de Diciembre de 1824) hasta entonces no había sido sino una tregua.

Pero el sentimiento de independencia y el amor al suelo patrio, altamente mantenido, se conmovió con fuerza incontrastable y el Dictador, Coronel Dn. Mariano Ignacio Prado, declaró la guerra a España el 14 de Enero de 1866.

Después de algunas vicisitudes la escuadra española, «la mas poderosa que hasta entonces había surcado las aguas del Pacífico», a raíz de su insuceso en Abtao, el 7 de Febrero de 1866, y del bombardeo de Valparaíso, el 31 de Marzo del mismo año, fondeó al E. del cabezo de la Isla San Lorenzo el 26 de Abril y el 2 de Mayo (fecha memorable en los anales de España por conmemorarse el levantamiento de Madrid contra los franceses en 1808 y el final del sitio de Bilbao en la lucha civil entre liberales y carlistas el año 1874) dejando su fondeadero de la isla, a las 11 a.m., se dirigió adentro de la bahía del Callao, desplegada en tres divisiones: la primera formada por la fragata blindada *Numancia*, buque insignia, casco de hierro con faja acorazada de 2.25 mts. de ancho y 13 cm. de espesor bajo la flotación, con 40 cañones de 68 lbs., al mando del Brigadier Don. Casto Méndez Núñez y la *Reina Blanca*, con 40 cañones de 32 lbs.; la segunda, por las fragatas *Reso-*

lución y *Berenguela* con 44 y 40 cañones de 32 lbs., respectivamente, y la tercera formada por las fragatas *Villa de Madrid* y *Almansa*, con 50 y 40 cañones de 32 lbs., respectivamente. A excepción de la *Numancia*, todos los buques españoles tenían casco de madera, siendo tanto las fragatas como la goleta, a vapor y vela. Las tres primeras fragatas debían enfrentarse a las baterías del S. y las otras a las del N., sirviendo de enlace la goleta *Vencedora* con 6 cañones de 32 lbs. Además los españoles tenían como buques auxiliares los vapores: *Marqués de la Victoria*, *Matías Cousiño* y *Paquete de Maule*.

La defensa fija del Callao estaba constituida por baterías levantadas con apresuramiento, dotadas en su mayor parte, de antiguos cañones de plaza, de fundición de hierro y ánima lisa, distribuidas de la siguiente manera:

Parte N: batería Independencia (6 cañones de 32 lbs.); torre Junín (2 cañones Armstrong de 300 lbs.); batería Junín (5 cañones de 32 lbs.) y reducto Sol (2 cañones Blackely de 450 lbs.).

Parte S: batería Abtao (6 cañones de 32 lbs.); torre de la Merced (2 cañones Armstrong de 300 lbs.); batería Zepita (8 cañones de 32 lbs.); batería Santa Rosa (2 cañones Blackely de 450, 1 de 68, 1 de 38 y 5 de 32 lbs.); reducto improvisado Chacabuco (5 cañones de 32 lbs.); batería Maipú (2 cañones de 48 y 4 de 32 lbs.) y cañón del pueblo (Blackely de 450 lbs.).

Las torres de los cañones Armstrong eran acorazadas y giratorias; sus santabárbaras estaban bien protegidas y el acarreo de proyectiles y cargas se hacía por medio de pescantes a mano. Los demás cañones estaban montados a barbata y eran defendidos por muros de ladrillo, de piedra o, simplemente, por sacos de arena.

La defensa móvil estaba constituida por los siguientes buques, provistos de anticuada y escasa artillería: vapor *Tumbes*, buque insignia, (2 cañones rayados de 70 lbs.); monitor *Loa* (un cañón liso de 110 a proa y uno de 32 lbs. a popa); monitor *Victoria*,

construído en el país, (torre giratoria central con un cañón liso de 68 lbs.); vapor *Sachaca*, de ruedas, muy viejo, (6 cañones lisos de 12 lbs.) y vapor *Colón* (2 cañones lisos de 12 lbs.). Estos buques fondearon en las inmediaciones del muelle, delante de la parte poblada de la ciudad, donde no habían baterías, constituyendo el centro de la línea de defensa.

Los buques de guerra y mercantes se retiraron hacia el N., dejando libre el teatro del combate, donde 250 cañones en el mar, contra 50 en la playa iban a contender entre la sinrazón de España y el legítimo derecho con que el Perú, y con él las repúblicas de la América latina, sostenían su integridad e independencia.

Cuando la escuadra española estuvo a distancia de tiro, navegando resuelta, gallardamente, se desplegó en dos grupos, hacia el norte y sur, rompiendo el fuego, que en su rapidez y precisión denotaba la dirección de oficialidad inteligente, secundada por artilleros expertos y disciplinados.

Empeñado el combate y mantenido con admirable bizarría por ambas partes se produjo la voladura del polvorín de la torre de la Merced, donde tuvo heroico fin el Secretario de Guerra de la Dictadura, Coronel Dn. José Galvez, continuando la acción en su desarrollo. Las bajas eran sensibles y muy numerosos tanto a bordo como en tierra.

El primer cañonazo que recibió la *Numancia* fué disparado por el cañón del Pueblo, que se desmontó al segundo disparo, debido a la premura con que fué instalado.

Las naves españolas del lado S. se aproximaron tanto a tierra que se oían distintamente las voces de a bordo.

La *Villa de Madrid* fué alcanzada por un proyectil que le puso fuera de combate cuarenta tripulantes y le rompió las tuberías de las máquinas, por lo que fué sacada de la línea de combate remolcada por la *Vencedora*. La *Berenguela* fué atravezada en su línea

de flotación por una bala de 450 lbs. y también retirada a remolque por el *Paquete de Maule*.

En el puente de combate de la *Numancia*, que ya había recibido tres disparos de grueso calibre en la línea de flotación, cayeron dos proyectiles en su alcázar y uno de ellos destrozó el ventilador, cuyos fragmentos hirieron seriamente al Brigadier Méndez Núñez, asumiendo la dirección del combate el Mayor General, Capitán de Navío Miguel Lobo.

Las piezas de artillería, útiles a la defensa en tierra, no dejaron de disparar, obligando a retirarse a la *Resolución* y *Almansa* con muy serias averías.

Eran pasadas las 3 p.m. y por la maniobra de los buques enemigos se notaba el desconcierto precursor de la derrota.....

Poco después de las 5 p.m. solo quedaban la *Numancia* y *Vencedora*, de los barcos que tan valientemente se enfrentaron a nuestras improvisadas baterías y se retiraban lenta y aisladamente a la isla de San Lorenzo, seguidas por los disparos de nuestros cañones.

Durante la acción los buques que constituían la defensa móvil permanecieron en sus puestos de combate y reforzaron el fuego de las baterías.

Como se puede apreciar nuestra defensa fija era poderosa contra buques de madera y cañones de mediano calibre; pero su carácter de improvisada la privó, desde los primeros momentos del combate, de la tercera parte de sus cañones de grueso calibre. Los españoles, por su parte, perdieron prácticamente tres fragatas, con 130 cañones, o sea la mitad de su fuerza.

Calcúlase que se dispararon unos 8000 proyectiles por ambas partes, siendo las pérdidas personales proporcionales y muy grandes las averías sufridas por los españoles.

Numerosos Jefes y Oficiales de Marina que habían quedado sin colocación, a la caída del gobierno del General Pezet, se presentaron espontáneamente para servir en los buques y fuertes improvisados, tomando parte en la faena de montar cañones y construir parapetos, entre los cuales figuraron el Contral-

mirante Ignacio Mariátegui y el Capitán de Navío Alejandro Muñoz.

El Secretario de Guerra y Marina Don José Gálvez asumió la organización de nuestra defensa, vigilando todo personalmente, con una actividad y patriotismo a toda prueba, sucumbiendo desgraciadamente al poco tiempo de iniciarse el combate; pero con la satisfacción del deber cumplido.

En este glorioso hecho de armas tomaron parte ciento sesenta oficiales de marina, desde la clase de Contralmirante a la de Guardiamarina, no reparando muchos de ellos en ocupar puestos inferiores a su jerarquía militar.

Muchos alumnos de la Escuela Naval abandonaron el local y se presentaron en las baterías para servir a su patria, muriendo dos de ellos en el combate.

Entre estos heroicos muchachos figuraron Justo Varela, Rafael Baluarte, Pedro Roel, Julio Benites, Bernabé Carrasco, Emilio Benavides, Manuel Rouillón, Eduardo Andía y J. Casmil.

Entre los Jefes y Oficiales de Marina que tuvieron prominente actuación en este glorioso hecho de armas figuraron: Lizardo Montero, Juan José y Toribio Raigada, Camilo Carrillo, Juan Valdivieso, Guillermo Jones, José Sánchez Lagomarcino, Patricio Iriarte y muchos otros.

.....

 El combate del 2 de Mayo, fué el último episodio del entredicho entre el Perú y España. Poco tiempo después, una amistad indisoluble ligaba otra vez, con vínculos mas estrechos a los dos pueblos, y hoy, en la fecha memorable de esa acción de armas, todo el Perú rinde tributo de admiración y respeto, al mismo tiempo, a la pujanza y valentía de esos españoles que cumplieron con su deber frente a los fuertes y cañones del Callao y al heroísmo de los nuestros que supieron ser dignos de su estirpe.

PEDRO A. AIZCORBE

CALLAO

: : GRAU N. 7 E. : :

Apartado N. 4 -- Teléfono N. 391

AGENTE DE ADUANA

Proveedor de Víveres

— DE LA —

Armada Nacional,
Compañía Peruana de Vapores,
Compagnie Générale Transatlantique French Line,
Roland Linie y otras.

COMPRA Y VENTA

: DE :

Toda clase de productos
del país y extranjeros



CINCO BATALLAS FRUSTRADAS

POR PAUL CHACK

(Conclusión)

VIII.—LA SALA DE GUERRA

EN ansiosa expectativa de acontecimientos, Winston Churchill ha dormido mal. Muy temprano supo el combate de los destroyers y la persecución del *Roon*.

A las ocho, como de costumbre, ya está bañándose. De pronto se abre la puerta por un secretario que muestra un telegrama:

«Cruceros de combate alemanes bombardean Hartlepool.»

Churchill termina precipitadamente su baño y sin secarse bien se viste rápidamente dirigiéndose a la sala de guerra.

Los lores navales están allí. Casi acostado sobre la gran mesa, Oliver señala lugares sobre un mapa, y luego pasa a Sir Arthur Wilson, los telegramas que llegan de a cuatro por minuto. Sin John Fisher, apoyada la frente en un vidrio, mira hacia afuera; su pensamiento está en alta mar.

—Buenos días, señores, dice Churchill.

—Os felicito, Sir Arthur; vuestros datos eran excelentes. He ahí a los alemanes en la red; los tenemos seguros, la abertura está obstruida. ¡Pero, qué atrevimiento!

—El hecho nada tiene de extraordinario, manifiesta Sir Arthur Wilson; hemos jugado al football sin guardavalla.

—Quedan aún puertas abiertas, dice Fisher, y la salida principal no está suficientemente cerrada. Oli-

ver, dé usted órden a la 3ª. Escuadra de Combate (1) de salir de Rosyth y cerrar la salida Norte del canal costanero, y decid a Jellicoe que se haga a la mar inmediatamente rumbo SE a 18 nudos.

Churchill, que es está secando al fuego, aprueba, al tiempo que llega un nuevo flujo de telegramas.

—¡Scarborough, Whitby, bombardeados! Scarborough tira sobre los alemanes en retirada a 7000 metros.....

—7000 metros de vista sobre la costa de hollín, representan 15000 metros en alta mar. Por lo tanto, se ve claro. ¿Qué dice el último boletín meteorológico?

—Las nueve. Viento oeste, fuerza 2, pequeña mar de leva del norte, visibilidad media, contesta el almirante Oliver. Por lo demás, el último radio de Warrender a Beatty indica un horizonte de 10 millas.

—Con tal de que ésto dure, expresa Fisher.....

Pesado silencio. El temor al viento, a la niebla y a los chubascos, desconcierta la serenidad de este Almirantazgo generalmente imperturbable y convencido de que todo anda bien mientras se le obedezca. Pero cielo y mar son más poderosos que los reglamentos, y las órdenes del pesado engranaje administrativo. Sus señorías opinan que hubiese sido mejor sacar a Jellicoe de su base doce horas antes..... Si la visibilidad llega a disminuir, los cruceros alemanes se escaparán. Beatty y Warrender son bastante fuertes para batirlos, pero no bastante numerosos para encontrarlos.....

Sir John Fisher se retira de la ventana y a paso lento se acerca al barómetro registrador. La curva sube francamente. El gran anciano no tarda en deducir:

Con ese barómetro, vamos a tener noroeste, con lluvia o niebla. No se verá mucho tiempo a diez millas. Veamos: ¿cuántos destroyers tenemos delante de la salida?

(1) Escuadra al mando del almirante Bradford; ocho acorazados *King Edward, Hibernia, Commonwealth, Zelandia, Dominion, Africa, Britannia, Hindustan.*

—Cuatro, contesta Sir Arthur Wilson. Los otros se han regresado después del combate de esta noche.

—Vale decir que nuestras escuadras están ciegas, manifiesta el Primer Lord Naval. Oliver, ordene a Tyriohitt incorporarse a Warrender con todas las fuerzas de Harwich. Está perdiendo el tiempo frente a Yarmouth.

Otra orden que se dá tarde... Se debiera haber escuchado a Jellicoe. Los que están en el mar ven decididamente más claro, aún con niebla. Pero la regla es que los jefes de escuadra obedezcan sin discusión, sin averiguar el porqué. Sin embargo... los hombres que se encuentran allí, al rededor de esa mesa maciza, son de la misma raza, de la misma formación, que aquellos cuya insignia flamea sobre los mástiles de dreadnoughts y cruceros. Aquí como allá, son hombres que tienen treinta y cinco años de mar, quince años de mando. Ciertamente, pero los de aquí están heridos de impotencia, atiborrados de tradición, trabados por la rutina. Para ellos, los medios son el todo y el fin nada. Apenas empiezan a concebir el combate, pero no aún la guerra. El *wait and see*, «esperar y ver venir», es su fórmula. Pero a veces el enemigo viene sin que se le vea....

Para decir todo, el Almirantazgo británico no tiene aún estado mayor naval.... (1) Lo mismo que nosotros, (2). Y en 1914, la tradición impera tanto en la calle Royale como en Whitehall. Tan sólo Alemania, con su marina nueva, debería estar exenta de

(1) Lord Fisher no creyó en su necesidad. Para él, «un estado mayor «naval en el Almirantazgo es una excelente organización para juntar recortes de diarios extranjeros y acomodarlos bastante inteligentemente para que el «Primer Lord Naval pueda saber de un vistazo cual es, entre los extranjeros, «el gran idiota o el gran poltrón que enfrentará al Nelson elegido personalmente por el Primer Lord para dirigir la flota británica». (Fisher, *Memories*, 1909, pág. 108). Sin embargo, Fisher había creado en Portsmouth la escuela de guerra naval, pero no hay que creer que allí se estudiará la guerra. No. ¡Los oficiales debían entrenarse en evoluciones de combate sobre destroyers, representando las diferentes partes de la flota británica y de una flota enemiga! En Francia sucedía más o menos lo mismo. Tanto a Inglaterra como a nosotros, la guerra nos ha enseñado la necesidad absoluta de una escuela de guerra naval que estudie la guerra y de un estado mayor que la prepare.

(2) En Francia.

ella. Pero, en Berlín, los jefes navales aplican a la flota las mismas teorías del ejército, como si ambos órganos fueran iguales, y, felizmente para Inglaterra, el Kaiser es el árbitro de todo.

—Las nueve y media, dice de pronto Churchill, vamos a almorzar.

Fisher ha almorzado ya hace más de cuatro horas. En cuanto a Oliver, almuerza en la sala de guerra. Y duerme también ahí. Sobre el gran sofá, un almohadón guarda aún la depresión donde reposó la cabeza.

Ninguno tiene hambre. La inquietud aumenta, a medida que llegan los detalles de los bombardeos. En Scarborough, 86 muertos, 484 heridos; más aún en Hartlepool; el crucero *Patrol* casi destruído, está en seco.

Y todo ésto quedará probablemente impune, pues el cielo empieza a obscurecerse.

El Primer Lord Civil debe ahora — penoso digestivo — asistir al Consejo de Ministros, el que se titula Comité de Guerra y está hoy muy agitado.

Churchill atraviesa la *Horse Guards Parade*, entra al N.º. 10 de Downing Street por la puerta del jardín, y se encuentra en seguida en el banquillo.

¿Qué hace pues, la marina? ¿Cómo ha dejado pasar los cruceros alemanes? ¿A dónde vamos a parar, si las costas están a merced del primer crucerito enemigo? Cualquier día nos despertaremos con uno o dos cuerpos de ejército *feldgrau* desembarcados en la noche! En definitiva, ¿se va a replicar? ¿y cómo?

Eludiendo las primeras preguntas el ministro despliega su mapa, explica, comenta y concluye: «El choque tendrá lugar hacia mediodía».

—Muy bien, contesta el primer ministro Asquith, nos reuniremos entonces a las tres.

El choque a mediodía. Recién son las diez y media. En Whitehall, Oliver, echado siempre sobre su mapa, sigue marcando posiciones de acuerdo con los radios que recibe: por el Oeste, puntos rojos que indican a los alemanes; por el Este, azules, cada uno de los cuales es un buque inglés. Los dos colores se aproxi-

man, y los azules comienzan a llegar terriblemente cerca de ciertos rayados violeta que señalan los grandes campos de minas. Una sola región queda libre: la punta SO. del Dogger Bank: Beatty pasa al Norte y Warrender al Sur.

—Diez y ocho millas entre Warrender y Beatty, exclama Fisher, y ni un destroyer en esas diez y ocho millas. . . . Una flota podría pasar desapercibida. . . .

Asunto angustioso ese de los destroyers. Una flota nunca tiene bastantes buques ligeros, exploradores. . . . y los exploradores jamás tienen bastantes buques grandes para protegerlos. Pero, dirán ustedes, ¿y los aviones? Los aviones, ese día, no hubieran podido ni volar ni ver. Dentro de algunos años, conversaremos al respecto. En verdad—una flota armónica debe poseer buques de todos los tipos. Inglaterra, país de marinos, lo sabía, pero durante los últimos años de pre-guerra insistió demasiado en los dreadnoughts con detrimento de los destroyers. La flota alemana, menos numerosa, estaba constituida más sólidamente y repartida más lógicamente. Ingenohl tenía 88 torpederos y Jellicoe únicamente 42 (1).

Rodeando a Óliver, los Lorens parecen estar tranquilos, pero de buena gana se precipitarían a la puerta cada vez que está se abre. ¿Es por fin la noticia del contacto? Espera penosa, enervante, mientras van llegando los telegramas, cada vez más desalentadores. Habla Churchill:

—Señores, hay que hacer el comunicado de mediodía.

He aquí este comunicado: «Se han producido movimientos alemanes de cierta importancia en el Mar del Norte. Scarborough y Hartlepool han sido bombardeados y nuestras flotillas han entrado en acción en varios puntos. La situación se desarrolla».

(1) En total, Inglaterra tenía 87 destroyers, y Alemania 96 torpederos de escuadra. Pero 35 destroyers ingleses estaban en la base de Harwich y 11 en Dover. Los torpederos alemanes eran sensiblemente superiores a los destroyers ingleses en tonelaje, velocidad y armamento. En «Sobre los bancos de Flandes» he mostrado a los destroyers de Dover.

—Se desarrolla mal la situación, murmura Lord Fisher mientras lee un nuevo radio, y el horizonte se va estrechando; Beatty alcanza a ver a 5000 metros, mientras sus cruceros ligeros, más cerca de la costa, ven escasamente a 3000 metros. . . . La situación no puede ser peor.

—En definitiva, gime Churchill, no comprendo nada en todo ésto. Hipper, rumbo al Este, Beatty al Oeste, ambos a 23 nudos, total 46 millas de acercamiento por hora; ya debían estar en contacto. . . .

—Es fácil de comprender, manifiesta fríamente Sir Artur Wilson; aquí está la última noticia del comodoro Goodenough: «Niebla; visibilidad 1800 metros».

El almirante Wilson hierve interiormente. El volcán Fisher ruge, próximo a la erupción. Churchill se pasea, nervioso, fijos los ojos sobre el *Times*, que no lee. ¿Qué dirán los diarios mañana, Santo Dios? Al fin todos están echados de codos sobre la mesa, los ojos fijos sobre la carta del mar del Norte

Los mensajes llegan a montones, oscuros casi todos. No se saca nada en limpio; se vislumbra vagamente que Warrender, Beatty, Pakenham Goodenough, están maniobrando al azar, sin rumbo fijo; a derecha, a izquierda, por delante, por detrás, como ciegos arrojados a una plaza pública donde circula gente a la que tratan de juntarse. Y esta impotencia de cuatro escuadras bien mandadas, bien combinadas, ligeras, ágiles y potentes tiene algo de terrible. Un rinconcito de Mar del Norte, un campo de minas, un poco de viento, un poco de lluvia, y hélas ahí errantes, desorientadas, perdidas. . . .

¡Qué angustia! Los minutos vuelan. . . . En la sala de guerra, todos creen ver a los adversarios precipitarse uno sobre otro a través de la lluvia espesa, y cruzar sin verse. . . .

Las 12 y 10. Un grito.

Radio de Goodenough: 11 y 30.—*El Southampton abre el fuego a 3000 metros.*

—¡Ah!, suspira Churchill, si se ha logrado uno, los tenemos a todos.

Ahora los Lores creen ver a las escuadras combatiendo en medio de la niebla, en confuso entrevero, a quemarropa. Combate que favorece a los más débiles, sobre todo a los alemanes, famosos lanzadores de torpedos. No importa, ahora los tenemos. ¡Ah!: Un legajo de telegramas de los semáforos. Todos de acuerdo: el noroeste refresca, y de Sunderland al Támesis, llueve.

Viento y lluvia: esto significa un horizonte de 1000 metros, acaso de 500, o menos aún.

Y ahora, silencio. . . . Se diría que el Mar del Norte está desierto y que todos están muertos. Los minutos pasan. . . . De pronto, un radio de Warrender, resucitado: Explorar hacia el Oeste, tratar de encontrarlos nuevamente.

¡Hacia el Oeste! ¡Pero los buques de Warrender se encontraban ya tocando el campo de minas! ¿Acaso irán en medio de esos explosivos sus dreadnoughts, los más modernos, más poderosos y más ligeros de la Gran Flota? ¿Con qué objeto? Sus Señorías palidecen; la voz del almirante Wilson retumba como fúnebre tañido:

—Para el *Audacious* bastó una sola mina. (1)

Ni una palabra. Se creería que todos esos almirantes están navegando, ellos mismos, la región terrible donde se encuentran, a la espera, por centenares, las minas flotando a pocos pies bajo la superficie, minúsculos globos cautivos, esferas de metal cornudas, cuya explosión destruye un acorazado y mata a 1500 hombres.

Durante treinta minutos se espera el fatídico S. O. S. de aquél que debe tocar una de las temibles antenas. . . . Y habla nuevamente Sir Arthur Wilson:

(1) En la época en que la Gran Flota, temiendo los submarinos, se había refugiado en Lough Swilly, fiord, la costa Norte de Irlanda, el 27 de octubre 1914, a las 9 de la mañana, el *Audacious*, uno de los mas modernos superdreadnoughts británicos, chocó con una mina en un lugar situado a unas 30 millas al NO. del refugio que tan seguro parecía y se hundió a las doce horas. Esa mina formaba parte de un campo sembrado una semana antes por el crucero auxiliar alemán *Berlin*, que había conseguido franquear sin ser visto la línea del bloqueo.

—Los alemanes se han escapado, ahora....

Con el índice apunta en el mapa.... los puntos azules están al Oeste y los rojos al Este. No hay ya esperanza. El enemigo regresa a sus puertos, ¡ruta libre! Y he aquí que Wilson recibe un nuevo papel. Lee con atención. Sin duda se confirma la evasión.... Pero Wilson no es hombre de mucho comentario. Inclinado sobre el mapa, traza en rojo, no ya un simple punto sino un círculo a la altura del Dogger Bank, pero más a la derecha, sobre la vertical de la isla Ameland; luego, sin levantar la vista, con su tono de voz monótona, explica:

Es la Flota de Alta Mar alemana. El *Friedrich der Grosse*, acaba de hablar. A las 12 y 30 se hallaba allí, a 140 millas de Warrender. Si vuelve a hablar, sabremos a donde va. Nuestras estaciones están escuchando.

Noticia aterradora. Churchill no quiere creer.

—La flota de alta mar alemana, dice, jamás ha llegado tan lejos.

—Efectivamente, contesta Wilson, calmoso. Ingenohl se adelanta hacia sus cruceros de combate. Maniobra bastante audaz. Lamentable que el *Friedrich* no haya hablado antes. Se hubiese podido arreglar que se encontrase con Jellicoe en lugar de von Hipper

—Prevenid a Warrender y a Beatty, vocifera Fisher, y avisad también a Jellicoe.

—Acaba de hacerse, replica el almirante Oliver. He enviado a todos la hora y situación de Ingenohl y a Warrender la orden de no alejarse mucho hacia el Este.

Winston Churchill, aterrado quiere buscar aún algún motivo de esperanza.

—Felizmente, dice, nadie en el mundo es capaz de alcanzar a nuestros cruceros de combate, y los dreadnoughts de Warrender dejarán sembrados en su estela a los de Ingenohl. Esos dreadnoughts son vuestros hijos, Sir John, y tan sólo se les alcanza si ellos lo desean.

—Sí, contestó Fisher, pero usted se olvida de la niebla.....

Y en efecto, aún sin mencionar a los torpederos, los diez y ocho ingleses bien podrían encontrarse súbitamente en el mismo medio de los treinta y un alemanes, y entonces.....

Jornada siniestra, realmente.....

Otro mensaje para Wilson, y un círculo rojo sobre el mapa.

—He aquí, dice el almirante, la última posición del *Friedrich der Grosse*. Según las apariencias, regresa a su base.

Alivio general. Churchill se siente algo más entonado, para acudir a las tres al famoso Comité de Guerra, donde seguramente la moral debe estar tambaleante.....

Cuando vuelve al almirantazgo, ya es casi de noche. En la sala de guerra hay pantallas que concentran su luz sobre la carta. Sentados en torno a la mesa octogonal, los almirantes reciben de lleno el reflejo blanco que vuelve lívidos sus rostros fatigados y angustiosos. El resto de la sala queda en penumbra. A su contorno fantasmas burlones, los bustos amarillentos de los almirantes de antaño, comparten, con las molduras de oro apagado que adornan los muros venerables, la escasa luz que el atardecer, proyecta aún por las altas ventanas del palacio.

Nada que hacer ya, y nada que esperar; sin embargo Sir Arthur Wilson no quiere darse por vencido. Mide y calcula, y luego levanta la cabeza:

—¡Y bien! He aquí la situación: los alemanes están muy lejos, pero nos queda aún una posibilidad. Keyes está delante de Terschelling con sus submarinos y sus dos destroyers, *Lurcher* y *Firedrake*; podría atacar a Hipper a su entrada en la bahía alemana, y (1) echarle a pique uno o dos buques.

Contra cinco cruceros de combate alemanes, res-

(1) La bahía alemana, o bahía de Heligoland está encuadrada por las costas de Alemania desde el meridiano de Heligoland hasta el paralelo de esta isla.

guardados por cuatro cruceros ligeros y diez y ocho torpederos, se va a mandar a dos destroyers, sin ningún sostén, desamparados.

Con todo, el ataque es factible, puesto que Wilson habla de él, y ya que Wilson, de encontrarse en el mar esta noche con el *Lurcher* y *Firedrake*, no titubearía un segundo en dar el golpe. Sin embargo, el riesgo es grande.

—Lo enviamos a la muerte, dice Churchill.

—Roger Keyes sería el último en hacer algún reproche, contesta con voz grave lord Fisher, que conoce a sus oficiales.

Y el almirante Wilson escribe lo siguiente: «*Almirantazgo a comodoro Keyes. Los alemanes encenderán sin duda los faros de Heligoland y de Amrun cuando entren sus buques. Vuestros destroyers podrán tener una oportunidad de atacar hacia las dos de la mañana, o más tarde, sobre la línea que se os ha indicado*».

Churchill aprueba con un gesto; Oliver toma la orden y abandona la sala.

Dos días después, Sir Roger Keyes protestará enérgicamente ante Winston Churchill: «¿Por qué, dirá, se me envió tan tarde ese telegrama que yo esperaba desde hacía tres horas? He estado a punto de abandonar mi puesto sin orden para atacar».

Sir Roger John Broionlou Keyes y Sir Reginald Jorke Tyrwhitt (1) han conquistado durante la guerra una aureola de gloria pura e indiscutible; sus jefes, y sus hombres, han proclamado que fueron los mejores marinos, los más hábiles y los más valientes.

El día sombrío terminó. Una tras otro, los grandes jefes abandonan la sala de guerra, dejando al almirante Oliver que debe permanecer allí toda la noche. Se oye fuera el rumor de Londres. Frente a Whitehall, en el halo de plata que recorta en la bruma un fanal, pilluelos gritones ofrecen al público los diarios de la

(1) El comodoro Tyrwhitt mandaba, como hemos visto, las flotillas de Harwich. Sir Reginald Tyrwhitt y Sir Roger Keyes, son actualmente almirantes.

tarde cuyas carátulas ostentan con enormes letras los tres nombres; Scarborough, Hartlepool, Whitby. La gente compra y, silenciosa, se sumerge en la neblina.

Al llegar a su escritorio. Winston Churchill se entera de lo que dicen los diarios Esta noche, las novedades escuetas. Mañana por la mañana, lloverán los comentarios indignados. Gracias que el *Patrol* pudo desencallar y regresar al Tees. En realidad, no son muchas las pérdidas. . . .

—Adelante. . . .

Un telegrama de Grimsby: «El *Elterwater*, buque de carga de Newcastle, acaba de volar debido a una mina frente al puerto». Churchill telefona.

—Hola! Almirante Oliver. ¿No se había dragado el canal costanero frente a Grimsby?

—El canal estaba dragado, contesta el almirante, pero mientras dos alemanes bombardeaban a Scarborough, otro fué a poner minas. Y ahora, los buques mercantes están volando.

—Suspenda la navegación por ahí.

—Las órdenes han sido dadas, y mañana temprano los rastreadores limpiarán.

—¿Ha podido salvarse gente? pregunta el ministro.

—Creo que no; el tiempo está muy feo.

«Vamos, piensa Churchill, nuestro comunicado tenía razón, el asunto se desarrolla. Por suerte que es tarde para que los diarios de la mañana agreguen esta noticia. Y mañana el canal estará limpio». (1)

—Adelante. . . .

Esta vez, es el *Princess Olga*, de Liverpool, partido en dos por una mina, siempre en el mismo lugar. . . .

¡Mala suerte! Sigue la serie. . . . Winston Churchill, que conoce el oficio, prevé el escándalo, que hará la prensa.

(1) Se necesitó un mes para limpiar el canal con 14 *trawlers* (pescadores de red de fondo) y 12 *drifters* (id. con red a la deriva). Los rastreadores *Crionda*, *Garmo* y *Nighthawk*, volaron por efecto de las minas: el yacht armado *Valiant*, mandado por el almirante J. C. Barlow, reincorporado como capitán de fragata de reserva, tuvo las dos hélices y el timón desechos por una explosión.

Los críticos tendrán bastante material.

La marina no ha dejado de hacer presente su deseo de que salieran los alemanes, y ahora resulta que han salido. . . . y han regresado con toda tranquilidad. ¿Será necesario, la próxima vez, que el enemigo prevenga al almirantazgo?

Lo peor es que el almirantazgo estaba prevenido y que ha hecho todo lo necesario. De ello está convencido. Pero no es posible contar todo ésto, sin traicionar secretos formidables, sin decir que se posee los códigos del enemigo, que se le puede seguir sus movimientos, paso a paso, y que, en resumen, a no ser por el mal tiempo, von Hipper estaba perdido. Por otra parte. . . .

—Adelante. . . .

No hay dos sin tres, dice un viejo adagio naval. He aquí la tercera víctima, el cargo noruego *Waaren*. De éste se han salvado cuatro hombres de los diez y siete de la tripulación; el Mar del Norte se cerró sobre los demás.

«Por otra parte, se dice Churchill, siguiendo el hilo de sus pensamientos, ¿de qué sirve hablar al público de la lluvia, del viento y de la mar? No comprendería. Únicamente los marinos saben lo que vale una escuadra cuando el mar y el tiempo se pone en contra. De modo que, mañana como siempre, habrá que callar y confesarse vencido. Peor todavía, habrá que luchar en el Comité de Guerra para impedirle tomar a lo serio las sugerencias de algunos fracasados de la Marina o de estrategias de clubs, que con toda seguridad propondrán enviar tres acorazados para montar guardia frente a cada puerto de la costa Este. Paciencia; callemos, y dejemos a todo el mundo, sobre todo a los alemanes, creer que hemos fracasado por negligencia o por incapacidad. Así acaso vuelvan. . . .

«¡Dios Todopoderoso, haz que vuelvan!», murmura Winston Churchill.

Pero, en la guerra, la ocasión perdida está perdida para siempre. Lo mismo para Churchill como para Ingenohl, pues tanto uno como otro acaban de perder batallas.

El viento desencadenado allá en las chimeneas de Whitehall, y las gotas de lluvia tamborilean en el tejado.

Tempestad en el mar, pero a pesar de eso, durante toda la noche, Sir Roger Keyes busca vanamente a los cruceros de combate alemanes.

IX.—MARCHA DE ACERCAMIENTO

Vayamos ahora al mar, y desde el puente del *Lion* sigamos la penosa jornada.

El *Lion* encabeza a los cruceros de combate, y arbola el pabellón del vicealmirante Sir David Beatty. Tres monstruos magníficos, exactamente iguales, navegan en su estela; el *Tiger*, el *Queen Mary* y el *New Zealand*. Son cuatro moles de 27.000 toneladas que navegan a 5 nudos en las tinieblas, capaces de dar 28 a los diez minutos de recibida la orden, listas a rugir cada una con ocho cañones pesados en cuatro torres blindadas y diez y seis piezas medianas.

La última palabra del arte naval, dice Lord Fisher, quien ha concebido a esos buques. Verdaderamente, son atacantes maravillosos, armados soberbiamente, infinitamente rápidos, pero no suficientemente acorazados. Un buque no puede concentrar todas las perfecciones, a menos de llegar a tonelajes fantásticos, 40 o 50.000 toneladas, a menos de absorber en una sola unidad, una parte enorme del presupuesto naval, sin dejar nada para los demás. . . . Cuando se quiere colocar sobre 27.000 toneladas 8 piezas de 34 centímetros, diez y seis de 10 centímetros y 70.000 caballos de fuerza, no queda suficiente peso para la defensa. Entonces, los cruceros de combate no son bastante blindados. . . . «Qué importa, ha dicho Fisher, la velocidad es una coraza. . . .» Pero en Jutlandia, dos cruceros de batalla británicos, pulverizados en pocos segundos, demostrarán que la velocidad no

puede defender a nadie contra un tiro bien reglado. (1)

Esa escuadra es asimismo una de las mejores de la Gran Flota. Cuando, hacía Heligoland o hacía la costa de Alemania, el almirantazgo suelta a Tyrwhit con sus destroyers, a Keyes con sus submarinos, cuando destaca hacia el Sur a los cruceros ligeros del bloqueo, la escuadra de los *Lion* está siempre ahí, como apoyo irresistible. Y cuando la Gran Flota sale a la mar, los cruceros de combate representan, antes de la acción, una fuerza de observación poderosa, y durante la batalla, flanqueadores rápidos y casi tan terribles como los poderosos dreadnoughts.

