

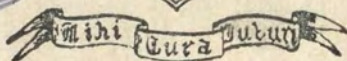
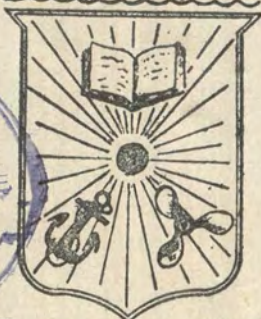
2723

31

REVISTA DE MARINA



ESCUELA NAVAL PERU



EDITADA EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERU
LA PUNTA, CALLAO.—PERU S.A.

SUMARIO

Sección Marina.

<i>Memorias Navales del Almirante Roger Keyes</i>	1
<i>Corriente del Perú.—Conferencia leída por Mr. E. R. Gunther, el 9 de Marzo de 1936, en The Royal Geographical Society—London.....</i>	19
<i>El retiro de la «Sarmiento».—Por el Tte. 1° (R) Dr. Teodosio Cabada.....</i>	27
<i>Estrategia Naval en el Mar Adriático durante la Guerra Mundial.—Por A. E. Sokol, Profesor Auxiliar de la Universidad Stanford.....</i>	31

Sección Informativa

<i>Notas Profesionales.....</i>	59
<i>Crónica Nacional.....</i>	67
<i>Necrológica.....</i>	71

Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío A. P., Alejandro G. Vincés

ADMINISTRADOR - REDACTOR

Capitán de Fragata A. P., Ernesto Gutiérrez

SECRETARIO-REDACTOR

Teniente Primero C. I., Carlos Monge

Condiciones de suscripción

Al año	S/o. 6.00
Número suelto	„ 2.00
Suscripción anual en el extranjero. „	12.00

Avisos

Al año por 1 página.....	S/o. 70.00
„ „ „ $\frac{1}{2}$ „	„ 45.00
„ „ „ $\frac{1}{3}$ „	„ 35.00
„ „ „ $\frac{1}{4}$ „	„ 30.00

AVISOS EXTRAORDINARIOS—PRECIOS CONVENCIONALES.

Todo pago será adelantado

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

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

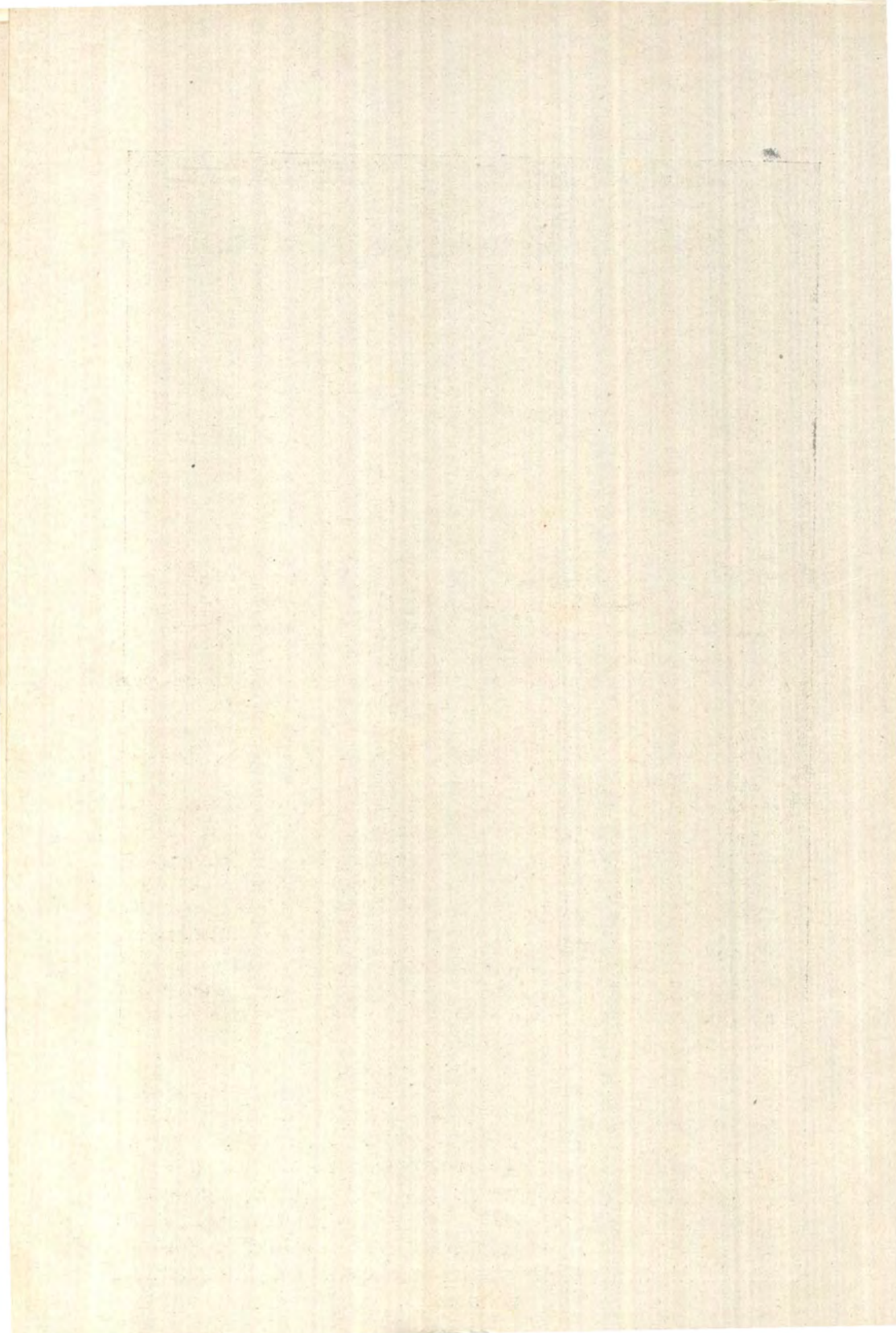
Se suplica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla No. 92 — Callao - Perú S. A.

para todo lo concerniente a reclamos, avisos suscripciones y canjes



Busto del Almirante Guise situado en el centro del patio que lleva su nombre.





Memorias Navales del Almirante Roger Keyes

CAPITULO V

GUERRA SUBMARINA

Hundimiento del Pathfinder.—Proezas de los submarinos.—Visita a la Gran Flota.—Pérdida del "Aboukir", "Hogue", "Cressy" y "Hawke".—Desembarco de tropas británicas en Zeebrugge.
Los submarinos incursionan en el Báltico.

Mientras se efectuaba la reparación del «Arethusa», uno de los cruceros de Goodenough, el «Lowestoft», fué destacado como buque insignia del Comodoro Tyrwhitt, a quien tuve la oportunidad de tener a bordo del «Maidstone», durante dos noches. De nuestras conversaciones acordamos llevar a cabo otro ataque a Heligoland tan pronto como se tuviera una información precisa respecto de las disposiciones adoptadas por los alemanes después del último ataque.

El 31 de Agosto zarparon siete submarinos para incursionar dentro de la Bahía de Heligoland y el 4 de Setiembre informaron que las patrullas de destroyers de Heligoland y Ems procedían en la misma forma que anteriormente. En mi diario escribí: «Tyrwhitt y yo fuimos al Almirantazgo para proponer un nuevo plan de operaciones, que tenía por objeto efectuar una exploración dentro de la Bahía de Heligoland, basado en las enseñanzas deducidas el 28 de Agosto y en las últimas informaciones de los submarinos.

El Primer Lord del Mar aprobó el plan y tanto él como el Jefe de Estado Mayor, yo y Tyrwhitt ingresamos a la oficina del Primer Lord, quien a su vez aprobó, también, el plan, quedando acordado llevarlo a cabo en la forma propuesta, cuyos lineamientos generales expuse yo, habiendo Tyrwhitt explicado la intervención de los destroyers. Aproveché de la oportunidad para solicitar un crucero ligero, que me fué concedido de hecho, pero casi inmediata-

mente hubo un cambio de opinión y me quedé sin dicho buque. También informé que estaba bastante satisfecho del «Lurcher» y propuse que después de acompañar a los submarinos al lugar de las operaciones, tanto éste buque como el «Firedrake» se reunieran a la Escuadra de Cruceiros de Goodenough, fuerza de apoyo de Tyrwhitt, para actuar en misión de defensa contra los submarinos enemigos, siendo aprobada esta sugerencia.

Unos cuantos días después, el Jefe de Estado Mayor se opuso a mi salida a la mar a bordo del «Lurcher», expresando que era demasiado peligroso aventurarme en ese buque, dentro de la Bahía de Heligoland y por último, me comunicó, que no debía ir. Yo insistí. . . . pero él fué donde el Príncipe Louis de Battemberg y consiguió una orden terminante al respecto: «El Comodoro no debe zarpas en un destroyer». Firmado L. B.—6|9|14. Yo demostré mi fastidio por esa medida. . . . y entonces el Jefe de Estado Mayor me autorizó para ir donde quisiera e «informar de los procedimientos y táctica de los submarinos, pero no debía navegar en buque de superficie».