La escuadra de los cruceros de combate está espléndidamente dirigida. El valor de Sir David Beatty duplica la eficiencia de sus buques.

Sin atavismo marítimo, odiando el trabajo de oficina y aún todo estudio teórico, hijo de jinete sportman, experto en toda clase de deportes, rico y poseedor de un hermoso yate, Beatty ha franqueado todos los grados con la velocidad de meteoro. Y si bien es cierto, que Fisher, padrino de Jellicoe afecta ignorar a Beatty, el joven jefe de los cruceros de combate no por eso deja de ilustrar el principio del viejo Lord naval: «El favoritismo engendra la eficacia». Pero el favoritismo engendra también los celos, y son muchos los que antes de la guerra han tratado a Sir David de no apto para el puesto. Etiqueta pegada a menudo al nombre de los hombres hechos para mandar y que se niegan a perder tiempo en los detalles, sabiendo bien que hay siempre subalternos suficientes para hacer de especialistas. Beatty era uno de esos hombres, jefe verdadero, jefe nato, a pesar de la opinión de los envidiosos. Churchill, teniendo que elegir un comandante para la escuadra de cruceros de comba-

(1) Los cruceros de combate alemanes poseían una artillería más débil (cañones de 28 cm.) y una velocidad menor, pero su blindaje era más eficaz. En resumen, eran buques mejores y en Jutlandia recibieron terribles averías sin experimentar catástrofe. Es cierto también que los proyectiles ingleses eran de calidad mediocre.

te, fué a buscar en el escalafón naval, muy al pie de la página de los vicealmirantes, al más joven de todos, David Beatty.

Excelente elección. Conociendo mejor que nadie la importancia vital de su escuadra, éste almirante la dirige a pesar de todo a lo más recio del fuego, corriendo todos los riesgos, yendo a fondo, siempre.

Cierto es que a veces se ha equivocado y que su doctrina tan sencilla: «Caer sobre el enemigo y destruirlo» se aplica más bien a una fuerza de ataque que a una de observación, pero Sir David Beatty no deja por ello de ser una grandísima figura naval, y se puede contar con los dedos de una mano los almirantes aliados o enemigos que puedan comparársele.

Observadlo sobre el puente del *Lion* en la madrugada del 16 de diciembre.

Nada de la solemnidad pontifical de ciertos grandes jefes, nada de lobo de mar, pero sí la elegancia del clubman y la agilidad de un joven. Y en ese grupo de oficiales conversando familiarmente, envueltos todos en gabanes sin insignias, recién afeitados, moldeados todos, al gálibo de la marina real, ¿cuál es el que los manda a todos?.

No hay error posible. Uno de los rostros está esculpido en mármol: sus rasgos están burilados de tal modo que toda la fisonomía resplandece de energía indomable, de inteligencia luminosa, mientras los ojos miran a la vez muy lejos y muy profundamente. Ese, donde quiera que vaya, debe ir a la cabeza. Sus capitanes lo siguen, primeramente por deber, luego con entusiasmo, y bien pronto no tienen más que un pensamiento, el suyo.

—Desde este instante, las señales están de más: no hay más que un cerebro, una voluntad.

Amanece, día de batalla. Hoy la cosa va de veras; no hay duda de que se verá al enemigo. Una señal del almirante Warrrender ha dado con precisión su poder: cuatro cruceros de combate alemanes, cinco cruceros ligeros y tres escuadrillas de torpederos. . . . ¿A donde

se han ido? No se sabe. Del lado de Harwich, tal vez, o hacia el Humber.

6 y 30. Se atenúa la obscuridad. Detrás del *Lion* se dibuja la silueta del *Tiger*, detrás del cual aparecen los humos del *Queen Mary* y del *New Zealand*. Hacía adelante, estribor y babor, otras humaredas permiten adivinar la presencia de los cruceros de Goodenough y de Pakenham. Entre esos dos dientes de la horquilla inglesa, Beatty espera percibir, dentro de una hora, la flotilla de Harwich que el comodoro Tyrwhitt ha debido traer esta noche a la cita. Los treinta y cinco destroyers de Tyrwhitt reemplazarán a aquellos que hemos visto a las cinco de la mañana, combatiendo con el enemigo, en un encuentro cuyos fogonazos apenas vislumbraron vagamente las escuadras hacia el Noroeste. El *Lynx* pasó parte al respecto, en mensajes interrumpidos por los alemanes y que quedaron sin contestación. Sin duda, Sir George Warrender, más antiguo que Beatty, por lo tanto comandante superior y responsable, estima que no hay todavía claridad bastante para exponer, en medio de los pigmeos sus cinco dreadnoughts que navegan en la estela de los cruceros de combate, cinco millas a retaguardia. (Ver croquis anterior).

La brisa ha calmado, el cielo se despeja. De las escotillas completamente abiertas sube el caliente vaho de los 1.200 hombres que han dormido en las baterías cerradas durante toda la noche. Ahora, veinte ventiladores funcionan renovando allí la atmósfera con la frescura de la mañana. Con los pies descalzos y sin blusas, los marineros llevan sus coys a las batayolas y ahí permanecer un instante; figuras frescas y bien alimentadas de gavieros, artilleros y timoneles, rostros recocidos de fogoneros y carboneros, caras pálidas y fatigadas de mecánicos y telegrafistas. Aspiran la brisa, esperando que aclare bastante para que esté permitido el primer cigarrillo y se preparan a ir a relevar, en puentes, torres, carboneras, a los que terminan de guardia. Ninguno de ellos habla del

combate probable. Les ha sido anunciado tantas veces que nadie cree ya. . . .

Las 7. Radio del *Ambuscade*, mensaje truncado, como siempre. Parecería, sin embargo, que el destructor pide auxilio. El *King George V*, buque almirante de Warrender, no da señal alguna. Se diría que la cita fijada a Tyrwhitt está por encima de todo. . . . Pero en esa cita bastaría un solo crucero. Beatty, ordena a sus tres escuadras: «Zafarrancho de combate».

Toques de clarín, y a los dos minutos han desaparecido los hombres. Tragados por las escotillas, la tripulación se ha abrigado tras de la cintura acorazada, de los puentes blindados, de las casamatas y de las torres. El inmenso puente - 207 metros de la roda al asta y del pabellón a popa - está desierto. Sólo quedan visibles, sobre los puentes volantes algunas siluetas: el capitán de navío Chatfield, comandante del *Lion*, el oficial de ruta, los timoneles. Al primer tiro de cañón, entrarán en el blockhaus acorazado. Sólo el almirante Beatty no entrará jamás allí. Helo sobre la plataforma del compás patrón, sobre el techo del rasca-cielo de acero que forman las pasarelas, cuartos de vigía, blocao, abrigos de navegación. Sus ayudantes lo rodean. Desde ese mirador, más alto que la boca ardiente de las chimeneas, el almirante está libre de toda la fiebre disciplinada del crucero de combate listo a la batalla. (1)

Ocultada por las cenefas la mole misma del buque está invisible y silenciosa. Sólo el viento, jugando entre los estays de acero, deja oír su gemido, que parece aullido cuando el *Lion* se lanza a toda velocidad. Aun en esos instantes, las salpicaduras más altas del agua no alcanzan al almirante.

Suspendido entre cielo y tierra, arrastrado por

(1) Lo mismo que todos los almirantes, Beatty es simplemente pasajero a bordo de su buque, el cual no es más que una unidad igual a las otras en la escuadra de que es jefe. Es comandante del *Lion* el capitán de navío Chatfield, exclusivamente responsable de la maniobra del buque.

una fuerza irresistible y obediente, contempla a todos los cruceros escalonados hasta el horizonte, impregnados de su pensamiento, pendientes de su gesto.

Allá arriba, ningún obstáculo se interpone entre su golpe de vista certero y el campo de batalla infinito. ¿Encerrar a Beatty en un reducto blindado? ¡Vamos! Nunca, en lo más recio del más terrible combate, consentirá ese jefe en limitar su horizonte a las dimensiones de los visillos de un blocao. A pesar del hálito ardiente y estruendo de los grandes cañones, ni en medio de las explosiones y granizo de las granadas alemanas, en el Dogger Bank, en Jutlandia, en todas partes, Beatty permanecerá siempre ahí, en lo alto, bien a la vista y viéndolo todo.

Las 7 y 30; ya es de día. El horizonte limpio, está vacío. Tyrwhitt no ha venido (1). Mal negocio. Los destroyers que se baten siguen enviando mensajes, siempre truncados, inquietantes. Beatty resuelve acudir en su auxilio. Sube una señal, y los cruceros toman sus puestos de exploración diurna, Goodenough adelante, Pakenham atrás, sus escuadras desplegadas en rastrillo. (2). Otra señal, y el grupo entero, abandonando el rumbo SE., cae lentamente a babor hasta el Norte en una evolución tan correcta que se diría a los doce cruceros unidos por un hilo invisible. El sol enrojece con sus primeros rayos, los cascos grises. Aurora sangrienta, indicio de noroeste. Sin embargo, el cielo está aún despejado; el enemigo se verá desde muy lejos.

«*Humos por la amura de babor*». Es la escuadra de los dreadnoughts, la que, imperturbable, sigue bajando al SE. Conversación entre los almirantes:

Warrender a Beatty: «*¿Persigue usted al Roon?*»

(1) Las fuerzas de Harwich han zarpado muy temprano el día 16. Pero el almirantazgo las ha detenido delante de Yarmouth y Lowestoft. Y, como lo he dicho en el capítulo anterior, no fué sino más tarde—demasiado tarde—que las enviará al Norte.

(2) Las fuerzas de Beatty pueden ahora representarse groseramente por una H desplazándose lateralmente y cuyas piernas verticales, escuadras de Goodenough y de Pakenham en línea de frente, estarían muy separadas del trazo horizontal, que representa la escuadra de los cruceros de combate en línea de fila e indica la dirección del desplazamiento de conjunto.

Beatty a Warrender: «¿Por qué al Roon? Ni he oído hablar de él».

Warrender a Beatty: «A las 7 y 15, el *destroyer* «*Shark*», en ruta hacia el Este, perseguía al Roon y a cinco *destroyers* alemanes por los 54° Norte y 3° Este».

He aquí finalmente una comunicación clara. Son las ocho. Beatty, llevándose a Goodenough, se lanza hacia el Este a 24 nudos, para cortar la retirada al Roon. Los cuatro cruceros de Pakenham, demasiado lentos para seguirlo, se quedan con Warrender.

Ahora, y hasta el final, nadie se va a entender yá....

Las 8 y 30. El *Shark* se declara perseguido hacia el Oeste; su radio, apenas descifrable, no dice por quién..... Diez minutos después, el *Patrol* comunica estar en lucha con dos cruceros de batalla enemigos pero no dice dónde.....

¿Qué hacer? Evidentemente, socorrer al *Shark*. ¿Pero en qué dirección? ¿Este u Oeste?

Beatty, se resuelve por un promedio y pone la proa en dirección al Norte..... A las nueve, los negros cascos de los *destroyers* están a la vista. Ningún alemán los persigue.

«*Scarborough bombardeado*», tal es el radio que en este preciso momento vibra en las antenas inglesas. Dato de importancia. Inmediatamente, los mástiles del *Lion* se cubren de señales: «Ruta ONO. 25 nudos». Al segundo que se arrían las banderas se inicia la evolución de los buques. El enemigo no puede salir sino por la famosa brecha del gran campo de minas, hacia la cual se precipita ahora en fila india los cruceros de combate, siempre acompañados por los cuatro *Southampton* de Goodenough. Esta vez, el Dios de los mares ha condenado a esos alemanes, insultadores de la tierra británica. Ninguno regresará al Jade para comunicar a Ingenohl que los demás se han encontrado con Sir David Beatty..... y hallaron la muerte.

El *Lion*, *Tiger*, *Queen Mary* y *New Zealand* arrojan negros torrentes de humo. El hollín se acumula sobre las cubiertas desiertas. Las campanillas eléctricas de artillería dan las primeras órdenes de com-

bate. Lentas y majestuosas, las torres, cual gigantes casacas volcadas, cuyo doble mango serían las cañas gemelas de las piezas de 34, comienzan a ronzarse a estribor, mientras los enormes cañones levantan al cielo sus cráteres listos a expeler, cuatro veces por minuto, 600 kilos de acero y de lidita. En el cuarto de navegación, un ayudante señala las posiciones sobre la carta. Von Hipper y Beatty corren uno hacia otro a la velocidad de los trenes rápidos.

«*Hartlepool*, bombardeado a las ocho», dice otro mensaje. De modo que von Hipper, a las 9 y 30, está todavía a unas 150 millas al Oeste.

Tres horas aún antes de alcanzarlo. Pero ¿lo veremos? Cuestión de claridad. Cortada la cara por el soplo de tempestad que produce la velocidad del *Lion*, Beatty interroga al cielo y mar. El mar contesta con una amenaza. Una marejada del Noroeste reciente y ya molesta, anuncia una fuerte brisa sobre la costa y hace cabecear a los *Southampton*.

El cielo habla también: nimbus bajos, negros guñapos desgarrados, proyectan en el agua manchones de plomo mientras que más arriba se alarga un gran cirrus en espinazo, orientado del NO. al SE. y la atmósfera se carga. Beatty distingue apenas, a 10.000 metros por la proa, al *Southampton* y al *Birmingham* que por momentos se pierden entre copos de niebla, arrastrándose sobre el agua. Por la derecha, el *Nottingham* y el *Falmouth* han desaparecido. . . . Desaparecidos también los dreadnoughts de Warrender que navegan por el Sur y hacen rumbo al NO., guiados por los cruceros acorazados de Pakenham.

Contacto hacía mediodía, piensan los ingleses. . . .

(1) Pero recordad que las fuerzas ligeras enemigas, molestadas por la marejada, se han puesto en retirada hacia Alemania dos horas y media antes que los cruceros de combate de von Hipper. De modo que, el *Strassburg*, el *Stralsund*, el *Graudenz* y los torpederos

(1) Siempre basándose en el momento en que el enemigo debió dejar a *Hartlepool*, bombardeado a las 8 horas.

alemanes se encuentran muy cerca, a menos de 50 millas. . . . Sólo que los ingleses no pueden imaginárselo. En cada escuadra, el almirante ordena hacer almorzar a las tripulaciones.

El almuerzo se hace casi de pie, sin abandonar el puesto de combate y en constante alerta.

Si se llega a ver al enemigo, será, con toda seguridad, a distancia corta, pues el horizonte se cierra bruscamente.

X.—CAÑONAZOS EN LA NIEBLA

Del Oeste acuden chubascos de agua, negros cortinados aun separados por extensos claros que parecen invitar a las proas. Pero a cada instante se recorren nuevas cortinas sombrías, obscureciendo los boquetes claros. Tras de los chubascos espesos se extiende la niebla; el horizonte se acerca, cada vez más opaco, hasta el momento en que el cielo y mar forman un solo conjunto gris. Cada crucero vé a su vecino esfumarse gradualmente, como si delante de él se tendieran velos de gasa cada vez más numerosos, cada vez más espesos. Las líneas geométricas de cascos y chimeneas parecen verse a través de gemelos mal enfocados. Luego un chaparrón más fuerte no deja ya percibir más que vagos fantasmas allí donde hace poco tiempo se encontraba una escuadra.

A las 11 y 30 todo se borra, cada buque podría creerse solo sobre el mar.

Beatty va a hacer estrechar, distancias cuando le llega una detonación apágada, y, por la proa, una lengua de fuego, dos, diez. . . . , se diría los relámpagos de una tormenta nacida de la neblina. . . . En un claro impreciso se perciben las cuatro chimeneas del *Southampton*, que tira sobre un blanco invisible. Un radio de Goodenough explica: «11 y 30. Estoy combatiendo con cruceros enemigos; rumbo Sud».

Veamos de cerca.

El *Southampton* es el de más a la izquierda de los cuatro cruceros ligeros que preceden a los *Lion*. Por

el Norte de él navegan el *Birmingham* y el *Falmouth*, ocultos por la niebla lluviosa. El *Southampton* rola hasta meter pescantes en el agua y cabecea tan fuerte que, en las grandes zambullidas, la cresta de las olas sobrepasa la pasarela y oculta todo el horizonte a proa. . . Acuñado entre un compás de marcaciones y la caseta de navegación, el comodoro Goodenough, chorreando agua el encerado, cubierta la cabeza con un sueste y calzado con botas de agua, espera los acontecimientos. Nada que hacer, sino mantener el puesto y contrarrestar las guiñadas; de lo que se ocupa el oficial de guardia. Sobre la pasarela, en los mástiles, los vigías tratan de perforar la húmeda cortina. Imposible vigilar bien con esa lluvia helada que cachetea el rostro y el agua salada que hace arder los ojos.

—¡Barco por la mura de babor! (1)

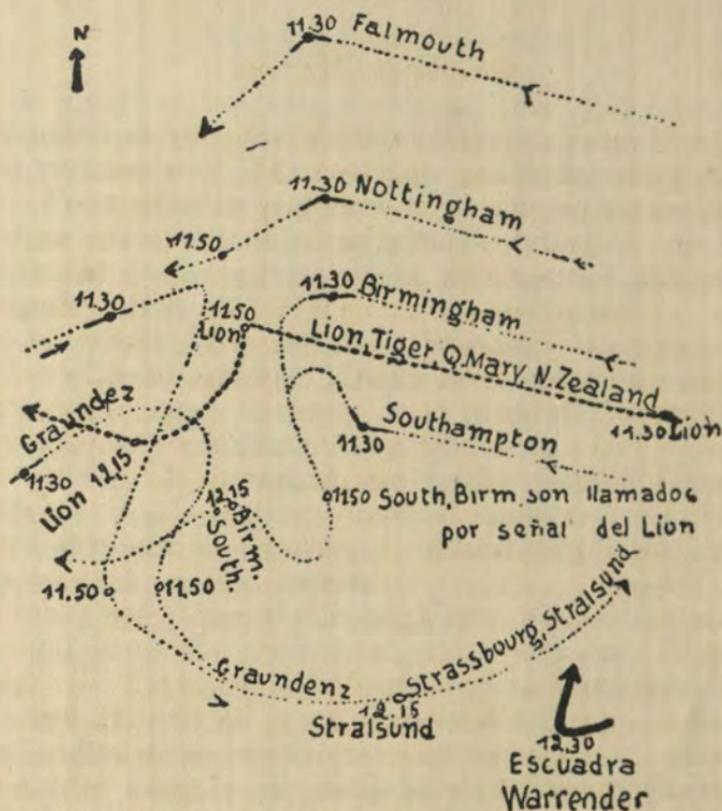
Un humo, efectivamente, y luego una serie de humos. . . . Los gemelos se concentran, cuando, zás, el *Southampton* hunde la proa en el seno de una ola embarca cien toneladas de agua y por fin se adriz, mientras la gran ola verde que acaba de hendir desfila por su borda, mugiente y coronada de espuma que el viento arranca rabiosamente. Los humos se acercan; se les puede contar: dos cruceros y una docena de torpederos, formando un conglomerado de arboladuras agitadas en todo sentido por los caprichos del rolido.

¿Ingleses ó alemanes? No se sabe. . . . se presentan demasiado de improviso para que se pueda reconocerlos. Podría ser Tyrwhitt, a quien se espera siempre. Por otra parte ya vamos a verlo:

—Llamada de reconocimiento, ordena Goodenough, y dar el alerta.

En un nuevo cabeceo, el horizonte se levanta hacía el cielo. El *Southampton* está en el fondo de un barranco gris cuyo escalamiento parece imposible; luego su tajamar se encuentra de repente en el vacío,

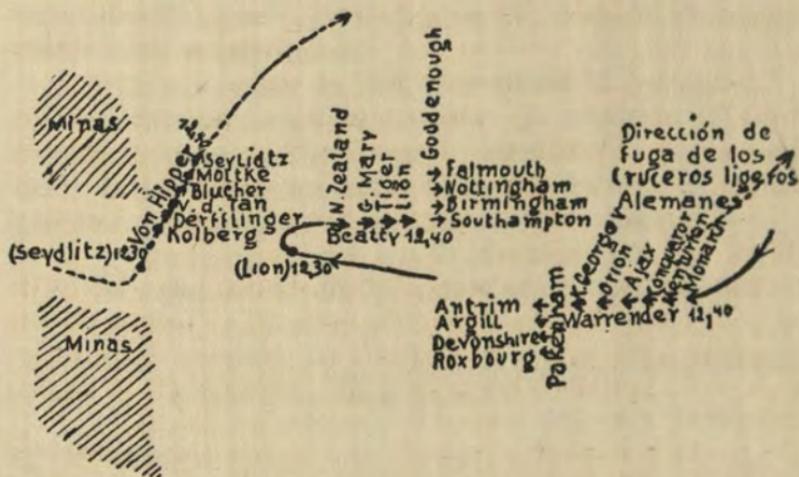
(1) Es el *Graudenz*, acompañado de torpederos: el croquis muestra a las 11 y 30, la posición de los cuatro cruceros de Goodenough en exploración por la proa del *Lion* y la posición de los alemanes a la misma hora.



3a. y 4a. batallas frustradas

Los cruceros ligeros alemanes escapan de Beatty a 1150 y de Warrender a 1230 horas.

Nota: Cada crucero alemán está acompañado de torpederos.



5a. batalla frustrada

A las 1240 Beatty dá media vuelta. Von Hipper se evade por el Norte.

para hundirse brutalmente en un foso que precede a un inmenso paredón de agua. Todo desaparece. Los zumbadores de alarma suenan por todas partes

El crucero se endereza y en un brusco rolido se sacude como un perro mojado. Su reflector, asestado sobre los desconocidos, señala tres veces consecutivas el *santo* : KF, KF, KF.

—¿Distancia?, grita Goodenough.

—¡Cuatro! ¡Ocho! ¡Doble cero!, grita en voz alta un contramaestre trepado en el techo de la casilla de navegación y prendido de su telémetro.

¿Cómo se arreglará ese infeliz para obtener la distancia con semejante tiempo? ¡4800 metros! No es posible que vea tan léjos; el telémetro debe haber apreciado al más o menos.

—¡Tres! ¡Nueve! ¡Cinco! ¡Cero!, canta la voz.

¡Cáspita! Se acercan a gran velocidad. Seguramente es Tyrwhitt, pero ¿qué espera para contestar a la señal? ¡Ah! he aquí un destello corto. . . . No es un destello de proyector, sino el fulgor de un disparo de cañón, seguido de inmediato por los relámpagos de toda una salva alemana. Las granadas se pierden sabe Dios donde. . . . El rugido del viento se traga el silbido de los proyectiles.

—¡Listo babor! ¡Fuego!

El *Southampton* dispara (1) su andanada, cinco tiros de 15 centímetros que se pierden. Y los acontecimientos se precipitan.

—¡Buques por la mura de estribor!

Alemanes otra vez, cruceros de combate sin duda: *Seydlitz*, *Moltke*, *Derfflinger* y demás (2). En medio de la lluvia se les ve muy mal. Por babor, los enemigos hacen tiro rasante, inútilmente, al azar. . . .

—¡Cruceros por el través de estribor!

Esta vez es el *Birmingham*, que dispara. Atrave-

(1) Los *Southampton* están armados de ocho piezas de 15, de las cuales cinco pueden tirar a una misma banda.

(2) En realidad, únicamente *Strassbourg*, *Stralsund* y dos torpederos. (Ver croquis).

sado a la marejada, rola a desarbolarse. En el blocao del *Southampton* una voz ordena:

—¡Preparar tubos de ambas bandas!

Efectivamente, antes de cinco minutos se estará en buena posición para torpedear a gusto y se podrá elejir. Alemanes a la derecha, alemanes a la izquierda. Todas las piezas de los dos cruceros ingleses, de estribor y de babor, hacen tiro rápido, sin mirar el resultado. Y las granadas caen donde quieren, fuera de la vista, a la buena de Dios, lo mismo que los proyectiles alemanes; se diría un ejercicio de combate ¡sin blanco!

—Voy a espolonear a uno, dice tranquilamente el comodoro Goodenough.

Inmediatamente, el blocao telefona al puesto central: «*Abordaje inminente, vía de agua probable a proa*». En los fondos del buque, el segundo comandante reúne su equipo de seguridad a la espera del choque... Famosa maniobra. . . . Pero, parecería que el enemigo ha adivinado: los alemanes de babor proa caen a estribor, proa al SO., luego al Sur, seguidos de los de estribor, que imitan la maniobra y desfilan por la proa de Goodenough. El *Southampton* y *Birmingham* viran a su vez sobre babor en línea paralela al enemigo (1), y la acción continúa encarnizada a juzgar por el ruido, nula en cuanto a resultados.

¡Qué batahola! Los alemanes están amontonados en grupo confuso; el *Southampton*, que recibe la marejada por la aleta de estribor, guiña 10 grados a uno y otro lado del rumbo. Imposible indicar blanco a los apuntadores (2). Cada uno lo elige a su gusto y tira

(1) Rutas trazadas sobre el croquis, justamente antes de las posiciones a las 11.50 h.

(2) Para indicar a la artillería el blanco a batir, se envía eléctricamente a las piezas el azimut, marcación de dicho objetivo, contado en grados desde la proa. En el encuentro de que hablamos, el envío de tal ángulo nada significaría, pues los apuntadores encontrarían tres o cuatro alemanes en la dirección indicada. Peor todavía; con los rolidos debidos a la marejada, el ángulo de marcación enviado a las piezas no tendría valor alguno. Aún con buen tiempo, la indicación del objetivo es uno de los problemas más delicados del tiro, cuando los enemigos son numerosos. El fire director, que permite apuntar todas las piezas a la vez desde el puesto de dirección del tiro, ha resuelto este problema, así como muchos otros.

como puede, al montón, con el alza primitiva, punto de mira y guión, pues hace rato que los anteojos de puntería tienen sus lentes incrustados de sal. . . . El oficial artillero se desespera; no vé un pique. Tanto valdría cesar el fuego y limitarse a mantener el contacto simplemente a la espera de la llegada de Beatty, cuyos *Lion* se ríen de marejada y viento y destrozarán a los alemanes en cuatro salvas. Pero Beatty tarda en llegar. . . . Sin embargo se le ha enviado un radio. Cier- to es que no hace aún veinte minutos que se ha ini- ciado la acción. Los alemanes, concentran todo su ti- ro sobre el *Southampton* sin lograr tocarlo. . .

Las 11 y 50. El *Birmingham* hace señales con los puntos y rayas de su reflector: «*El almirante ordena a los cruceros ligeros volver a sus puestos de exploración a 5 millas delante del Lion*».

¡Maldición!

Perdida la ocasión, completamente, sin remedio. Silencioso y muy pálido, Goodenough cesa el fuego y, cayendo hacía el Norte (1), ocupa su puesto de exploración. Detrás de él, el enemigo desaparece entre la copiosa lluvia.

¿Cómo es posible que ese almirante de combate que es Sir David Beatty haya podido llamar así a Goodenough cuando estaba en plena acción?

Para tratar de comprenderlo, coloquémonos en lo posible en su lugar sobre la pasarela del *Lion*, a las 11 y 30, en el momento en que el almirante se entera de que el *Southampton* se bate. (2)

Beatty, naturalmente, ignora que los cruceros de combate de von Hipper tienen dos horas y media de retraso sobre los cruceros ligeros enemigos cuyo cañón resuena por la proa. Estos últimos, cree, guían al grue-

(1) Recodo indicado en el croquis antes de las 12 y 15.

(2) Los relatos ingleses no coinciden ni sobre el tenor de la señal ni sobre el nombre del crucero que lo recibió primero, ni aún sobre los motivos que incitaron al almirante a dar esa orden. Sir Julian Corbett, historiador oficial del almirantazgo, da una explicación diferente de la que trae el Sr. Filson Young, escritor y amigo personal de Beatty, en su libro titulado; *With the Battle Cruisers*. Young se encontraba a bordo del *Lion* el 16 de diciembre. El almirante Jellicoe, en su obra *The Grand Fleet*, permanece mudo sobre la señal en cuestión. Doy aquí, pues, la versión más verosímil a mi parecer.

so de las fuerzas alemanas y el *Molke*, *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Von der Tann* y *Blücher* no están lejos. Si no fuese esta maldita obscuridad, ya se les vería. ¿Pero, a qué escudriñar la niebla? Veamos más bien la carta. Pues bien, a babor, justamente en la dirección de donde llega, como tormenta lejana, el fragor de los cañones de Goodenough, está el límite del Dogger Bank, que von Hipper debe evitar bajo pena de muerte. . . .

¿Pasará el almirante alemán por el Norte o por el Sur? Si elige el Sur, se encontrará frente a frente con los dreadnoughts de Warrender; si prefiere el Norte, será Beatty quien lo va a ver dentro de unos momentos, emergiendo de un chubasco de agua.

¿Qué hará el jefe enemigo cuando tropiece con los cuatro *Lion*? Con toda seguridad se pondrá en fuga, pudiendo asegurarse que con este tiempo infame tiene dos probabilidades contra una de salvarse. «A cualquier precio, piensa Beatty, es necesario que el almirante alemán vea primeramente mis cruceros ligeros; se lanzará sobre ellos y llegará, como traído a remolque, al alcance de mis piezas mayores. El resto será fácil. Conclusión: es indispensable que conserve delante de mis cruceros de combate, siquiera un crucero chico. Además, Goodenough no necesita de toda su gente, pues va derecho hacia los dreadnoughts de Warrender, junto con los alemanes que persigue».

Justamente uno de los barcos de la escuadra Goodenough pasa por la proa rumbo al Sur, hacia su jefe. . . . El foco del *Lion* le ordena: «*Crucero ligero, vuelva a su puesto de observación, 5 millas por la proa*».

La frase se dirige al *Nottingham*, pero a causa de la niebla, Beatty no ha podido identificarlo. Ahora bien, señal que no especifica nombre del destinatario se llama orden general y se dirige a toda la escuadra. El *Nottingham* la transmite pues a su vecino, el *Birmingham*, quien a su vez la pasa al *Southampton*.

Por tercera vez, la batalla ha fallado.

Pues el comodoro Goodenough, eximio jefe de

marina, no tiene la centella genial de indisciplina que, en los momentos graves, revela a los Nelson. (1)

XI.—GALLINA CIEGA

Una vez perdido el contacto con los buques ingleses, los cruceros ligeros y torpederos alemanes huyen hacia el Este. Comandantes y oficiales se preguntan a qué se debe el milagro que ha salvado a sus buques. (2) En ruta hacia Alemania, ahora, el mar está libre.

No. El mar está aún obstruído por los seis gigantes grises de la escuadra Warrender, *King George*, insignia y a la vanguardia, *Orión*, *Ajax*, *Conqueror*, *Centurión* y *Monarch*. Sesenta cañones de 34 centímetros y 95 de 10, llevados por cascos de 23000 toneladas, contra los cuales se estrellan las olas sin comoverlos. Ved sus tremendas siluetas movientes. Los cuatro cruceros acorazados de Pakenham van adelante de exploradores y, menos pesados que los dreadnoughts, cabecean fuertemente.

Prevenido por los radios de Goodenough, Warrender espera al enemigo. Los chubascos de agua azotan las olas y no se ve a 1000 metros; aprovechando de esa niebla, los buques alemanes livianos y rápidos, tendrán buena oportunidad para lanzar torpedos. En los dreadnoughts, las piezas de grueso y pequeño calibre están listas a abrir el fuego, pero, ¿tendrán tiempo? . . . Los comandantes están prontos a dar el golpe de timón destinado a evitar la línea de burbujas

(1) El 2 de abril de 1801, en la batalla de Copenhague, Nelson que era entonces vicealmirante y arbolaba insignia en el navio *Elephant* mandaba la vanguardia de la flota de Sir Hyde Parker. El comandante en jefe, viendo que la escuadra de Nelson estaba abrumada por el fuego violento de buques y baterías danesas, le hizo señal de cesar el fuego. Dirigiéndose entonces a su capitán de bandera: *Foley*, dijo Nelson, *no tengo más que un ojo y tengo el derecho de ser a ratos ciego*. Y aplicando su catalejo al ojo que había perdido en el sitio de Calvi, añadió; *Por mi honor, no veo la señal de Parker. Conservad al viento mi orden de estrechar al enemigo, y clavada si es necesario en el palo mayor*. Gracias a esta desobediencia, la flota inglesa quedó victoriosa. Ya, el 14 de febrero de 1797, en la batalla del Cabo San Vicente, y siendo Nelson comodoro, no había titubeado en apartarse grandemente del modo de ataque ordenado por el rígido y terrible Sir John Jervis, y a su desobediencia se debió la victoria.

(2) «Retirada inesperada», dice el informe oficial alemán.

que se corre sobre el agua, estela mortal de los peces de acero cuya cabeza encierra 140 kilos de explosivo y hiere debajo de la coraza, a cuatro metros de la flotación. Pero, ¿se verá a los torpedos con anticipación suficiente para dar ese golpe de timón?

¡Alerta! Ahí están.

Por la mura de éstribor, unas formas grises emergen de un copo de niebla para perderse de inmediato en un chubasco. ¿Ilusión, tal vez? Pero no, mirad con atención; he ahí otras tres que desfilan, cual fantasmas brumosos en la lejanía. . . . Se dirigen hacia el sur, como para doblar la línea inglesa por la proa, de estribor a babor. ¡Alistad los cañones monstruos de Inglaterra! ¡Ya los teneis!

Pero Warrender titubea. ¿Serán realmente alemanas esas siluetas borrosas? En la pasarela del *King George V*, un oficial dice que son los cruceros de Goodenough, los *Southampton*. Es muy posible, el perfil de los *Strassburg* es igual al de los cruceros ingleses tipo «ciudad». Con tiempo claro y a larga distancia es frecuente la equivocación. Por otra parte, ved uno que hace señales:

KF., KF, KF.

Se ha hecho muy bien en esperar, son amigos. Van a acercarse, izarán su numeral. Pero, ¿qué sucede.? ¡Maniobra más rara! Helos ahí ahora que caen hacia el NE. . . . Se alejan, van a desaparecer en la cortina de lluvia. ¡Oh! ¡Mil rayos!

—Rumbo Noroeste. Darles caza, grita Warrender.

Demasiado tarde. . . . Los alemanes han utilizado las señales de reconocimiento que les ha hecho Goodenough hace una hora, y ahora huyen a 27 nudos, ocultos detrás de una pantalla de humo oscuro y pegajoso que arroja el último buque de su línea. Tras de esa nube, se percibe apenas el tope de algunos mástiles, luego, al cabo de tres minutos, absolutamente nada.

¡Otra batalla frustrada!

¡Y es la cuarta!

El almirante Warrender por radio al almirante

Beatty: «*Cruceros y torpederos enemigos a la vista, rumbo NE*».

Los dreadnoughts se precipitan a 20 nudos sin esperanza. A las 12 y 40, se detienen. Tristemente, Warrender regresa hacia el Oeste. (1) Dentro de dos horas, obscurecerá; dentro de tres será de noche; los alemanes que acaban de escapárenos ¿no irán a dar media vuelta para mantener el contacto a distancia y atacar con torpedos aprovechando la obscuridad? Y no se tiene ni un sólo destroyer para oponerles. . . .

El enemigo planea efectivamente ese ataque, pero el mar está bravo y sus torpederos se exponen a quedarse sin carbón. (2) No hay más que seguir adelante, camino de regreso, ampliamente abierto por la proa.

Observad ahora la célebre brecha del campo de minas.

Von Hipper, con sus cruceros de combate, está emergiendo de ella. Gracias a los radios de sus cruceros ligeros, sabe que la ruta hacia el Este está obstruída por los dreadnoughts de Warrender. Un solo camino parece libre, el del Noreste. A las 12 y 30, von Hipper toma esta ruta. (Ver croquis).

Y observad a la misma hora la posición del *Lion*, a diez y siete millas a penas de von Hipper. Si Beatty continúa su rumbo, antes de veinte minutos retumbará el cañón.

Los dos adversarios navegan como si se hubiesen dado cita en el punto donde está situado el *Von der Tann*.

Von Hipper está perdido.

Nada de eso. A las 12 y 30, Beatty vira media vuelta y se dirige hacia el Este. . . .

(1) Ver croquis adjunto.

(2) En las 650 toneladas de sus torpederos, los alemanes han colocado calderas y máquinas de 16.000 caballos. Naturalmente, queda poco lugar para carboneras. Los destroyers y los torpederos de todos los países estaban en 1914 en las mismas condiciones. La armada francesa nunca pudo remontar el Adriático hasta el fondo, pues hubiera tenido que desprenderse de sus torpederos, lo que hubiese sido un disparate en ese mar plagado de destroyers y submarinos austriacos.

¿Porqué?

Porqué cinco minutos antes, Warrender le ha señalado «Cruceros y torpederos a la vista». ¿Qué cruceros?

No se sabe. A causa de la lluvia, no se los ha podido reconocer ni contar.

Beatty dice: «Deben ser los cruceros de combate alemanes, el grueso de las fuerzas de von Hipper, que huye detrás de sus cruceros ligeros».

La maniobra es correcta. Cualquiera jefe capaz de reflexionar hubiera procedido como el almirante Beatty.

Pero, por quinta vez, la batalla ha fallado. Y siempre guiados por Goodenough, los cruceros de combate británicos dan la espalda al punto donde von Hipper desfila describiendo una gran cruva que lo alejará del umbral peligroso.....

Desde este momento, Warrender y Pakenham, Beatty y Goodenough van a errar a la ventura entre la tempestad que arrecia, la lluvia que redobla, y el día que fenece. Renuncio a repetir todos los radios confusos, tardíos, contradictorios, que envían los puestos de Inglaterra, datos que proceden de testigos invisibles en la neblina - pescadores, patrulleros, tal vez submarinos - los cuales han visto o han creído ver al enemigo, de lejos seguramente, pues de lo contrario no hubieran podido contarlos..... A creerles, von Hipper navegaría sin rumbo fijo, a ratos para el Sur, otros para el Norte..... No terminaríamos nunca. Cada noticia exigiría un croquis y el todo carecería de interés, pues se ha perdido la pista, desgraciadamente, y los alemanes van a volver a sus bases. El relato de esta obscura jornada es ya bastante confuso...

Se puede resumir en pocas palabras: Warrender persiste rumbo hacia el Oeste hasta rozar el campo de minas, hasta enloquecer al Almirantazgo, luego se lanza al Norte; Beatty, va hacia el Este, luego, mejor inspirado, hacia el Norte, y nuevamente hacia el Este para tratar de colocarse entre el enemigo y los puertos alemanes.

Así pues, desde el alba, todos estos cruceros de batalla, en puestos de combate, navegan a toda velocidad en el mar desencadenado, y tiempo cerrado. La gente del blocao ha dejado su abrigo para ocupar la pasarela, donde se vé más claro y se respira mejor. Tiritando en sus atalayas, los telemetristas esperan inútilmente un blanco al cual dirigir sus aparatos gigantescos. Los sirvientes de las piezas de grueso calibre dormitan en sus torres, y se sobresaltan al toque de alarma cada vez que una nube más negra, la que podría ser un humo enemigo, pasa en el horizonte cercano. Debajo de todo, frente a los hornos, los foguistas no dan más, pero continúan asimismo alimentando los 80000 caballos que necesitan los colosos para desarrollar sus 28 nudos. Desde que los buques están en puestos de combate, cada una de las cuarenta calderas del *Tiger* o del *Queen Mary* ha consumido diez toneladas de carbón (1), que los demonios negros de ojos relucientes han arrojado a las inmensas hornallas con sus brazos, con sus riñones. Esos fogoneros no han soltado sus palas más que para sacar a grandes golpes de rodo, la dura escoria que se adhiere a las grillas, trabajo que obliga a inclinar cara y pecho sobre el brasero, mientras la espalda recibe el huracán helado de los ventiladores que funcionan a espantosa velocidad para traer allí todo el aire que exige la combustión infernal. El esfuerzo de la máquina humana por ayudar a la máquina de acero es algo inaudito. Desde hace mucho, las carboneras que dan a las calderas están vacías; hay que traer el carbón desde los compartimientos alejados. Este es el trabajo de los carboneros parias entre los parias, que penan dentro de cajones de acero, entre el polvo negro y las piedras, como el minero en su mina, pero semi-asfisiados. Y sin embargo, todos esos carboneros y fogoneros son siempre los más alegres, los más valientes del buque. Oídllos, en ese infierno, no dejan de cantar. . . . Como todos

(1) A gran velocidad, el *Lion* consume en veinticuatro horas 950 toneladas de carbón y el *Tiger* 1200.

a bordo, claman por la batalla, esa batalla de la cual nada ven, a menos que termine por un torpedo o una mina, en cuyo caso están en el puesto de honor para perecer. . . . En los cuartos de máquinas, cuya temperatura es indescriptible, donde las turbinas han suprimido el grupo animado y alegre, la vida vibrante, rítmica, intensa de pistones, bielas y manivelas de antaño, reina una calma de iglesia, que llena la vibración de órgano producida por las cien mil aletas de las turbinas sobre las cuales sopla el vapor, nota grave a las velocidades usuales de navegación, zumbido agudo de avispa gigantesca a la velocidad de combate que se sostiene desde hace más de ocho horas. Allí, tampoco nadie ve nada, nadie sabe nada.

Hace un momento había cabeceo, ahora hay rolido; de modo que nos hemos atravesado al viento de costado. Pero, ¿a qué rumbo? ¿Norte o Sur? No se sabe, ni importa saber. La única ruta interesante es la que conduce al enemigo y la que vuelve al puerto. . . . A veces sin embargo, alguien, apiadado de los que están en el fondo del buque, telefona una breve comunicación. Pero hoy, todo se reduce a ésto: «Mal tiempo, no se sabe nada, no se ve nada».

Pero todo tiene su fin y el final de los días de invierno llega pronto. A las 3 y 30 el almirante Warren llama al almirante Beatty; va a anoecer, inútil insistir. Ruta Noreste, hacia la Gran Flota que baja de Scapa Flow, demasiado tarde.

XII.—AL DIA SIGUIENTE

No se podía evitar al alba, dar un comunicado al pueblo inglés.

Forzosamente vago en lo referente a operaciones militares, termina así:

«El Almirantazgo aprovecha la oportunidad para hacer notar que demostraciones de ese género, contra ciudades no fortificadas o puertos de comercio, son fáciles a condición de incurrir en algunos riesgos, pero están completamente desprovistas de toda importancia militar.»

Pueden causar pérdidas de vidas entre la población civil, algunos daños a la propiedad privada; ésto es muy sensible; pero ellas no deben modificar en forma alguna la política naval general seguida hasta ahora».

La prensa, en toda Inglaterra, hace explosión. Desde hace doscientos cincuenta años, desde las jornadas de junio 1667, en que Ruyter, en pleno Támesis, atacó y tomó a Chatham y Sheerness, ningún enemigo se ha atrevido a acercarse a la costa oriental del reino. La marina no ha sabido ni detener ni vengar el insulto. El Almirantazgo duerme sin duda y deja al país expuesto a la matanza, a la invasión. ¿De qué sirve la Gran Flota y qué es lo que hace?

No hay contestación. . . . Mutismo oficial, silencio forzoso. . . . Nadie debe saber lo que hace la Gran Flota, ni lo que hará.

La prudente estrategia del Almirantazgo británico, enemigo del riesgo, seguirá por mucho tiempo. En adelante, sin embargo, cada vez que se hagan a la mar los cruceros de combate o las fuerzas de exploración inglesas, la Gran Flota los seguirá de lejos, lista a acudir en su ayuda.

Los alemanes triunfan; hemos masacrado a los ingleses en su propia casa, y leed los diarios de Inglaterra: el pánico. Seguramente, el War Office se verá obligado a dejar tropas en las ciudades costaneras que tiemblan a la idea de una invasión. Tantos soldados de menos para el frente occidental. Y el Almirantazgo dispersará la Gran Flota, para hacerle vigilar los puertos. Podremos batirla por partes. . . . ¿Y quién sabe si la opinión inglesa no exigirá una revancha, enviará a Jellicoe o a Beatty a atacar la costa alemana, en medio de las minas, que por millares obstruyen todas las rutas de acceso?

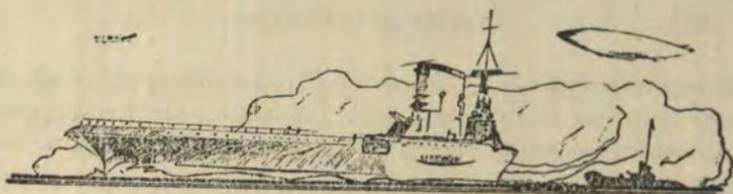
Así, pues, los alemanes toman por realidades sus sueños. No comprenden que, bajo un insulto como el del 16 de diciembre, el pueblo inglés podrá en un principio indignarse, pero después, inmediatamente después, cerrará los puños y se vengará; que la amenaza jamás abatirá a ese pueblo altivo; que al dar á tres

puertos de Inglaterra una idea — por débil que sea — de lo que han sufrido todas las ciudades de Bélgica y las de diez departamentos de Francia, los alemanes acaban, ellos mismos, de abrir los ojos a los pocos ingleses que todavía creen en la integridad moral germana.

En el curso de los días siguientes, continuando la lectura de los diarios de Inglaterra, el Kaiser se extraña sobremanera, después del raid contra Scarborough y Hartlepool, pues el enrolamiento de voluntarios en el ejército británico es mucho más numeroso que nunca!

He relatado esta jornada sin batallas, ese juego siniestro de gallina ciega, para demostrar que la guerra en el mar es un asunto difícil. Y desearía que en nuestro país, (1) escéptico y burlón, se deje de sonreír en lo sucesivo cuando, a propósito de una catástrofe o de una maniobra frustrada, los marinos pronuncien la palabra: fatalidad.

(1) Francia.



REFLEXIONES SOBRE UN PUNTO DE ESTRATEGIA

(DE LA REVUE MARITIME, POR EL CAPITAN DE
CORBETA BARD.)

PRÓLOGO

CUANDO se desea llevar a cabo un estudio militar, del dominio de las ideas generales de orden elevado, como las concernientes a la Estrategia, la conducción de la guerra o la filosofía de la misma, se tropieza con grandes dificultades, por no existir definición precisa ni ensayo de clasificación de estos diversos géneros de ideas.

Es bastante curioso, al constatar esta ausencia de lo que debería constituir el preámbulo de los estudios sobre la guerra, apercibirse que el origen de estos estudios no se ha basado, precisamente, en el «método». Y sí, como es seguro, se ha retrocedido ante las dificultades, el resultado es mucho mas sensible, pues creemos ver en él, la causa de numerosos errores

Efectivamente; no es que falte abundancia de ideas verdaderas; sino, mas bien, la clasificación de éstas que, aunque a veces parecen contradictorias, sólo deben clasificarse en escalas diferentes.

Sin pretender precisar esta clasificación, nos parece que podría basarse en el esquema que esbozamos a continuación.

Ante todo, considerando que la guerra es una acción humana de un género particular, se pueden buscar los principios generales que rigen la acción y aplicárselos.

Entonces se hará la filosofía de la acción, la que nos conducirá al enunciado de ciertos principios. En este orden de ideas será necesario considerar el prin-

cipio de la rapidez, el del objetivo principal, el de la exclusividad del objeto, etc. La forma de estos principios es muy general y aplicable a toda acción humana.

En segundo lugar, considerando que la guerra es, entre las acciones humanas, una acción colectiva caracterizada por la permanencia de un peligro de muerte, se puede hacer intervenir a la psicología en la filosofía precedente. De esto no se podrán, sin duda, sacar principios; pero si ciertas cualidades que se deben desarrollar, tales como la idea de sacrificio, el valor, la unión, el carácter, etc.

Ya se trate de estas cualidades o de principios filosóficos, prosiguiendo en su investigación no se apela a la instrucción y a la formación militar sino, mas bien, a la constitución humana.

En otros términos, no es por el estudio que se adquirirá el desarrollo necesario de estas diferentes cualidades, sino por lo que podríamos llamar el temperamento, coeficiente principal de la ecuación personal del individuo. El valor será consecuencia de las condiciones iniciales, innatas del individuo. Indudablemente el hombre podrá tratar de desarrollar en él las cualidades pedidas, o de encausar su temperamento hacia la aplicación de los principios de la filosofía de la acción; pero no podrá hacerlo, sino en los límites entre los cuales el «yo» es modificable, punto sobre el cual no han cesado de discutir los filósofos y que no nos corresponde resolver.

Pero los estudios relacionados con todos los puntos precedentes son independientes del tiempo, del lugar y de los medios positivos de la guerra; ellos pueden preparar los seres humanos para estar en guerra, para comandar hombres; pero no pueden pretender enseñarles a hacer la guerra.

Las consideraciones precedentes no pueden, pues, conducir sino a fórmulas para preparar al hombre para la acción, la acción peligrosa; pero es necesario ahora descender un escalón para concebir los estudios relativos a la mejor manera de «hacer la guerra»; es

decir, de «utilizar los medios» que se poseen para hacerla.

Apoyándose tal género de estudios sobre medios positivos y sobre su utilización, están fatalmente basados en la técnica (1). Desde luego, estos estudios podrán dar por resultado ciertos consejos y preceptos, los que, estando basados en elementos técnicos, no podrán tener una forma invariable, por ser éstos variables en el tiempo y en el espacio; estando, por consiguiente, muy lejos de poseer el carácter general de las ideas filosóficas. Por el contrario, cuanto mas general sea la forma bajo la cual se presenten, será menos posible su aplicación bajo esta forma. El *rol del estratega* nos parece que debe ser, buscar una forma precisa de preceptos, aplicables a un ejecutante, la cual debe ser función de los medios positivos de la guerra, tanto materiales como personales.

Esta clase de estudios no nos conducirá a la formación del temperamento; nos conducirá al valor intelectual, apoyado en la instrucción; puesto que solo la razón puede hacer nacer las ideas, de acuerdo con una técnica que es necesario comprender y poseer.

Se concibe que en el desarrollo de estos elementos (instrucción mas inteligencia), puede influir un trabajo continuo de formación militar, basado en el estudio, tal como lo han practicado los grandes capitanes. (2).

Después el estudio suministrará, por una parte, la instrucción técnica necesaria y enseñará, por otra parte, la evolución de los métodos de guerra, paralelamente, a la evolución de los medios, permitiendo,

(1) Es preciso entender esta palabra en el sentido que le daba Napoleón; «Hay en esta profesión (de marino), una técnica que no llegó a comprender».

(2) Nos parece que lo que constituye el genio de un Napoleón es, precisamente, lo superposición de una inteligencia superior, desarrollada por una instrucción incesante, y un temperamento particularmente apto para la acción. La parte de la inteligencia y del trabajo en sus éxitos es, a menudo, preponderante sobre la del temperamento, que no es influenciado, en su desarrollo, por el estudio. La 1ª. de sus principales cualidades, que nos parece ser la rapidez, se presenta en todos sus actos desde el origen.

tal vez, determinar para la época presente o para un futuro próximo, a qué reglas nuevas, evolucionadas, debe obedecer la utilización de los medios actuales o de los de mañana (1).

El objeto de los estudios estratégicos se puede precisar así: Tratar, estudiando las posibilidades que pueden ofrecer los medios positivos de la guerra (en determinada época y en condiciones geográficas y políticas dadas), de desprender de ellas, las ideas madres a que deben sujetarse los que tienen que dirigir el empleo de estos medios.

En seguida corresponderá, al jefe encargado de la ejecución, considerar si, debiendo ser hecha por hombres, será posible la aplicación de estas ideas; si estará de acuerdo con los principios filosóficos de la acción y sí, por otra parte, los ejecutantes poseerán las cualidades exigidas para la acción. No nos parece que el estratega deba examinar este segundo aspecto de la cuestión; su trabajo, nos parece, debe ser, antes que todo, un trabajo de forma científica, razonado, y en el que solo se dará cabida a la imaginación en la proporción necesaria para entrever las posibilidades.

El deberá considerar solamente los datos concretos del problema, a fin de llegar a una forma concreta en el enunciado de las ideas cuya aplicación preconizará. Se concibe que esta forma no es inmutable, puesto que los datos del problema o medios de la guerra están en perpétua evolución (creación de una nueva arma, tal como los submarinos, la aviación, etc.) y aún, a veces, en verdadera revolución.

(1) Otro ejemplo nos parece característico de la confusión entre un precepto relativo al temperamento y los de orden táctico o estratégico; que-remos hablar de la noción de ofensiva, tan desarrollada antes de 1914. Situada en su verdadero lugar, en el estudio relativo al temperamento, era y permanece siendo justa; aplicada al dominio estratégico o táctico, iba contra la razón, puesto que desde 1870 se consideraba la potencia de fuego como una característica de los medios modernos, conduciendo desde entonces a pérdidas inauditas y a desastres. Solo queda el espíritu de ofensiva, considerado como elemento del «yo», siendo hasta hoy la 1ª. cualidad del hombre de acción.

SOBRE UN PUNTO DE ESTRATEGIA

En la exposición que precede hemos tratado, evidentemente, de simplificar y diseñar a grandes rasgos una cuestión que, en realidad, es mas compleja.

En particular, para el problema estratégico, es muy cierto que, si el estudio de los medios conduce a la idea estratégica; esta idea, a su vez influirá sobre los medios. Dicho de otro modo: la idea puede no apoyarse sobre los medios reales, existentes, sino sobre los medios posibles (por ejemplo: posibilidad de construir un buque de tal o cual tonelaje, de tal o cual velocidad, etc.); lo que es particularmente verídico en la marina.

Los estudios de orden estratégico son cada vez mas necesarios e interesantes.

Será bueno todo estudio que contribuya a definir lo que es necesario querer y porque es necesario quererlo.

En nuestra época, mas aún que nunca, puesto que los medios de la guerra naval han evolucionado grandemente, desde hace algunos años, y se encuentran aún en plena evolución; aunque nunca haya habido una indecisión tan grande sobre el valor de ciertos medios y su mejor utilización; por consiguiente, nunca se ha planteado de una manera tan aguda la cuestión del rendimiento del dinero invertido.

No es nuestra intención desarrollar las ideas precedentes; hemos tratado solamente de precisar bien el lugar que sería necesario dar, en el cuadro general de los estudios sobre la guerra, a un ensayo de estudio estratégico, tal como nos lo ha sugerido una conferencia sustentada en el Centro de Altos Estudios Militares, por el General Debeney. Recordando los principios estratégicos profesados antes de la guerra de 1914, estudia lo que él llama el «escándalo de la guerra moderna» y la quiebra aparente de los principios en cuestión. El manifiesta que esta quiebra no alcanza a los principios, en sí mismos, sino a la for-

ma bajo la cual se les enunciaba; forma que no tuvo en cuenta las posibilidades de 1914.

Habiendo evolucionado los medios de la guerra, los principios estratégicos bajo su antigua forma, deducidos de los medios anteriores, no eran ya susceptibles de una aplicación inmediata. Fué menester, en plena guerra, encontrar la nueva forma, correspondiente a los nuevos medios. La fuerza de la estrategia francesa entre 1914 y 18 fué adaptarse mas rápida y completamente que la estrategia alemana. Cuál es, en efecto, agrega el conferencista, la gran evolución en los medios de 1914? Antes de esta guerra el estratega tenía que mover fuerzas limitadas. Ahora bien, a consecuencia de la falta de medios de transporte el dosaje de las columnas, una vez comenzada la maniobra, era difícil de modificar; pero, por el contrario, el terreno era amplio con relación a la densidad de las columnas y, por consiguiente, las *direcciones* de marcha eran fácilmente modificables. La base de la maniobra residía pues en la *dosaje* de las columnas y no en la elección de las *direcciones*.

Al contrario, en 1914, las masas en movimiento son tan grandes que es muy difícil conservarles una dirección de marcha dada y sobre todo modificar esta dirección, una vez comenzada la maniobra. Por el contrario, es fácil, a consecuencia del desarrollo de los medios de transporte, modificar la composición de las columnas.

El general Debeney saca de esto la siguiente conclusión: «Si hubiese sido menester dar, en 1918, al principio de la *economía de las fuerzas* una forma, de acuerdo con los medios y posibilidades del momento, se le habría podido enunciar de la manera siguiente:

«1°.—Elegir un objetivo y aplicarle el máximo de sus fuerzas.

«2°.—El objetivo está constituido por efectivos o material cuya destrucción tenga como consecuencia la mayor pérdida de fuerzas vivas del enemigo.

«3°.—La aplicación de las fuerzas se realiza si-

guiendo *direcciones* según las cuales el jefe dosifica y hace mover sus tropas, efectivos y material».

Nos ha parecido interesante buscar, por analogía, si era posible precisar para la guerra naval, teniendo en cuenta la evolución de los medios modernos, una forma de ejecución que permita la aplicación del mismo principio estratégico.

Se tropieza desgraciadamente con una gran dificultad inmediata: la diversidad de formas que puede revestir la guerra en el mar. Parece, en primer lugar, que no se puede hacer un estudio útil de las operaciones navales sino bajo la forma de casos particulares, por tener gran importancia la geografía del terreno y el valor relativo de las fuerzas que entran en acción.

Al pretender generalizar, se corre el riesgo de caer en fórmulas abstractas, teóricas y sin ninguna utilidad para el ejecutante.

No encontramos tampoco, en la última guerra, elementos de apreciación de tanto valor como los puestos a disposición del estratega por las experiencias que no cesaron de hacerse en el frente francés entre 1914 y 18.

Sin embargo, las lecciones deducidas de esta lucha en tierra, nó tienen también el mismo defecto de corresponder a un caso particular, al caso de dos pueblos armados de frontera limitada? Esto no invalida por consiguiente el valor de las deducciones basadas en ejemplos; pero, igualmente, deducidas del mero estudio lógico y razonado de los medios y de las posibilidades. Parece pues, posible, por la simple razón de ser suficientemente generales y estar basadas en datos concretos, que permitirán llegar a conclusiones prácticas, que no necesitarán, sin duda, sino de ligeras variantes para poder adaptarse a las situaciones particulares.

VALOR DE LAS POSICIONES EN LA ESTRATEGIA NAVAL

Cuál ha sido pues la evolución de los medios de la guerra naval?

A riesgo de que parezca paradójico, creemos que, estratégicamente, la diferencia es mas grande entre 1914 y hoy día que la existente entre las flotas a vela de los últimos siglos y la flota de 1914. Evidentemente los elementos son muy diferentes: el vapor ha reemplazado a la vela, el cañón tiene mayor alcance, el torpedo ha reemplazado al brulote, etc.....

Pero, son diferentes las concepciones para hacer la guerra?

Siempre se apoyan sobre los dos mismos medios: la batalla entre cuerpos de combate y el bloqueo. Las flotas navegan concentradas, sensiblemente de idéntica manera; combaten en formación cerrada; permanecen en la mar mucho tiempo; la velocidad es apenas mas grande; en 1914, guardando las proporciones con relación a esta velocidad, los cruceros no tenían, con relación al cuerpo de batalla, la superioridad que tenían las fragatas sobre los navíos. Bajo el punto de vista de la transmisión, aunque la T.S.H. ha hecho su aparición, la línea aún maniobra por pabellones como en el tiempo de Tourville y el jefe, en la mar, es posible que se encuentre tan aislado como Tourville (se dió el caso durante la búsqueda del *Goeben*, cuando el Almirante Lapeyrere no pudo recibir ninguna información). (1)

Sin duda la flota de 1914 necesitó un revituallamiento mas frecuente que la flota a la vela; pero es necesario no creer que esta necesidad de revituallamiento no existía para los veleros. Basta recordar cuando Suffren entró a La Praye para hacer agua y cuando tomó Trinquenale con el único fin de repararse y también cuando Villeneuve entró a las Antillas, por necesitar víveres. La única gran diferencia, bajo el punto de vista estratégico, proviene de que la noción de tiempo no es la misma en ambas épocas: los días no tienen el mismo valor, puesto que entonces podían intervenir condiciones meteorológicas imprevistas que retardasen las flotas a la vela.

(1) En realidad recibió una del Cabo de Hierro, desde luego, falsa.

Sin embargo, una nueva arma hizo su aparición antes de 1914: el submarino; pero no logró aún influenciar las concepciones estratégicas, por no haber todavía confianza en él. Los submarinos alemanes hicieron en Agosto de 1914 notables cruceros cuya duración admiró a los mismos alemanes (10 días, habiendo sido sólo 2, un máximo en tiempo de paz). Durante muchos meses navegaron los buques de la armada francesa como si los submarinos no existieran.

En resumen, era tan grande la analogía entre la flota de 1914 y las flotas de la época de la vela, que, antes de aquella fecha, se estudiaban las guerras del pasado para sacar de ellas lecciones; es decir, principios para aplicar, sin pensar siquiera en cambiarles de forma; lo que era reconocer implícitamente esta analogía.

Estos principios se adaptaban y se llevaban a cabo rápidamente. Se esperaba la batalla decisiva, efectuando la concentración con el fin de «destruir al enemigo a flote». Se condenaba severamente el principio de la guerra directa contra las comunicaciones enemigas.

Y todo parecía lógico puesto que los medios de la guerra naval comprendían, casi exclusivamente, un grupo combatiente (navíos) y otro de cruceros exploradores (fragatas), que sobrepasaban en poco la velocidad de los acorazados; todos estos elementos tenían las siguientes características comunes:

Posibilidad de permanecer largo tiempo en la mar;

Lentitud en sus movimientos;

Dificultad de reunirse en caso de separación;

Transmisiones lentas y aún muy difíciles entre elementos que no estaban a la vista.

La evolución comienza en realidad hacia 1914, y, como siempre, se acelera bajo la presión de los acontecimientos. El submarino revela bruscamente sus posibilidades; las transmisiones se desarrollan rápidamente; el avión hace su aparición; los buques de superficie cambian de característica y el elemento velocidad adquiere de golpe una importancia insospechada.

Esta evolución, pròseguida después de la guerra, conduce hoy a nuevas posibilidades. Cuáles son? Y, qué es necesario deducir estratégicamente de ellas?

Se puede asegurar que la *velocidad* ha llegado a ser el *elemento estratégico* esencial.

Durante la guerra, los encuentros anglo-alemanes dejaron entrever toda la ventaja de este elemento. Las operaciones en el Mar del Norte han revestido una forma casi constante:

«Raids alemanes confiados a buques rápidos, con o sin apoyo; contra-ataques ingleses bajo la forma de exploración o persecución, en los que solo podían intervenir los elementos rápidos».

Actualmente se pueden efectuar infinidad de ejercicios estratégicos; es indudable que los buques que no dispongan, por lo menos de 30 nudos, estarán fuera de acción en pocas horas. Pero la ventaja del elemento velocidad tiene, naturalmente, su inconveniente en el hecho de ser un elemento frágil, cuya duración es limitada. Por esto creemos que los buques rápidos no deben hacerse a la mar de manera continúa; es necesario tener con ellos esmerados cuidados, como con los galgos y caballos de carrera, cuando están en descanso, proporcionándoles frecuentes estadías en puerto. Además, es preciso asegurarles el revituallamiento, a mas tardar, cada 48 horas.

De lo expuesto se desprende que la primera necesidad para estos buques es tener a su disposición *bases* de revituallamiento, de reposo y de reparaciones.

Por consiguiente, la forma de las operaciones va a cambiar; las salidas a la mar serán cortas, rápidas, inesperadas, de carácter espasmódico.

El desarrollo del submarino y el temor de encontrarlo continuamente en la ruta conducen a la misma necesidad: permanecer en la mar el menor tiempo posible y, por consiguiente, operar a gran velocidad, a manera de *raid*.

Luego, será necesario que, *estratégicamente*, la *velocidad* aumente, de acuerdo con el incremento de

la velocidad táctica. Es preciso que nada disminuya el efecto de sorpresa y rapidez. Esto demuestra la importancia de estar *bien situado* en el momento de partida; es decir, de ocupar buenas *posiciones*.

Terminado el *raid* será necesario, antes de la ejecución del contra-ataque, contar con un apoyo y talvez con un refugio.

No se le podrá encontrar mejor que en las *posiciones* elegidas convenientemente.

Idénticas razones a las invocadas precedentemente para el atacante, serán necesarias para favorecer el contra-ataque. Ante la rapidez del enemigo no podrá oponerse a su *raid*, ya sea para interceptarlo o para detenerlo al regreso, sinó se ocupan *posiciones* favorables y si las fuerzas de contra-ataque no están *bien colocadas*; sinó se llegará demasiado tarde.

He aquí, con relación a la flota de 1914, una evolución que trastorna las características de los elementos de combate. Ahora, la rapidez de los movimientos es extrema, trayendo por consecuencia un cambio importante en la noción de *concentración* (punto de vista *táctico*) o en la de reunión de fuerzas (punto de vista *estratégico*). Por consiguiente, es necesario reformar nuestras impresiones anteriores sobre el valor del *elemento distancia*.

En lo sucesivo se podrán considerar las fuerzas como reunidas, aunque parezcan estar a distancias considerables unas de otras. Y estas distancias llegarán a ser tan grandes como las que separan las posiciones enemigas de las amigas. No hay solamente aumento *relativo* de distancias. Este aumento cambia a tal punto los datos del problema, que aun lo expuesto parece modificado, puesto que se debe hacer intervenir un elemento nuevo: el valor de las posiciones.

Lo que acabamos de decir para la forma de la guerra naval, propiamente dicha, es aun más verídico si hacemos intervenir los medios aéreos. La forma que reviste la guerra aérea no se discute y la necesidad de bases de partida para los *raids*, de centros de revitua-

llamamiento, etc. de *posiciones aéreas*, en otros términos, es evidente. En el fondo, llegamos únicamente a manifestar que las características de los buques de superficie, aunque difieren actualmente mucho de las características de los aviones, comienzan a aproximárseles lo suficiente para que la utilización de estos dos elementos adquiera una forma análoga (1).

Otra característica de los medios actuales es el desarrollo continuo de las *comunicaciones*. Ya sea entre grupos en la mar o entre tierra y los grupos, la conexión debe asegurarse, actualmente, de manera perfecta. He aquí un elemento que va a dar cohesión, a contribuir a asegurar la reunión de fuerzas separadas, aún las muy alejadas unas de otras, y permitir por consiguiente, sin temor, esta separación.

He aquí también el medio de contribuir a la rapidez de las operaciones; pero, a condición de tener centros de información y de *comunicaciones* bien situados. De aquí se desprende un nuevo argumento para afirmar el valor creciente de las *posiciones*. Puede hallarse idéntico resultado, partiendo del *objeto* de la guerra naval, tal como se le ha llegado a definir, desde hace algunos años. Todo el mundo sabe que se ha renunciado a la antigua forma del «dominio del mar» y que actualmente no se trata sino de «ase-

(1) Bajo este punto de vista estratégico se llega a resultados análogos a los de la conducción del tiro. Por ejemplo, si se ha estudiado un método que se ha probado contra un objetivo (blanco) lento y se presenta de golpe el problema de tiro sobre un objetivo extremadamente rápido, como un avión, es fácil darse cuenta inmediatamente de que el método de tiro precedente es inaplicable y debe ser renovado. Pero si se plantea el problema con relación a un objetivo cuya velocidad, al principio débil, va creciendo, será más difícil darse cuenta del momento, a partir del cual debe modificarse el método y habrá que concretarse durante largo tiempo a buscar la adaptación del método habitual, hasta llegar al límite extremo de su aplicación.

Generalizando, ocurre que fenómenos físicos sean funciones de un elemento variable y, por la simple variación de valor de este elemento, revisten una forma esencialmente diferente. Así es como, a la simple variación del elemento longitud de onda de una vibración corresponden fenómenos de óptica, de acústica, de electricidad, etc. La característica de estos fenómenos es el límite de las variaciones de este elemento.

Citamos estos ejemplos para precisar la manera como concebimos la evolución del problema estratégico. La característica «velocidad» de los medios de la guerra naval parece haber sobrepasado el límite que le permitía la aplicación de los procedimientos antiguos y se necesita, por el contrario, considerar su utilización bajo un punto de vista análogo al de los medios aéreos.

gurar las comunicaciones propias y destruir las del enemigo». (1)

Es evidente que no se pueden concebir líneas de comunicación sin tener, al mismo tiempo, la noción de las bases por donde, o cerca de las cuales, pasan estas. Cuanto mas nos ocupemos de estas bases, será mas efectivo el *control* de las líneas de comunicación. El ejemplo de la última guerra es bastante elocuente a este respecto. El movimiento marítimo no se hacía, realmente, sino de *posiciones en posiciones*. Lo que la guerra submarina puso en evidencia es enteramente aplicable a la guerra naval, bajo cualquier aspecto imaginable.

Por otra parte, no hay hecho mas saltante de la guerra naval de 1914 que esta protección asegurada a las líneas marítimas por la proximidad de las posiciones. Todos los ejemplos hacen resaltar la acción en la mar, cada vez mas alejados de la tierra. Este es el resultado de la evolución de los nuevos medios de hacer la guerra (aviación, obstrucciones de toda especie, hidrófonos, etc.)

Se puede decir que, *a lo largo de las posiciones*, hay una verdadera *ocupación* de las aguas territoriales hasta una distancia que puede llegar a ser considerable. Un ejemplo clásico fué la bahía alemana de Heligoland defendida eficientemente aún contra los submarinos, hasta mas de 100 millas, en 1918. Esto se llevó a cabo con lo que se podría llamar los *medios de las posiciones* (patrulleros, obstrucciones, escuchas, aviones, dirigibles, etc.)

El estudio de los medios actuales de la guerra naval nos conduce pues, bajo todo punto de vista, a reconocer la importancia creciente de las *posiciones*, ya sean bases de partida, centros de revituallamiento

(1) Ya no es posible dominar el mar, como tampoco se podrá dominar el aire en el sentido estricto de la palabra. El partido A puede haber obtenido una victoria aérea o naval, completa; nada impedirá que un avión o un submarino del partido B llegue algunas horas después de la batalla a pasarse, a voluntad, en el aire o bajo el agua.

Hay, aún, en esto, otro punto común entre la forma de la guerra naval y la de la guerra aérea.

o información, estaciones de refugio y de apoyo, centros de vigilancia y de control a lo largo de las posiciones. Nos parece que el elemento capital de la estrategia naval actual es, antes que todo, una *elección* juiciosa de posiciones; posiciones que es necesario no títubear en conquistar a viva fuerza, si fuera menester.

Se podría hacer un estudio interesante sobre los diferentes roles que están llamados a jugar estas posiciones y su adaptación a estos diferentes roles.

Se comprende que en la cercanía de las líneas de comunicación lejanas, muy a retaguardia del frente, la importancia sea menor que en la línea del frente, donde nos parece que las posiciones desempeñan un rol muy análogo al de la línea de fortalezas, en tierra. Y, a pesar de la poca consideración que tenían para estas fortalezas los partidarios de la ofensiva, nó se debe a su resistencia una gran parte del éxito final?

Desde luego, se podría ir mas lejos y considerar el rol del *grupo combatiente* como un rol de posición. En caso de faltar la posición terrestre es necesario recurrir a la posición móvil, constituída por el grupo combatiente (1). Llevando mas adelante aún la similitud, si se considera que las posiciones de tierra actúan por intermedio de lo que hemos llamado «medios de posición», la posición móvil, es decir el grupo combatiente, deberá poseer igualmente sus «medios de posición» (escolta, dragadores, aviones, etc.)