Al día siguiente recibí orden de dirigirme a Firth of Forth para informar respecto a lo sucedido allí. El 5 de Setiembre, el «Pathfinder» había sido hundido por un submarino alemán, y el Almirante Jefe de las Fuerzas de Rosyth había manifestado que las dotaciones de sus buques estaban fatigadas debido al incesante servicio de patrullaje, que desempeñaban. Yo había propuesto con anterioridad el empleo de seis submarinos clase «C», como patrulla costera ofensiva, que podrían ser utilizadas perfectamente para acechar y «cazar» a los submarinos enemigos que operasen en las proximidades de la costa, insistiendo que era imprescindible que no hubiera ningún buque de superficie a la vista, que obligara al submarino enemigo a entrar en inmersión, debiendo ser sorprendido cuando estaba en superficie. Esta sugerencia estaba de acuerdo con la idea del Almirante y fue aprobada por el Almirantazgo.

En los ejercicios que se efectuaron antes de la guerra, con intervención de los submarinos e hidroaviones, se constató que aunque había pocas probabilidades de descubrir a un submarino en inmersión desde un avión,—excepto en el caso de que el buque navegara a gran velocidad con la mar en «calma» o dejando visible la estela del periscopio—, era bastante fácil avistarlo en superficie, antes de que entrara

en inmersión. De acuerdo con lo anterior, recomendé que los hidroaviones debían ser utilizados para la exploración en las afueras de Firth of Forth y otras bases de la Flota, pudiendo localizar a los submarinos enemigos, que podrían ser atacados por los buques de superficie y obligados a permanecer en inmersión, disminuyendo así su radio de acción, mientras que la Flota entraba y salía del fondeadero; además, nuestros submarinos en condiciones favorables podían cazar, en superficie, a los submarinos enemigos.

Durante mi permanencia en Rosyth, fuí informado ampliamente de todo lo referente al hundimiento del «Pathfinder» por el ex-Comandante del buque Capitán de Navío Martín Leake, quien había sido muy mal herido, siendo atendido en el yate de Lady Beatty, equipado como buque hospital.

Como en mi opinión, la Escuadra de los «Bacchante» y otros buques, estaban incitando el ataque de los submarinos enemigos,— lo que ya había expresado en diversas ocasiones — aproveché de la oportunidad para insistir al respecto, en el informe oficial que elevé a la superioridad, sobre la pérdida del «Pathfinder»: «El «Pathfinder», que había estado haciendo servicio de patrulla durante varias semanas, en la misma zona, fue indudablemente, una fácil presa para los submarinos enemigos, como puede suceder con muchos otros buques que desempeñan actualmente una misión similar».

Yo supuse, con razón, que como resultado del informe anterior se haría «algo» y así fué, pero no todo lo que deseaba. Se estableció una cortina de destroyers para proteger a los «Bacchante», que continuaron patrullando en la misma zona sin llegar hasta Heligoland.

De la lectura de los apuntes de mi diario, parece que yo estaba obsesionado con los «Bacchante» pero era tal mi ansiedad por salvar a esos buques, que escribí al Director de Movilización para sugerirle la posibilidad y conveniencia de reemplazar a los inválidos y reservistas de los viejos cruceros, con personal joven, que prestaba sus servicios en los buques-depósito, en Harwich.

El nuevo plan de operaciones contra las fuerzas enemigas de Heligoland, se llevó a cabo el 1.º de Setiembre. El Comandante en Jefe se situó con la Gran Flota a unas cien millas de Heligoland, para estar listo para actuar en el caso de salir la Flota de Combate Alemana. Las opera-

ciones se iniciaron con la exploración de la Fuerza de Tyrwhitt, apoyada por los cruceros de Goodenough, Cruceros de Batalla de Beatty, y los cruceros de la Fuerza «C».

En las Ordenes de Operaciones del Almirantazgo, se indicaba «la posibilidad de una probable salida de los» «buques de combate alemanes y aún de toda la Flota de» «acorazados, para apoyar a los buques atacados, pues se» «suponía que eso sucedió el 28 de Agosto, pero a des-» «tiempo».

Todos los buques de superficie que actuaron, recibieron instrucciones de que «cualquier submarino avistado debía ser considerado como enemigo».

Nuestros submarinos recibieron ordenes de ocupar los puertos designados, en las proximidades de Heligoland y Ems, antes de las 2 y 30 a. m., debiendo permanecer en el fondo hasta las 7 a. m., que saldrían a superficie, para atacar a los buques enemigos que pretendieran dar caza a los buques atacantes.

Por las informaciones de los Comandantes de los Submarinos se conocía que las patrullas de destroyers alemanes zarpaban a los puestos designados, desde Heligoland y Ems, en la forma y en las horas acostumbradas — que resultó ser mas tarde de lo previsto para ser sorprendidas por nuestras fuerzas de exploración. Los destroyers de la patrulla nocturna, cuya caza era uno de los propósitos de las operaciones, no fueron avistados, ni estuvieron, indudablemente, en el lugar de patrulla que se suponía, de acuerdo con lo que se había informado al respecto con toda exactitud, pues esos buques fueron identificados después del 28 de Agosto, en varias ocasiones, por nuestros submarinos.

En resumen, todo el plan de operaciones fracasó, lamentablemente sin haberse obtenido ningún resultado. En esa ocasión le dije al Jefe de Estado Mayor, que en la Guerra de China, yo era considerado como portador de la buena suerte en las operaciones por efectuarse y que no se podría alcanzar éxito en nuestros proyectos, si impedían mi actuación personal en el lugar de la acción.

Nuestros submarinos informaron (10 Set.) que una patrulla de submarinos alemanes efectuaba operaciones a 10 o 15 millas del N.W. al S. W. de Heligoland, siendo presumible que esos submarinos eran la fuerza de apoyo de las patrullas de destroyers, en lugar de los cruceros emplea-

dos anteriormente. Se produjeron varios encuentros entre submarinos ingleses y alemanes, relatándose a continuación dos incidentes típicos.

El «E-4» (Teniente Comandante Leir») avistó un submarino que salía a superficie a 1.5 millas de distancia de su buque, por lo que continuó en inmersión con objeto de atacarlo en posición conveniente, pero el torpedo que lanzó evidentemente pasó por debajo de la quilla «pues fué visto por los tripulantes del submarino alemán que siguieron la trayectoria». Como un hombre en el puente del submarino hacía señales a brazo en determinada dirección, se descubrió entonces a otro submarino enemigo, que navegaba también en superficie y cerca de la popa del primero; ese buque comenzó a disparar contra el periscopio del «E-4», mientras que el otro maniobraba para evitar el torpedo del submarino inglés. Ambos submarinos enemigos se alejaron en superficie a gran velocidad, habiéndose identificado al «U-23» (eslora 53 pies mayor que el «E-4») siendo el otro submarino del mismo tipo.

El «D-8» (Teniente Comandante T. S. Brodie) y un submarino alemán se avistaron simultáneamente y ambos entraron en inmersión al mismo tiempo. Después de una hora, no habiéndose visto nada sospechoso por el periscopio, Brodie ordenó salir a superficie en el mismo instante que el submarino alemán hacía lo mismo; ambos buques entraron a inmersión rápidamente. Después el alemán navegó seguramente una gran distancia y salió a superficie otra vez. Como el Comandante Brodie lo indica «Ninguno de los dos sabía qué hacer con el otro». Muchos encuentros entre submarinos terminaban así.

El 11 de Setiembre, cinco submarinos ingleses incurrieron en la bahía de Heligoland, teniendo cuatro de ellos instrucciones de efectuar el reconocimiento hacia el Este y el Sur y en las proximidades del fondeadero de los buques de guerra. Como se debía operar en aguas de poca profundidad, donde se podía recuperar fácilmente a los buques hundidos, ordené a los Comandantes dejar en el puerto los libros confidenciales y llevar anotado en un papel suelto lo estrictamente necesario para las comunicaciones, en los días de probable ausencia.

El 13 de Setiembre, el «E-9» (Teniente Comandante Horton) torpedeó y hundió al crucero alemán «Hela», a seis millas al Sur de Heligoland, con bastante mar gruesa

que dificultaba mucho mantener la inmersión debida, para no ser descubierto; los destroyers que llegaron después al lugar del hundimiento se dedicaron durante algunas horas a dar caza al «E-9».

El 14 de Setiembre, el Comandante Horton reconoció el fondeadero exterior del puerto de Heligoland, siendo esta misión de gran peligro. (Durante algunos ejercicios que se efectuaron antes de la guerra, este oficial como Comandante del «D-2», entró en inmersión en las afueras de la isla May, cerca de Firth of Forth, atravesó el canal navegando por debajo de las patrullas de destroyers y gran número de otros buques que hacían el tráfico entre los diversos puertos y después de pasar por debajo del Puente de Forth, orpedeó al buque-depósito de submarinos de Rosyth, sin ser visto ni sospechado, siendo esa hazaña la más resaltante de la pre-guerra).