La importancia del rol de este grupo combatiente nos parece muy sorprendente; es una pieza muy importante en el tablero estratégico pues, teniendo todo el valor de una *posición*, es, al mismo tiempo, *móvil*. Es por esto que será muy ventajoso destruir esta pieza importante del enemigo y, por consiguiente, buscarla con este fin. De este modo aparece, no solamente el verdadero lugar de la fuerza acorazada (es decir el

(1) La analogía es completa para la concepción del buque porta-aviones, destinado precisamente a servir de base, de «posición», cuando los aviones necesarios no puedan encontrar una posición de partida en el campo en que deben operar.

valor actual del «capital-ship») en el conjunto de los medios de la guerra, sino también el verdadero lugar de la *batalla*: esta batalla a la que se consideró por mucho tiempo como un fin de la guerra (objeto), mientras que solo constituye un medio.

Partiendo de las consideraciones precedentes, podemos tratar, como lo hizo el General Debeney para la estrategia terrestre, de dar al principio de la *economía de las fuerzas*, aplicado a la guerra naval actual, una forma muy análoga:

1º.—«Elegir un *objetivo* y utilizar contra él el *máximo* posible de las fuerzas propias.

2º.—«El objetivo está constituido, ya sea por material o personal *a proteger* tanto en tierra como en el mar.

«Ya sea por material o personal cuya destrucción, tanto en tierra como en el mar, acarrée al *enemigo* la mas considerable *pérdida* de fuerzas vivas.

3º.—«La aplicación de las fuerzas se realiza, partiendo de *posiciones* elegidas y tomadas a viva fuerza, en caso necesario, en las cuales el jefe ha distribuido *previamente* sus unidades de superficie, aéreas y submarinos».

Evidentemente se nos podrá reprochar el haber razonado demasiado por analogía, y no habernos apoyado suficientemente en los ejemplos de la última guerra; pero, habiéndose llevado a cabo en tierra la evolución de los elementos de combate, durante el curso de las operaciones en el año 1918, encontramos condiciones de guerra muy semejantes a las del presente. Por el contrario, fué después de 1918 que la evolución de las construcciones navales suministró posibilidades nuevas, como consecuencia de los elementos nuevos.

Sin embargo se puede intentar demostrar que las consideraciones precedentes pueden entreverse y preverse en vista de algunos ejemplos reales de la gran guerra.

El rol de posiciones aparece, aún en un campo restringido, como el Mar del Norte.

En Agosto de 1914, de acuerdo con las ideas de la literatura marítima de avant-guerra, la Gran Flota se concentró en el N. de Escocia. Pero antes de mucho tiempo hubo separación y una nueva distribución de las fuerzas. La fórmula de concentración a todo trance fué reemplazada por la noción de *reunión de fuerzas*; es decir, por la idea de que las fuerzas, aunque separadas, pueden, según la distancia, participar en una operación común.

Sin embargo, se podrá objetar, que esto dió por resultado que las fuerzas inglesas no tuvieron tiempo para concentrarse en Jutlandia.

La cuestión no radica ahí; nosotros sólo consideramos las posibilidades. Aún en un terreno mucho mas reducido, la escuadra de Beatty no combatió unida con la escuadra de Thomas.

Aquí no se trata de lo que haya o nó realizado determinado jefe, sino de las posibilidades y, solamente deseamos hacer constar que los ingleses consideraban sus fuerzas perfectamente reunidas, aunque estuvieran *repartidas* en diferentes puntos.

La guerra de 1914 ofrece otros ejemplos que prueban más aún, la importancia de las posiciones. Podríamos citar la busca de una base para la armada. (Malta, Corfú, Navarino); pero este caso pertenece a una categoría especial de las posiciones—las bases del ejército,—cuyo valor no se ha negado nunca. Nos parece que el mejor ejemplo es el de las diferentes estaciones instaladas durante la guerra submarina (Milo por ejemplo). Entonces los aliados sólo tenían que luchar contra un enemigo particular, el submarino.

Hay sobretodo otra forma de guerra naval, que siendo la mas corta, y la que mas apasiona entre todas, nos proporciona mejores ejemplos: es la guerra de cruceros durante los últimos meses de 1914.

En una conferencia sustentada en la Academia de Marina, el Comandante Chack declaró: «De agosto a diciembre de 1914 la suerte de la guerra naval se jugó en los mares lejanos». Hubiera podido agregar: «La estrategia británica ganó esta guerra, más por sus *posiciones* que por sus *cruceros*».

Luego, puede decirse, con propiedad, que la falta de posiciones (1) es lo que causa la destrucción de los corsarios enemigos. A pesar de todos sus esfuerzos, eran fatalmente obligados muchas veces a dirigirse a tierra, la que se manifestó como su mas peligroso enemigo. Al *Emden* se le destruyó fondeado. La escuadra de Spee fué destruída estando próxima a fondear. Pero, bajo este punto de vista como de muchos otros, esta guerra de corso merece un estudio mas amplio.

CONCLUSIONES

Hemos creído por demás necesario poner de relieve este valor creciente del rol de las *posiciones*, puesto que de él se deducen consecuencias importantes, que interesan a la Marina desde el tiempo de paz.

I.—En primer lugar, bajo el punto de vista *militar*, para el estudio de ejercicios o de planes de operaciones. Particularmente, bajo su nueva forma, el principio antes emitido, satisface a los que rehusan afrontar la posibilidad de operaciones combinadas, suministrando una forma probable que tendrá por objeto asegurar al comando naval la toma de una *posición*. De este modo se da cabida a este género de operaciones en la concepción de los planes estratégicos (2).

En el mismo orden de ideas demuestra que la base de los estudios estratégicos debe ser el estudio de la *geografía* del teatro de operaciones: bien enten-

(1) Se podrá objetar que los alemanes tenían en China una excelente posición: Tsing Tao, y que se dieron prisa para abandonarla; esto fué originado por carecer de «medios de posición». Tsing Tao no reunía las condiciones de una posición; si hubiese tenido, por ejemplo, un solo submarino les hubiera sido difícil, sino imposible, a los cruceros aliados el bloquearlo. Ante todo, consideremos, la gran prisa que se dió la Entente en lanzarse sobre esta posición para apoderarse de ella.

(2) Creemos devolver, de este modo, a los objetivos geográficos un valor que les fué negado antes de 1914, por ser muy diferentes las razones que conducen a buscarlos en la actualidad. En aquella época, se tenía razón en desahuciar al objetivo geográfico, perseguido por si mismo, como una simple garantía para asegurar la paz; mientras que, actualmente, hemos considerado el valor del objetivo geográfico con relación a las operaciones de guerra.

dido que se trata de la *geografía militar*, tal como parece fué Mahan el primero en comprenderlo, en su estudio del mar de las Antillas. Esta es una geografía basada sobre las *posiciones* y sus *distancias* respectivas y que necesitaría ampliarse, actualmente, en todos los detalles (hidrográficos, industriales, etc.) que pueden ser de interés para el valor de una *posición*.

II.—Bajo el punto de vista de la *política naval*, puesto que idéntica teoría precisa la utilización de ciertos elementos de la guerra moderna. Actualmente, la elección es vasta para el que desee llevar a cabo un plan dado con los créditos permitidos a la Marina y se puede asegurar que, aún con la mejor buena fé, hay gran riesgo de hacer variar en proporciones importantes el rendimiento del dinero gastado. Por consiguiente, para que una marina aplique sus créditos, más que nunca, de la mejor manera posible, es muy importante saber bien lo que se desea, esforzándose en prever la forma de la guerra y, por consiguiente, los medios que sean más necesarios. Estos elementos, es bien sabido, serán siempre insuficientes; mayor razón para que sean bien elegidos.

III.—Las consecuencias *de orden general* son aún más importantes, por ser verídico que, hasta cierto punto, un problema militar está ligado a los problemas de interés general para el país. Aquí se percibe el punto de contacto entre la *conducción de las operaciones* y la *conducción de la guerra*.

La necesidad de tener posiciones interesa a la *política extranjera*, puesto que puede determinar la necesidad de determinadas alianzas o amistades y a la *política colonial* por determinar uno de los caracteres del valor de las colonias

Interesa a la *política económica*, puesto que estando las líneas de comunicación estrechamente ligadas a las *posiciones*, o bien estas líneas determinarán ciertas posiciones o bien será menester emprender la modificación de ciertas líneas, para aproximarlas a las posiciones elegidas. Esto podrá traer como consecuencia un cambio en las bases de revituallamiento.

Por todas estas razones podemos afirmar que la necesidad de las *posiciones* interesa a la política *general*. El mas bello ejemplo de esto, nos ha sido proporcionado por la *Conferencia tripartita* de desarme naval. El valor de las *posiciones*, sin haber sido enunciando, fué lo que constituyó el fondo del debate. La Gran Bretaña no ha podido entenderse con E. U. de N. A. porque, teniendo las *posiciones*, ha deseado los elementos apropiados para sus necesidades; mientras que E. U. de N. A., desprovisto de *posiciones*, ha querido, por el contrario, elementos muy diferentes.

Resumiendo nuestras conclusiones, agregaremos:

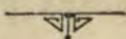
Parece que, antes de 1914, se dió gran desarrollo a los elementos con que se hace la guerra en el mar por la utilidad que reportaban, sin estudiar la forma de los principios estratégicos en función de estos y de sus posibilidades.

Actualmente es necesario plantear mas objetivamente el problema.

Es preciso, al tratar de las líneas de comunicación, estudiar, ante todo, *lo que circula, lo que se transporta*; es decir, el revituallamiento; para estudiarlo en si mismo, bajo el punto de vista de la *geografía militar*, comprendiendo las rutas seguidas y las distancias recorridas.

Es menester hacer este estudio, tanto de nuestra parte, como de parte del enemigo probable. Después conviene estudiar, simultáneamente, los medios de la guerra naval, sus características y posibilidades y deducir de éstas el carácter de su utilización.

De este modo se podrá dar a los principios estratégicos una forma aplicable. Es preciso no correr el riesgo de encontrarse un día como los Jefes de la Marina Alemana de 1914; que, por haber estudiado demasiado tarde el problema, no pudieron sino repetir por varios meses: «Esta es, evidentemente, una gran marina, una marina poderosa que hemos creado; ahora será necesario utilizarla, hacer algo ¿pero qué?»



ENRIQUE ROOM

SASTRE DE LA ARMADA

ESQUINA PLAZA SAN MARTIN :: TELEFONO 542 :: CALLAO

Especializado en toda
clase de uniformes

Materiales de 1ra. calidad

Más de veinte años de
Práctica en la Armada Na-
cional

Grandes facilidades para el pago



DOS VEJETES Y UN MAESTRESCUELA

↓
(PANAMA EN 1524)

Tenemos el agrado de ofrecer a nuestros lectores un capítulo de la obra inédita del Teniente Fernando Romero "El aspecto Naval de la Conquista del Perú".

Este artículo ha sido publicado en "La Estrella de Panamá" y en "Mundial" de Lima, con muy elogiosos comentarios para su autor.

A Inés Fábrega de Prieto, Enrique J. Arce, Juan B. Sosa, Ramón Valdés, Juan A. Susto, Salvador Calderón, Narciso Garay y José de la Cruz Herrera, quienes, haciendo labor regional e hispanoamericana, han dado a conocer en páginas bien escritas parte del incalculable tesoro histórico del Istmo; dedico el presente artículo de una obra en preparación—«El aspecto naval de la conquista del Perú»—en el cual capítulo trato de revivir la Panamá de 1524, de donde partieron los conquistadores del Imperio Inkásico.

F. R. P.

PANAMA, como quedó dicho, fué fundada por el Licenciado Espinosa, en nombre de la Reina Doña Juana de Castilla y su hijo el Príncipe Carlos, el 15 de Agosto de 1521 y aunque al comenzar el año 1524, época en que empiezan a realizarse los sucesos de que me voy a ocupar, había ya merecido el título de ciudad y hasta blasón heráldico—escudo en campo de oro partido verticalmente; yugo y haz de flechas en la mitad derecha, dos carabelas y una estrella en la izquierda; castillos y leones por orla—sólo se había desarrollado dentro de la forma rudimentaria que tuvieran todas estas primeras poblaciones españolas en América. La mayor parte de los conquistadores no consideraban las ciudades coloniales sino como punto de apoyo para seguir avanzando a tierras desconocidas, «no pensando estar en ellas sino cuanto po-

dían hacerse ricos»; de allí que hasta los repartimientos y las adquisiciones territoriales eran para el peninsular propiedades flotantes que se vendían o traspasaban para marchar hacia una inmortal ilusión, revivida cada vez que el arrojado de un Capitán abría nueva ruta.

El raquítico desarrollo de Panamá se debía a varias de esas empresas; tales las de Hernán Ponce y Bartolomé Hurtado a las tierras de Poniente, la de Gil González de Avila y Andrés Niño hacia Nicaragua y de Pascual de Andagoya al Birú. Expediciones de esta clase hicieron que se trasladaran a esta ciudad los aventureros que en las Antillas y la costa atlántica Norte de América del Sur, perdida la gran oportunidad de México, esperaban nuevas empresas en que probar fortuna. Sin embargo, no todos permanecieron en Panamá; pronto fueron llevados a morir en lucha con las indómitas tribus autóctonas.

La fundación no ocupaba entonces el sitio que hoy tiene; la abundante pesca que ofrece el litoral había motivado que los primeros pobladores comenzaran a construir sus bohíos cerca de la mar, en un lugar situado al Este del que ocupa hoy la ciudad. Cuando Pedrerías trasladó al Pacífico la Gobernación no se modificó el asiento y continuaba tendida sobre el océano al que miraba por dos frentes: *La Playa*, al Sur, y *El Puerto*, al Oriente. Como las casas blanqueadas con cal, a la manera andaluza—y los solares—«cien pasos en largo y ochenta en ancho» (1)—, estaban paralelos a *La Playa*, y pantanos y ciénagas impedían que se extendieran por el Norte; quedaba la ciudad, larga y estrecha, entre los ríos Algarrobos y Gallinero, orientada de Levante a Poniente. De esta manera el abrasador sol ecuatorial calcinaba las calles que, faltas de sombra, hacíanse difíciles de transitar. A esta incomodidad había que añadir el peligro en que ponían a los pobladores las mortíferas emanaciones palúdicas de las ciénagas del Norte que hacían

(1) Montesinos. «Anales del Perú. Gabriel L. L. Y. del Horno. pág. 36.

malsana la ciudad en la que, según el decir de los cronistas, «eran enfermos los aires de tierra». (2). Media legua más lejos de donde estaba Panamá encontrábase mejores condiciones de salubridad pero resultaba imposible trasladar su asiento por la oposición que tal idea encontraba entre los propietarios de bohíos, quienes, debido al elevado precio que en América se pagaba por la mano de obra y el material de construcción, obtenían pingües ganancias de los cincuenta o sesenta edificios con que en ese tiempo contaba la ciudad.

El puerto, situado al Este, al abrigo de Punta Putilla, era cómodo y seguro. El mar hace en ese sitio un ancón bastante grande y en él *surgían* las naves que entraban con la marea llena encontrando fondo de más o menos siete brazas, sondaje que se reducía a tres brazas cuando la mar salía. La diferencia en el nivel de las aguas hacía que quedara descubierta más de media legua de playa cuando bajaba la marea, de tal modo que las naves que en pleamar fondeaban cerca de las casas del puerto quedaban después en seco (3). Cuando la marea estaba llena las aguas del Pacífico llegaban a besar los bohíos de La Playa, en el Mediodía de la ciudad.

Dentro de límites tan estrechos y malsanos moviase la heterogénea población que habitaba estas colonias americanas. Apenas si es posible formarse una idea de lo que a ese respecto era Panamá en aquella época.

Naturalmente, predominaba entre los pobladores el elemento indígena, que habitaba en viviendas de techo cónico—algunas construídas sobre pilotes o en las copas de los árboles, a la orilla de los ríos y el mar—hechas de cañas unidas por bejucos, generalmente cubiertas de barro. Imponíanse entre los indios los *cunas*, autóctonos de lo que después fueran las provincias de Panamá y Darién; pero no faltaban *guamies*

(2) Cieza de León. «La Crónica del Perú». Calpe. pág. 5.

(3) Gómara. «Historia General de las Indias». Calpe. pág. 202.

—originarios de las tierras altas de las actuales provincias de Chiriquí, Bocas del Toro y Coclé—traídos cautivos a la ciudad por los aventureros que excursionaban a Occidente (4). Ambas razas tenían como características físicas baja estatura—mayor en los costños,—cara morena y lampiña, de ojos negros y vivos, cabello negro también y liso como cerdas, cuerpo musculoso, fuerte. Moralmente eran «muy dados al juego, la carnalidad, hurto y ociosidad» según el decir de Gómara (5). Pero los dignificaba la feroz valentía con que a las órdenes de intrépidos caciques—París, Urracá, Dururúa—defendieron palmo a palmo la tierra de sus mayores. Sobre las tribus conquistadas había ya caído en 1524 la ligera capa de esa civilización un poco dudosa del crepúsculo del medioevo europeo. El resultado había sido contraproducente: el indígena solo captó, equivocadamente, el factor religioso de la enseñanza occidental y sobre su culto animista había cuajado el dogma católico, incomprensible y milagroso, dando como producto un híbrido.

A la esclavitud del aborígen habíase sumado otra: la del negro importado. El desesperado esfuerzo hecho en pró de la liberación del indio por un fraile que fué verdadero discípulo de Cristo, pareció dar fruto. Del viaje de Las Casas a España resultó cierto interés de la Corona por remediar la situación del vencido americano. Habíase pretendido salvarlo trayendo al Nuevo Continente el esclavo africano, violentamente arrebatado de su tierra. Pero el resultado había sido nulo ya que el negro no libertaba al indio sino sumaba su esclavitud a la de aquel. Entre un aborígen y un africano—y estos últimos eran ya numerosos en Panamá en 1524—no había mas diferencia que el color: ambos eran igualmente despreciables a los ojos del conquistador.

La india ocupaba un lugar intermedio en la escala de pobladores. Por su condición de aborígen era in-

(4) Oviedo «Historia General y Natural de las Indias. Real Academia de la H. tm. 3ra. pág. 132.

(5) Gómara: «Historia de las Indias».

ferior a los ojos del español; pero su sexo la llevaba a éste no en calidad de esclava, sino de compañera.

El conquistador español procedía en sus relaciones sexuales con la americana como hombre de su siglo y hombre de su medio. Las guerras europeas lo habían hecho libertino en Italia. Al salvaje contacto con la naturaleza tropical se desbordó sexualmente, falto de valla social que lo contuviera. La india, hermosa en muchos lugares de América, especialmente en el Istmo —«las más bellas y hermosas que he visto en las Indias», dice Cieza (6)—, era víctima que se entregaba gustosa en brazos del aventurero, quien tenía para ella, que en el fondo no era sino mujer, todos los atractivos: refinamiento en el amor, mayor potencia genésica que el indio, aureola de héroe y sabio, prestigio de vencedor y maneras de rey. El padre, los hermanos de la americana, protegían y deseaban estas relaciones con los que a sus ojos eran seres superiores: es más, servían con mayor gusto a aquel conquistador con quien los unía relación de parentesco (7). Así, satisfechas las tres partes—la india, su familia y el español—los entroncamientos y la unión sanguínea entre vencedores y vencidos se desarrollaba pronto y pacíficamente.

Los españoles llevaban a la india a sus bohíos en tres condiciones: mujer legítima, manceba y combleza. Los que se casaban lo hacían algunas veces por amor, gratitud a la compañera de varios años o cariño a la progenie; pero en la mayor parte de los casos por interés: conseguir la alianza con una tribu o, mediante la unión con la descendiente del cacique, compartir con ésta el derecho de herencia que el Estado español reconocía. Cuando ninguno de estos móviles impulsaban al aventurero a legalizar sus relaciones con la americana, ésta vivía con él como manceba o combleza, según aquel fuera, respectivamente, soltero o casado con española ausente. En los tres casos anteriores la

(6 y 7) Garcilazo de la Vega. «Los Comentarios Reales». Sanmarti Lima. MCMIXX.

unión producía mestizos y era públicamente consentida en las ciudades. Las indias vivían entregadas a la vida de hogar a la española: el cuidado de la casa, la cocina, el huerto y los animales domésticos.

El elemento español asentado en el Istmo era numeroso y heterogéneo. Ocupaban el primer plano en la escala de orgullo en que se apilaban los aventureros, los descubridores y conquistadores de la tierra. Los que, como Pizarro, los Baracaldo, los Don Benito, Castañeda y otros, habían llegado a la *mar del Sur* con el inolvidable Vasco Núñez de Balboa. Gente de condición inferior en su mayoría, aventureros de oficio, pobres palurdos, hombres de quienes no se conocían antecedentes de su vida en España y que era preciso apellidar por el lugar de nacimiento ya que generalmente no sabían por qué acaso nacieron; codébanse con la gente de corte que enojada y cubierta de sedas y brocados trajo Pedrarías a la Antigua. Colocados estos últimos, en su gran mayoría, en un plano superior a los descubridores en cuanto a linaje, cortesanía y educación, habían sido rebajados de su elevada condición, por la democrática lucha diaria contra la salvaje naturaleza del trópico y la valentía de los aborígenes; estos dos factores imponían que mandara no el más noble e instruído sino el más valiente, astuto y enérgico. De esta manera, si en Europa los españoles acababan de franquear la Edad Media, retrogradaron a ella en América. No es pues de extrañar que entre los aventureros se extendiese espontáneamente la materialidad en todo sentido. Se vivía con la Naturaleza, los músculos se distendían y trabajaban en esfuerzos desesperados, la sangre era rica en glóbulos rojos y la Vida se manifestaba en forma ruidosa y animal, libre de reflexión y cultura. El héroe, el Capitán de las empresas americanas, era robusto, de elevada estatura, altanero, cruel, vigoroso, hábil en el manejo de las armas y en argucias y tretas: remedo de un Sigfrido o un Cid Campeador. No entraba para nada la calidad de la sangre. Después, si

se triunfaba sería necesario acordarse del abolengo o hacerse uno a medida.

Todos estos aventureros eran antiguos en el Istmo; más había otros llegados recientemente: Gil González de Avila trajo sus soldados y muchos de ellos se quedaron cuando el Capitán partióse a España. Estos eran los más entusiastas para las empresas ya que eran los que menos bienes de fortuna poseían. Soñaban con expediciones a tierras lejanas donde se adquirieran riquezas fabulosas. Mientras tanto vivían pobremente en la ciudad frecuentando las cocinas y armando pependencias por cualquier nimiedad, única forma de distraer el ocioso deambular por La Playa hasta que hubiera un Capitán que los contratase o las fiebres quebraban para siempre su inquietud. Mientras tanto, jactanciosos y *motolíneos*, agrupábanse en animados y altaneros corrillos, la mano en el pomo de la espada, en la Plaza Mayor, cuando el sol se marchaba ya dejando que la tarde refrescase y antes que llegara la incómoda noche de una población que carecía de alumbrado. Elocuentes, hablaban majestuosamente hasta cuando arrojaban una *manta*, un *mal pese a vos*, un juramento, una injuria o un *vuesa señoría*. Más lenguaraces y en mayor número los andaluces, oíanse, sobre todos sus términos dialectales: aspiraban la *h*, omitían *r*, *l* y *d* finales (*señó, doló mercé*), convertían la *l* en *r* ante consonante (*várgame Dios!*), hacían de la *c*, *s* y *z* solamente *s* o *z* en general (*muni-sipio, teztigo*). Enjutos y nerviosos, los castellanos, segundos en número, palatalizaban los grupos de letras al hablar. Los extremeños, asturianos y leoneses, que hacían también cantidad, convertían en *ñ* y *ll* la *n* y *l* iniciales (*ñariz, llobo*). Los navarros y aragoneses diptongaban la *e* (*tiengo*), hacían terminar en *eron* (*fisioron, entroron*) la tercera persona del plural del perfecto. Los catalanes y valencianos hablaban casi provenzal. Y no faltaba en la reunión uno que otro portugués, griego, flamenco o genovés que se expresaba en incomprensible castellano.

En lenguaje heróico y campanudo relataban los

recién llegados las últimas campañas de Italia y Francia, las heregías que cometía en Europa un endemoniado fraile alemán de nombre Lutero o comentaban con los antiguos las predicciones de Micer Codro y el último disgusto del Obispo con el Gobernador. Quizá un veterano de la entrada a México estaba entre ellos y ponderaba la riqueza de la corte de Montezuma y los trágicos temores de la Noche Triste. Y allí o en cualquier lugar apartado no obstante las prohibiciones, llevados por su fatal codicia y deseo de hacer rápidamente dinero, hurtaban la bolsa, cogían una daga, un par de calzas o un morrión, y la calabrida morisca, el ganapierde romano o el tres y as boloñés se encargaban de hacerlo cambiar de dueño o acompañarse con prenda similar. . . . Los otros, los conquistadores antiguos, estimables propietarios, hombres de orden, no delinquían tan descaradamente con los dados y la baraja. Pero como dejar de jugar era ser conquistador a medias, saciaban su deseo en reposadas partidas de *herrón* y *bola* o promovían *juegos de cañas* de vez en cuando.

Pero no todo era juego, charla y pependencias en la ciudad, que la gente de leyes le prestaba carácter especial encargándose de dirimir con la pluma lo que con la espada se hacía más presto. Y aunque era la daga que daba verdadera fuerza a los documentos, iban los conquistadores hacia aquellos firmando larguísimos contratos rellenos de «items», «susodichos», juramentos «sobre una señal de la cruz e por los santos cuatro evangelios», «amenes», etc., o desfilaban una y mil veces ante el Alcalde Mayor y los escribanos prestando declaraciones testimoniales en las informaciones de servicios.

No ha de creerse, sin embargo, que estos bravos soldados solo movían la mano para esgrimir la espada, manejar la rodela y firmar documentos. Todos eran hombres de armas cuando éstas eran necesarias pero sabían también del manejo de la lezna, la aguja, el yunque y el badilejo. Zapateros y alarifes los unos, sastres, albañiles, herreros los otros, *físicos* algunos,

no tenían a menos trabajar en América en esos oficios mediante cuyo ejercicio se obtenían pingues ganancias. Y en las reuniones vespertinas de la Plaza Mayor no era seguramente raro que uno de estos *maestros* calzado de alpargatas se mezclara, acertadamente, en discusiones de carácter militar con los esmirriados soldados recién venidos de Europa.

Las prácticas religiosas preocupaban también a los pobladores. Porque era menester vivir de acuerdo con los muchos sotanudos que había en la ciudad, quienes tenían suficientes influencias, dinero y poder para conseguir una capitulación o apoyar determinada empresa. Además, el padre Las Casas había revuelto el cotarro y un cura cualquiera podía certificar que el encomendero endoctrinaba y cuidaba a los indios que tenía a su cargo, evitando así que de ellos se le despojase. De otro carácter era el acercamiento entre la mujer hispánica de la ciudad y el elemento religioso. No entraba allí para nada el interés de una encomienda.

No eran, por cierto, muy numerosas las españolas que en 1524 vivían en Panamá. Indudablemente había una cantidad mayor del que los lectores suponen. Porque además de las damas llegadas a La Antigua con la esposa del Gobernador, vinieron después de España las mujeres de muchos conquistadores ya asentados en la ciudad y algunas, de la misma España y las Antillas, que acudían a las nuevas tierras en busca de un adinerado malandrín que quisiera contraer matrimonio con mujer de su raza.

En realidad la vida social no había nacido aún en la ciudad con esa característica de estabilidad que después llegó a tener. Faltaban relaciones, compromisos, hogares. Panamá se había poblado para que sirviera de base a expediciones guerreras y la continua entrada y salida de aventureros que llevados por su característica actividad iban o venían de lugares extraños, rompía el aislamiento que indispensablemente necesita una ciudad para constituirse. La mujer peninsular de la colonia trataba sin embargo de orientar su vida en el sentido del hogar español. Mientras el

marido estaba ausente o reposaba de una aventura para salir a otra, ella, como la «mujer llorada» del cronista Oviedo, transformaba a su gusto la fábrica de la casa, cocinaba, hacía traer el agua del cercano riachuelo, curaba las heridas del cruel y valeroso esposo y en la granja vigilaba la molienda del maíz que la india esclava preparaba para el pan, el florecer de la huerta y el crecer de las aves y los puercos en el gallinero y la zahurda. En los ratos de ocio, enseñaba a las indígenas y ayudaba a los hombres de iglesia en sus semi-femeninos menesteres.

La española venía generalmente a América a casarse con los aventureros. Si enviudaba, contraía nuevas nupcias, una o más veces, procurando siempre que el esposo fuera conquistador de la tierra, lo que le aseguraba para siempre la subsistencia y la compensaba de soportar por varios años la compañía de un pechero cualquiera, generalmente averiado de resultados de su vida vagabunda. Si se casaba, como española, era buena esposa.

Pero no todas las hembras de la ciudad se preocupaban igualmente de cooperar a la brillantez del culto, la catequización de las indias y sentar las bases de una moral vida de sociedad. Alguna venían a las ciudades recién fundadas a hacer unos dinerillos para retornar con ellos a España. Estas, las *pelanduscas*, como las llamaban sus contemporáneos, se amancebaban con los soldados de la localidad—quienes, a creer a Oviedo, solían tenerlas por pares—y regresábanse a Europa con fortuna. Tal género de vida, si no era considerado muy moral por los pobladores, no encandalizaba mucho. Viniendo su esposa en la expedición, Pedrarias consistió que viajaran en ella dos mujeres de esta clase, amigas de «dos muy nobles y caballeros Capitanes»

Presidían todos los actos de la ciudad las autoridades designadas por el Rey para el gobierno espiritual y temporal de Tierra Firme, y el Cabildo (elegido por los pobladores a la manera castellana) que estaba encargado de la dirección comunal. Obispo, Cabildo y

Gobernador eran tres poderes con amplias atribuciones que al concatenarse producían rozamientos desagradables y dañinos a la paz de la colonia.

Fray Vicente Pedraza, nombrado Obispo a la muerte de su antecesor (Quevedo), había trasladado ya la sede de Darién a Panamá, donde residía. Directamente a sus órdenes estaban el Deán, el Arcediano el Tesorero y el Maestrescuela. El clero oficial tenía carácter consultivo en asuntos de gobierno.

El Cabildo, implantado en 1521 en Panamá, para el gobierno urbano a la usanza española, estaba compuesto por los Regidores—llamados Venticuatro como en Sevilla y Córdoba—, el Alguacil Mayor y demás Alguaciles, el Alférez, el Procurador y el Alcalde Mayor. Correspondía a esta corporación la guarda del estandarte de la ciudad, en el cual lucían, además del escudo, las imágenes de Nuestra Señora de la Antigua y de San Pedro Mártir (8).

Como el Obispo, los Oficiales de la Real Hacienda—Tesorero, Contador, Factor y Veedor—eran consultores de Pedrarias. Pero en realidad, sobre ellos y el Prelado, imponía su férrea voluntad el señor Gobernador de Tierra Firme, jefe directo de la fuerza militar, de Maese de Campo y Teniente General a Capitanes, Tenientes, Cabos de Escuadra y Soldados.

Un silencio respetuoso y preñado de temor debía hacerse en los corrillos de los aventureros cuando bajaba a La Playa o cruzaba las calles la figura pequeña, de barbas donde indiscretos se mostraban los años por las canas, de Don Pedro Arias de Avila, Conde de Puñonrostro y Gobernador General de Tierra Firme. Faustuosamente vestido, según su costumbre, paseaba Pedrarias por Panamá el prestigio que ante los hombres de armas de la ciudad debía tener quien en su juventud no solo se distinguiera en fiestas cortesanas y torneos hasta recibir los nombres de Galán, Bravo y Justador; sino quien fuera también vencedor en empresas guerreras de la calidad de Granada y la

(8) E. Arce y J. Sosa. «Compendio de la Historia de Panamá. 1911.

toma de Orán y Bugia. (9). El Señor Conde era cruel, avaro, inflexible; por eso le temían los conquistadores. Además, no era poco el recelo que producía en sus superticiosos espíritus el destino de un hombre que, como el Gobernador, había casi resucitado y llevaba consigo doquiera, morbosos recuerdos de lo que él creía un milagro en su favor, un ataúd en que anualmente se enterraba conmemorando trágicamente su ataque de catalepsia. (10)

De muy distinta condición era el prestigio de la Gobernadora. Doña Isabel de Bobadilla y Peñaloza, a más de bella, era toda una gran señora. En la Corte española Doña Isabel ocupaba destacada posición. Era sobrina de la Marquesa de Moya, quien fuera favorita de la Reina Católica y que influyera cerca de la Soberana en favor de Colón. Además cierta aventura que pudo resultar trágica para ella hizo célebre en el reino y dió popularidad a su casa: en el sitio de Málaga, la Marquesa de Moya fué equivocada con un moro fanático y estuvo a punto de morir a manos del Rey Fernando.

La Gobernadora era, pues, una matrona de limpia cuna y elevada posición. Por el honor de lo primero pospuso lo segundo siguiendo al esposo, con reciedumbre de alma, cuando aquél fué nombrado a Indias. Aventurándose con el marido en el infierno que era entónces América, vino con Pedrarias a La Antigua, lo siguió a Panamá y puso en la naciente ciudad, con su sola presencia, una nota de cordura y serenidad que atemperaba las violentas situaciones que por futilidades promovía el atrabiliario esposo. Era Doña Isabel quien daba a saraos y fiestas el encanto y la distinción de las análogas reuniones españolas. Ella representaba en esa ciudad de aventureros y malandrines la moral y el sentimiento del alma española.

Pero las preocupaciones por religión, la decencia, el orden y el progreso de la ciudad, aún para las mu-

(9) W. Iraing. (Columbus and his companions), George Bell London.

(10) S. Calderón. «Caciques y conquistadores». Im. Nacional. Panamá, 1926.

jeros, se subordinaban a la atención prestada a las empresas o expediciones militares que partían de Panamá, única razón de vivir de la población blanca. Cuando sucedía lo que estamos tratando en este capítulo, hacía poco tiempo que Santa María de La Antigua había sido quemada por los indígenas, Gil González de Avila, terminada ya su expedición, había partido a España; también Andrés Niño terminaba su exploración de la costa del Poniente buscando paso de la costa del Atlántico al Pacífico a fin de hacer factible una expedición al Maluco, máxima preocupación de la Corona por entonces. Y el Gobernador de la ciudad, quien había hostilizado como él solía y sabía hacerlo a González de Avila, al enterarse de la riqueza de la tierra descubierta por éste, había enviado a Fernández de Córdova a explorarla. El 10 de Abril de ese año llegaba a Panamá, procedente del Poniente, Sebastián de Belalcázar. Las noticias que traía no podían ser mejores. Inmediatamente toda la atención de los habitantes de la ciudad dirigióse a esa empresa, dejando ya de ocuparse de un personaje que acababa de regresar fracasado: Pascual de Andagoya.

Lo que éste debió contar de su empresa no fué para animar a otros conquistadores a hacer el viaje al Birú, con lo qual Andagoya parecía haber logrado astuta maniobra, hacer perder el interés por las tierras de Levante. Pero la sagaz medida resultóle fallida ya que Juan Basurto solicitó permiso para intentar la empresa. Como Pedrarias debía a Basurto la ayuda que en hombres y caballos le prestara para la expedición de la gente del Gobernador a Nicaragua otorgó la licencia. Más el solicitante murió apenas ésta obtenida. (11)

Pero además de Basurto habían tres hombres en la ciudad «cuyos ánimos se ensanchaban a otro nuevo mundo por parecerles corto el sitio de Panamá» (12). Eran dos vejetes y un maestrescuela: Francisco Pizarro y Diego de Almagro, Hernando de Luque.