Hasta esos días, los submarinos habían tenido siempre buen tiempo y mar en calma, lo que hacía muy difícil el poder atacar a los buques de superficie, sin ser vistos desde ellos.

Del 14 al 19 de Setiembre, diez de nuestros submarinos experimentaron tan mal tiempo, que fué casi imposible llevar a cabo ninguna misión. De las informaciones de los Comandantes, escribí el 20 de Setiembre lo siguiente: «Las breves informaciones de los Comandantes de los» «Submarinos no expresan adecuadamente el esfuerzo y» «las molestias que han sufrido las dotaciones en estos días,» «navegando los buques muy cerca de la costa enemiga» «y soportando la mar gruesa, característica que acompaña» «a las fuertes tempestades del oeste, en la Bahía de Heli-» «goland. Era muy difícil y peligroso abrir la tapa de la» «escotilla de la torre de combate, por lo que la visibilidad» «estaba limitada a unas 200 yardas. Además, no se podía» «descansar en el fondo del mar, aún a profundidad de 20» «brazas, pues con varias toneladas de flotabilidad nega-» «tiva, los buques se balanceaban mucho y sufrían golpes» «bruscos. Navegando a una profundidad de 60 a 100 pies» «el balance y cabeceo eran molestos y pronunciados, sien-» «do el movimiento vertical de hasta 20 pies, en uno y otro» «sentido. Es de suponer que los Comandantes mantuvieron» «las posiciones asignadas a sus buques respectivos, con la» «esperanza de que el tiempo mejorara lo suficiente para» «poder actuar de acuerdo con las instrucciones».

El 14 de Setiembre el Comodoro Tyrwhitt y yo, fui-

mos citados, así como el Primer Lord y el Jefe del Estado Mayor, para ir a la costa oeste de Escocia, y asistir a una conferencia que tendría lugar a bordo del «Iron Duke», buque insignia de la Flota. Pero el 15, se ordenó ir a Londres, porque la conferencia debía realizarse con un día de anticipación, habiéndome enterado que fué posible ese adelanto por haber finalizado prematuramente el debate y la oposición de los Unionistas en la Cámara de los Comunes. En esa oportunidad escribí las siguientes líneas, que no eran por cierto el punto de vista de un Ulsterman: «Yo «creo que el Gobierno ha procedido mal y anhelo que la «Ley Bonar no haya sido adoptada imitando los métodos «alemanes, aunque es absolutamente merecida».

El viaje fué efectuado con gran confort, en un tren especial, siendo los viajeros el Primer Lord, el Jefe del Estado Mayor, el Director del Servicio de Inteligencia (Contralmirante H. Oliver), el Secretario Naval (Contralmirante Honorable H. Hood), Tyrwhitt y yo. En el almuerzo del día siguiente, tuve un incidente con el Primer Lord respecto a la cuestión del Ulster, cuando al indicar el porqué del adelanto de la conferencia no pude contenerme y dije: «Porque no se acepta lo que los Unionistas piden y tienen derecho a ser atendidos, puesto que ellos pueden ser leales y no habría habido necesidad de comprar la lealtad de los Nacionalistas». El Primer Lord hizo un ademán expresivo con los brazos y replicó: «Hemos finiquitado» «de una vez con este incidente desagradable, en tiempo» «de guerra, y además, los hombres del Ulster han comba-» «tido por los católicos en Bélgica y han derramado su san-» «gre con la de los Nacionalistas antes de que se produjeran» «los disturbios». Estoy seguro que él estaba apesumbrado por lo que había hecho el Gobierno, aunque, por supuesto, adoptó seguramente el partido que era necesario para vencer a los Nacionalistas, no obstante sus sentimientos al respecto. Todo lo anterior lo escribí esa noche y añadí: «Olvidemos lo sucedido y continuemos mejorando nuestros» «métodos de guerra».

Si el Gobierno hubiera tenido la entereza para imponer la conscripción militar en Irlanda, lo mismo que en Inglaterra, es posible que los deseos de Winston Churchill se hubieran realizado. Esa era la opinión de un eminente nacionalista Irlandés.

Después del almuerzo, el tren llegó a una pequeña estación entre Dingwall y Kyle y de allí seguimos en automóvil a través de una región de pantanos, hasta Loch Ewe, en cuyo puerto estaba fondeada toda la Gran Flota. Churchill, Tyrwhitt y yo, hicimos el viaje en el cómodo asiento posterior de un anticuado automóvil abierto y el Director del Servicio de Inteligencia estaba junto al chofer. Al pasar cerca de una casa grande de piedra que tenía una torre alta, Tyrwhitt y yo descubrimos un proyector en lo alto de la torre. Tanto el Primer Lord como el Comandante en Jefe se intriguaron mucho cuando conocieron nuestro descubrimiento del proyector.

Yo no relato todo este incidente, pero hago mención de él, debido a que Churchill al describirlo con lujo de detalles, en «*Recuerdos y Aventuras — La Historia del Espía*», de lo único que se olvida es de indicar mi presencia allí, después de haber pasado cinco horas, por lo menos, sentado junto a él, en el asiento de aquel anticuado automóvil; durante ese tiempo, Tyrwhitt y yo, en íntima unión, le hicimos conocer nuestro punto de vista respecto a diversas cuestiones del servicio. Mister Churchill nos enteró de la forma como se había desarrollado la guerra naval en otros mares y de algunos detalles interesantes que no conocíamos, como la escapada del «*Goeben*». Así recuerdo que nos asombramos al oír su opinión respecto a los Consejos de Guerra, que debían ser inflexibles al aplicar los artículos respectivos, en el caso de un oficial o jefe que no cumpliera con su deber delante del enemigo.

Cuando al anoecer abandonamos el auto, el Primer Lord manifestó su satisfacción por nuestra compañía y por la conversación que habíamos sostenido, agregando, que debido a las circunstancias, por algunos años, su vida se había deslizado entre personas de mayor edad que él y que había sido muy agradable pasar el día en unión de jocos contemporáneos!. Por nuestra parte, estuvimos de acuerdo que Mister Churchill era un hombre resuelto y animoso y un buen compañero de viaje.

La Conferencia a bordo del «*Iron Duke*» fué memorable. El Comandante en Jefe y los Vice-almirantes Comandantes de las tres Flotas (Sir Cecil Burney, Sir George Warrender y Sir Lewis Bayley) estuvieron presentes, así como el Jefe del Estado Mayor (Vice-Almirante Madden) y el Comodoro Everett; todos esos jefes nos felicitaron a

mi y a Tyrwhitt por nuestra actuación en el combate de Heligoland y por las operaciones de los submarinos.

Las circunstancias que prevalecían y la forma como se desarrollaban las operaciones de la guerra, hacían que existiera un ambiente extraño de incertidumbre y desconfinaza, debido a las minas, submarinos, aviones, espías y aún ese proyector ubicado en una casa de campo, a 50 millas del fondeadero de la Flota, cuya utilización debía ser rigurosamente confidencial, contribuyendo todo lo anterior a acrecentar la responsabilidad de los Jefes encargados de mantener a la Gran Flota lista para el combate con la Flota de combate alemana. Es difícil concebir una mayor responsabilidad en un solo hombre, que la afrontó con toda entereza, Sir Jhon Jellicoe en los primeros días de la guerra.

La amenaza de los submarinos fue evidente y reconocida, porque hasta que no se tuviera una base naval protegida de los ataques de los torpedos de esos buques, no había motivo para suponer que un submarino no pudiera operar en los fondeaderos abiertos, que la Flota necesariamente tenía que utilizar, para reaprovisionarse de combustible, pertrechos y como lugar de descanso.

Unos cuantos torpedos podrían terminar con la superioridad que poseíamos y que era de vital importancia mantener, cuando el enemigo podía permanecer con toda seguridad en sus bien defendidas bases, hasta el instante que creyera conveniente, para zarpar con toda su Fuerza en estado de máxima eficiencia.

Después de los primeros días, cuando según mi opinión los riesgos fueron disminuyendo, la Gran Flota estaba relativamente segura navegando en zig-zag en alta mar y a gran velocidad, protegida por una cortina de destroyers y cruceros. El radio de acción de un submarino en inmersión era muy reducido, en comparación con la enorme area en que la Gran Flota ejercía la misión de vigilar a la Flota enemiga y otras actividades inherentes de tiempo de guerra. Esta misión ha sido cumplida satisfactoriamente por la Flota del Imperio, en cualquier tiempo, bueno o malo y desde hace algunos siglos, algunas veces en condiciones tan penosas que no se conciben en los tiempos actuales.

Pero ahora el trabajo constante de las máquinas, cuando se navega a gran velocidad, así como el esfuerzo desplegado por el personal y el consumo de combustible, hace imposible «permanecer en el mar» como en los tiempos

idos de la vela, por semanas y aún por meses y al no haber bases en la costa Este, el Comandante en Jefe determinó ir hasta la Costa Oeste de Escocia y el Norte de Irlanda, para reaprovisionarse de combustible, pertrechos y reparaciones.

Como ya lo he expresado anteriormente, yo habría deseado con toda ansiedad ser adscrito a la Gran Flota, con objeto de estar en contacto con el Comandante en Jefe y conseguir que los submarinos operasen bajo su dirección, pero solo ahora pude constatar por que mi sugerencia había sido rechazada, debido a que no se podía todavía llevar a cabo en aquella época. El empleo futuro de los submarinos fue ensalsado durante la conferencia y yo propuse una expedición al Mar Báltico, aumentando así el campo de acción de los submarinos, donde podrían actuar quizá con mayor éxito que en la Bahía de Heligoland. Sir Jhon apoyó mi proposición y se decidió que se investigaría sobre la posibilidad de que algunos de nuestros submarinos de Alta Mar pudieran operar teniendo como bases los puertos rusos del Báltico. Mientras tanto, propuse enviar dos submarinos al Estrecho de Kattegat, para explorar en las proximidades de los Belts, lo que fué aprobado.

Por supuesto, que Tyrwhitt y yo aprovechamos de la oportunidad para expresar nuestra opinión respecto a la presencia en los Estrechos de los viejos cruceros acorazados, habiendo estado de acuerdo con nosotros, el Comandante en Jefe.

Al regresar de la Conferencia, durante el viaje en automóvil, el Primer Lord nos interrogó sobre diversas cuestiones y he anotado en mi diario, que él adoptó el 18 de Setiembre (día de regreso) las medidas del caso para dar fin a ese patrullaje de los viejos cruceros acorazados.

El Príncipe Louis aprobó el plan y dió las órdenes respectivas al Jefe del Estado Mayor, para efectuar la distribución de fuerzas necesarias.

En la noche del 21 de Setiembre, cuando dormía a bordo del «Maidstone», fuí despertado a las 2 a. m. por mi secretario, para entregarme una comunicación del Almirantazgo, que suponía fuera de importancia. Era un oficio del Director de Movilización muy satisfactorio para mí, en el que aceptaba la sugerencia para permutar a los tripulantes de los buques-depósito de submarinos con los reservistas y retirados de los cruceros de la Fuerza «C», y

además solicitaba una información sobre cuántos tripulantes podían ser trasladados. A las 7 a. m. fuí nuevamente despertado por un radio-telegrafista que había interceptado el siguiente mensaje del «Cressy»: «Hogue» y «Aboukir» se están hundiendo». Esa fué la última señal transmitida por el «Cressy».

Inmediatamente me informé que Tyrwhitt a bordo del «Lowestoft», navegaba con la Tercera Flotilla de destroyers para reunirse con la Escuadrilla y que por lo tanto yo no podía hacer nada en ese instante, excepto ordenar al «Fearless» y a la Primera Flotilla alistarse lo más pronto posible para navegar a toda velocidad.

Mis destroyers «Lurcher» y «Firedrake» se encontraban en posición alejada hacia el Norte, escoltando a los submarinos que debían explorar en el Kattegat, de manera que no había ningún buque a mis órdenes para salir mar afuera. Ante esta situación que me violentaba, fuí a bordo del «Fearless», cuyo valeroso Comandante W. Blunt, había combatido denodadamente el 28 de Agosto cerca de Heligoland. Como no teníamos ningún indicio de la causa que había producido el hundimiento de los cruceros — fuerzas enemigas superiores, minas o submarinos — no pude hacer otra cosa que esperar, pletórico de ira, constatando que mi último esfuerzo para mejorar la situación de esos buques había surtido sus efectos demasiado tarde.

Por algún tiempo no tuvimos ninguna otra noticia al respecto, hasta que recibí el siguiente despacho de Tyrwhitt: «Pérdida debido a submarinos». Acápíte. «Enviar destroyers para interceptar submarinos cerca Terschelling 1105». Inmediatamente hablé por teléfono con el Almirantazgo, informando al Director de Operaciones del mensaje transmitido por Tyrwhitt y de que zarpaba como pasajero a bordo del «Fearless», con Blunt, para dar caza a los submarinos enemigos, en vista de que no tenía ningún buque de mi comando en el fondeadero. Por algunos minutos hubo bastante oposición a mi solicitud, que subsistió, hasta que el Jefe del Estado Mayor se enteró de que Blunt estaba completamente de acuerdo con mi deseo de zarpar en su buque y además, no había nadie más calificado que el Comodoro de los Submarinos para cazar a los submarinos enemigos!

Pude haber agregado que nadie mejor que yo conocía lo que significa cazar submarinos en alta mar (antes de la

invención de las cargas de profundidad, detectores de sonido, etc.) pero había que hacer algo, aguzando el ingenio, por lo que se hizo el despliegue de la Escuadrilla de Blunt, oportunamente, navegando en dirección a Terschelling. Mientras tanto, a las 11 y 36 pude comunicarle a Tyrwhitt, que el «Fearless» y 17 destroyers se dirigían a ese lugar y poco tiempo después, estuve en contacto radiotelegráfico con Waistell, a bordo del «Firedrake», ordenándole que ese buque y el «Lurcher» debían hacer rumbo hacia Terschelling, donde llegaría yo con la primera Flotilla a las 6. a. m.

Como teníamos informaciones exactas de nuestros submarinos, respecto a las disposiciones y procedimientos de la patrulla de destroyers alemanes del Ems, cuyo ataque había yo insinuado en diversas oportunidades, juzgué que la destrucción de algunos destroyers alemanes, podría ser una respuesta adecuada y servir quizá de lenitivo para satisfacer en algo la opinión pública, cuando se publicara la noticia de la pérdida de los cruceros.

Después de avistar y aproximarnos al «Lurcher» y al «Firedrake», trasladé mi insignia a bordo del primero de esos buques, actuando desde ese instante, además, como Comandante del mismo. El Comandante Blunt me informó, que estaba absolutamente dispuesto para colocar bajo mis órdenes las fuerzas de su comando, siempre que yo asumiera toda la responsabilidad, lo que fué muy satisfactorio para mi. Mientras tanto, Tyrwhitt que se encontraba alejado del lugar donde se desarrollaban estas operaciones, desempeñando una misión de importancia, no podía imaginar la utilización que iba a hacer de una parte de las fuerzas de su comando, para llevar a cabo el ataque propuesto.

A mediodía informé al Comandante en Jefe que los submarinos que debían efectuar la exploración del Estrecho de Cattegat, navegaban ya independientemente hacia Skaw, debido a que el «Lurcker» y el «Firedrake» habían recibido orden mía de dirigirse a Terschelling; además, como era muy probable trabar combate con el enemigo en el área controlada por él, remití el siguiente mensaje, indicándole las operaciones por efectuar:

«Del Comodoro (S) al Comandante en Jefe de la Flota.—Me propongo atacar al amanecer patrulla ligera río Ems con Primera Flotilla destroyers. Acápíte. Esti-

maré informar si habrán otros buques cerca. Acápíte. Silencio radio hasta después 2 p. m. (1210)». Esta fué la última comunicación por radio (28 de Agosto) antes de iniciar la navegación hacia el Ems.

El Comandante en Jefe contestó: «¿Navega al Este de Terschelling»? (1327). Del anterior mensaje se deducía que el Comandante en Jefe se interesaba en el desarrollo de las operaciones por efectuarse, de modo que modifiqué mi plan, contestándole así: «Suyo (1327) desearía explorar la desembocadura del Ems durante la noche. Acápíte. Si no hay fuerza de apoyo zarparé antes alba (1430)». Al mismo tiempo llegó un mensaje que decía: «Urgente. No hay buques cerca. (1430)». Posteriormente se recibió lo siguiente: «Dos buques de Segunda Escuadra. Cruceros órdenes (Contralmirante) en «Achilles» estarán 30 millas Norte Buque Faro Banco Terschelling a 5 a. m. mañana como fuerza apoyo. Acápíte. Como esta fuerza es muy débil zarpe antes de amanecer (1705).» A este mensaje contesté: «Suyo (1705). Con mucho sentimiento tengo orden Almirantazgo regresar Harwich».

En mi diario escribí lo siguiente: «Ya sabía que en el «Almirantazgo se opondrían, pero pensé, al mismo tiempo», «que sería muy satisfactorio para ellos el éxito de mi «plan, que estaba completamente asegurado. El Coman-» «dante en Jefe, dando cumplimiento a su radio de (1705)» «despachó los dos cruceros acorazados que debían actuar» «como fuerza de apoyo, pero a 7 p. m. cuando el «Fearless» «y 19 destroyers navegaban a gran velocidad en formación «línea de frente, dirigiéndose hacia el punto de ataque pro-» «puesto, recibí orden perentoria de regresar a Harwich» «inmediatamente y de constituirme personalmente en el» «Almirantazgo para informar al respecto».