(11) Helps «Life of Pizarro».

(12) Montesinos «Annales, etc».

Los dos soldados eran «de los más antiguos en aquella tierra». Sus nombres estaban ligados con casi todos los sucesos de importancia que se realizaron en el Istmo desde el arribo de Ojeda en 1510. Pizarro, sobre todo, habíase distinguido como Teniente de Ojeda, como compañero de Núñez de Balboa, como Capitán de Pedrarias y Morales. En su vida, como en casi todas las de los conquistadores españoles, había puntos negros. En 1524, como Almagro, era encomendero en Panamá. Parecía que el siglo que en edad sumaban entre los dos había apagado sus militares arresos, ya que vivían alejados de toda empresa guerrera. Perdidos en la vida urbana, vegetaban los antiguos soldados entre la ciudad y la granja interviniendo en las expediciones en el burgués rol de proveedores de *matalotaje* y *bastimentos*. No eran diferentes, ni en la fama de pasadas aventuras, de los antiguos conquistadores del Istmo. Muy alto y arrogante Pizarro, menudo y mal parecido Almagro, socialmente eran, como cualquier aventurero de entonces, tipos olvidados de España, de donde hacía veinticinco o más años que habían salido; como los otros, preocupábanles más el descubrimiento de un trozo de costa americana que las guerras de Italia. Habían hecho de América la nueva patria. Y para que nada faltase a su descastamiento, ambos habíanse unido a mujeres indígenas de quienes tenían Almagro un inteligente rapazuelo—que fuera después Diego de Almagro el Mozo y por quien se ensangrentó el Perú—y Pizarro una hija y un hijo: Francisca y Gonzalo, la primera de las cuales fué su heredera ya que el vástago murió joven.

El del Chagres es uno de los valles más ricos de Panamá. En la riberas del río, a cuatro leguas de la ciudad, tenían los dos aventureros haciendas y granjerías. El clérigo había sido maestrescuela de la catedral de Darién y era señor de la Taboga. Pero también en Tierra Firme tenía propiedades que, siendo más ricas, no quedaban lejos de las de los viejos soldados. En ellas, al cuidado de esclavos, crecían los variados productos vegetales y animales que brin-

daba espontáneo el fértil suelo y aquellos otros que más para satisfacción y regocijo de los sentidos que con fines de colonización, traían de Europa los aventureros: olorosas piñas y jugosas naranjas, enormes plátanos y sabrosos higos; pulposos mangos, mameyes, guayabos y agria cidra; pavo silvestre y gallo bullanguero, fina garza y mugidora vaca, gruñones pecarís y puercos. Elegantes los unos y crueles los otros, los caballos y los perros de combate, cotizados a elevado precio. Entre los árboles frutales, algunas especies de madera de valor inestimable para los conquistadores: el palo de lana o de algodón, el bongo y el balso, todos ellos especiales para hacer canoas; el guachapalá y el culuba, como pocos buenos para mástiles.

Ricos Luque, Pizarro y Almagro, no tenían sin embargo la misma influencia. El último era querido entre los colonos por su buen carácter y su desprendimiento: Pizarro era respetado por su reputación de valiente y buen soldado; pero era Luque quien socialmente estaba mejor situado ya que la sotana era entonces para el funcionario español digna de más consideración que la espada. Era la herencia que habían dejado dos reyes que debiendo todo al empuje de sus soldados, a llamarse los Reyes Conquistadores prefirieron decirse Católicos.

Al fracaso de Andagoya, Pizarro expuso su plan a Almagro y Luque. Les hizo conocer la serie de datos que calladamente venía recogiendo desde que llegó con Balboa al mar del Sur, desde que vió perderse al Oriente la costa riquísima de que hablaba el cacique de la isla Taboga, desde que le revelaron sus secretos los vencidos indígenas del Birú. Ahora, preguntando astutamente a los soldados de Andagoya, había confirmado sus hipótesis. El, mañoso conquistador, no podía ser engañado por la relación oficial del jefe de la expedición del Sur.

Y al convencerse Almagro y Luque de la posibilidad de ricas tierras, el clérigo se encargó de solicitar para los dos capitanes el permiso que Basurto

no había podido hacer efectivo. Fué Luque ante el señor Gobernador e interpuso su influencia.

Pedrarias estaba ocupado con Nicaragua. Creía que al fin había logrado llegar a una región que quizá superase en riqueza al Imperio Azteca que Cortéz le había birlado. Y sin preocuparse mucho, concedió. No anduvo, sin embargo, tan distraído que olvidara hacer prometer a los solicitantes que le darían, de lo hallado, una parte igual a la que tocara a cada asociado.

El plan primitivo fué marchar por tierra. Pizarro creía que por haber hecho ese recorrido le sería fácil guiar sus tropas. Quizá después de pensarlo más detenidamente, por consejo de Almagro o conferenciando con Andagoya, desistió de su idea y planeó una expedición marítima.

En 1524 la construcción naval estaba en sus albores en la costa del mar del Sur. Después de los buques construídos por Balboa, solo Andrés Niño armó otros para la expedición de Gil González de Avila. Supongo que éstos estuvieran sirviendo a Fernández de Córdoba en el momento de decidirse la expedición al Perú, de tal manera que no había en el puerto sino una de las embarcaciones de Balboa, de 30 toneladas escasas que, carcomida por la bruma y vieja en cinco años, estaba casi deshecha. Como no era cosa de perderla, mientras se hacía otra, Luque la pidió al Gobernador. Este, que se la había negado a Gil González de Avila, dióselo a los expedicionarios a Levante. Era que en la entrada a Poniente, Pedrarias no había tenido la promesa de una cuarta parte.

Conseguida la nave, comenzaron los preparativos para la expedición. Presupuestada la empresa, los socios vendieron parte de sus pertenencias y los dos soldados dividiéronse el trabajo. Almagro, más insinuante, simpático, de mejor carácter y mayor genio comercial que Pizarro, se encargaría de concertar las mil cosas necesarias para la expedición. Pizarro contrataría los soldados. Luque correría con los trámites oficiales.

Y allá fueron los socios, decididos y entusiastas, a desempeñar las comisiones particulares.

Almagro, semita para negociar pero generoso como un rayo de sol para obsequiar, encontraba allanados todos los caminos por su carácter franco y desinteresado. Sus gestiones eran un éxito apenas comenzadas. Pero, con respecto a Pizarro no sucedía igual cosa: el futuro marqués tenía encima una historia no muy limpia. Y los soldados con quienes debió hablar seguramente recordaron la forma vergonzosa en que, por huir, abandonó en Coyba a su subordinado Francisco Hernán en manos de los salvajes. Y también el duro reproche de Vasco Núñez de Balboa al ser apresado por su antiguo y desleal paisano y Teniente: «*No soltades recibirme así otrora, señor don Francisco Pizarro*».

Antes que todo era necesario pensar en los buques. La primera operación fué, pues, el concierto de las condiciones con los *carpinteros de ribera* y los *calafates* que habían de ocuparse de *adobar* la nave vieja y *labrar* una nueva.

En Panamá no escaseaban los Oficiales de esta clase. Sin contar a los que como Juan Camacho, Juan de Castañeda, Ontuño de Baracaldo, Juan García, Juan del Puerto, Juan de Espinosa y Juan Gallego (13), habían ya trabajado en naves en la mar del Sur ayudando a Balboa a la construcción de la «Santa María de la Esperanza» y «San Cristobal»—; debieron encontrarse también en la ciudad muchos de los carpinteros y calafates que como Juan de Trigo, Martín, Esteban y Juan Vizcaíno, Amador de Zabala, Fernán Rodríguez, Diego de Espinoza, Cristóbal de Eslava, Juan Núñez, Melchor de Evora y Pedro de la Calleja, (14) por no citar sino unos cuantos, habían venido a América con la expedición de Pedrarias. Empleados en construir y reparar las pequeñas embarcaciones que se usaban para el tráfico a las islas y las que, como en el caso de Gil González de Avila y Fer-

(13 y 14) J. Medina. «Vasco Núñez de Balboa».

nández de Córdova fué necesario labrar, se radicaron en la ciudad, frente al puerto, en lo que llegó después a ser la calle de los Calafates. (15)

Los *carpinteros*, *carpinteros de ribera* o *carpinteros de galeón*, como se les llamó más tarde, habían de ser marineros y haber trabajado «en fábrica» antes de recibir su título. Ellos *armaban* el buque de quilla a perilla, siguiendo las pocas reglas que en ese tiempo habían, en la forma que extensamente vamos a referir en capítulo posterior. Además, de la nave misma, comprendiendo árboles, vergas, baos de gavia, etc., habían de saber *echar calceces y chupaces*, y construir roldanas, cuadernales y chalupas. Sus armas, que no diferían mucho de las actuales, eran hachas aceradas y encabadas, azuelas, martillos, taladros, barrena, barrote, tillado, sierra grande de dos manos, sierras pequeñas, almagre, liñas de lana, escoplos y gubias.

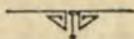
También los calafates habían de ser marineros. Ellos completaban la obra del carpintero de ribera, haciendo impermeable las costuras de la nave. Además, les concernían los aparatos que como las bombas,—ya en uso—se usaban para el salvataje del buque. Cumplían su trabajo con la ayuda de mallos de meter y recirrer, fierros de cortar y calafatear, magajos, cierra, martillos, azuela, acha, y barrenas. A las órdenes de ambos trabajaban los operarios, marineros generalmente, quienes después tripulaban las embarcaciones para los viajes.

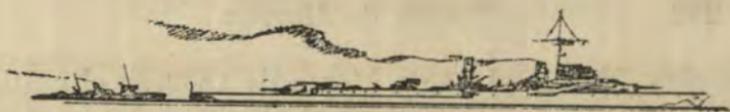
De esta manera comenzó a fines de mayo de ese año 1524, (más exactamente «el primer día de trabajo pasada la Pascua del Espíritu Santo») (16), en la ribera del río Lagarto, la construcción del buque que había de servir a los expedicionarios al Perú. El contrato con los carpinteros señalaba como sueldo diario «dos pesos de buen oro y que comer. (17)

(15) José de la Cruz Herrera. «Panamá la Vieja». La Academia Panamá, 1926.

(16) Información de servicios de Almagro. 14 Dic. 1526.

(17) Id. Id.





APUNTES SOBRE EL ALMIRANTE FRANCES BERGASSE DU PETIT THOUARS

POR EL CAPITAN DE CORBETA V. M. ONTANEDA A. P.

NO es nuestra intención ocuparnos en estas páginas de la salvación de Lima, en enero de 1880; este hecho, que ennoblecó aún más el nombre del Almirante francés Bergasse du Petit Thouars, está inscrito con caracteres de oro en la historia de la humanidad y con lágrimas de gratitud en la de nuestro pueblo. Solamente vamos a referir algunos datos biográficos y algunos hechos históricos del eminente marino, del hombre sin temores, del caballero íntegro, que afrontó siempre con decisión y energía todas las comisiones que le fueran confiadas en el transcurso de su profesión, sabiendo salir triunfante hasta en la desgracia.

Abel Bergasse du Petit Thouars era descendiente de una noble familia, que, durante más de tres siglos, diera hombres célebres y servidores íntegros a su país, sobre todo en la noble carrera de marino. Fué sobrino nieto de Arístide du Petit Thouars, el héroe de Aboukir, aquél marino que, mutilado y herido de muerte, se hace conducir al puente de comando de su «Tonant» y colocado en un barril de salvado—a fin de contener la hemorragia que le agotaba y darse así más tiempo de vida para alentar y dirigir a su valiente tripulación—trata de atraerse el ataque del enemigo para permitir de ese modo el salvamento de su heroica escuadra, muriendo gloriosamente en la demanda y teniendo como tumba el elemento que tanto había amado: *el mar*. Fué también sobrino materno del Almirante Abel du Petit Thouars, que cruzara todos los mares dejando bien alto, donde quiera que estuvo, el nombre de su Patria y del glorioso pabellón francés.

Era, pues, Bergasse du Petit Thouars, un marino

de raza. Nacido el 23 de Marzo de 1832 en el castillo de Bordeaux-Les Roches en el Orleanés, tenía nueve años cuando ingresa al colegio de Juilly, institución educacionista formada por eminentes prelados que tuvieron la magna idea de continuar las tradiciones de los «oratorions» desaparecidos durante la tormenta revolucionaria y que tanto sabios y grandes hombres produjera.

Ingresa al buque-escuela *Borda* en el mes de octubre de 1847, a la edad de 16 años; dos años más tarde se embarca como aspirante de 2ª. clase en el transporte *La Durance*, que va a juntarse con la Escuadra del Pacífico. Aquí comienza la larga y gloriosa carrera del marino sin tacha, de quien dijera el Almirante Fournier: «Son portrait, sa physique et sa «moral, était de ceux que la patrie, aime a fixer dans «le marbre et dans l'histoire en temoignage impérissable de sa reconnaissance pour ses fils les plus dévoüés.» (1).

En setiembre de 1854 lo encontramos, siempre en los puestos de mayor responsabilidad y peligro, en el sitio de Sebastopol a las órdenes del Almirante Rigault de Genouilly (2). Convaleciente aún de una larga enfermedad, Abel Bergasse du Petit Thouars, desafiando los rigores del clima y de la intemperie, está en su puesto, enfrentándose mil veces a la muerte, como los antiguos paladines de la edad media, por su Dios y por su Patria. Rusos, ingleses y franceses, rivalizan en heroísmo; du Petit Thouars está siempre entre los más bravos; herido continúa dirigiendo el fuego, lo que le vale una bella citación en la Orden del Día y la Cruz de la Legión de Honor. Pero los grandes hombres han pagado siempre con sufrimientos la gloria que han sabido conquistar, y nuestro héroe, después de haber estado ciego cerca de un año no vuelve

(1) Contralmirante Fournier, miembro de la Academia de Ciencias, autor de varias obras de navegación y uno de los defensores de París en 1870. Jefe de Estado Mayor del Contralmirante Bergasse du Petit Thouars.

(2) Almirante francés nacido en Rochefort; muerto en Barcelona (1807-1873). Se distingue en China y Sebastopol. Ministro de Marina 1867.

a recobrar la vista sino de un ojo; no obstante, su alma templada y su inmenso amor a la carrera se imponen y su brillante foja de servicios debía continuar ampliándose por mucho tiempo aún.

Y es así que se encuentra en 1868, como Comandante del *Dupleix*, en las aguas del Japón, en un momento álgido y de pasiones desencadenadas por una de esas guerras, intestinas, luchas feudales, que dieron más tarde como resultado el desenvolvimiento rápido y prodigioso del gran Imperio Oriental. El Mikado, había vencido y sometido al «taicoun», pero las bandas de «samurais»—tropas indisciplinadas y terribles—recorrían el país atemorizando a los misioneros y amenazando la vida e intereses de las familias europeas.

En los primeros días de marzo, du Petit Thouars, decide enviar la lancha a vapor del *Dupleix* para remolcar la ballenera de la *Venus* que debía encontrar en Sakai al Jefe de la División y al Cónsul, que habían partido a Osaka para visitar al Mikado. Siendo cordiales las relaciones entre Francia y el Japón, nada hacía preveer un incidente. Los naturales, en el puerto, miraban más bien con curiosidad que de manera hostil la maniobra; en estas condiciones el oficial que mandaba la lancha no vió ningún inconveniente para autorizar al Contramaestre y a un mecánico a saltar a tierra, pero apenas éstos habían dado unos cuantos pasos en el muelle son atacados por una centena de hombres armados que tratan de arrastrarlos hacia el interior de la ciudad; solo su audacia les permitió escapar de sus atacantes. Este ataque inesperado causó la consiguiente alarma en la colonia europea; pero allí estaba du Petit Thouars, quien, una vez más, iba a afrontar la situación como él sabía hacerlo.

Es esta una de las ocasiones en que du Petit Thouars, se muestra tan buen diplomático como buen marino. Sobreponiéndose a su justa cólera y a su deseo ardiente de castigo inmediato y ejemplar, prefiere la vía diplomática, teniendo, como veremos, un éxito enorme, el cual si se hubiera conseguido por las armas

hubiera tenido consecuencias funestas y seguramente de larga duración. Escribe inmediatamente al Mikado, previniéndole que si en el más breve plazo los culpables no son castigados, los cañones del *Dupleix* bombardearán toda la costa de Osaka. Una semana después veintiseis samurais eran condenados a sufrir el «kara-kiri»—que consiste en abrirse el vientre antes de entregar su cabeza al verdugo—supremo favor a los ojos de los japoneses, pues el suplicio se transforma en sacrificio que le quita todo carácter infamante. Du Petit Thouars desembarca al frente de sus tripulantes para presenciar el castigo, teniendo que atravesar la ciudad inquieto por la seguridad de sus hombres que de un momento a otro pueden ser atacados, pero llega sin incidentes al lugar del suplicio. Este comienza; los culpables son llamados por turno, uno a uno, los que después de haber ejecutado algunos movimientos de sus danzas guerreras, se abren el vientre con su sable de combate, siendo en seguida decapitados por el verdugo. Pero du Petit Thouars no había contado con su fé cristiana y ante este horrible espectáculo la idea que se impone en su mente es el perdón; llamando al intérprete le ordena suspender la ejecución haciéndose responsable de su actitud ante el representante de su país. El efecto que produce este noble gesto, tan digno de él, es indescriptible; la estupefacción de los japoneses es inmensa y grande la sorpresa de los samurais condenados. Refiriéndose a éste pasaje de su vida dice du Petit Thouars: «La impresión producida por un tal espectáculo es profunda y nada importa saber que el hombre que se presenta es un miserable asesino, no ha muerto aún, y ya se ha engrandecido a nuestros ojos, y el condenado que no es un infame hasta la muerte, se convierte en mártir».

Inútil es decir que el Ministro Francés aprobó la decisión del ilustre marino. El efecto diplomático fué inmediato y de consecuencias considerables para la política europea en el Japón; al día siguiente el Mikado enviaba a su propio tío (que en otra circunstancia

hubiera considerado a cualquier extranjero indigno de presentarse ante él) a invitar personalmente al Ministro y a la dotación naval a visitarlo, quedando así establecidas las relaciones entre el gobierno del Japón y los países de occidente; al mismo tiempo se promulgaba una ley protegiendo a los extranjeros. En adelante la muerte no amenazaría a los portadores del estandarte de la civilización occidental.

Las actividades del entonces Comandante Du Petit Thouars, continuaron en los mares del Japón, siendo de una importancia trascendental tanto para su país como para la Europa entera, y se prolongan de febrero de 1868 hasta junio de 1869, época en que regresa a su patria satisfecho de haber cumplido con su deber.

En 1870, en el sitio de Strasburgo, Du Petit Thouars es el alma de la defensa, y es en esta ocasión en que éste espíritu bien templado va a sufrir todas las torturas de la desgracia y del infortunio y a fortificarse aún más en ellos. El asedio dura 40 días, la resistencia es heroica, pero el empuje es insostenible. La ciudad es bombardeada. ¿Porqué tantos seres indefensos, niños, ancianos, mujeres que ella encierra, han de sufrir injustamente los horrores de la guerra? La capitulación se hace, pues, necesaria. No son ya solamente los defensores—que no piden sino morir en sus puestos—los que son atacados; es a los otros a quienes se trata de salvar a pesar de su heroísmo—¡Qué escenas más desgarradoras las que presencia Du Petit Thouars!—mujeres agobiadas por el hambre, la miseria y la muerte que las rodean y que le dicen: «¿Verdad Señor, que no nos rendiremos?»

¿No es consecuencia lógica, que años más tarde, al encontrarse el Almirante en nuestras costas y tener conocimiento que nuestra ciudad de Lima iba a pagar igual tributo al enemigo, se opusiera con toda la energía de que era capaz y lo impidiera?

Después de la capitulación de Strasburgo, el entonces Capitán de Navío du Petit Thouars, que estaba libre, prefiere el cautiverio antes que abandonar a sus

valientes compañeros que seguían la ruta del prisionero. ¿Qué harían esos hombres desarmados sin el Jefe que respetan y aman como a un padre?. Cristiano hasta lo más profundo de su alma, era tan creyente como cualquiera de aquellos misioneros que tantas veces defendió en tierras lejanas. Pruebas dió mil y mil veces en el camino del exilio. Abrumado de fatiga, herido, después de 12 horas de marcha, siente que sus fuerzas lo abandonan y se apoya contra un árbol del camino para descansar, lo que le impide brutalmente un soldado de la escolta enemiga. Al ver que sus hombres al presenciar tan gran insulto sacan sus puñales y rodean al soldado para vengar la injuria, los detiene y los calma. «¿Qué suerte habrían corrido estos hombres si realizan tan justo castigo?

Ya en Rastadt, a donde son conducidos los prisioneros, se dedica constantemente a mejorar la situación de éstos, sacrificando sus propias preocupaciones, hasta caer gravemente enfermo. «La moral abatida por las noticias recibidas de su querida patria; la salud quebrantada por las privaciones del sitio y por el celo con que cuida de los prisioneros, y después de haber soportado durante 24 horas una tempestad de nieve, auxiliando a los desgraciados soldados extenuados que mueren de inanición, fué vencido por la enfermedad» (La Faiye). El General Wag, ante la gravedad del ilustre enfermo, envía un salvoconducto a Mme. Du Petit Thouars, para que le prodigue sus cuidados y siquiera tenga el consuelo de verla antes de morir. Felizmente, los cuidados que todos le prodigan con el mayor cariño y esmero, su constitución robusta y su voluntad de hierro, triunfan de la enfermedad. Su convalecencia comienza cuando fué firmado el armisticio.

Años más tarde, la *Victorieusse* surcaba nuestros mares enrojecidos con la sangre de tantos héroes. Lima iba a ser tomada por asalto; la visión de Strasburgo se levanta como un fantasma con todos sus horrores de sangre y de miseria. El Almirante no quiere que aquello se repita y..... ningún peruano

ignora su valiente y decidida actuación en aquellos dolorosos momentos de nuestra historia.

Trascribimos respecto a este hecho histórico las siguientes líneas del Capitán de Navío Wits, Comandante de la *Victorieusse*, que dice: «La desolación y el pavor reinaban por todas partes; Lima estaba llena de heridos y de soldados desbandados; se temía la llegada de los chilenos pero se temía también la guerra civil». «Entonces, después de haber enviado nuestros médicos y nuestros enfermeros, el Almirante se constituyó en tierra el 14 de enero, alojándose en la Legación Francesa. La situación que era de lo más crítica, se vuelve cada día peor. El ejército chileno ataca por tierra de varios lados al mismo tiempo y el cañoneo se extiende hasta más allá del Callao. Los fuegos de fusilería trepidan por intervalos día y noche».—«El 17 de enero los torpederos chilenos entran a su turno en lucha contra los fuertes del Callao, cañonazos, fuegos de salva, incendios, explosiones por todas partes.—Rumores vagos circulan alarmantes y siniestros; se pretende por ejemplo que el Almirante inglés Sterling y el Ministro de Inglaterra, han sido asesinados. ¡Y el Almirante Du Petit Thouars siempre en tierra! La ciudad ha sido tomada y él permanece aún allí. Y él no vuelve a bordo hasta el 19 de enero cuando Lima podía considerarse ya como salvada. Salvada gracias a él en gran parte».

«La resistencia de los peruanos exasperaba al Ejército chileno, y Du Petit Thouars acordándose de las horas dolorosas del sitio de Strasburgo, temblaba a la idea de un bombardeo y de una entrada de fuerzas» (La Faiye).

Es en estas condiciones, que el Almirante Du Petit Thouars, después de haber decidido al almirante inglés Sterling, decide a los Ministros de Francia y de Inglaterra a intervenir, ¡y Lima es salvada del desastre y de la ruina!

El 31 de diciembre de 1883, es altamente recompensado con el grado de Vice-Almirante, este gran servidor de su Patria. Se le emplea en seguida en la

reorganización del servicio de defensa submarina y se le confiere en 1888 el más bello comando en tiempo de paz: la Comandancia General de la Escuadra de Evoluciones del Mediterráneo.

Y después de haber alcanzado, gracias a sus dotes de inteligencia, de carácter y de hombría de bien, los más altos grados en su carrera, y de haber ocupado los puestos que pedían mayor pericia y que son ya de por sí garantía de la competencia de quien los desempeña, es que se extingue, tras corta y violenta enfermedad, esa vida que fué tan útil a su digna patria y a la humanidad. Fué en Toulon, el año 1890, donde dejó de existir cristianamente y rodeado de los suyos, el Vice-Almirante Abel Bergasse du Petit Thouars, despertando su recuerdo el amor, la veneración y el agradecimiento.

La noble familia no se extingió con él; su hijo Arístides B. du Petit Thouars, a quien rendimos desde éstas páginas respetuoso homenaje, entonces Cadete en el buque-escuela *Borda*, es hoy, Contralmirante en la Escuadra Francesa, y su nieto el Capitán Ronin, nos honra con su presencia entrè nosotros, como Attaché militar de la Legación de Francia en esta ciudad de Lima, que tanto venera el nombre de su ilustre abuelo.

Honremos, pues, la memoria del Almirante Du Petit Thouars, que durante más de medio siglo supo llenar su foja de servicios con los más brillantes hechos que un marino puede ambicionar, y de quien dijera el Almirante Krautz: «el hombre de acción que hiciera el bien en todas partes donde estuvo». (1).

(1) Krautz Jules Francois, Vice-Almirante francés, Ministro de Marina 1888-1889.



SECCION DE AERONAUTICA

EL COMANDO DE AVIONES

(POR EL CAPITÁN DE FRAGATA A. F., JEAN LARTIGUE)

(TRADUCIDO DE LA «REVUE MARITIME» POR EL CAPITÁN DE CORBETA A. P., ISMAEL OTÁROLA C.)

EL comando militar se ejerce sobre dos categorías de unidades: el grupo de hombres organizado o la unidad material animada.

El caso de comando típico, en el Ejército, corresponde a una formación de infantería.

En la Marina la idea del comando está íntimamente asociada al buque, unidad material definida y aislada por el elemento en que se mueve.

Es preciso no deducir, de la diferencia que acabamos de establecer, que en la mar el hombre está subordinado a la «materia». La discusión respecto al predominio del factor «moral» sobre el «material» y viceversa conducirá siempre a pérdidas de tiempo inútiles. Un material vale por aquellos que lo han creado: es un resultado que, como cualquier otro, se obtiene mediante una labor perseverante. Para poner en acción un material se exigen las mismas cualidades características necesarias para la dirección de una tropa armada y además (si se permite declararlo) una dosis de lo que se llama *cultura técnica*.

El dicho: «Tal tripulación, tal buque» permanece siempre inmutable por grandes que sean los progresos que han transformado a los buques. El efecto de estos progresos ha sido disminuir la importancia *numérica* relativa de la tripulación y, consecuentemente, hacer al buque, cada vez mas directamente

subordinado a la voluntad de su jefe, no jugando la tripulación sino un rol de intermediario entre ambos. Por ejemplo, el cambio de combustible carbón por petróleo que, a igualdad de potencia, permite una importante reducción de personal, no solo aumenta la eficiencia del buque, sino que lo hace a la vez más manejable, puesto que el jefe, para los cambios de velocidad, ya no necesita tener en consideración la fatiga física del personal, como sucedía antes cuando se quemaba carbón.

Se puede concebir un buque de tal perfeccionamiento mecánico que la tripulación pueda reducirse mucho más aún, sin que disminuya su valor como arma de combate ni altere la naturaleza de su comando.

El submarino define una etapa hacia esta evolución; el avión constituye una etapa más avanzada.

Al principio de la guerra europea el avión no era sino una máquina que ni siquiera tenía nombre propio y a la que se usaba sin comentarios y, como los primeros aviadores fueron oficiales, sobretodo de caballería o artillería, concibieron naturalmente a esta máquina como una cabalgadura; por consiguiente, el avión de guerra se consideró, en un principio, como caballo volador.

Poco tiempo después aumentó la dotación del avión en un pasajero, formándose así la pareja clásica, piloto-observador, que actuó durante la gran guerra.

El piloto está ligado al avión que constituye el órgano; el observador es la función. Aunque, en principio, esta definición es satisfactoria; bajo el punto de vista militar surge la siguiente pregunta: «¿quién comanda?» Los principios de la guerra responden: «el observador» (puesto que la función prima sobre el órgano). Pero si la función crea el órgano (que le es imprescindible) dicha función no puede desempeñarse sin el concurso de éste. Una vez planteada la gerarquía, falta establecer la subordinación. El reglamento hace responsable al observador de la ejecución de la misión y al piloto de la ejecución de la maniobra. En la práctica esta distinción no es tan

clara y el reglamento prevé el conflicto. El piloto hace, entonces, lo que juzga debe hacer y, al regreso, la dotación «dá cuenta del incidente». Por consiguiente, el observador no es *el amo a bordo después de Dios*.

Abramos un paréntesis para constatar que esta noción del comando absoluto a bordo—significando que ambas atribuciones, misión—maniobra, deban ser desempeñadas por un solo hombre—la cual parece, actualmente, tal esencial en la Marina, no ha prevalecido siempre. La pareja observador—piloto de los aviones de guerra tuvo su precursor en los ejércitos y armadas de antaño. A bordo de los trirremes, el jefe de la tripulación y el patrón de la nave eran dos autoridades yuxtapuestas y, en época más reciente, a bordo de los navíos del Rey el comandante solía ser a veces un gentil—hombre, tan valiente como ignorante de las cosas de la profesión, quien tenía que confiar a su piloto (1) la conducción del buque, hasta ponerlo en contacto con el enemigo.

Los carros de guerra de la antigüedad china eran triplazas: al medio se situaba el conductor de la cuadriga; a la derecha el lancero y a la izquierda el señor armado del arco, llevando las uñas de los pulgares dentro de estuches de marfil. «Cuando el enemigo no está a la vista—dicen las viejas crónicas— el jefe descansa, tocando el laúd. Los carros avanzan majestuosamente, conducidos por cocheros expertos en conservar las riendas bien unidas, procurando mantener alineados a los caballos, cuyos cencerros suenan cadenciosamente al unísono». Por la relación anterior parece que existía un completo acuerdo, pero la historia nos demuestra que, en la acción, el cochero que conducía el carruaje y el noble que combatía se ponían en desacuerdo con mayor facilidad que los cencerros de los corceles. Si el señor arquero no trataba con suficiente

(1) Es, ante todo, a esta antigua acepción que debe referirse la palabra *piloto* cuando se le emplea en aviación y no al sentido marítimo moderno, puesto que no hay ninguna relación de función entre el piloto de un avión y el de un buque, que es un simple práctico de navegación local.

tacto al villano auriga, éste aprovechaba, cuando su jefe descendía del carro «para cortar las orejas izquierdas de los vencidos» y hacía arrancar a los caballos, pretextando después que se habían asustado y que no los pudo contener.

La fórmula «el jefe ordena pero no gobierna», tiene, decididamente, un sentido arcaico y nadie, ni en mar ni en tierra, puede pensar en que vuelva a ser efectiva. ¿Podría desearse que en el aire tuviera este carácter, aunque fuese transitoriamente?

°°

El avión, en su evolución, se acerca cada vez más a las características del buque. Si bien es cierto que los monoplazas y biplazas deben subsistir aún por mucho tiempo, para determinados fines; el *capital-ship* del aire, avión de bombardeo, multiplaza de combate, hidro-avión de exploración, es desde ahora un buque de guerra en el que el jefe puede y debe asumir las dos funciones esenciales del comando de una unidad móvil: hacerla cumplir su misión y maniobrarla.

La concepción del comando de aviones, tal como nos la transmitió la guerra, no era aplicable sino para un caso particular; fué resultado de una realización material en que cada uno a bordo permanece fijo en un puesto y no dispone sino de ciertos movimientos restringidos. No es porque el avión haya crecido que las condiciones han cambiado: si después de haber tenido sólo un pasajero, el caballo aéreo ha llevado cuatro hombres, como el gran caballo Bayardo (1), no por eso dejó de ser una simple cabalgadura, mientras el jinete-piloto no podía sino manejar las riendas. Bajo el punto de vista del comando, *el avión ha llegado a ser considerado como buque, solamente cuando fué posible circular en él.*

(1) El vigoroso caballo Bayardo de la leyenda «Los cuatro hijos de Aimon», regalado a estos por el hada Orlanda, en el que cabalgaban cuando lucharon contra las fuerzas del Emperador Carlomagno, abriéndose paso a través de ellas, espada en mano.

Pero esta transformación fundamental, que ha permitido que la cuestión del comando de los aviones salga del caso particular a que estuvo limitada, no influye aún sobre nuestra organización y nuestras previsiones del porvenir en la forma que debe. El término «piloto» contribuye a perpetuar el equívoco, al que no escaparemos, tal vez, sino cuando hayamos avanzado más decididamente en la era del Aire.

Todavía está muy difundida la opinión de que el piloto de un avión, por el hecho de maniobrar la *barra*, es asimilable al timonel que maniobra la *caña* (1); lo cual es un error. A bordo de un buque el timonel (que es, ante todo, un gabiero) no toma la iniciativa de las maniobras: no es sino un eslabón de la cadena de transmisión que hace llegar las decisiones del comando al timón o a las máquinas. Todo lo que él hace podría ser hecho por un mecanismo. El servomotor, al suprimir el equipo del gobierno a brazo, no ha hecho otra cosa que someter más aún el buque a la voluntad de su jefe y si éste, al quedar el timonel fuera de combate, coje personalmente la *caña*, no por ésto dejará de actuar en el comando, como cuando ordenaba: «¡Izquierda quince!»

Un puesto de pilotaje en un avión es un «puente» perfeccionado, en el que las órdenes de maniobra se ejecutan sin intermediario (2). Es el puesto normal del comando en los momentos en que la maniobra prima sobre toda otra actividad; es decir, en el *decolaje*, el *amerizaje* y en ciertos casos de combate. Fuera de estos momentos, el comandante encarga de la conservación del rumbo a un segundo piloto que tiene el rol de un oficial de guardia en el puente de un buque pequeño. El se ocupa entonces, personalmente, de la navega-

(1) El concepto conservador de la función del piloto está puesto de manifiesto en la siguiente frase de un oficial de Estado Mayor, recogida por el Coronel Delaney (*Revue des Forces Aériennes*, Nov. 1929, pág. 422): «Lo que yo deseo es poder siempre encontrar, en un aeródromo, un taxi listo a partir y no tener que decir al piloto sino estas palabras: «Cocheo, condúzcame a 2000 metros por encima de Montsec».

(2) Por lo menos en los aviones de dimensiones corrientes; tal vez no seguirá siendo lo mismo en los grandes hidro-aviones que se construirán muy pronto.

ción y de todo lo concerniente a la misión (señales, tener al día en la carta las posiciones de los amigos y enemigos, bombardeo, etc.)

Se comete grave error al no considerar en un avión sino su masa absoluta, asimilando un aparato de bombardeo a una embarcación de cinco toneladas o a una prolonga de artillería. Bajo el punto de vista del comando, sólo tiene importancia la misión de que es capaz una máquina y no sus dimensiones. Un hidro-avión destinado a pasear turistas, en buen tiempo, entre Cannes y Menton puede ser confiado a un simple «volador», del mismo modo que un buque que navega en el Sena no necesita sino de un diestro maniobrista. Cuando se utilizaron embarcaciones pesqueras requisicionadas contra los submarinos alemanes, se puso en evidencia hasta que punto su rendimiento militar era función de la calidad de sus jefes: el «patrón» que era capaz de desempeñarse en la tarea cotidiana del rastreo de minas, en los pasos de un puerto, debía ser reemplazado por un oficial calificado, cuando se trataba de convoyar buques mercantes o de buscar submarinos.