No tuve el valor suficiente para desobedecer esa orden, ni tampoco podía aparentar que no la había recibido, puesto que fué interceptada y conocida en el «Fearless» antes que a bordo del «Lurcher», mi buque insignia. Posteriormente, me enteré que Tyrwich había interceptado todos los radiogramas transmitidos por mi al Comandante en Jefe y las respuestas, informando de su contenido al Almirantazgo. El Estado Mayor, por supuesto, se disgustó enormemente, — lo mismo que yo —, debido a que llevaba a bordo de los buques a los sobrevivientes de los cruceros, que eran un símbolo de las 1400 vidas, aproximadamente,

que acababa de perder la Marina, incluyendo a Jhonston, el valiente Comandante del «Cressy», quien había sido durante tres años Comandante de una flotilla de Submarinos bajo mi comando.

Este Jefe sabía perfectamente el final que se le esperaba y no se hizo ninguna ilusión al respecto, conociendo las posibilidades de su buque para la misión que desempeñaba en los Dwcns.

Como me lo imaginaba, fuí muy bien recibido en el Almirantazgo, aunque esa calurosa recepción fué posteriormente olvidada. Yo nunca supe cual fué la actitud del Primer Lord al conocer mi plan de operaciones, para llevar a cabo el ataque a la patrulla del Ems, pero no puedo creer que lo desaprobara, teniendo en cuenta su espíritu militar agresivo. El contra ataque inmediato, es indudablemente, uno de los principales Principios de la Guerra.

El Ejército tenía en la Guerra de Sud Africa, un ejemplo a seguir, siendo además, la Fuerza Expedicionaria, debido a la cantidad y calidad de sus componentes, el cuerpo de ejército mejor entrenado de todos los tiempos. La Marina que había gozado de un período de paz de 100 años, tenía mucho que aprender respecto a las condiciones y posibilidades de la guerra naval moderna. Una escuela había nacido y prosperaba satisfactoriamente, en lo que se refería principalmente a la producción y desarrollo del «material» en tiempo de paz y su conservación y protección en tiempo de guerra. En la actualidad, tengo algunas dudas de que las lecciones y experiencias de la Gran Guerra hayan sido convenientemente aprovechadas, al juzgar la forma como se procede en ciertas cuestiones del Servicio en general.

Una prueba evidente, de la forma como el enemigo apreciaba y se aprovechaba nuestra falta de oportunidad para actuar, se constata en una publicación que apareció en el «New York World», poco tiempo después, en la que el Comandante del «U-9» Weddingen relataba el bien ejecutado ataque y hundimiento de nuestros cruceros. Aparentemente ese submarino disparó en total 4 torpedos, de los cuales el primero fué dirigido contra el «Aboukir», que se hundió en pocos minutos, debido a las explosión de una santa bárbara. El Comandante Weddingen se expresa así: «Los tripulantes del «Aboukir» con toda senenidad y valentía, no obstante que la muerte rondaba muy cerca de ellos, permanecieron en sus puestos, listos para»

«utilizar los cañones respectivos, pero mi buque se sumer-
«jió. Al poco rato pude ver a los otros cruceros «Cressy» y
«Hogue», navegar a toda velocidad alrededor del «Abou-
«kir» que se hundía.....El segundo torpedo lanzado
«contra el «Hogue», hizo impacto en el blanco, hundién-
«dose éste buque 20 minutos después. En este instante,
«en el tercer crucero, debían haberse dado cuenta, por
«supuesto, de que el enemigo estaba muy cerca, por lo que
«decidieron que lo mejor que se podía hacer era defenderse
«inmediatamente, alistándose para hacer fuego las bate-
«rías de defensa antitorpedo de babor y estribor; pero
«como había muchos marineros náufragos de los otros bu-
«ques hundidos, el «Cressy» se detuvo para recojerlos en
«lugar de preocuparse de la salvación del buque mismo.»

Aprovechando de esa situación, Widdingen lanzó dos torpedos contra el «Cressy» y después de constatar que el segundo torpedo hizo impacto, navegó alejándose de allí, cuidándose de los disparos del enemigo a quien observaba por el periscopio. La actitud valiente y decidida de los tripulantes del «Cressy», está de acuerdo con las tradiciones navales de su país. »Y termina así: «Yo deseaba después, que el enemigo me viera y persiguiera para atraerlo a una zona donde podría estar expuesto a captura o destrucción por los buques de guerra de superficie alemanes. Pero aunque los destroyers ingleses descubrieron e identificaron a mi submarino, al anochecer del 22» y procuraron atacarlo, poco después abandonaron la caza y persecución, tan pronto como se dieron cuenta de lo lejos que se encontraban de sus bases, expuestos al ataque de los buques de nuestra Flota y Submarinos».

Yo debo afirmar rotundamente que desde ninguno de nuestros buques se avistó al «U-9», ni pretendimos darle caza en la noche, por que en ese caso, hubiera tenido una magnífica justificación para hacerme el sordo con la orden del Almirantazgo. Pero es muy dudoso afirmar en aquellos días, que nosotros podíamos impedir o retardar el regreso del «U-9» a su base, obligándolo a permanecer en inmersión o en el fondo. Después del éxito obtenido por Weddigen, fue trasladado al Comando del «U-29» y el 15 de Octubre hundió al crucero «Hawke» que era una fácil presa, lo mismo que el «Aboukir». Si llega una hora antes habría encontrado al «Hawke» y al «Ed-dymion» con la máquina sin movimiento, mientras se re-

mitía correspondencia por intermedio de embarcaciones menores y hubiera podido torpedear fácilmente a ambos buques. El hundimiento del «Pathfinder», «Aboukir», «Hogue», «Cressy» y «Hawke», en los primeros días de la guerra, fué una operación tan sencilla para un Comandante de Submarino, como la caza de elefantes domesticados encadenados a árboles y contra los cuales se hiciera fuego sin ser descubierto ni sospechado por ellos.

El 12 de Marzo, éste audaz y afortunado oficial alemán, hundió tres buques mercantes, en las proximidades de las islas Scilly. Seis días después, cuando regresaba a su base, navegando al rumbo Norte aproximadamente, se encontró con la Gran Flota que navegaba a gran velocidad y en zig zag, protegida por cortina de destroyers. El primer torpedo de Weddingen falló al «Neptune», de la Primera Escuadra de Acorazados, pero entonces, al intentar atacar a la Cuarta Escuadra de Acorazados se distinguió desde el «Dreadnought» y el «Temeraire», el periscopio del «U-29»; ambos buques navegaron a toda velocidad y se lanzaron sobre él, espoloneando el «Dreadnought» al submarino que apareció perpendicularmente a la superficie del mar, hundiéndose en seguida de popa, siendo el número «29» perfectamente identificado. Este fué el final de un intrépido oficial que nos había hundido cuatro cruceros y causado cerca de 2000 bajas.

Después de la pérdida de los cruceros, se me ordenó emitir mi opinión sobre la táctica contra submarinos y un informe sobre la situación en general. En un memorandum fechado el 23 de Setiembre, insistí otra vez, que la principal dificultad para un submarino consistía en no encontrar buques-blanco fáciles de atacar y que las posibilidades y oportunidades de tener éxito serían muy reducidas si se adoptara el sistema de patrullaje metódico bien organizado. Con respecto a la táctica contra submarinos, llamaba la atención sobre el último memorandum remitido antes de la guerra al Comandante en Jefe, respecto a ese asunto y agregaba que la guerra no había hecho conocer nada nuevo además de los puntos mencionados enfáticamente con anterioridad, sino que los alemanes tenían las mismas tácticas que nosotros y que habían entrenado a sus destroyers admirablemente para la lucha contra el submarino.

Informé oportunamente al Estado Mayor, que desde el 28 de Agosto se había observado que muchos de los grandes submarinos alemanes hacían servicio de patrulla en la cercanía de sus puertos, habiéndose identificado a seis o siete del último tipo, operando en la Bahía de Heligoland. Con anterioridad a nuestro raid, no se había avisado a ningún buque de este tipo en esa zona. Después de aproximadamente un mes de inactividad de nuestra parte, era evidente, por los informes recibidos, que sus submarinos fueron aumentando las actividades. Yo insistí enfáticamente sobre la necesidad de efectuar nuevos y frecuentes raids a Heligoland.

El 25 de Setiembre ocurrió un incidente, que dió por resultado la localización de una zona marcada por los alemanes y cuyo conocimiento fué de gran valor para el desarrollo de las operaciones posteriores.

Mientras el «E-6» navegaba en inmersión, chocó con el cable de fondeo de una mina y al salir a superficie arrastró y levantó a la mina y al sumergidor, quedando la mina descansando sobre el plano del timón de profundidad y el cable asegurado entre el timón y su defensa; afortunadamente las astas de la mina estaban dirigidas hacia afuera del buque. El peso del sumergidor hacía difícil y peligrosa la maniobra de largar la mina sin que hiciera explosión. Por fin, después de media hora de asiduo trabajo, se logró zafar el cable y la mina y el *sumergidor*, ya en libertad, descendieron a la profundidad respectiva original. Es de imaginar la emoción de los tripulantes del «E-6», durante esta penosa media hora y más aún si se tiene en cuenta que con anterioridad habían oído «algo parecido al rozamiento del cable de fondeo de una mina, contra el casco del buque, que resbaló a lo largo de la eslora, quedando en libertad».