Si se desea plantear la cuestión del comando de los aviones, guiándose menos por el glorioso pasado que por un porvenir que puede imaginarse de antemano, por el presente de la aviación, es preciso tener en cuenta la evolución de la unidad aérea. De este modo, no solamente se hará obra de claridad, sino también se evidenciarán las nuevas necesidades de la organización.

El comando de los aviones es de idéntica naturaleza al comando de los buques. Debe ser la principal función de un cuerpo de oficiales, seleccionados en cuanto a su nivel intelectual y aptitud física, y formados para el desempeño de su complejo rol, mediante tres o cuatro años de estudios y entrenamiento.

En la formación de los oficiales del Aire y en el

curso de su carrera, cuál será la parte concerniente al pilotaje?

El «Reglamento sobre Servicio a bordo» que fija el orden de sucesión en el comando, atribuye éste, a falta de un oficial de marina, al graduado más antiguo o al especialista que tenga *entrenamiento mariner*o, con exclusión de otras especialidades. El entrenamiento marinero, cuya base es la maniobra de embarcaciones, es pues una iniciación indispensable para el comando en la mar. El pilotaje debe tener el mismo rol, en la formación aérea, para llegar al comando en el Aire. Querer formar oficiales observadores para enseñarles después a pilotear, es situar la Escuela de Aplicación antes de la Escuela Naval.

La instrucción de pilotaje debe comenzar temprano, cuando los reflejos son dóciles, y constituir una parte importante de la formación inicial, paralelamente a sólidos estudios técnicos. Después vendrá un período en el que, perfeccionando su entrenamiento en maniobra, el oficial aprenderá y se ejercitará en las múltiples tareas que le son concernientes a bordo y en tierra. Cuando haya rendido sus pruebas de aptitud se le podrá confiar un avión de combate. El período de comando de avión, de tres a cuatro años actualmente, se prolongará a medida que aumente la potencia de las naves aéreas.

Finalmente, el oficial comandará grupos de aviones, sección, escuadrilla, división, flotilla y escuadra. El ejercicio de pilotaje será, por consiguiente, para él una cuestión de oportunidad. Determinada formación de caza debe ser dirigida por un oficial que comandará, al mismo tiempo su propio avión, del mismo modo que en la Marina, el comandante de una división de torpederos es, al mismo tiempo, comandante del buque insignia. Otra formación de mayor importancia necesitará ser dirigida desde un avión, comandado por otro oficial y no podrá ser dirigida eficientemente desde un puesto de tierra. El oficial llegará, prácticamente, a un momento de su carrera en que no tendrá necesidad de pilotear personalmente; no por esto de-

jará de mantenerse en condiciones de ser capaz de hacerlo, no solamente porque la maniobra del avión y la navegación en malos tiempos son una excelente escuela de decisión, de prontitud y de dominio de sí mismo, sino también porque la posibilidad de dirigir la maniobra será siempre una prerrogativa esencial de la autoridad, en todas las gerarquías. Los reglamentos de la Marina (1) prevén expresamente que, en la mar, el comandante puede tomar personalmente la guardia, cuando lo juzgue conveniente y que el Comandante general de una fuerza naval puede tomar el comando del buque que lleva su insignia, para asumir personalmente la dirección de la maniobra. En la práctica, el Comandante general no usa casi nunca de esta prerrogativa; pero se comprende que la posibilidad que tiene de hacerlo reafirma su autoridad, permitiéndole, en caso necesario, ejecutar personalmente una orden que ha impartido: el conductor de un coche no chocará si sabe que el arquero es capaz de quitarle las riendas de las manos (2).

°°

El cuerpo de oficiales del Aire debe ser, relativamente, muy numeroso, como consecuencia inherente a la naturaleza misma del avión. Comparar la proporción del número de oficiales con relación al de individuos de tropa, en la aviación y en la infantería, está fuera de toda lógica. En la Marina, la sustitución progresiva de buques ligeros y submarinos a los acorazados, ha tenido como consecuencia la necesidad

(1) Nos referimos continuamente a ellas, pero lo hacemos por la experiencia que nos proporcionan en lo concerniente al comando de unidades móviles.

(2) No se puede negar que han habido escuadrillas perfectamente comandadas, y algunas lo son todavía en la aviación marítima, por oficiales «observadores», es decir, que no son pilotos. Pero es de admirar la autoridad que han tomado, a causa de las dificultades con que tropiezan. El carácter prima sobre todo; pero la organización debe proponerse utilizar no superhombres (lo que sería muy simple) sino hombres normales y sacar de ellos el mejor partido posible. Lo que da naturalmente mayor fuerza a la autoridad debe ser la regla, no la excepción.

de mayor número de oficiales que los que se necesitarían con relación a los efectivos o tonelajes globales. Por lo que respecta a las fuerzas aéreas hay que consentir un aumento mucho mayor. Los franceses son casi los únicos, entre las grandes potencias, que no han admitido este aumento, hasta el presente. Mientras que estos sólo cuentan a penas un oficial aviador por cada tres pilotos no oficiales, las aeronáuticas extranjeras admiten una proporción inversa (1). En los Estados Unidos, para un programa de aviación naval de mil aviones (comprendidos los de escuela) la Marina ha pedido mil oficiales, de los cuales ya tiene 850. La escuadra italiana que hizo escala en Berre el 1928, al regreso de su memorable crucero en el Mediterráneo occidental, tenía a bordo de sus sesenta hidro-aviones ochenta oficiales. La escuadrilla inglesa de hidro-aviones «Southampton» que hizo el crucero de Inglaterra a las Indias y Australia, llevaba dos oficiales por cada aparato.

Como, preferentemente, son los oficiales jóvenes los que deben ser numerosos, a fin de asegurar el comando individual de los aviones, es indispensable para que avancen rápidamente los oficiales de carrera, tomar ciertas providencias particulares.

En Inglaterra, la Real Fuerza Aérea ha resuelto correctamente el problema por medio de la institución del cuerpo de oficiales transitorio, los cuales reciben una instrucción rápida y son asimilados, en las mismas condiciones que los otros oficiales hasta el término de su contrato; pero, debiendo quedar obligatoriamente fuera de servicio al cabo de seis a diez años. Esta medida, hacia la cual se orientan los franceses, para la conservación del cuerpo de reserva de oficiales del Aire, tiene además las importantes ventajas de formar en gran número y de manera concien-

(1) La proporción para el año 1928, en los Estados Unidos, para el Ejército y la Marina, fué la siguiente: pilotos oficiales 1334; pilotos no oficiales 181, es decir, solamente 1/8 para estos últimos. Esta proporción, excesivamente débil, está en vías de aumentarse y se calcula aumente progresivamente hasta 1/4, sin sobrepasar esta fracción.

zuda, los oficiales de complemento y de enriquecer la industria aeronáutica con personal de ingenieros que han adquirido una excelente práctica en el material de la aviación nacional.

°°

La aviación, como arma de guerra, exige el más constante esfuerzo de progreso, puesto que su técnica está todavía en período adolescente, tanto la técnica de empleo como la de construcción. En la mar, donde se exponen todas las fuerzas en una extensión físicamente homogénea, es mucho menos fácil que sobre la superficie accidentada de la tierra, compensar, mediante la astucia o una improvisación inteligente, una inferioridad de material o de preparación: la condición que si no es suficiente, es por lo menos necesaria para dominar, es poseer un elemento de combate más poderoso que el del adversario. Lo mismo sucede en el aire, donde todavía más que en el mar, la calidad de la unidad ofensiva es lo que tiene mayor importancia para vencer. Lo que es indispensable para estar listo para la guerra, es una flota aérea capaz de ponerse inmediatamente en actividad, compuesta de elementos que sean, cada uno en su tipo, lo más eficaz militarmente posible (1) y manejados por oficiales y tripulaciones seleccionados.

Pero, como resolver el problema del progreso? No ha existido ningún caso en que un material militar haya llegado a su máximo perfeccionamiento sino mediante una estrecha colaboración entre ingenieros y oficiales especializados, proporcionando estos últimos, a la vez, la impulsión orientada y el control de la experiencia. Es utópico esperar obtener de un cuerpo de ingenieros, aún cuando sea lo suficientemente

(1) Esto no quiere decir que los aviones militares se construyan siguiendo las técnicas de antes de la guerra: es preciso, por el contrario, evitar rigurosamente hacer laboratorios aero-dinámicos. No se trata de poder establecer «records» sino de que, con un rendimiento de conjunto próximo al límite técnico práctico, estén perfectamente contruidos en todos sus detalles y perfectamente acondicionados para los fines que deben llenar.

numeroso para desempeñar las múltiples tareas que les conciernen, un material completamente adecuado a las necesidades del «cuerpo utilizador». Las «necesidades» de una arma no pueden determinarse *a priori*; el uso de un mecanismo es lo que hace nacer, a menudo, más que las sugerencias de la técnica, la idea de una «nueva necesidad». Exigir a los «utilizadores» la enumeración de sus conclusiones y a los técnicos la realización de un material que responda a éstas, es establecer una separación que esteriliza todo progreso, puesto que la «necesidad», definida sin una clara idea de su realización, conduce a imposibilidades y, por otra parte, no aprovecha el total de las posibilidades técnicas. Es indispensable que el que propone un programa tenga una noción precisa de lo que se puede, razonablemente, exigir a la industria de hoy y a la del futuro. Ahora bien, la preparación de los programas es una prerrogativa esencial del comando; por consiguiente, la responsabilidad global de la preparación para la guerra es la única que debe predominar, y será capaz de orientarnos convenientemente para elegir entre las diversas soluciones que la imaginación y la investigación plantean.

La técnica aeronáutica progresa también en un campo ajeno al de las fuerzas aéreas, puesto que la aviación es de un empleo mucho más generalizado que el de una arma; es también, ante todo, un medio de transporte. Pero el progreso de su armamento ofensivo y defensivo, que es lo único que interesa a las fuerzas aéreas, depende únicamente de la acción conjunta de los oficiales e ingenieros: basta hacer la historia de los perfeccionamientos técnicos del armamento (torpedos, carros de asalto, tiro de cañón de las grandes unidades de guerra, etc.) para darse cuenta de la parte que en él han desempeñado los «utilizadores».

Por consiguiente, existe una absoluta necesidad de que se consagren gran número de oficiales, en íntima colaboración con los ingenieros y los constructores, al progreso de la aviación, de su armamento y de su empleo. Y el comando debe habituarse a considerar

esta tarea, nó como un servicio transitorio, impuesto por una mala organización de la producción del material, sino como una consecuencia permanente del empleo, por las fuerzas militares, de elementos cada vez más perfeccionados. Para satisfacer esta nueva necesidad, es preciso que no solamente el reclutamiento de oficiales de aviación sea mas considerable, sino que también su número permita aún proveer ampliamente, mediante elección, los empleos de las comisiones de estudios prácticos, comisiones de recepción, *stages* en las diversas escuelas y destagues a los diferentes servicios técnicos. Las conclusiones a que hemos llegado anteriormente, respecto a la amplitud de los cuadros del cuerpo de oficiales del Aire, se encuentran confirmadas y reforzadas por estas consideraciones.

Así pues, una moderna concepción del avión de guerra, que actualmente no puede ser considerado como una porción de material consumible, sino como una *unidad aérea*; es decir, un complejo íntimamente asociado de hombres y mecanismos, subordinados a la voluntad de un jefe; una apreciación no restrictiva de la naturaleza del comando de tal unidad; en fin, un resumen parcial de la extensión de los deberes que incumben a los oficiales que deben ejercer este comando, puesto que su cuerpo asume la responsabilidad del conjunto de la preparación del Ejército del Aire para la defensa nacional—estos tres órdenes de reflexiones convergen para indicar el sentido en que debe impulsarse la evolución de las fuerzas aéreas al incrementar, con la calidad individual de sus elementos, su eficacia global.



EL CRUCERO TRANSATLANTICO EN CON- JUNTO DE AVIONES ITALIANOS

(15 de diciembre de 1930—19 de enero de 1931)

DE LA AUDACIA TEMERARIA AL ADIESTRAMIENTO
ORGANIZADO

De la Revista General de Marina (España)

ES el suceso más notable en la hidroaviación durante estos últimos meses.

Son sus notas características que más se destacan:

La de ser la primera travesía transatlántica efectuada en masa, haciendo recordar, sin embargo, el viaje norteamericano de circunnavegación aérea; habiendo sido necesario alcanzar la exaltación de muchos que han tenido que colaborar en el éxito de una expedición que exige cuidadosa elección de material y personal, extenso y difícil adiestramiento, muy completa preparación y ardorosa ejecución, poniendo todos el alma y la vida en la obra, siendo imprescindible para ello un aglutinante muy poderoso para mantener tan íntimamente unidos a todos, como hace falta; reactivo que, en esta ocasión, con la virtud sublime del patriotismo, ha sido también el apasionamiento por el régimen fascista que siente la Regia Aeronáutica Italiana, quizás con razón, porque ha pasado, con el cambio de política, del olvido, desorden y desorganización más calificada, a ser atendida, considerada, hasta ser mimada y enaltecida por el *Duce* y por su joven y ardoroso Ministro, el ilustre General Balbo. Cuéntese que esta virtud espiritual y moral la han tenido que cultivar los que disfrutaban de las caricias de la gloria, y los olvidados que han trabajado denodadamente para que otros la alcanzasen.

La de haberse puesto al frente de la expedición

el propio Ministro de Aeronáutica, asumiendo directamente el mando, como lo había ya hecho antes en algunos otros vuelos anteriores a éste, ratificando una vez más aquella opinión, ya expresada, de que la moral aeronáutica, sobre todo de un conjunto, no se conquista empujándolo, sino tirando de él, o sea poniéndose delante de todos, y no detrás, o dando el ejemplo en el peligro, que es lo mismo. Además, no puede mandar con acierto y con prestigio quien no conoce directa y personalmente las dificultades y peligros que encierra la ejecución de las órdenes que se dan.

La del gasto tan considerable que supone esta expedición, en medida insospechada para quien no hubiera tenido la curiosidad de contar todo, desde que pensando en ella se empezó a actuar, con muchos meses de anticipación, en la creación de la Escuela de Navegación Aérea de Altura, con las expediciones subsidiarias realizadas para adiestramiento del personal, para tomar datos de algunas bases a visitar y para experimentar directamente con anticipación algunos extremos, como, por ejemplo, las condiciones de la carburación en Bolama y la refrigeración allí necesaria a los motores en unas corridas tan forzadas como las necesarias para despegar con toda la carga de combustible y lubricante para asegurar la travesía; las expediciones marítimas para preparar y abastecer las bases; la expedición de la escuadrilla de los ocho torpederos exploradores, mandada por un Almirante, para vigilar y cubrir la travesía de Bolama a Natal..., aparte de los peligros corridos y de las preciosas vidas perdidas.

Y la del éxito obtenido, que puede compensar bien todos los anteriores gastos al considerar el bien alcanzado para la nación, al conquistarle prestigio inmarcesible en el exterior desde el punto de vista político, sobre todo en los países de inmigración italiana, como son los americanos del Sur; desde el punto de vista económico, por la propaganda que ha hecho de la industria italiana para sus productos: aparatos,

motor, magnetos, bujías, baterías, radios, instrumentos, hélices, etc.; desde el punto de vista militar, por la posibilidad de acción que el servicio de la Regia Aeronáutica ha puesto de manifiesto, y por la gran confianza que al mismo le ha inspirado, fé y esperanza en la gloria, que son los padres necesarios de la victoria; desde el punto de vista de política interior, por el aliento y calor que la expedición ha infundido a los emigrantes italianos de América del Sur y por el prestigio otorgado al régimen fascista; y desde el punto de vista técnico, por la admirable preparación realizada y el renombre que para Italia y su técnica ha alcanzado, grabando con letras de oro en el libro de la Historia una participación muy notable en el progreso de la comunicación aérea sobre el mar entre los pueblos más alejados.

Todavía ve el cronista la nota más característica de todas en la admirable preparación de este crucero transatlántico, en el que el éxito no es ya la fortuna que de antiguo el poeta creyó merecida por el audaz, sino el logro de ella cuando se ha puesto todo lo posible en el orden material, técnico y moral para conquistarla, y que es fruto de justicia lograrla. Representa este crucero un término de la serie formada por estas expediciones aeronáuticas aventureras, en la que es muy fácil descubrir la decreciente participación o superación del heroísmo con ventaja cada día más sobresaliente de la técnica y de la preparación y adiestramiento.

ANTECEDENTES

Este crucero es también el último, por ahora, de una serie de cruceros efectuados por los aviones italianos, en conjunto; el de los sesenta aparatos ligeros cerrando el litoral de la cuenca occidental mediterránea, en el que los italianos, mandados también por Balbo, el año 1928, visitaron Los Alcázares y Los Alfaques, y aquel otro crucero a Oriente, con hidro-aviones pesados, hasta el Mar Negro, al año

siguiente, visitando Grecia, Turquía, Bulgaria, Rumania y Rusia.

De éstos vuelos nació el actual crucero, de mayor envergadura, porque aquéllos pueden calificarse de navegación de cabotaje y gran cabotaje, y éste ha exigido la creación de una Escuela, que han llamado los italianos de Navegación Aérea de Altura, institución didáctica que Balbo ha estimado de tanta utilidad, que ha sido su primera propuesta al *Duce*, cuando regresó ahora a Roma, el conservarla y cultivar con el mayor cuidado la enseñanza que allí se ha dado en la preparación de éste crucero.

Como que es de donde ha de salir el adiestramiento verdadero del personal y la selección del material con que la Aeronáutica italiana ha de explorar el *mare nostrum* si un día la salud de su Patria exige el máximo esfuerzo de todos, y donde ha de aprender a preparar y a ejecutar las expediciones en conjunto, dedicadas a intentar la destrucción de las bases y fuerzas marítimas enemigas.

Y ni que decir tiene que es donde se ha de fraguar el éxito de las expediciones pacíficas futuras, destinadas a la conquista del prestigio político de Italia y de su régimen y de la propaganda aérea e industrial de aquél país.

Porque Balbo no se detiene aquí, ni Mussolini le dejará estancarse. Está en ciernes otra expedición de hidroaviones italianos en conjunto. ¿Para cuando? ¿Hacia dónde? No es fácil que se sepa, ni menos que tan pronto lo digan.

PREPARACION DEL CRUCERO

Se proyectó en los primeros días de 1930, y fueron las primeras preocupaciones la instrucción teórico-práctica del personal que había de realizar la expedición, la selección del que había de efectuar el crucero y el que había de prepararlo; la determinación del aparato y motor, que había de ser el principal instrumento material para alcanzar el éxito; el adiestramiento de

aqué; la determinación de los más nimios detalles para éste; el estudio de la meteorología y climatología e hidrografía con que tendrían que habérselas....

Figura en primer término de este programa la creación de la Escuela de Orbetello, cuya dirección se confió desde el primer momento a dos caros amigos e ilustres marinos aviadores, el Teniente Coronel Maddalena y el Mayor Longo, instructores ambos que han sido de hidroaviación en los servicios nuestros de Aeronáutica militar y marítima.

En esta Escuela el personal se ha instruído y se ha seleccionado.

La instrucción ha comprendido varios cursos teóricos y prácticos, en los que, según normas directivas muy concretas, se han desarrollado programas individuales y colectivos, con los cuales los pilotos elegidos, tras cuidadosa selección, han adquirido una perfecta enseñanza en los conocimientos precisos a todo navegante aéreo: navegación, radiotécnica, aerodinámica, teoría del motor, meteorología, etc., que fueron especialmente profundizadas, de modo que cada piloto conociera plenamente las posibilidades del aparato, motores, instrumentos, etc., y supiera sacar de su utilización el mayor rendimiento, como era preciso.

El tiempo que dejaba libre la labor científica y de prácticas de vuelo fué empleado en cultivar la educación física y deportiva.

Así se llegó a la designación de las dotaciones, asignando a cada una de ellas el aparato en que había de instruirse de modo progresivo, con vuelos de corta duración, y después de mayor alcance, primero de día y después de noche, iniciando las salidas con el aparato liviano, hasta despegar con el máximo de carga. En este terreno, la instrucción se llevó a efectuar, con las fuerzas en preparación y formada en conjunto, tres ejercicios de navegación astronómica y radiogoniométrica, realizados en las circunstancias más parecidas a las en que el crucero tenía que ser realizado: fué el primero un viaje Orbetello-Los Alcázares-Cagliari-

Ostia-Orbetello; el segundo, ida y retorno de Orbetello a Trípoli, y el tercero, Orbetello-Trapani y regreso. En estos vuelos, además de la navegación, se experimentaron diversos sistemas de enlace de día y de noche; la nueva estación radiotelegráfica y radiogoniométrica; todos los instrumentos del nuevo modelo para la navegación aérea; los métodos de formación y evolución en el vuelo; el mejor régimen de los motores; la velocidad de cruceros más económica, etc.

Ayudaron a resolver algunas de estas cuestiones, y otras de carácter técnico, antiguos y experimentados Jefes y Oficiales, cuyo auxilio fué precioso, especialmente para preparar la cartografía que ha sido necesaria, y para todo lo que se puede adivinar que es preciso en una Escuela de Navegación de Altura.

Así se escogió el tipo de aguja, la Smith, como la mejor ante las vibraciones e inclinaciones entre las experimentadas, surtiendo de ellas y de indicadores de velocidad a cada puesto de piloto y al de derrota; la lámpara de señales Donath fué la elegida para comunicación nocturna a corta distancia, para ahorrar señales radioeléctricas; se determinó el equipo del navegante, formado por un sextante, cronómetro, cartas, regla de cálculo y almanaque náutico; un derivómetro con dotación de botes de humo; dos indicadores de velocidad; dos contadores de revoluciones de la hélice, por piloto y motor; dos manómetros para gasolina y otros dos para aceite; dos aerotermómetros para la temperatura del aceite y otros dos para la del agua; un reloj, además del cronómetro; dos inclinómetros longitudinales y otros dos transversales; indicadores del nivel del combustible y mando de la persiana de los radiadores. Además de las luces reglamentarias de situación llevó cada aparato un proyector para iluminar la superficie del mar, sin deslumbrar al piloto, en el caso de amaraje nocturno; una luz fija de cola y otra intermitente, también en la misma extremidad, para señalar las cabezas de grupo y de patrulla. Para distinguirse bien distintamente de día

los aparatos se pintaron, por escuadrilla o patrulla, de negro, verde, blanco y rojo. Desde el punto de vista marítimo, se pertrechó a cada aparato de una balsa de goma capaz para seis personas y un ancla flotante. Nada más.

Gran importancia revestía para el éxito la determinación exacta del consumo de combustible para conocer la autonomía del aparato en las condiciones de la realidad. A este efecto se hicieron en la Escuela de Orbetello numerosos experimentos, con arreglo al criterio siguiente: Salida con la máxima carga prevista en Bolama; vuelos de varias horas en circuito cerrado para neutralizar los efectos del tiempo, supuesto constante; velocidad del motor a régimen de experiencia; no tomar en cuenta para el consumo las salidas, llegadas, vueltas, etc.; llevar la carburación económica y no excesivamente pobre, conteniéndola en los límites de seguridad prácticamente realizables en Bolama, que con anterioridad fueron determinados para aparatos idénticos enviados allí a éste y otros efectos. De estos experimentos en Italia y en Bolama se dedujo que el régimen más económico era el de 1.800 a 2.000 revoluciones por minuto de los motores, que significaba 165 kilómetros a la hora, con consumo de 95 kilogramos horarios por motor, o sea 1.160 kilogramos de combustible por kilómetro recorrido, y sólo después de cerciorarse prácticamente de que el aparato, con el motor elegido, podía despegar bien de Bolama con 500 kilómetros de reserva de autonomía, fué decidido definitivamente efectuar el crucero.

EL APARATO ELEGIDO

No podía ser otro, si había de satisfacer a la condición de plena *italianidad* requerida, que el *S. 55* de Savoia, el proyectado por el ilustre Marchetti, y el que ya De Pinedo, con el nombre de *Santa María*, había llevado a América para triunfalmente recorrerla de Buenos Aires a Nueva York. Y fué el *S. 55* el tipo elegido, introduciéndole algunas ligeras variantes, in-

tegrando el modelo llamado *S. 55 Atlántico*, en el que los flotadores han sido ensanchados y alargados con relación al modelo normal para aumentar la capacidad para el combustible, repartido ahora en cada flotador según tres depósitos de 630 litros cada uno y cuatro capaces de 205, o sean 5.420 litros por aparato, que a la densidad de 0,75, por ser mezcla de gasolina y benzol, suponen 4.065 kilogramos, o sea una autonomía de 3.500 kilómetros en veintiuna horas y dos minutos, que suponen 500 kilómetros o más de tres horas de sobrante en el tramo más largo del crucero.

Los diversos depósitos de combustible de cada flotador comunican con un colector distribuidor, del que las bombas de cada motor pueden aspirar.

El lubricante va en depósitos del ala, y por bomba de mano se puede enviar al de alimentación, que está entre los motores.

También en el interior del ala va un depósito de agua de reserva, la que mediante una bomba de mano puede refrescar la del radiador, que continúa en el *Atlántico* siendo frontal, de panal de abeja, tal como es ordinariamente en este aparato, Sólo ofrece esta instalación la diferencia de existir en el *Atlántico* el depósito de agua de reserva, obedeciendo especialmente al despegado en Bolama, clima tropical, y estando cargado el aparato al máximo.

La puesta en marcha se hace en éste *S. 55* mediante un motorcito de explosión, que produce aire comprimido, carburado por un pequeño carburador, por la magneto a mano y el distribuidor rotativo, que va enviando la mezcla a los cilindros de los motores oportunos.

Este motorcito para arrancar puede ser utilizado para, estando amarado, accionar el generador de la estación de radiocomunicación, nuevo modelo, radiotelegráfica y radiotelefónica, que puede ser utilizada con cualquier longitud de onda. En vuelo este generador es movido por una hélice aérea.

La estación de t. s. h. se encuentra instalada a

proa del flotador de la izquierda, donde naturalmente tiene el operador su puesto normal en vuelo.

El aparato cuenta con una instalación de alumbrado eléctrico alimentado por acumuladores y dinamo.

En resumen: la habilitación del aparato ha correspondido al fin que se propone realizar, introduciendo solamente pequeñas diferencias en el hidroavión típico bien conocido *S. 55*, tal como lo proyectó originariamente Marchetti. Con esta habilitación y modificaciones el aparato queda con las siguientes características:

Envergadura, 24 metros.

Longitud, 16 metros.

Altura, 5 metros.

Superficie portante, 93 metros cuadrados.

Peso vacío, 5.000 kilogramos.

Peso cargado, 10.100 kilogramos.

Máxima carga útil, 5.100 kilogramos.

Combustible, 4.060 kilogramos.

Velocidad de crucero, 160 a 180 kilómetros por hora.

Velocidad máxima sin carga, 220 kilómetros por hora.

Peso específico por potencia, 8,3 kilogramos por caballo de vapor hora.

Peso específico por superficie, 110 kilogramos por metro cuadrado.

Relación de peso vacío a cargado, 0,50.

Autonomía, 20,6 horas.

Radio de acción, 3.500 kilómetros.

Las que definen un hidroavión bien cargado, de señalada velocidad mínima de sustentación, por lo que su despegado y amaraje son de cuidado con toda carga, en aguas que no sean muy tranquilas y en clima tórrido. El aparato es de gran alcance.

EL MOTOR

El General Crocco, Jefe del Servicio técnico de la Regia Aeronáutica italiana, ha dicho con razón que el problema fundamental a resolver en el material para la expedición era sobre todo la elección del motor, que se requería uniese a una gran seguridad de funcionamiento y a un consumo limitado, elevada potencia específica y global.

No es de extrañar que la elección recayera en el motor Fiat A. 22 R., que cuenta en su haber en el tipo originario A. 22 T., el máximo de radio de acción, registrado por Ferrarín y del Prete, de Italia al Brasil en 1928, recorriendo 7.620 kilómetros en cuarenta y nueve horas y diez y nueve minutos, y posteriormente el máximo, registrado con un S. 64 bis por Maddalena y Cecconi en circuito cerrado de sesenta y siete horas y trece minutos, con 8.350 kilómetros, el 2 de junio de 1930, que no han logrado superar los pilotos alemanes, franceses y americanos que lo han intentado. Además de estas demostraciones reunía el motor elegido la circunstancia de que todas las pruebas de larga duración, tanto en vuelo como en banco, a que acababa de ser sometido, habían suministrado un rico caudal de datos experimentales sobre consumos y potencias, precioso ahora para ser utilizado en la adaptación al aparato del grupo motor en las mejores condiciones para lograr el alcance de cerca de 4.000 kilómetros que se deseaban.

Esta elección traía consigo otro problema: un aparato pesado, en el que no se puede contar con velocidades horizontales superiores a 200 kilómetros, no consiente el empleo de hélices con gran velocidad periférica, por razón de la elevada pérdida de rendimiento que se experimentaría, aportando entonces el uso del reductor la posibilidad de un mayor coeficiente de utilización del motor y de la hélice que permitiese el despegado en Bolama.

Se precisó, pues, de un reductor robusto, seguro, sin vibración, y en la resolución del problema la Fiat

invertió su tiempo, llegando a la satisfactoria solución del motor *A. 22 R.*, que es el mismo *A. 22 T.*, con la diferencia del reductor, de 1.950 a 1.250 r. p. m., o sea de un tercio, como es lo más acostumbrado, motor que ha sido, también con reductor, el adoptado ahora para montar en los *Do X* que para Italia construye Dornier en Altonheim y en los nuevos *Wal 146* que se fabrican en Marina di Pisa. Este reductor, instalado delante, está formado por un par de engranajes cilíndricos de dientes rectos y un amortiguador tipo especial Fiat, constituido por un sistema de muelles y de una fricción de discos metálicos, mediante el cual quedan absorbidas las vibraciones torsionales del eje motor y se asegura un arrastre uniforme del eje de la hélice, sin acción alguna de repiqueteo entre los dientes del par reductor.

Además de esta mejora se acondicionó el circuito del encendido para evitar en lo posible las corrientes parásitas, que tanto perturban la recepción, especialmente radiotelefónica, durante el vuelo, y se montó la puesta en marcha, sirviendo el motor para t. s. h., amarado, como queda expuesto.

Queda así, pues, el motor *A. 22 R.* como del tipo de enfriamiento por intermedio de agua, de 12 cilindros, dispuestos en V a 60°, con cilindros del tipo de fondo cerrado, de acero, con camisa soldada autógicamente. Los émbolos son de una aleación especial de aluminio; la conexión del tipo de biela principal y auxiliar, y el eje gira sobre ocho chumaceras, siete lisas y otra, la de delante, de rodamiento a cilindros. El mando de la distribución, como los órganos auxiliares (magnetos, bombas, etc.) está montado en la extremidad posterior del motor por medio de un eje vertical y dos oblicuos, transmitiendo a dos ejes distribuidores uno de aspiración y otro de exhaustación, los que mueven sendas filas de válvulas. Cada cilindro cuenta con cuatro válvulas verticales, dos a dos acopladas por un puente sobre el que actúa el camón excéntrico del eje distribuidor. El encendido es doble e independiente, existiendo dos bujías por cilindro,

alimentadas por dos magnetos Marelli de alta tensión. La alimentación de combustible se efectúa por medio de dos carburadores Fiat, dobles, con colectores recalentados con el agua de refrigeración, contando además con correctores de altitud. La lubricación es forzada con bomba de engranaje y la refrigeración con bomba centrífuga, valiéndose de un radiador de panel, que va en el frente del motor delantero en el *S. 55 Atlántico*, enfriando el agua para los dos en *tandem*.

Las características generales del motor *A. 22 R.* son:

Cilindros, 12 en V a 60°.

Diámetro y curso, 135 × 160 milímetros.

Cilindrada total, 27.920 litros.

Compresión, 5,5.

Potencia internacional, 560 c. v.

Potencia máxima, 610 c. v.

Peso total en seco, con puesta en marcha y núcleo, 510 kilogramos.

Peso total con agua, combustible y aceite, 525 kilogramos.

Peso específico por potencia, 0,835 kilogramos por caballo vapor hora.

Las que definen un motor resistente, muy adecuado al objeto que se persiguió con su designación para el crucero transatlántico.

DOTACION

Se determinó en la escuela de preparación de Orbetello que el equipo por aparato hasta Bolama estuviera formado por dos pilotos, un mecánico, un montador y un operador radio; debiendo quedar en la Guinea portuguesa el montador con objeto de reducir en todo lo posible el peso que no fuera combustible.

De los dos pilotos, uno quedaría especialmente afecto a la conducción y mantenimiento en eficiencia del aparato, y el otro a la navegación, aun cuando ambos descansasen, alternando en la conducción y para la derrota, observaciones y cálculos astronómicos. El motorista debería en la travesía atender tam-

bién a los menesteres de corrección de ligeras averías, y en ello de antemano se adiestraron convenientemente.

El operador radio iba apto para toda clase de comunicaciones entre los aparatos, diurnas o nocturnas, radioeléctricas, eléctricas, ópticas o de cualquier clase que para el enlace se hubieran de utilizar.

Se eligió y nombró el personal correspondiente a las fuerzas que habían de realizar el crucero; en principio, una escuadrilla de 12 aparatos, a la que luego se unieron los dos que componían la fuerza de almacén y taller. Se dividió esta fuerza en cuatro grupos o patrullas distintas, según el color con que se pintaron para mejor diferenciarse en el aire: *negra*, la patrulla mandada por el General Balbo, con el aparato del General Valle (Jefe de Estado Mayor de la Regia Aeronáutica) y el del Coronel Maddalena, verdadero organizador de la expedición; *blanca*, mandada por el Capitán de la Real Aeronáutica Agnesi; *roja*, con el Capitán Marini al frente, y la *verde*, mandada por el Mayor Longo.

Es de notar que para jefes de las tres patrullas, que con sus colores flameaban la bandera de Italia en el aire, se eligieran tres pilotos procedentes de la Marina y hombres de mar, y el hecho de que uno de la escuadrilla negra lo era también el brillante ex Oficial de la regia Marina italiana, Coronel Maddalena, y en el mismo aparato de Balbo estaba como piloto y navegante el Capitán Cagna, como en el del General Valle iba el Capitán Biseo, uno y otro procedentes de la misma Marina italiana; a cada uno de los 14 aparatos se señaló un piloto hombre de mar por su procedencia, y a tal extremo se apreció el valor de esta cualidad en la elección del personal, que de 26 pilotos, cuyo origen el cronista conoce, el 76 por 100 eran Oficiales de Aeronáutica procedentes de la Marina regia italiana, unos oriundos primitivamente de la mercantil, pasando por la de guerra, otros, de la marcial directamente, y si se excluye a los Generales, por su forzoso destino, en los demás que cabía la elección, fué el 80 por 100 de los pilotos elegidos por

la condición de ser hombres de mar, para mandar y conducir los aparatos del crucero transatlántico italiano.

Disculpable es que lo ponga tan patente e insista tanto en esta condición quien ha derrochado inútilmente tantas energías en proclamar la importancia de ser marino para la aeromarina en otras ocasiones, remedos de la que se comenta, y que no se ha apreciado del mismo modo por todos.

PREPARACION DE LAS BASES

Todavía queda algo que apuntar en la parte que se estima más interesante de este crucero, por lo que puede constituir motivo de muy intensa y extensa enseñanza para muchos, y que se refiere a la importancia que se le concedió a la preparación. Verdad es que al cronista no le puede pasar nunca desapercibida esta palabra *preparación* sin recordarle la indignación con que un ilustre Jefe nuestro, gran psicólogo, en el mes de marzo de 1898, repelió el *insulto* que un camarada alemán le infirió al suponer que España estaría *archipreparada* para la guerra que todos veían venir, hasta los que éramos unos muchachos entonces. ¿Preparados, ha dicho usted?—preguntó muy enfadado—. Esto es ofender nuestra idiosincracia—exclamó el nuestro indignado.—Sepa usted que tenemos a gala no prepararnos nunca para nada y estar siempre dispuestos para todo.