El 30 de Setiembre, el «E-9» pasó 5 horas en el centro de operaciones de la patrulla anti-submarina de destroyers alemanes del Ems-Oeste. El Comandante del buque informó detalladamente de todo lo que había observado y de los procedimientos de los destroyers, proponiendo yo entonces, otra vez, que esa patrulla debía ser atacada por nuestros destroyers, que podían llevar a cabo el plan con muy poco o ningún riesgo, ya fuera de día o de noche, siendo preferible de día, con visibilidad reducida.

Después de formular el plan de ataque, propuse que se nos concediera autorización a mí y a Tyrwhitt para lle-

varlo a cabo en la primera oportunidad favorable. También remití detalles de las patrullas de destroyers alemanes que operaban en Sylt e insinué el ataque de ellas, en forma parecida a lo propuesto para la patrulla del Ems; terminaba el informe así (1º. Octubre 1914): «Yo creo que nuestra» «inactividad en la Bahía de Heligoland puede estimular» «más aún al enemigo, que está con la moral elevada de» «bido a su último éxito».

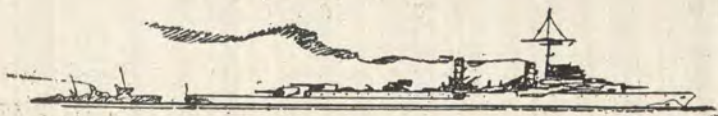
Al regreso del «E-1» y «E-5» del Estrecho de Categat, trajeron informaciones interesantes sobre los movimientos y derrotas de los buques en esa zona, que fueron de gran valor, posteriormente, para el «E-1».

El 1º. de Octubre, el «E-7», localizó con gran felicidad y sin daños, una zona minada, entre Norderney y el río Jade.

Las minas habían sido fondeadas en aguas de poca profundidad, contra submarinos y destroyers. Afortunadamente, una mina estaba flotando, cuando el «E7» se preparaba para entrar en inmersión y atacar a dos buques de superficie, que eran, indudablemente, los buques minadores que estaban efectuando, precisamente, el fondeo de las minas.

(Continuará)





Corriente del Perú

Reseña histórica de los esfuerzos realizados en pró
del estudio de esta corriente. (1)

POR EL CONTRALMIRANTE ERNESTO CABALLERO Y LASTRES.

Exposición de motivos y consideraciones presentadas por el Contralmirante Ernesto Caballero y Lastres en la Primera Conferencia Oceanográfica Ibero-Americana (Madrid-Málaga del 23 al 28 de Abril de 1935), en apoyo de su tesis referente a la Adopción Oficial del Título "Corriente del Perú" para designar a la corriente fría de la costa occidental de la América del Sur y para la formación de un Comité Permanente, presidido por el Director de la Institución de Oceanografía Scripps y compuesto por los Jefes de los Servicios relacionados con cuestiones marítimas en Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile.

(Extracto de la "Revue Hydrographique"—Noviembre 1937)

En el curso de sus viajes a lo largo de la costa occidental de Sudamérica, los navegantes españoles comprobaron el anormal distanciamiento entre sus posiciones estimada y observada y la baja temperatura del agua del mar, JOSE ACOSTA en su «Historia Natural y Moral de las Indias», decía en 1590:

«que el mar en estas regiones poseía la propiedad de atemperar y refrescar la temperatura y que, como resultado, esta última era mayor sobre la tierra que en el mismo Océano».

En ciertos puertos, como el Callao, por ejemplo, las tripulaciones de los buques aprovechaban esta diferencia de temperaturas para refrescar botellas de agua dulce o de vino que, con ese objeto, sumergían en el mar.

Fué en 1802 que el ilustre Profesor HUMBOLDT hizo ver que la baja temperatura del agua del mar en la costa del Perú, era debida a la existencia de una corriente de agua fría que se dirigía del Polo hacia el Ecuador siguiendo un curso paralelo a la costa occidental de la América del Sur.

(1).—Informe presentado por el Contralmirante Ernesto Caballero y Lastres, Vice-Presidente del Consejo Oceanográfico Ibero-Americano a la 4ta. Conferencia Hidrográfica Internacional de Mónaco, el 21 de Abril de 1937.

HUMBOLDT no recorrió el Sur del Perú; no llegó mas que a Ica; de Quito marchó por tierra al Departamento de Piura, en 1802. Durante los 5 meses que duró su estadía en el Perú, de los cuales dos fueron pasados en Lima, no pudo recopilar muchas observaciones. Es casi seguro que la mayor parte de sus observaciones, le fueron suministradas por los navegantes que hacían el cabotaje en la costa del Perú. Fué durante su viaje del Callao a Acapulco que determinó el régimen térmico y las coloraciones que caracterizaban a la Corriente del Perú.

Posteriormente, la Academia de Ciencias de París, reunió todos los informes de las comisiones enviadas por el gobierno francés. Los viajes de «La Coquette» (1822), «La Bonite» (1826-27), «La Venus» (1837) cimentaron sólidamente nuestros conocimientos respecto a la velocidad y dirección de la Corriente del Perú.

En 1857, ARAGO discutió las teorías referentes a las corrientes y organizó todo lo que se sabía respecto a la del Perú.

Numerosos peruanos han estudiado la corriente que nos ocupa; entre otros: PAZ SOLDAN en su Geografía Física (1863), GARCIA Y CARGIA, MELO Y STIGLICH en sus Derroteros de la Costa del Perú; VILLARREAL en sus interesantes estudios sobre «La Corriente Peruana o de Humboldt»; y en los últimos tiempos, LAVALLE, GILDEMEISTER PRADO, EGUIGUREN, el Comandante STIGLICH y el Teniente TORRICO han publicado bastantes observaciones registradas por ellos mismos.

Podemos atribuir al pésimo conocimiento de la corriente la mayoría de los naufragios ocurridos en la costa del Perú durante las espesas nieblas que reinan en ese litoral, no sólo por la influencia que tiene la corriente sobre la derrota sino también por otras causas, tales como la existencia de material magnético en diversas localidades que originan desviaciones anormales en la aguja del compás.

Necesidad de un estudio organizado y metódico de la Corriente del Perú bajo el control de la Institución de Oceanografía Scripps, el más reputado de su clase en América.

Durante mucho tiempo hemos admitido que la causa de la Corriente del Perú y su baja temperatura era la exis-

tencia de una corriente fría que se dirige del Polo hacia el Ecuador, siguiendo paralelamente la costa occidental de la América del Sur. Esta era la teoría sustentada por HUMBOLDT. Estudios efectuados posteriormente han hecho dudosa la teoría, aunque no han logrado descartarla definitivamente. Todavía no se ha efectuado un trabajo organizado y es verdaderamente lamentable que la desgraciada pérdida del «Carnegie», haya impedido realizar el vasto programa que la Institución Scripps, se proponía llevar a cabo durante dos años a bordo de dicha nave. El Dr. WAYLAND VAUGHAN, Director de esa Institución, ha declarado que ese plan es irrealizable en conjunto, y que se deben buscar otros medios para efectuar la investigación, pues los datos de que disponen no ofrecen mucha garantía y que espera que se despertará una verdadera emulación entre los diversos centros de investigación y los especialistas para disipar las dudas que existen respecto al conocimiento de la región por donde tiene su curso la Corriente del Perú.

En el Congreso Pan-Pacífico de Tokio, en 1926, y en virtud de la recomendación hecha por el Dr. VAUGHAN que hizo un llamamiento a los países de la América del Sur con el fin de que aportaran su contingente de estudio, añadiendo que él esperaba poder realizar ciertos trabajos en el Perú y Chile, llegamos a aprobar una resolución en la que se recomendaba a todos los países costeros del Pacífico, que tuvieran por lo menos un laboratorio oceanográfico, equipado convenientemente para llevar a cabo investigaciones químicas, físicas, geográficas y biológicas. Tres años después en el Congreso de Ciencias del Pacífico que se reunió en Batavia y de nuevo por iniciativa del infatigable Dr. VAUGHAN, acordamos realizar todos los esfuerzos posibles para hacer reconocer la necesidad de que todos los países costeros del Pacífico establecieran laboratorios oceanográficos, con el fin de obtener un estudio oceanográfico completo del Océano Pacífico, que incluyera los diversos aspectos de investigaciones oceanográficas, hidrográficas, biológicas, meteorológicas, físicas y químicas, y que esas estaciones se encargaran de efectuar sus observaciones en determinados sectores, cuya responsabilidad les incumbía, principalmente.

En los diversos Congresos a los cuales he asistido como Delegado del Perú y en calidad de representante de nuestro

Consejo, he procurado llamar la atención acerca del estudio de las corrientes oceánicas y muy en particular sobre las irregularidades de la Corriente del Perú que traen por resultado tan desastrosas variaciones de clima para esa región.

Al principio, los diversos Institutos no prestaron todo el apoyo necesario. En la Conferencia Hidrográfica de Mónaco en 1926, se hizo un informe en el sentido de que este trabajo concernía a los diversos Servicios Hidrográficos Nacionales, siendo así que tal estudio era más bien de carácter internacional. Así lo comprendió el recordado Almirante NIBLACK, activo y prominente Presidente del B. H. I. que, en apoyo de mi proposición, estableció la Publicación N.º. 19: «Las Corrientes Oceánicas en relación con la Oceanografía, la Biología Marítima, la Meteorología y la Hidrografía». Esta publicación contribuyó eficazmente a que en la Conferencia Hidrográfica Extraordinaria de Mónaco, en 1929, y como resultado de mis insistentes demandas, se adoptara una resolución tendiente al estudio de las corrientes, después de lo cual el B. H. I. manifestó su colaboración haciendo ciertas publicaciones en su Revista. En Praga (1927), en Sevilla (1929) y Estocolmo (1930), he insistido continuamente sobre el estudio organizado de las corrientes, llamando la atención respecto a las anomalías que tienen como origen las variaciones de la Corriente del Perú. Estas exposiciones fueron inscritas en la Orden del Día.

En la primera Memoria del Consejo, se publicó el importante trabajo del Profesor THOULET, ilustrado con gráficos de líneas isotérmicas y líneas de igual densidad (isopycnes). Después nos han llegado los concienzudos estudios de los Profesores SCHOTT, SVERDRUP y VALLAUX y en una de nuestras últimas Memorias, una exposición de las observaciones del Teniente TORRICO que acompañó la expedición del «William Scoresby».

En el Perú se experimenta un vivo deseo de estudiar con cuidado todo lo que concierne a esta corriente y el Sr. WAGNER, Jefe del Servicio Meteorológico, después de haber analizado las conclusiones del Profesor SCHOTT, opina que la señal de alarma sobre la iniciación de las perturbaciones debe partir del Golfo de Panamá, seguida por avisos telegráficos o radiotelegráficos repetidos de las

Islas Malpelo, Cocos y Galápagos y de las costas de Colombia y del Ecuador, antes de que esas mismas perturbaciones hayan alcanzado la costa Norte del Perú que es la zona más espuesta, y propone la organización de un servicio de observaciones en el Perú.

Recientemente, en Agosto del año pasado, se perdieron dos buques en breve espacio de tiempo: el «Pisco», a la altura de las Islas Lobos y el «Talara» en los alrededores de Punta Aguja; algunos Oficiales de Marina han sido informados por unos navegantes que en esa época recorrían esos parajes, que habían comprobado la existencia de corrientes difíciles de reconocer y de fenómenos anormales que ponen en peligro a los buques. Con un buen servicio de observaciones se podrían preveer estas perturbaciones y dar aviso a los navegantes que viajan en las zonas amenazadas.

Los esfuerzos aislados no sirven para nada. Es necesario la ayuda conjunta de los Estados Unidos, interesado en el estudio de las corrientes del Golfo de Panamá, y de todos los países de la América del Sur Occidental. ¿Pero cómo se pueden coordinar y prescribir reglas para el establecimiento de laboratorios oceanográficos y meteorológicos, donde se efectuasen rutinariamente las observaciones, empleando aparatos similares y siguiendo la misma doctrina?

Queda a la Institución Scripps de Oceanografía, la organización más perfecta de su género en América, tomar la iniciativa y dirección de tan importante asunto. Con el gran prestigio de que goza, y utilizando su vasta experiencia al servicio de tan interesante labor, ella es la llamada a indicar a los diversos institutos de cada país las instalaciones convenientes, los instrumentos que se deben adquirir y las reglas invariables que se deben observar para llevar a cabo un estudio razonado.

En su importante artículo acerca de la «Cooperación Internacional en las Investigaciones Oceanográficas», el Dr. VAUGHAN reconoce la gran utilidad que tiene para los buques la recopilación de datos, y precisa la necesidad de instalar laboratorios costeros.

Una gran cantidad de vapores de los EE. UU. recorre constantemente las costas de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile. Las observaciones recopiladas por ellos podrían ser combinadas con las obtenidas por

las Compañías de Vapores Peruanos y Chilenos, y como ha dicho el Profesor VAUGHAN, siendo escaso el número de oceanógrafos prácticos debe procurar buscarse gente joven apta en las investigaciones oceanográficas.

En el Perú hay muchas personas que se dedican a esta clase de observaciones y que estudian las variaciones del clima en relación con las perturbaciones de la Corriente del Perú; así, el Sr. GILDEMEISTER PRADO, ha publicado últimamente un artículo titulado «El cambio de clima y el aceleramiento de la corriente peruana»; en este trabajo, hace presente la necesidad de llevar a cabo observaciones oceanográficas y meteorológicas para reconocer si existe una evolución progresiva o retrógrada de las aguas. A ese respecto indica que la Corriente del Niño, que se dejaba sentir siempre en la Navidad, no ha aparecido hasta mediados de Enero (1935), época en que él escribía el citado artículo.