Claro es que ahora, que se trata de preparar y de bases—que es otra idea antinacional, porque sin duda envuelve ya algún asomo de preparación— y todavía más de bases aeromarítimas—que son todavía más necesarias que ningunas otras—, es de perdonar que al recuerdo no haya podido resistir el cronista la tentación de dejar estampado lance tan elocuente e instructivo.

°°

Determinado el itinerario—Orbetello—Los Alcázares—Kenitra—Villa Cisneros (Río de Oro)—Bolama—

Natal-Bahía-Pernambuco—, fué necesario proveer al abastecimiento de cuanto exigía la expedición en cada punto, pues salvo Los Alcázares, en ningún otro podía suponerse que encontrarían lo que necesitaran para reponer sus consumos de combustible, lubricante, agua destilada, grasas, bujías, etcétera, y en algunos sitios hasta los víveres eran escasos.

Se dividió el itinerario en africano y americano, y la preparación de la primera parte se confió al Teniente coronel Ilari, de la Regia Aeronáutica, quien con el ex yate *Alice*, de más de 1.000 toneladas, abasteció al paso las bases de Kenitra y Villa Cisneros, fondeando en Bolama para atender allí a proporcionar, además de almacén y taller, de alojamiento a la tripulación de la escuadrilla y a servir de estación de t. s. h. de enlace con Italia, con la división de torpederos exploradores del Atlántico, mandada por el Contralmirante Bucci; vigilando el vuelo por radio, con el continente sudamericano y utilizándose especialmente para información meteorológica. En Kenitra y Villa Cisneros quedó, con los elementos depositados, personal italiano, al que ayudó otro francés y español en cada base, y aún en ésta la dotación de un explorador italiano y de un cañonero español allí destacados.

Del litoral sudamericano se encargó el General Pellegrini, también de la Regia Aeronáutica, quien allí condujo y distribuyó las provisiones oportunas en Bahía y Pernambuco, quedando en Natal con el motovelero *Aosta*.

Para darse idea de lo movilizado con este motivo se da el dato de que excede de las 300 toneladas de combustible (gasolina-benzol) y de 30 de aceite lubricante, habiendo hecho el suministro la «Societá Italo-Americana», de Génova.

Los ocho torpederos exploradores de la división Bucci también conducían pertrechos suficientes para abastecer y reparar ligeramente algún aparato que necesitara de su auxilio.

EJECUCION DEL CRUCERO

Con ser esta ejecución muy interesante—por el éxito alcanzado especialmente—, apenas si merece, en relación con la preparación, más que sencilla mención de los extremos más salientes; siendo los más instructivos, en concepto del cronista, los que supongan una contrariedad a los intentos de realización del programa.

Por ello se omitirán vibrantes arengas de Mussolini y Balbo a las dotaciones antes de la salida de Orbetello y a la llegada a América, y además no se mencionarán los detalles hechos públicos de los partes del General Balbo al *Duce* en tanto no signifiquen una enseñanza.

Salió la escuadrilla de Orbetello el 17 de diciembre, después de estar detenida allí el 16 por acusar mal tiempo en el Mediterráneo occidental la información del servicio meteorológico y por mencionar dicho día que había buen tiempo en el mar balear y.... efectivamente no hacía una hora de la salida y ya estaba la escuadrilla metida en un golfada de León, de las propias de la época, con lluvia, cerrazón, temporal de viento arrachado, dispersión de la escuadrilla, etc., etc. El General Balbo con otros cinco aparatos tomó agua en Punta Salinas (Mallorca) y los otros ocho llegaron a Los Alcázares. Si hubieran tenido los aeronautas más práctica en la meteorología de este mar hubieran esperado, antes de salir, el parte meteorológico de Mahón, que suele dar la clave del tiempo reinante, sobre todo en tiempo de golfada de León, si ésta llega a las Baleares.

Hasta el 20 no se pudieron reunir en el mar Menor los 14 aparatos, y 12 salieron el 21 para Kenitra, teniendo que quedarse uno en Los Alfaques para remediar la avería en la instalación producida por una inversión de la llama en el carburador por falta de presión y el consiguiente amago de incendio, inmediatamente dominado. Dejó Balbo otro aparato para que convoyara al día siguiente al averiado.

El 22 se reunieron los 14 aparatos en Kenitra. Esta base de hidroaviones que están habilitando los franceses la forman dos brazos del río Sabour, que desemboca en Medhia, siendo allí el curso del río de 200 metros de anchura, con profundidad de tres a cuatro metros y velocidad de la corriente de cinco a seis nudos. La longitud de estos brazos es de unos cuatro kilómetros el orientado N.-S. y de un kilómetro el que corre E.-O. La corriente y las frecuentes nieblas hacen esta base poco favorable en el mar y en el aire.

De Kenitra salió la escuadrilla el 23, dejando también un aparato con ligera avería.

El 25 salió la escuadrilla íntegra de Villa Cisneros, llegando a Bolama, donde se dedicó a reparar y disponer todo para cruzar el tramo de prueba, de 3.000 kilómetros, que el General Balbo tenía el proyecto de pasar en el plenilunio del 3 de enero.

Bolama es un magnífico espejo de agua, casi siempre tranquilísimo, de 10 kilómetros de longitud N.-S. por dos de ancho E.-O.; pero precisamente en el plenilunio, con la marea más viva, se intensifican la corriente y la marejadilla, obstaculizando el despegado con toda la carga.

El propósito era salir antes de media noche para evitar las turbonadas ecuatoriales, menos frecuentes en la madrugada, y hacer lo menor posible la navegación nocturna, y así se dispuso Balbo a efectuarlo en la noche del 3 de enero, para lo que desde el 1º estaban listos los 14 aparatos, pues los dos almacén-taller, que habían llegado hasta Bolama, solicitaron en forma irresistible el tomar parte en el crucero, y por fin les fué concedido el honor. En la acepción *listos* entra el estar completamente desprovistos de todo peso que no fuese en absoluto imprescindible, dejando en tierra los montadores, y, de material a bordo, sólo llevaron el ancla flotante. En estas condiciones se cargaron los aparatos con 4.600 kilogramos, que supone una autonomía de veinte horas de navegación, y como prueba se efectuó con un aparato el despegado

a mediodía, lográndolo muy bien, por lo que se confió en poder conseguirlo mejor con el fresco de la noche.

El día 3 de enero el servicio de información meteorológico acusó un desplazamiento al Norte de la zona de calmas ecuatoriales, aconsejando una demora en la salida, que se efectuó en la noche del 5 al 6, a la una y media de la madrugada, con el mismo tiempo y lluvia en las seis primeras horas de viaje.

En el despegado ocurrieron los siguientes incidentes y accidentes, propios de esta faena en tales condiciones, una de las empresas más difíciles que se pueden ofrecer a un hidroavión:

El General Valle corrió y no pudo despegar de primero ni de segundo intento, y a la hora y media de lucha tenaz lo consiguió y realizó la verdadera hombrada de forzar los motores, y a las seis horas de viaje, orientado por la t. s. h., incorporarse al General Balbo, llegando con su patrulla en formación a Natal.

El aparato *I-Reca*, mandado por el Capitán Recagno, después de haber despegado felizmente, por una pérdida de velocidad subsiguiente a una evolución con sobrecarga tan notable, cayó de lado al agua, perdiendo el flotador de la derecha, que se incendió inmediatamente, pereciendo el motorista Fois, que tenía su puesto en aquel flotador; los dos pilotos, que estaban en el puesto de mando y el radio-telegrafista en el flotador izquierdo, pudieron ser salvados.

El aparato *I-Boer*, mandado por el Capitán Boer y llevando de segundo piloto al Teniente Barbieniti, motorista Nemi y radio Imbartari, pocos minutos después de haber despegado, por causas desconocidas, volvió a tocar violentamente, ya incendiado, o incendiándose en seguida, pues se dan las dos versiones, y desapareciendo en instantes hasta las pavesas. Se atribuye esta pérdida a la posibilidad de una chispa en un cortocircuito de la instalación eléctrica.

Estos cinco mártires de Bolama y dos más inmolados en la preparación de Orbetello ha sido el precio de la gloria y del prestigio adquirido por Italia en este crucero. La patria honrará su memoria, apun-

tándolos en el libro de oro de los que le dieron todo por el honor patrio y amparará a los suyos.

Durante la travesía ocurrieron otros dos accidentes, que afortunadamente no costaron vida alguna y sólo un aparato.

El aparato *I-Bais*, cuando llevaba nueve horas de vuelo, lanzaba el S. O. S. y participaba que se veía obligado a amarar, dando su situación. El explorador *Pessagno* lo tomó a remolque; se comprobó que la avería provenía de una seria rotura del radiador, que no cabía componer con los recursos que contaban barco y aparato. Se dirigió esta expedición a Noronha; pero la mar fué aumentando a medida que se aproximaban al continente americano, el remolque se fué haciendo más difícil por momentos, se destrozó el ala al irse el aparato contra el explorador, y por fin, hubo que abandonar lo que quedaba del *I-Bais*, después de salvar a bordo del torpedero los motores y lo más que se pudo.

Más tarde, cuando estaba la expedición a 600 kilómetros de Noronha, el Comandante Donadelli, al mando de uno de los aparatos almacén-taller que se incorporó en Bolama a la expedición, advirtió por t. s. h. que había quedado sin agua en el radiador y que tomaba agua, con la esperanza de poder utilizar agua del mar; la división naval mandó el *Da Noli*, y entre los recursos de unos y otros lograron habilitar de nuevo el *I-Dona*, que llegó a Natal para incorporarse a los 10 que en formación de cuña habían alcanzado ese puerto americano, meta de la travesía transatlántica, a las diez y nueve horas y treinta minutos de Greenwich del día 6 de enero, o sea a las diez y ocho horas justas de salir de Bolama, con una velocidad media, pues, de 167 kilómetros.

Pásese por alto los tramos Natal - Bahía y Bahía-Río Janeiro, entusiasmos, fiestas, discursos, albricias, de Italia especialmente; exaltaciones fascistas, etc., y vuélvase al crucero, para mencionar la colaboración prestada a la expedición aérea por las fuerzas marítimas.

Estas se compusieron de ocho torpederos explo-

radores formando división al mando del Contralmirante Bucci.

El tipo de los barcos es el último, o mejor dicho el penúltimo, correspondiente al programa de 1929 y de 1.630 toneladas y 38 nudos. Esta división se repartió para cubrir los tramos anteriores a Bolama y se reconcentró para cubrir la travesía transatlántica mientras la escuadrilla aérea para ella se preparaba. El reparto de los exploradores en la vigilancia del Atlántico fué: el *Recco*, buque insignia, a 150 kilómetros de Isla Orango, que cierra la bahía de Bolama; el *Tarigo*, a 200 kilómetros al O.; el *Vivaldi* y *Pessagno*, cubriendo tramos a continuación de 300 kilómetros; el *Usodinare*, a 378 kilómetros, y los *Pancaldo* y *Da Noli*, con el mismo intervalo; el *Malocello*, guardando la misma distancia, estaba enfrente de Noronha. Estas fuerzas marítimas se fueron concentrando al paso sin novedad de la escuadrilla, y también participaron en América de la correspondiente exhibición y de la consiguiente propaganda industrial.

Ha sido muy alabada y estimada por Balbo la colaboración que la Marina regia le ha prestado.

COMPARACION DE ESTA TRAVESIA SUDATLANTICA CON LAS ANTERIORES

Desde luego ésta tiene un carácter de mayor posibilidad, o de mayor posible probabilidad, que la hace incomparable, desde este punto de vista, con las anteriores. De 14 han llegado bien 10 aparatos, o sea el 71 por 100, y han llegado 11, o sea el 80 por 100.

Claro es que esto no permite pensar en una explotación industrial, pues el éxito hasta ahora logrado no alcanza más que a la *cuesta abajo*, pues todavía no hay ni un solo paso del Sur al Norte o del Oeste hacia el Este, de América a África.

No deja, sin embargo, de advertirse un progreso muy señalado en la expedición actual. Vamos adelante; *piano, piano si va lontano*.

En el cuadro siguiente se apreciará mejor el progreso:

Expediciones aeronáuticas transatlánticas de África a América.

Núm.	AÑO	APARATO	MOTOR	VIAJE	DURACIÓN	OBSERVACIONES
1a.	1922	<i>Fairey D-III</i>	Rolls, 360.....	Lisboa-Río Janeiro.....	77 días.....	Sacadura-G. Coutinho.
2a.	1926	<i>Dornier Wal</i>	Dos Napier, 450.....	Huelva-Buenos Aires.... Cabo Verde-Noronha.....	19 días..... 15 h. 45 m.....	Franco-R. de Alda.
3a.	1927	<i>S-55</i>	Dos Asso, 500.....	Génova-Noronha.....	193 días.....	De Barros.
4a.	1927	<i>S-55</i>	Dos Asso, 500.....	Italia-Río Janeiro.....	18 días.....	De Pinedo-Del Prete.
5a.	1927	<i>Dornier Wal</i>	Dos Lorraine, 400....	Italia-Río Janeiro.....	198 días.....	Sarmento de Baires.
6a.	1927	Avión <i>Breguet-XIX</i>	H.-Suiza, 600.....	París-Buenos Aires.....	10 días.....	Dieudonné-Costes.
7a.	1928	Avión <i>S-64</i>	Fiat, 500.....	Italia-Natal.....	2 días 3 horas.....	Ferrarin-Del Prete.
8a.	1929	Avión <i>Breguet-XIX</i>	H.-Suiza, 600.....	Sevilla-Bahía.....	1 día 20 horas.....	Jiménez-Iglesias.
9a.	1929	Avión <i>Breguet-XIY</i>	Lorraine, 450.....	Sevilla-Marajoux.....	1 día 17 horas.....	Challe-Larre Borges.
10a.	1930	<i>Late 28-3</i>	Dos Hispano, 600....	San Luis-Natal.....	21 h. 20 m.....	Mermoz.
11a.	1931	<i>S-55</i>	12 × 2 Fiat..... A-22-R.....	Bolama-Natal..... Italia-Natal.....	18 horas..... 21 días.....	Balbo.

El progreso no está ciertamente en la velocidad horaria, pues 164 kilómetros tuvo Franco de media en 1926, y 166,6 cuando más ha alcanzado Balbo de media. De Franco a De Pinedo y a Balbo hay bien poca diferencia a favor del segundo que llevó un solo aparato.

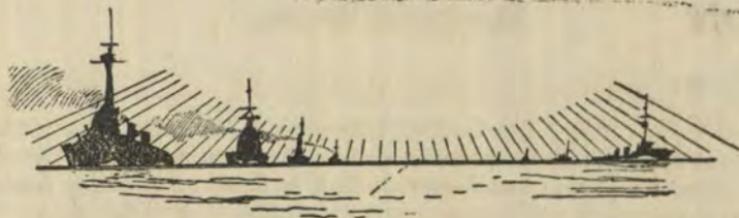
Y nótese una particularidad del cuadro: ¡TODOS LOS QUE CRUZARON HASTA AHORA EL ATLANTICO POR EL AIRE, DE AFRICA A AMERICA, SON LATINOS! Todavía hay raza.

RESUMEN

Que la fe, la moral y la voluntad merecen la victoria y la consiguen frecuentemente; pero que la aseguran la preparación, la inteligencia y la asiduidad.

Y muy cordiales felicitaciones a los que en esta ocasión pusieron todo lo que pudieron en la moral y en lo intelectual y material y conquistaron la gloria y el éxito merecidos.





NOTAS PROFESIONALES

AUSTRALIA

Crucero de verano de la flota.—Las economías nacionales australianas han hecho sentir su influencia en el crucero de verano de la flota. Solamente tomarán parte en él los cuatro buques siguientes: cruceros *Australia* y *Camberra*; portaavión *Albatros* y el conductor de flotilla *Anzao*. Este último con dotación reducida. Los doce buques restantes de la flota han sido desarmados; estos son dos cruceros, dos cañoneros, un buque hidrográfico, cinco destructores y dos submarinos.

ESPAÑA

El «ascensor submarino».—Se encuentra bastante adelantada en Cartagena la construcción del segundo ejemplar del «ascensor submarino». Este nuevo aparato para el salvamento de dotaciones de submarinos, que, como el anterior, se montará en el *C-3*, estará probablemente en condiciones de experimentarse a fines del presente mes de abril o principios de mayo, y en él ha introducido el autor, Capitán de corbeta Génova, pequeñas modificaciones de detalle, que permitirá acelerar aún más la evacuación de los náufragos, sin merma de las excelentes condiciones de seguridad demostradas con el modelo experimental en julio pasado.

ESTADOS UNIDOS

Nueva escuadra de instrucción.—Han sido desarmadas un cierto número de embarcaciones especiales, que se dedicaban a la instrucción de marinería, porque el gasto que suponía su entretenimiento no compensaba el relativo valor de la enseñanza recibida. Se dedicará a estos menesteres una nueva escuadra de instrucción que se ha creado, y que forma parte de la flota de exploración.

Desguace del acorazado «Wyoming».—Conforme a las estipulaciones del Tratado de Londres, el Departamento de la Marina ha dado orden de desguace del acorazado *Wyoming*. Más adelante se darán también las de *Utah* y *Florida*.

FRANCIA

Nuevos destructores.—En el Arsenal de Lorient, y para que en breve empiece sus pruebas en aquella base, se está alistando al *Albatros*, primer conductor de flotilla de la serie de los *Rapaces*, construídos en Nantes según el programa de 1928. El nombre de esta nueva unidad lo han llevado ya dos buques en la Marina francesa: una fragata de ruedas, botada al agua en Tolón en 1853, y un aviso, construído en Lorient en 1887, y qué fué dado de baja de la flota en 1892.

El *Albatros* actual tiene un desplazamiento de 2.480 toneladas, 129 metros de eslora, 11,30 de manga y 3,90 de calado. Con una potencia de máquinas de 70.000 caballos de vapor, alcanzará la velocidad de 38 millas. El armamento lo constituyen cinco cañones de 138 milímetros, uno de 75 milímetros, cuatro, antiaéreos, de 37 milímetros y seis tubos lanzatorpedos de 550 milímetros. Como dotación llevará 10 Oficiales y 210 hombres.

El 19 de febrero se ha botado al agua en los Astilleros de Francia, en Dunkerque, el conductor de flotilla, *Aquila*, que pertenece a la misma serie.

Vía de agua en el submarino «Romazzotti».—Recientemente se produjo una vía de agua de relativa importancia en el submarino *Romazzotti*, de la quinta escuadrilla, debida a la oxidación de una plancha del compartimiento central.

Las bombas de a bordo, que se pusieron a funcionar inmediatamente, no fueron suficientes para atajarla y hubo que recurrir a un buque-bomba para mantener el submarino a flote, el cual ha entrado en dique para hacérsele las correspondientes reparaciones.

El *Romazzotti* fué botado al agua en 1918; pertenece al programa de 1914; es, por consiguiente, uno de los más antiguos de la lista francesa, y la serie a que pertenece es posible que pronto deje de estar en activo. Desplaza 940 toneladas en superficie, 1.320 en inmersión y su velocidad es de 16 millas.

Estado de las nuevas construcciones.—Próximamente se presentará a la Cámara el programa de construcciones navales para el ejercicio 1931-32, que asciende a 1.055.509.000 francos. A partir del año 1922 se han llevado a cabo siete programas anuales. A continuación expresamos los detalles concernientes a la ejecución y situación de las construcciones navales desde aquella fecha:

Programa de 1930.—Un crucero de 10.160 toneladas a flote concluyendo sus obras; seis conductores de flotilla, seis submarinos de primera clase, un submarino minador y dos aviones en grada.

Programa de 1930.—En preparación para poner en gradas las siguientes unidades: un crucero de 10.160 toneladas, seis conductores de flotilla, seis submarinos de primera clase, un submarino minador, un crucero minador, un fondeador de redes y dos avisos.

El programa de construcciones navales de 1922 a 1930 inclusive, se ha cumplido como sigue:

1º.—De las 239.724 toneladas de buques ligeros autorizados en los programas de 1922 a 1930, ambos inclusive, han entrado en servicio el 52 por 100.

2º.—De las 32.600 toneladas de portaaviones autorizados en el mismo período de tiempo han entrado en servicio 22.500 (el *Bearn*).

3º.—De las 59.202 toneladas de submarinos autorizados han entrado en servicio 10.119, o sea el 17 por 100.

La lectura de estas líneas demuestra:

1º.—Que desde que se vota la construcción de una unidad de superficie hasta que entra en servicio transcurre por término medio menos de cuatro años.

2º.—Que la duración media desde que se vota la construcción de un submarino hasta su entrada en servicio es próximamente de cinco años.

Con este motivo la Comisión económica de la Cámara ha emitido su voto de que debe disminuirse este lapso de tiempo.

La artillería de los futuros cruceros ligeros.—El Ministerio de Marina está estudiando la construcción de algunos cruceros ligeros de unas 6.000 toneladas, armados con ocho o seis cañones de 155 milímetros y un alcance de 26.000 metros, que vienen a ser una copia reducida del tipo *Duguay-Trouin*, con algunos posibles cambios en la distribución de la artillería.

Consideran las piezas de 155 milímetros como las más potentes de fuego rápido que existen, aunque hay muchos partidarios de los cañones de 140 milímetros, que son más manejables y que pueden hacer ocho disparos por minuto, prácticamente dos veces más de prisa que los de 155 milímetros. La única objeción que puede hacerse es que las acciones tendrían lugar a la máxima distancia y la tendencia que existe actualmente, especialmente en Alemania, es de proteger cada vez más los llamados cruceros ligeros. Las experiencias hechas con varios tipos de torres han demostrado las ventajas de las torres simples y gemelas sobre las triples usadas en las flotas americana y alemana. Las torres cuádruples tienen muchos partidarios y los técnicos no las han perdido de vista del todo. La economía de peso es próximamente del 20 por 100, lo que pudiera permitir llevar 10 cañones, dos en torres simples en cada banda (como en los cruceros ingleses *Hawkins* y *Enterprise*) y seis cañones podrían hacer fuego axialmente, que es una ventaja substancial.

GRECIA

Reorganización de la Marina y de la Aviación.—La «Agencia di Roma» publica algunos detalles acerca de la Marina de guerra griega y de su Aviación naval. Se dispone la nación helénica a reorganizar ambas, eliminando los buques viejos, cuyo coste de manutención no se halla compensado por una utilidad bélica.

El criterio parece ser el de intensificar una flota a base de buques ligeros y aviación; quedarán en ella el crucero *Averoff*, el *Helle*, recientemente transformado en portaminas en Tolón; los nuevos destructores y los buenos que posee, de modelo no anticuado; los submarinos recientemente construídos en Francia; torpederos y buques auxiliares. Los dos viejos acorazados *Kilkis* y *Lennos*, comprados a los Estados Unidos en 1910 (ex *Idaho* y ex *Mississippi*), serán dados de baja y vendidos para el desguace.

Próximamente llegará a Grecia una nueva Misión naval inglesa, presidida por el Capitán de navío S. E. Holland, que hasta hace poco ha sido Jefe de Estado Mayor de la segunda escuadra de cruceros.

Respecto a la Aeronáutica, hay la intención de redactar un programa de construcción o adquisición de material, a realizar en siete años. Se crearán dos divisiones aéreas: La primera, compuesta de tres regimientos, destacados en Atenas, Larissa y Salónica, con una reserva a base de aparatos de caza, establecida en Tebas. La segunda división la integrarán las fuerzas aéreas de la Marina, con su base en Falero y en Volo, donde se construirá lo necesario para implantarla. Los regimientos estarán constituídos por dos grupos cada uno, en tiempo de paz, y cada grupo constará de dos o tres escuadrillas.

El personal de Aviación se reunirá en un solo Cuerpo, con uniforme único.

INGLATERRA

La instrucción de aprendices marineros.—En virtud del Tratado de Londres, ha sido desarmada la tercera división de cruceros, por cuyo motivo ha tenido que modificarse por completo el sistema de instrucción de los aprendices marineros. Estos, al salir de los establecimientos de tierra de Shotley y Gosport, eran destinados a la desaparecida división de instrucción, donde se acostumbraban a la vida de mar antes de ser embarcados en los buques de la escuadra.

En lo sucesivo, los aprendices procedentes de las escuelas de tierra embarcarán directamente, a juicio del Almirantazgo, «con conocimientos muy limitados de sus cometidos naval y militar y sin la debida instrucción y práctica marinera». Para

compensar estos inconvenientes se ha dispuesto que embarquen como instructores dos clases en cada acorazado y uno en cada crucero, y que, cuando los aprendices asciendan a marineros de segunda, desembarquen los instructores y queden disponibles en las bases navales.

A las unidades que salgan de Inglaterra con destino a bases, que no sean del Mediterráneo, se les embarcarán aprendices marineros, directamente de las Escuelas de tierra, sin instructores especiales.

El acorazado «Nelson» atraviesa el canal de Panamá.—Con objeto de saludar a las autoridades americanas, atravesó el canal de Panamá el acorazado *Nelson*, arbolando la insignia del Almirante en Jefe de la flota británica. El paso del canal ha ofrecido grandes dificultades, según la frase del Almirante inglés, «tantas como intentar pasar un hombre por el ojo de una aguja». El *Nelson* tiene, en efecto, 216 metros de eslora, y las esclusas, 217,2. Como consecuencia de tan difícil travesía, el acorazado ha sufrido numerosas averías en las amuras, siendo preciso su entrada en dique en la esclusa de Pedro Miguel.

Nuevos destructores.—En el transcurso de los meses de marzo y abril han sido dados de alta para prestar servicio el conductor de flotilla *Keith* y diez destructores, de los cuales el *Sauguenay* y el *Skeema* pertenecen a la Marina canadiense; los ocho restantes pertenecen al programa de 1928.

Pruebas del destructor «Acheron».—Los ingenieros navales esperan con gran interés los resultados de las pruebas de potencia de máquinas del nuevo destructor *Acheron*. En general, los detalles del *Acheron* son los de un destructor corriente; sus turbinas son del tipo Standard, y se calcula que desarrollen 34.000 caballos y una velocidad de 34 millas; pero lo que interesa a los ingenieros es que las calderas se han construído para trabajar a doble presión de la normal en esta clase de barcos, con un promedio de 250 libras por pulgada cuadrada. Este gran incremento de energía es en obsequio de la economía; se cree que con calderas generando vapor a 500 libras será necesario mucho menos gasto de combustible para que el *Acheron* navegue a toda velocidad, que el que sería menester si sus calderas trabajasen a la mitad de presión, proporcionando evidentemente la ventaja de aumentar considerablemente el radio de acción con la misma carga de combustible.

Las calderas de alta presión ya se han probado, con resultados completamente satisfactorios, en buques de comercio. Pero como muy juiciosamente comenta el *Naval and Military Record*, no se puede contemplar a los hombres que trabajan en las cámaras de calderas y máquinas con una presión de un cuar-

to de tonelada por pulgada cuadrada sin experimentar la sensación de que están sometidos a grandes riesgos y responsabilidades. No es ninguna fruslería estar encerrados con fuerzas de tan devastadora potencia; con una presión de 250 libras bastaría una pequeña grieta o la menor debilidad en la tubería de cobre para que el vapor la cortase como si fuera una herramienta mecánica. Naturalmente que los constructores de calderas las fabrican lo suficientemente fuertes para resistir la presión necesaria; pero no se puede prescindir de la idea de estar al lado de un volcán con una tapa en el cráter. La ciencia exige cada vez más del hombre que controla sus encabritadas fuerzas. En una palabra, no hay margen para cometer la más ligera equivocación.

Averías en el submarino «X-I».—El submarino X-I, que estaba haciendo pruebas de superficie, ha sufrido averías de consideración, debidas a la explosión del motor de babor. El accidente fué motivado por la rotura de un pistón. La fuerza de la explosión derribó el mamparo que separa la cámara de máquinas del compartimiento incendiado, hiriendo a los doce marineros que se encontraban en las dos secciones citadas, seis de ellos de gravedad.

Se le habían hecho importantes obras de máquinas, por valor de 1.044.158 libras, y el buque había salido a la mar a probarlas, llevando a bordo unos cien hombres, entre Oficiales y marineros.

Al tenerse noticia del accidente se envió en su auxilio al remolcador *Robust*, con un Médico para asistir a los heridos. El X-I pudo dirigirse por sus propios medios a Chatham, donde entró en dique. Este submarino es el mayor de la Marina inglesa; empezó a construirse en 1921; tiene 2.800 toneladas, y va armado con cuatro cañones de 127 milímetros y seis tubos de lanzar; tiene 19.5 millas de velocidad.

En julio de 1929, estando este buque incorporado a la flotilla de submarinos de la escuadra del Mediterráneo, sufrió otra explosión de máquinas, que tuvo menos importancia que ésta, y en la que sólo resultó un marinero herido.

La construcción de catapultas.—Los recientes experimentos de catapultas para lanzar aeroplanos, que se han llevado a cabo en el establecimiento de Aeronáutica del Ejército en Farnborough, parece ser que han dado resultados muy satisfactorios, y la ventaja de estas pruebas está en que la Marina podrá utilizar para el estudio de sus catapultas los datos obtenidos en dichas prácticas.

Existe la opinión de que la Marina inglesa no está adelantada en el uso de este artefacto como la de otras naciones, en especial la de los Estados Unidos, que fueron los primeros en

estudiar los lanzamientos de los aeroplanos desde las cubiertas de los buques con catapultas. Se atribuye el retraso al retraimiento que caracteriza a los ingleses en adoptar nuevas ideas en tanto que es más acertado esperar los resultados antes de decidirse a tomar en serio un asunto. En los nuevos cruceros ingleses se han montado catapultas, y no hay razón para dudar de su eficacia. Sin embargo, en esta Marina se miran todavía como un juguete, en la creencia de que dejan bastante que desear en tanto que no pueden lanzar aparatos de mayor tamaño de los que por ahora permite su fuerza, pues eso estriba precisamente lo que falta por aprender para llegar a la solución de este importante y difícil problema, que tanto interesa para la mayor eficacia de los buques porta-aviones.

El acuerdo naval franco-italiano.—Las negociaciones que se han llevado a cabo entre Inglaterra, Francia e Italia, han tenido por objeto transformar definitivamente en acuerdo general entre las cinco principales potencias navales el que firmaron el año pasado solamente Inglaterra, Estados Unidos y Japón, y hacer desaparecer las controversias existentes, siempre delicadas cuando se trata de problemas de esta naturaleza, pues independientemente de los puntos de vista puramente técnicos, es preciso tener en cuenta consideraciones particulares de todas las potencias interesadas. La cuestión más difícil de resolver era la de la paridad matemática entre los armamentos navales franceses e italianos. La paridad absoluta no se consideraba como equitativa en Francia, que tiene posesiones en las cinco partes del mundo y dos frentes marítimos que defender. Italia se acercaba a la paridad conseguida en la Conferencia de Wáshington, basándose en que depende casi enteramente de las comunicaciones marítimas en cuanto a su abastecimiento en materias primas.

El Gobierno inglés estaba muy interesado en que cesasen las vivas polémicas que sostenían Francia e Italia y llegasen a una fórmula de limitación de sus fuerzas navales, pues la regata de armamento a que se habían lanzado hubiera perturbado la economía de Inglaterra si hubiera tenido que hacer uso de la cláusula del acuerdo de Londres, que le daba derecho a aumentar sus construcciones navales si así lo exigía el desarrollo de las flotas continentales. El Gabinete Mac Donald, que fué el que inició las conversaciones que dieron lugar a la Conferencia de Londres, se mostraba impaciente por obtener resultados prácticos en vista de las circunstancias de su política interior y de imperiosas necesidades financieras que le imponían importantes economías. Las conversaciones preliminares que tuvieron lugar por una parte en París y por otra parte en Roma, allanaron el terreno para intentar una fórmula aceptable para todas las partes. Las conversaciones habidas, que duraron dos días,

dieron por resultado encontrar una base equitativa para un programa que conciliase los intereses de las tres potencias.

El Gobierno inglés envió el Tratado a los de los Estados Unidos y Japón para su aprobación.

Las bases del acuerdo son las siguientes:

A. *Buques cuyo tonelaje es regulado por el Tratado de Washington.*

I.—*Capital ships:*

(a) Antes del 31 de diciembre de 1936 pueden terminar Francia e Italia la construcción de dos *capital ships*, cuyos desplazamientos no excederán de 23.333 toneladas, ni el calibre de su artillería puede ser superior a 305 milímetros.

(b) Cuando estos buques estén terminados, Francia desguazará un buque del tipo *Diderot*; Italia desguazará aproximadamente 16.820 toneladas de cruceros de primera clase, anticuados.

(c) Los prejuicios de una revisión general de los tonelajes de *capital ships* establecidos en el Tratado de Washington, y con objeto de facilitar la conclusión del actual Acuerdo, el total de tonelaje de buques de esta categoría adjudicado a Francia e Italia, mediante este Tratado aumentará desde 175.000 hasta 181.000 toneladas.

II.—*Portaaviones:*

Hasta el 31 de diciembre de 1936 Francia e Italia pueden poner en servicio, respectivamente, 34.000 toneladas de buques portaaviones.

Nota correspondiente a I y II.—Los Gobiernos francés e italiano se notificarán mutuamente, con la mayor anticipación posible a los proyectos de ley correspondiente, su intención de decidir la construcción de todo buque perteneciente a una de estas clases.

Las disposiciones anteriores serán objeto de un cambio de notas entre los Ministros de Marina de Francia e Italia, excepto la cláusula del párrafo I (c), que será objeto de un protocolo o de una declaración especial.

B. *Buques cuyo tonelaje es regulado por el Tratado de Londres.*—Francia e Italia se comprometen a seguir las reglas siguientes en cuanto a los programas de construcción que hayan de terminarse antes del 31 de diciembre de 1936.

(a) *Cruceros con artillería de calibre superior a 155 milímetros.*—No podrán emprender ninguna construcción después que hayan terminado el programa de 1930.

(b) *Cruceros con artillería de calibre de 155 milímetros, o inferior, y destructores.*—El tonelaje de nuevas construcciones que hayan de terminarse no excederán del tonelaje reemplazable hasta el 31 de diciembre de 1936. Los buques que próximamente estén excedidos de su edad, o que vayan a estarlo durante la aplicación del Tratado, se darán de baja en el momento de su

reemplazo, salvo en el caso de que Francia e Italia prefieran dar de baja, en su lugar, un tonelaje equivalente de cruceros con artillería superior al calibre de 155 milímetros.

Se declara que, a los fines de este Acuerdo, la Comunidad de naciones británicas, Francia e Italia, no tienen intención de emprender antes del 31 de diciembre de 1936 el reemplazo de ningún destructor que tenga menos de diez y seis años de vida en esa fecha. Se sobrentiende que, si se anula el presente Acuerdo a consecuencia de las deliberaciones de la Conferencia del Desarme de 1932, los derechos de reemplazo regulados en el Tratado de Washington permanecerán intactos.

(c) *Submarinos*.—No podrán emprenderse otras nuevas construcciones que las de la terminación del programa de 1930 y las de reemplazo del tonelaje de buques que excedan de su edad después del 31 de diciembre de 1931. Podrán ser dados de baja los buques que excedan de su edad, a menos que con ello disminuyera la cifra del tonelaje de submarinos por debajo de la establecida en el artículo 16 del Tratado de Londres.

Bajo reserva de una revisión general de asuntos navales durante la Conferencia del Desarme de 1936, el tonelaje francés en submarinos no excederá hasta el 31 de diciembre de 1936 de 81.989 toneladas, que representa el tonelaje que actualmente no ha alcanzado el límite de edad y el de buques en construcción.

La Comunidad de Naciones Británicas mantiene que esta cifra de 81.989 toneladas es demasiado elevada con relación a las 150.000 de destructores que le concedió el Tratado Naval de Londres; pero está de acuerdo en no invocar el artículo 21 de este Tratado, en espera de la revisión general antes mencionada.

En previsión de que en la Conferencia de 1932 no fuera posible llegar a un equilibrio satisfactorio entre el tonelaje submarino francés y el tonelaje británico de destructores, la Comunidad de Naciones Británicas conserva el derecho adquirido de aumentar, en la medida que juzgue necesario, su cifra de 150.000 toneladas de destructores.

C.—DISPOSICIONES GENERALES

Francia e Italia declaran, además:

a) Aceptar todas las disposiciones de la parte III del Tratado Naval de Londres en lo que concierne a la Comunidad de Naciones Británicas, Estados Unidos y Japón.

b) Aceptar, en lo que les concierne, aquellas disposiciones de interés general y que no estén en contradicción con las disposiciones del presente Acuerdo.

Después de la firma del Acuerdo, la Comunidad de Naciones Británicas, o las cinco Potencias participantes en el Tratado

Naval de Londres, firmarán una declaración en el sentido siguiente:

«Se sobreentiende que el presente Acuerdo no establece ninguna proporción permanente en ninguna clase de buques entre el Imperio Británico, Francia e Italia. En particular, no se toma ninguna decisión definitiva sobre si podrá ser reemplazado, y de qué manera, el tonelaje que exceda de su edad el 31 de diciembre de 1936».

o.º

Ya se ha recibido en Inglaterra la contestación del Gobierno japonés sobre el Acuerdo franco-italiano, aprobándolo en líneas generales; pero expresa los deseos del Japón sobre un aumento de tonelaje de submarinos, y llama la atención sobre las complicaciones que introduce en el Tratado de Wáshington la construcción de nuevos *capital ships*.

Los principales puntos de la Nota japonesa son los siguientes:

(1) El Japón acepta el Acuerdo en la inteligencia que sólo tiene por objeto asegurar las relaciones entre Francia e Italia, y que, dado el corto plazo de un Convenio provisional, no coacta la actitud japonesa en la próxima Conferencia.

(2) Sin embargo, la construcción de dos nuevos *capital ships*, aunque Francia tenía derecho a ellos, crea un difícil porvenir bajo el punto de vista de los deseos del mundo sobre el desarme.

(3) El enorme tonelaje concedido a Francia destruye el balance que en esta categoría de buques se había establecido en Londres entre Japón, Estados Unidos y Gran Bretaña, y pudieran estas Potencias verse obligadas a invocar la cláusula 21ª. El efecto que esto ejercería sobre los propósitos de desarme sería lamentable.

La Nota concluye expresando su esperanza de que en la próxima Conferencia, Francia acepte un tonelaje menor y no dé ocasión a poner en práctica la citada cláusula.

Mr. Stimson, Secretario de Marina de EE. UU., ha manifestado que no puede anticipar todavía noticia alguna sobre la actitud del Gobierno referente al Memorándum; pero cree que, si éste no crea ninguna situación que estrechamente perturbe a Inglaterra, tampoco perturbará, probablemente, a los Estados Unidos. Añade que el Memorándum establece las bases de un acuerdo; falta saber si, finalmente, tomará la forma de un Tratado, de un cambio de notas o de declaraciones ejecutivas; hasta entonces no se puede decir nada acerca del modo como procederá el Gobierno; pero si el asunto se ultimase con el asentimiento de las cinco Potencias que tomaron parte en la Conferencia de Londres, sería necesaria imprescindiblemente la ratificación del Senado.

ITALIA

Nuevo buque escuela.—El 22 de febrero se botó al agua en los astilleros de Castellamare el buque-escuela *Amerigo Vespucci*. Desplaza 4.000 toneladas, tiene una eslora de 70 metros y una manga de 15,6; el calado máximo es de 6.8 metros. Tiene un aparejo de tres palos con velas cuadradas, con un superficie vélica de 2.100 metros cuadrados, y para la propulsión auxiliar un motor Diesel de 2.000 caballos. Como armamento montará cuatro cañones de 76 milímetros, antiaéreos. Se puso la quilla el 12 de mayo; ha tardado en construirse diez meses, y empezará a prestar servicio en el próximo mes de mayo. Lleva el nombre de otro buque-escuela de 2.300 toneladas, actualmente asilo de marineros.

Pruebas de submarinos.—En el número de enero anunciábamos que habían comenzado las pruebas del submarino *Fieramosca*. Terminadas éstas con brillante resultado, podemos ampliar a nuestros lectores los siguientes detalles:

En las pruebas preliminares, efectuadas en Tarento el 22 de enero, se posó en el fondo, a una profundidad de 77 metros, donde estuvo descansando durante una hora, en cuyo intervalo de tiempo los técnicos del astillero y los ingenieros navales estuvieron controlando el funcionamiento de todos los órganos y la perfección de toda la estructura.

El *Fieramosca* es el mayor y más potente submarino italiano. Desplaza 1.500 toneladas. Para la navegación en superficie tiene dos motores Diesel-Tosi con una potencia de 2.600 caballos sobre el eje, capaces de imprimirle una velocidad de 19 millas. La navegación en inmersión está a cargo de dos motores eléctricos Marelli, cada uno de 1.000 caballos. Un grupo electrógeno, compuesto de un motor Diesel, acoplado a una dínamo, permite producir la energía necesaria para alimentar los dos motores eléctricos de propulsión, de modo que el sumergible pueda durante un largo crucero oceánico navegar en superficie sin gastar energía de la batería de acumuladores y con los motores de propulsión parados.

Debido a la estructura del casco y a los aceros con los que se ha construído, puede la nueva unidad navegar con absoluta seguridad a la profundidad de 100 metros. Las instalaciones y dispositivos para la inmersión permiten a este buque sumergirse y desaparecer en menos de treinta segundos y los medios de emersión aseguran una rápida vuelta a la superficie.

Puede efectuar cruceros oceánicos de dos meses de duración.

El estudio de las características y armamento del *Fieramosca* ha sido hecho en armonía con los modernos conceptos estratégicos, con vistas al futuro empleo del submarino, según las enseñanzas de la guerra mundial.

El submarino *Settembrini*, que empezó a construirse en los astilleros Tosi, de Tarento, el 30 de setiembre del año pasado, ha hecho las pruebas oficiales de velocidad y de evoluciones el 20 de enero.

Esta nueva unidad desplaza en superficie 931 toneladas y 1.152 en inmersión.

El submarino ha obtenido en pruebas una velocidad media en superficie, de 18 millas, superior en media milla de la contratada, y ha demostrado excelentes cualidades náuticas y evolutivas.

El *Settembrini* es gemelo del *Ruggero Settimo*, todavía en construcción en el mismo astillero; es del tipo *Mamelli*, mejorado. La profundidad de inmersión puede pasar de los 100 metros.

JAPON

Viaje de instrucción.—El 7 de marzo partió de Yokosuka una división naval de instrucción para efectuar un largo crucero. A su vuelta tocará en varios puertos del Mediterráneo.

RUMANIA

Botadura de un submarino.—Recientemente se ha botado al agua en Fiume el submarino rumano *Delfin*. Sus características son: desplazamiento en superficie, 650 toneladas y 900 en inmersión; velocidad, 14 millas en superficie u nueve en inmersión; un cañón de 101 milímetros y ocho tubos lanzatorpedos.

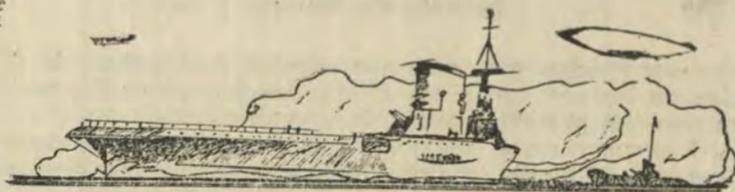
TURQUIA

Botadura de un destructor.—En la mañana del 8 de febrero ha sido botado al agua en los astilleros Ansaldo, de Sestri Ponente, el destructor turco *Kocatepé*, gemelo del *Adatepé* (nombres ambos de dos montes de las inmediaciones de Esmirna, en los que se cubrió de gloria el Ejército otomano), cuyas quillas se pusieron el 15 de enero de 1930. El segundo será botado al agua en el mes de marzo.

El desplazamiento es de 1.350 toneladas y la velocidad máxima, 38 nudos.

Armamento: cuatro cañones de 12 centímetros, en cuatro montajes simples, dos a proa y dos a popa; dos ametralladoras de 40 y dos de 20 milímetros, seis tubos lanzatorpedos de 523 milímetros, en dos montajes triples, en el plano diametral.

Una segunda pareja de destructores, ligeramente diferentes, se halla en construcción en los astilleros de Riva Trigoso.



NOTAS PROFESIONALES DE AERONAUTICA

BELGICA

Material.—Ha causado sensación el hecho de que el gobierno haya adquirido en Inglaterra, en la casa Fairey, 45 aviones de caza «Firefly» en vez de preferir una casa francesa. Este hecho parece relacionarse con la campaña, hace poco iniciada en el Parlamento y en la prensa, en contra de la alianza con Francia e indica que el gobierno desea mantener su libertad de acción.

ESPAÑA

Construcción de aviones.—Ha realizado sus pruebas el primer avión de caza contruido en una fábrica nacional; es tipo Nieuport, metálico, con motor Hispano-Suizo de 500 caballos y 12 cilindros en V.

Se construirá una serie de ochenta aviones para los servicios del ejército y la marina; su armamento estará constituido por dos ametralladoras que podrán disparar a través de la hélice; su radio de acción será de 500 kilómetros; velocidad máxima 270 kilómetros por hora y altura máxima 8000 metros.

Base en las Baleares.—Prosiguiendo el plan de preparar una base naval en Mahon, fuertemente armada con piezas de 38 cm. y dotada de todos los elementos necesarios, el gobierno español ha iniciado la construcción de dos hangares metálicos de 32 metros de abertura para instalar un centro de aviación.

ESTADOS UNIDOS

Ametralladoras D. C. A.—Han sido muy satisfactorios los resultados de las experiencias realizadas últimamente con el nuevo tipo de auto-ametralladora, habiéndose conseguido un elevado porcentaje de impactos, cerca del 70%, a 1000 metros, sobre un blanco que representaba un avión. Se alcanzó una velocidad superior a 75 kilómetros y se pudo tener inclinaciones hasta de 35°, sin peligro de perder la estabilidad, gracias al material empleado y al dispositivo del chasis. En terrenos acciden-

tados puede adaptarse, en pocos minutos, una cadena sin fin a las ruedas posteriores, sin afectar sus buenas cualidades y con sólo una pequeña pérdida de velocidad.

El armamento se compone de un grupo de cuatro ametralladoras de 12,7 m|m, con una rapidez de tiro de 600 disparos por minuto.

El tiro es indirecto, dirigido desde una estación provista de un telémetro de altura y de distancia y de un trasmisor de órdenes.

Como complemento de este medio de defensa, los Estados Unidos poseen detectores de gran visibilidad, montados en automóviles, los que accionan automáticamente a los proyectores.

Aparato de caza «Hell-Diver».—Las características verdaderamente notables de este nuevo tipo de la casa Curtiss, completas con la información de que, a pesar de ser biplaza, tiene una facilidad de maniobra superior a cualquier otro avión existente, permiten formarse una idea de lo que será este nuevo elemento de combate.

Estas características son las siguientes: motor Wright de 650 caballos; velocidad 180 millas; subida rápida, 854 mts. por minuto; autonomía con velocidad de crucero, 9 horas.

FRANCIA

Ejercicios de defensa anti-aérea.—En Francia como en Inglaterra se procura, con ejercicios y maniobras combinadas, determinar el grado de perfección y rendimiento de la defensa anti-aérea de sus puertos y bases más importantes.

En julio del año próximo pasado se realizaron maniobras en las proximidades de la frontera de los Alpes, para estudiar la eficacia de las medidas de defensa adoptadas; posteriormente, a fines de noviembre, la zona de ejercicio fué en los alrededores de Toulon, para el estudio de las medidas que debían tomarse para contrarrestar el peligro aéreo. El arsenal y la ciudad fueron objeto de ataques diurnos y nocturnos, por parte de aparatos venidos de tierra y mar.

La iluminación de la ciudad se extinguió, haciendo imposible a los pilotos la identificación exacta de los puntos que debían bombardear.

Terminados los ejercicios se discutieron las distintas incidencias que se presentaron durante su ejecución, para deducir las enseñanzas, fruto de la experiencia, útiles para la defensa de la ciudad y de la zona militar.

Con el fin de coordinar los esfuerzos y metodizar el empleo de los diversos métodos de defensa, el gobierno resolvió nombrar un general como Comandante superior de la defensa aérea.

Presupuesto.—El presupuesto francés para 1931-32 merece un atento examen, no sólo por la cantidad consignada sino también por la distribución de sus diferentes partidas. Comparando las partidas destinadas a la aviación y a la marina se llega a la conclusión de que el presupuesto del Ministerio del Aire es superior al de la Marina.

Al Ministerio del Aire se destinan 2.262'852.000; 500 millones menos que para la Marina; pero, tomando en cuenta los créditos autorizados por la ley de finanzas para ambos ministerios, la Aviación dispondrá de cerca de 175 millones más.

La aviación metropolitana absorbe cerca del 83% de la suma total y la aviación colonial—Argelia, Marruecos, Oriente, Madagascar, etc.—cerca del 17%.

La partida para material ha sido reforzada en 81 millones y para estudios y experiencias ha habido un aumento de 25 millones.

Según el parecer de la comisión de presupuesto, los créditos solicitados son absolutamente indispensables, bajo pena de obligar a reducir el número de pilotos y aparatos, lo que sería un peligro, por tratarse de un arma cuya movilización debe ser inmediata; reducir el número de horas de vuelo, lo que perjudicaría el entrenamiento y la moral de las guarniciones o reducir las renovaciones de material, lo que sería aún peor.

INGLATERRA

La aviación de caza y la protección contra aviones.—En las últimas maniobras aéreas se evidenciaron, una vez más, las dificultades de una intervención oportuna de los aviones de caza contra un ataque de los modernos aviones de bombardeo que, como los Hawker «Hart», dan 300 kilómetros a 3000 metros de altura. En los puestos de vigilancia y escucha no se podrá dar, en la mayoría de los casos, el alerta con anticipación suficiente para permitir el atacar a los aviones atacantes antes de que alcancen su objetivo. Se han acelerado los reemplazos del material, dotando a las escuadrillas con modernos Hawker «Fury» y Fairey «Firefly» de 330 kilómetros de velocidad y capaces de subir a 5000 metros en pocos minutos. Esta velocidad de subida, alcanzada mediante detenidos y delicados estudios aeronáuticos, ha llegado actualmente a tener valores formidables 5000 metros en menos de ocho minutos—o sea 11 metros por segundo, dando origen a una nueva categoría de aparatos, los «interceptor fighter», de autonomía reducida a cerca de 1 hora 15 minutos.

Si un enemigo fuera señalado al trasponer la línea de la costa, se espera que estos nuevos aparatos podrán entrar en acción a veinte millas de Londres, asegurando su protección.

La solución de la defensa aérea por aviones de caza de ma-

yor autonomía, patrullando las zonas importantes o los puntos de pasaje, cuya concentración sería ordenada por T.S.H., por el comando de la defensa, ha vuelto a ser considerada con mayor atención, a pesar de exigir un número superior de aparatos.

La transferencia de las bases aéreas hacia el interior, últimamente decretadas, fué, evidentemente, una consecuencia de los resultados obtenidos en las maniobras y de las conclusiones a qu : se llegó en vista de estos.

Aviación embarcada.—Según la declaración del Primer Lord del Almirantazgo en la sesión del 5 de Noviembre próximo pasado, en la Cámara de los Comunes, solo hay cinco unidades provistas de catapultas, habiendo otras dieciseis con plataformas de vuelo para aviones ligeros, colocados sobre las torres. No solamente por su posición sobre las torres, sino también por las facilidades y posibilidades, este dispositivo se considera como anticuado, debiendo generalizarse las catapultas.

En los Estados Unidos el número de unidades provistas de catapultas es de 33, siendo 18 acorazados y 15 cruceros.

Los aparatos de caza y bombardeo últimamente escogidos para el servicio de la marina son del tipo aprobado para el ejército, pero reforzados para lanzamiento por medio de catapultas, de donde proviene una pequeña reducción de la velocidad. La sustitución de las ruedas por flotadores ha sido estudiada y resuelta satisfactoriamente.

Abastecimiento de tropas por la Aviación.—Se ha llevado a cabo con pleno éxito el abastecimiento de una columna de 1000 hombres, en la frontera N. W. de la India, habiéndose transportado, durante dos días, tres toneladas de víveres por dos escuadrillas de reconocimiento, las que largaron la carga por medio de para-caídas.

En el primer día, de 56 lanzamientos, 48 fueron buenos y en el segundo, este número aumentó a 54, gracias a la mayor experiencia de las guarniciones. Esta ha sido la operación de mayor importancia, de este género, llevada a cabo hasta ahora.

ITALIA

Travesía del Atlántico Sur.—Después del crucero en el Mediterráneo Occidental, realizado hace tres años por 60 hidroaviones y del crucero del Mar Negro, llevado a cabo con el mismo éxito por 35 aparatos, el gobierno italiano preparó el viaje Italia-Brasil, de 12 hidros, bajo el comando del General Balbo, Ministro del Aire.

Después de las travesías de Gago Coutinho y Castillo, que marcaron en la aeronavegación el principio de una nueva época, probando la posibilidad de viajar en un avión con tanta segu-

ridad como en un buque, mediante el empleo de los procesos astronómicos adaptados a la navegación aérea, ninguna empresa como la de los italianos ha tenido tanto éxito, siendo dignos de todo elogio los que la organizaron y dirigieron.

La preparación metódica del material, motores, aviones, T. S. H., instrumentos de navegación, entrenamiento del personal, organización de abastecimientos y refuerzos en los puntos de escala, fueron trabajos muy meritorios que honran al Coronel Madalena, jefe responsable de toda la organización.

Los once aparatos que terminaron el vuelo fueron adquiridos por el gobierno brasilero, en 870.00 liras cada uno, habiéndose efectuado el pago en café.

JAPON

Ejercicios.—Ultimamente han llevado a cabo, con el mejor éxito, aterrizajes en el porta-avión *Akagi*, en noches de luna.

Efectivos de la Aeronáutica naval.—En 1930 se elevaban a 13 escuadrilla y media, distribuidas entre las bases de Kasimigaura, Yokosuka, Sazebo y Omura; en Tatayaura se organiza una nueva base para otra escuadrilla.

Según la organización japonesa cada escuadrilla se compone de 16 aparatos, de los que 8 son de reserva. El efectivo total para 1932 deberá ser de 17 escuadrillas.

La instrucción del personal es objeto de la mayor atención, habiéndose formado últimamente en Yokosuka una nueva escuela para jóvenes de 15 a 17 años que deseen servir en la Aeronáutica Naval. Para ocupar las 100 vacantes declaradas se presentaron 5844 candidatos.

PORTUGAL

Viaje Lisboa-Luanda-Lisboa.—Este interesante raid ha sido llevado a cabo por el aviador civil Carlos Bleck y el Teniente aviador Humberto Cruz en un pequeño De Havilland «Moth».

Las etapas se cumplieron con regularidad y sin graves contratiempos, gracias a la pericia de los tripulantes.



TIPOGRAFIA "LUX"⁹⁹

Constitución No. 52

Teléfono No. 445

CALLAO

Toda clase de trabajos de
imprensa, encuadernación
y Libros de Contabilidad.

:-: Útiles de escritorio :-:

International Petroleum Company, Limited

CALLAO, ADOLFO KING N°. 43

Aceites "Rapidol" é "Inca"

Tenemos una clase de aceite para carro

"RAPIDOL"

convierte un buen carro en otro mejor

Teléfono No. 467 :: Apartado No. 401

Telegramas: "Intpetco"

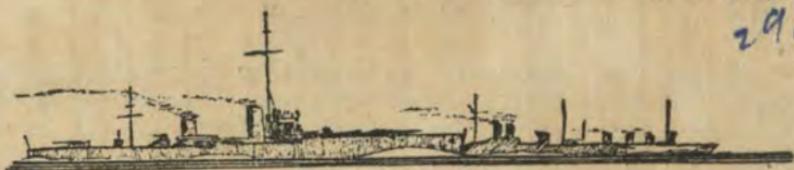
ABORDO DEL B. A. P. "ALMIRANTE GRAU"



El Presidente de la Junta de Gobierno acompañado de los Ministros de Guerra y de Marina, se dirige abordo del B. A. P. «Almirante Grau», para asistir a la ceremonia de la entrega de los trofeos y del gallardete de Eficiencia de Combate. Competencia de Eficiencia de Combate Año 1930-1931.



El Presidente de la Junta de Gobierno leyendo su discurso durante la ceremonia de la entrega de los trofeos y gallardete de Eficiencia de Combate.



291

CRONICA NACIONAL

B. A. P. Almirante Grau.—El 2 de Mayo, se efectuó a bordo del *B. A. P. Almirante Grau* la ceremonia de la entrega del gallardete de «Eficiencia de Combate», correspondiente a la Competencia Anual de 1930-1931, con asistencia del Sr. Presidente de la Junta de Gobierno, Ministros de Guerra, Marina, Comandantes y Oficiales de los buques, y otros funcionarios.

De acuerdo con la reglamentación vigente sobre Competencia de Eficiencia de Combate, los siguientes premios han sido adjudicados a los buques:

Gallardete de Eficiencia de Combate al *B. A. P. Coronel Bolognesi*.—Comandante Capitán de Navío Manuel R. Galdo.

Gallardete de Eficiencia de Combate al *B. A. P. R-8*. Capitán de Corbeta M. R. Nieto.

Además se repartieron los premios concedidos al personal subálgerno en el último ejercicio de Artillería de la Escuadra.

B. A. P. Coronel Bolognesi.—Con motivo de los acontecimientos desarrollados últimamente en la zona petrolífera del Norte, este buque zarpó para Talara el 24 de Mayo y allí permanece todavía.

División de Submarinos.—Los buques que componen la División de Submarinos permanecen en el fondeadero de la Base de San Lorenzo, efectuando el recorrido general de las máquinas y casco.

B. A. P. Teniente Rodríguez.—Continúa frente a la Base Naval esperando turno para entrar al varadero.

B. A. P. Condestable Celendón.—Este buque después de haber recibido diversas reparaciones durante su permanencia en el varadero de San Lorenzo, se encuentra ya a flote, alistándose para zarpar a la brevedad.

Escuela Naval del Perú.—*Ceremonia de la Jura de la Bandera.*—El 2 de Mayo, en presencia del Sr. Presidente de la Junta de Gobierno, Ministros de Guerra, Marina y de otras personalidades, se llevó a cabo la ceremonia del juramento a la bandera por los cadetes navales ingresados últimamente y los conscriptos de la clase año 1931.

Después del juramento, los nuevos marineros ejecutaron algunos ejercicios físicos y militares, como demostración de los conocimientos adquiridos durante su breve estadía en la Escuela.

—El 2 de Mayo se inició el año Académico 1931 con asistencia de 105 cadetes.

Almacenes de la Administración.—Los Almacenes de la Administración que estaban en el Callao funcionan ya en su nuevo local de Chucuito.

Escuela Superior de Guerra Naval.—Han sido publicadas algunas nuevas conferencias correspondientes al año en curso. Este centro superior de estudios se trasladará próximamente a su nuevo local en Chucuito.

SOCIEDAD MUTUALISTA MILITAR DEL PERU

MOVIMIENTO DE CAJA EN MARZO DE 1931

ENTRADAS

Saldo en febrero 28 de 1931:

En Banco Perú y Londres.			
Cta. Cte	S.	32.011.18	
En Banco Italiano. Cta. Cte....	„	59.336.99	
En Banco Perú y Londres. De-			
pósito	„	40.000.00	
En Banco Italiano. Depósito...	„	60.000.00	
En Banco Internacional. De-			
pósito	„	40.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.	„	60.000.00	S. 291.348.17

Fondos de Gastos:

Cuotas Mensuales:

Cobradas en el mes	S.	20.107.00
------------------------------	----	-----------

Fondos de Reserva:

Cuotas de Inscripción:

Cobradas en el mes	„	299.00
------------------------------	---	--------

Intereses Cobrados:

De Cédulas Hipotecarias a febrero 28	S.	1.104.00	
De Cupón de Imposición Banco Internacional	„	651.00	„ 1.755.00

Depósito de Mortuorios:

Entrega de la Intendencia y Trasportes	„	532.46	
			S. 314.041.63

SALIDAS

Fondos de Gastos:

Pagado por cobranza y timbres	S.	38.78	
Pagado por Sueldos empleados	„	420.00	
Pagado por compostura máquina y menudos	„	50.00	S. 508.78

Fondos de Reserva:

Por cuotas devueltas a:			
Capitán A. Dianderas	S.	41.00	
Teniente O. Ramírez	„	16.00	„ 57.00

Siniestros por Pagar:

Pagado a herederos de:			
Capitán A. Jaramillo	S.	9.000.00	
Comt. Tapia René, saldo	„	8.000.00	„ 17.000.00

Saldo en marzo 31 de 1931:

En Banco Perú y Londres. Cte. Cte.	S.	32.011.18	
En Banco Italiano. Cta. Cte....	„	64.464.67	
En Banco Perú y Londres. Depósito	„	40.000.00	
En Banco Italiano. Depósito...	„	60.000.00	

En Banco Internacional. De- pósito	„	40.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	„	60.000.00	„ 296.475.85
			<hr/> S. 314.041.63

Conforme. Tesorero RICHARDO R. LA ROSA
 Capitán de Fragata. A. VALDIVIA Contador.
 Conforme. Vocal de Contabilidad
 Comandante. E. CASTRO RÍOS
 V. B. Presidente
 Capitán de Navío . J. V. GOICOECHEA.

MOVIMIENTO DE CAJA EN ABRIL DE 1931

ENTRADAS

Saldo en marzo 31 de 1931:

En Banco Perú y Londres. Cta. Cte	S.	32.011.18	
En Banco Italiano. Cta. Cte...	„	64.464.67	
En Banco Perú y Londres. Depósito	„	40.000.00	
En Banco Italiano. Depósito...	„	60.000.00	
En Banco Internacional. De- pósito.	„	40.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	„	60.000.00	S. 296.475.85

Fondos de Gastos:Cuotas Mensuales:

Cobradas en el mes.....	„	8.640.00
-------------------------	---	----------

Fondos de Reserva:Cuotas de Inscripción:

Cobradas en el mes.....	„	42.00
-------------------------	---	-------

Intereses Cobrados:

De imposición c . Banco Italiano	„	2.604.00
--	---	----------

Vales por Pagar:

Entregados en parte de pago de auxiliares por cuenta de fondos en Banco Perú y Londres.	„	2.968.00
--	---	----------

S. 310.729.85

SALIDAS

Fondos de Gastos:

Pagado por comisión de giros..	S.	48.27	
Pagado sueldos empleados....	„	420.00	
Pagado Avisos Comercio.....	„	46.80	
Pagado Gastos Judiciales.....	„	10.70	S. 525.77

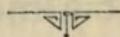
Siniestros por Pagar:

Pagado a Herederos Teniente C. Ramírez	„	9.000.00	
Pagado a Herederos Coman- dante J. Gamarra.....	„	10.000.00	
Pagado a Herederos Capitán B. A. Naranjo.....	„	9.000.00	
Pagado a Herederos Capitán M. Gómez S.....	„	10.000.00	
Pagado a Herederos Capitán M. Cervantes	„	10.000.00	„ 48.000.00

Saldo en Abril 30 de 1931:

En Banco Perú y Londres. Cta. Cte.	S.	32.011.18	
En Banco Italiano. Cte. Cte....	„	30.192.90	
En Banco Perú y Londres. Depósito	„	40.000.00	
En Banco Italiano. Depósito...	„	60.000.00	
En Banco Internacional. De- pósito	„	40.000.00	
En Cédulas Hipotecarias.....	„	60.000.00	„ 262.204.08
			S. 310.729.85

Conforme. Tesorero RICARDO R. LA ROSA
 Capitán de Fragata. A. VALDIVIA Contador
 Conforme. Vocal de Contabilidad
 Coronel. M. F. HURTADO
 Vº. Bº. Presidente
 Capitán de Navío. J. V. GOICOCHEA



Establecimiento Industrial de Petróleo de Zorritos

Fundador de la Industria Petrolera en el Perú 1884

**Kerosene, Bencina, Gasolina,
Aguarraz, Aceite Amarillo**

PREMIADO EN LAS EXPOSICIONES DE:

Turín 1892 - Lima 1892 y 1924
California 1894 - Quito 1909

Los mejores por su calidad insuperable

**Los productos de ZORRITOS se
recomiendan por sí solos**

SOCIEDAD ANONIMA COMERCIAL E INDUSTRIAL

FAUSTO. G. PIAGGIO

CALLAO, CONSTITUCION 23-25

Industria esencialmente nacional



Teniente 1.º Alejandro Arenas Zevallos A. P.

† EL 14 DE MAYO DE 1931



NECROLOGICAS

TENIENTE 1º. ALEJANDRO ARENAS Z.

El 14 de Mayo, después de haber sido sometido a una intervención quirúrgica de urgencia, falleció en Lima, el Teniente 1º. Alejandro Arenas Zevallos.

Durante el trascurso de su corta pero brillante carrera, fué siempre un buen oficial que se desempeñó con eficiencia en los diferentes puestos y comisiones desempeñadas. Fué también un buen amigo y un buen camarada; por eso, su prematura desaparición es aún más sentida.

LA REVISTA DE MARINA se asocia al dolor de sus deudos, y les envía su más expresiva condolencia.

En el sepelio de los restos hicieron uso de la palabra, a nombre de la Escuela Naval del Perú, el Teniente 1º. Carlos Edwards y a nombre de sus compañeros de promoción, el Teniente 1º. Víctor Aranzaenz, respectivamente.

Alocución del Teniente Edwards:

Compañero Teniente Arenas:

Designado por la Superioridad de la Escuela Naval para darte el postrero adiós, cumplo esa orden abrumado por el dolor, ante tu temprana desaparición, cuando eras un valor más para la Armada, un digno servidor de la Patria y un consuelo para tu familia.

Iniciado en la carrera Naval en Marzo del año 1915 y egresado en Enero del año 1920, ocupastes por tus cualidades y franco carácter, un sitio deferente en cada uno de tus camaradas, que has sabido conservar hasta el momento en que lo irreparable nos separa. Desde entonces desempeñó en nuestras diferentes unidades navales, y en el Servicio Geográfico del Ejército, diversas comisiones, que supo cumplir con elevada disciplina. Es por ésto, que últimamente, la superioridad ordenó su traslado de la Capitanía de Paita, donde era ayudante, a la Escuela Naval, cuerpo de disciplina, donde le ha sorprendido la muerte.

Compañero:

Fuistes para mí más que un amigo, un hermano, pues, compartistes conmigo las horas de juventud y siempre con la misma idealidad: Ver grande el poder tanto espiritual como material de nuestra Armada.

Bien lo dicen, por una parte, tu acendrada idealidad que siempre te llevó por el camino que llegastes a coronar, con tu talento, tu experiencia y tu impetuosidad en todo lo que se tratase del bienestar de nuestro Instituto, dejando una huella im-

borrable por seguir, en el corazón de todos los que te conocieron y apreciaron; y de otro, el postrer homenaje, de los que aquí reunidos, venimos a darte el último adiós, ante tu prematura desaparición.

Camarada: descanza en paz.

Alocución del Teniente Aranzaenz.:

¡La Armada Nacional nuevamente está de duelo!.....

Ha perdido un elemento joven, útil, lleno de energías y de entusiasmo por su profesión, de quien el Instituto Armado que representamos, pedía esperar mayores frutos de su reconocido talento.

El Teniente 1º. Alejandro Arenas Zevallos, a cuyos restos mortales, venimos a dar el postrer adiós, ha sido, en todo momento, modelo de hijo amoroso y profesional militar fiel cumplidor de sus obligaciones y deberes, rayando hasta el sacrificio cuando el servicio de la Patria así se lo solicitare.

Es demás hacer en estos momentos la biografía del compañero desaparecido, pues es por todos conocida la fugaz estela que dejara en su corta estada en nuestras filas, desde su iniciación en la noble carrera de las armas, hasta que ha exhalado el último suspiro.

Alejandro: tus compañeros de armas y de promoción, rodeando la caja funeraria que guardará para siempre tus restos mortales, no podemos menos que inclinarnos reverentes ante tu tumba prematuramente abierta y prometerte solemnemente seguir las huellas que has burilado en el Cuerpo General de la Armada.

Acababas de llegar del Norte, llamado por la Superioridad para inculcar a los Cadetes Navales el amor a nuestra carrera, el sacrificio que es menester tanto por ella como por nuestra Patria e iluminar sus cerebros con los sólidos principios y conocimientos que poseías, cuando la muerte, traidora e implacable como siempre y egoísta por naturaleza, te arranca súbitamente, dejando anodados a todos, tanto Superiores, como compañeros y subalternos que ansiaban verte laborar por el prestigio de nuestra Institución.

Mi querido Alejandro, modelo del compañero y amigo. Si pudieras abrir tus ojos y contemplar el emocionante cuadro, que presentan tus compañeros y amigos, al rodearte en los momentos en que vas a desaparecer para siempre, producto éste de tu caballerosidad, hombría de bien y rectitud en tu servicio, verías que no han sido estériles tus esfuerzos, que todos hemos aquilatado tus méritos y que tu memoria perdurará eternamente entre nosotros.

En nombre pues, de tus compañeros de promoción, permíteme te diga: ¡Adiós Alejandro!

¡Descanza en paz!

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

NACIONALES

Revista del Círculo Militar.—Marzo.
Revista del Foro.—Colegio de Abogados.—Enero-Jun. 1930.
Revista Diplomática Consular.—Abril.

EXTRANJERAS

ARGENTINA

Revista Militar.—Marzo-Abril.
Anales de la Sociedad Científica Argentina.—Abril.
Revista del Centro Naval.—Marzo-Abril.

ALEMANIA

De Re Bellica.—Nº. 6.

BOLIVIA

Revista Militar.—Febrero-Marzo.

BRASIL

Revista Marítima Brasileira.—Marzo-Abril.
Liga Marítima Brasileira.—Marzo.

CHILE

Memorial del Ejército de Chile.—Marzo-Abril.
Revista de Infantería.—Marzo-Abril-Mayo.
Revista de Marina.—Febrero.

ESPAÑA

España Marítima y pesquera.—Marzo-Abril.
Revista de las Españas.—Enero-Abril.
Revista General de Marina.—Marzo-Abril-Mayo.
Vida Marítima.—Abril.
Marina Civil.—Abril-Marzo

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA

American Society of Naval Engineers.—Mar.-Abril.-Mayo.
United States Naval Institute Proceedings.—May.-Junio.

FRANCIA

La Revue Maritime.—Abril-Mayo.

ITALIA

L'Italia Marinara.—Abril-Mayo.

Revista Nautica Italia Navale.—Abril-Mayo.

Revista de Artiglieria e Genio.—Mayo.

MEXICO

Revista Mensual de Irrigación.—Marzo-Abril.

PORTUGAL

Revista de Artilharia.—Abril.

Annais do Club Militar Naval.—Enero.

SAN SALVADOR

Revista del Círculo Militar.—Febrero.

URUGUAY

Revista Marítima.—Abril-Mayo.