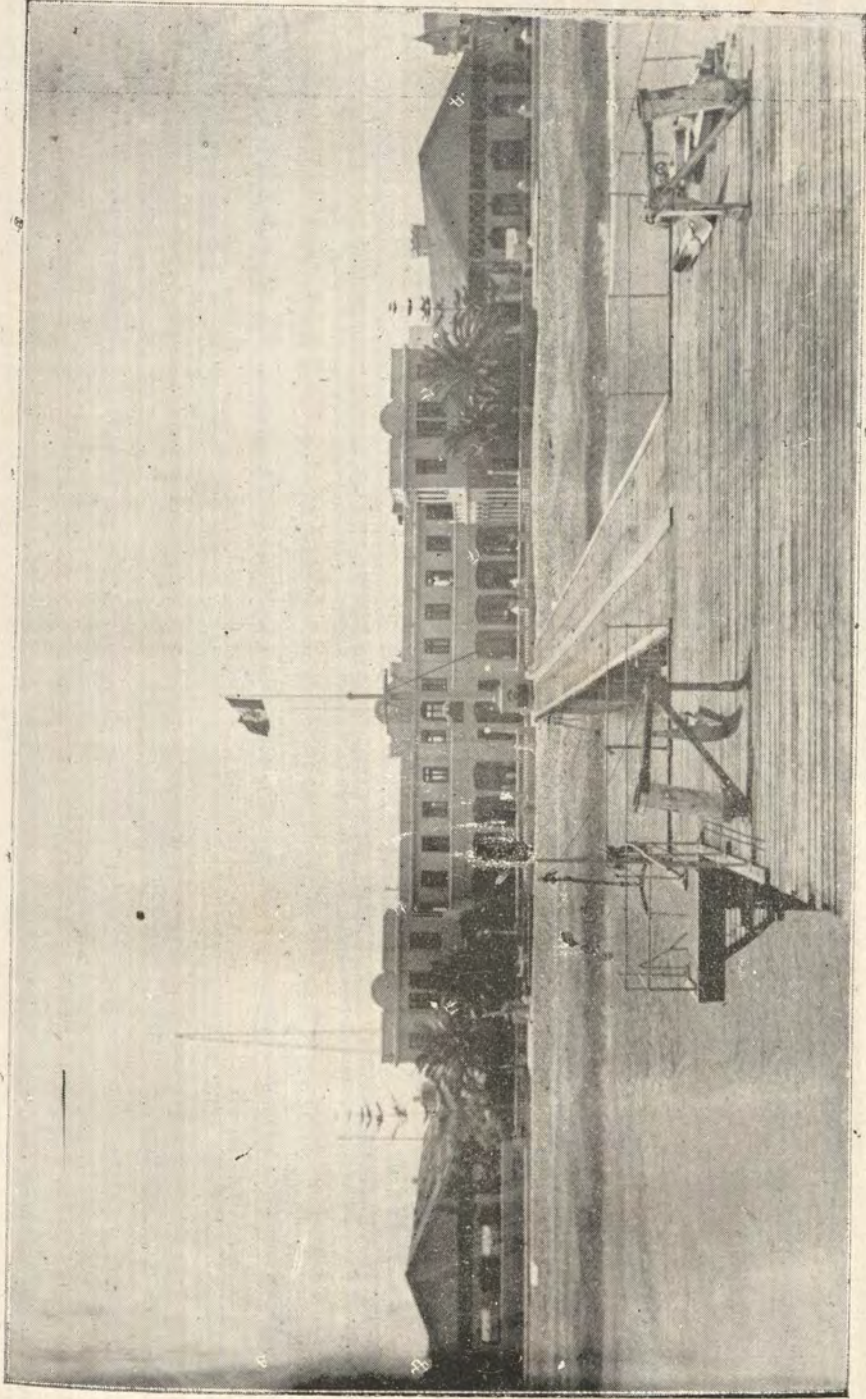
PROPOSICIONES

Formación de un Comité Permanente para el estudio de la Corriente del Perú

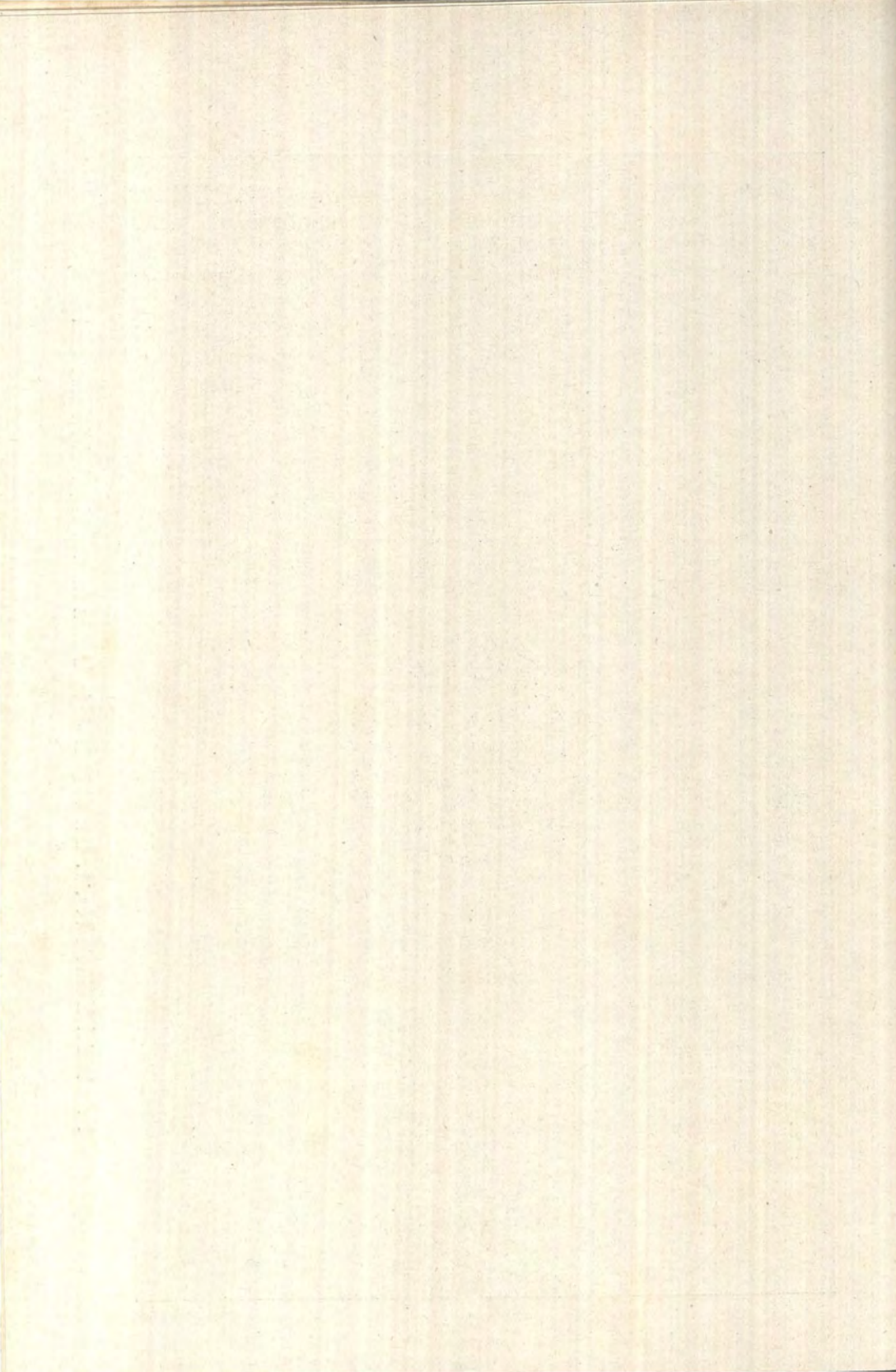
En virtud de los motivos que hemos expuesto anteriormente y con el fin de asegurar el estudio racional de la Corriente del Perú, pido que los Delegados a la presente Conferencia, adopten una resolución recomendando la formación de un Comité Permanente representado por el Director de la Institución de Oceanografía Scripps, los Jefes de los servicios relacionados con cuestiones marítimas de Panamá, Colombia, Ecuador, Perú y Chile, para que el citado Comité tome las disposiciones conveniente para la instalación de laboratorios costeros y de estaciones meteorológicas, prescribiendo reglas uniformes para la instalación e indicando métodos uniformes para llevar a cabo los estudios oceanográficos y todo lo que concierna a la Corriente del Perú.

Debemos designar con el nombre de CORRIENTE DEL PERU a la corriente fría que deja sentir sus efectos con la intensidad más grande en la costa de ese país.

Dada la situación geográfica donde ocurren los principales fenómenos derivados de la corriente que se manifiestan en la costa occidental de Sudamérica, debemos



Frente del Edificio N° 1. En el palo de la Unión flamea el pabellón nacional

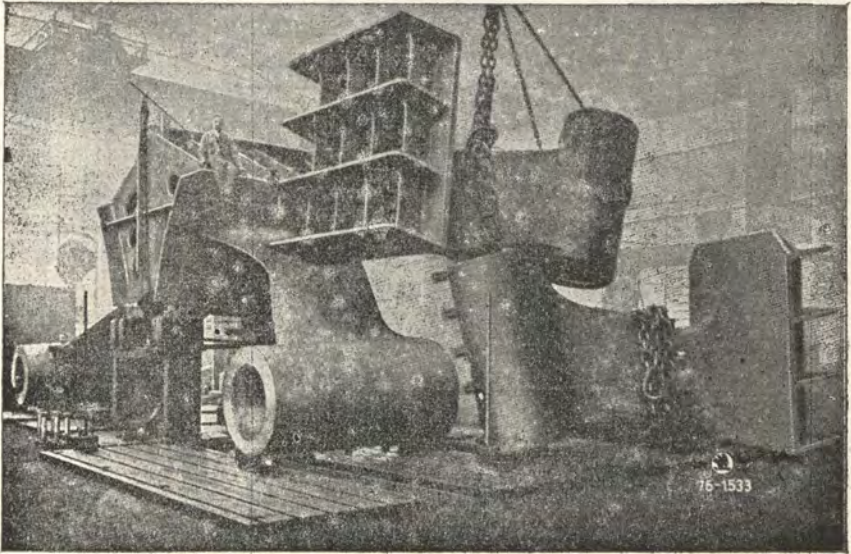


bautizar esta corriente con el nombre de CORRIENTE DEL PERU, como la titulan ciertos oceanógrafos, entre ellos el distinguido Profesor SCHOTT. Es en la costa peruana que la Corriente de que hablamos adquiere su máxima intensidad y es allí también donde se observan perturbaciones tan desastrosas para la Agricultura del Perú. Por otra parte, los acuerdos internacionales relativos a las corrientes marinas recomiendan emplear designaciones geográficas en vez de nombres propios.

Por estas razones, pido que la Conferencia adopte el nombre CORRIENTE DEL PERU, cuando se trata de la corriente fría de la costa occidental de la América del Sur. Esta resolución no aminorará en nada el prestigio del distinguido Profesor HUMBOLDT, cuya memoria siempre será venerada en el Perú.



SKODA



Calderas
Bombas



Anclas
Cadenas

Piezas de acero forjado y fundido para
CONSTRUCCIONES NAVALES

Motores DIESEL marinos

— REPRESENTANTE GENERAL —

Luis Schydłowsky

L I M A

COCA 465 :: CASILLA 2146 :: TELEFONO 30962



El retiro de la "Sarmiento"

POR EL TTE. 1º. (R.) DR. TEODOSIO CABADA

Conforme había sido anteladamente anunciado, la popularísima nave escuela de la República Argentina, la «Presidente Sarmiento», verdadera *novia del Universo*, a su regreso al estuario del Plata, realizado el viaje de estudios de la promoción de 1937, abandonará el servicio activo, ingresando a un bien ganado retiro.

A pocos barcos, en los anales del mar, les ha cabido llevar una existencia más profícua y afortunada. No tiene, en verdad, el prestigio heroico de un «Victory», ni la trágica gloria de un «Huáscar», ya que su finalidad y su sino fueron otros, más, sin embargo, será conservada, muy justamente, por la Marina y la Nación argentinas, como una preciosa reliquia, sobre la que «se deshojarán perennemente las flores de la veneración y del recuerdo,» cual ha expresado el General Justo en su cálida alocución de despedida a la fragata con ocasión de su último crucero.

Colocada bajo la advocación de Domingo Faustino Sarmiento, el formidable educador, su vida, como la del gran didacta, estuvo consagrada al servicio de la Ciencia, la Cultura y la mejor vinculación de un pueblo joven con todos los estados y unidades geográficas del planeta. Así, aunque bajo el pabellón de guerra, su misión fué siempre de paz. Y realizó el ensueño del *Sembrador*, que arrojó su simiente, sobre la tierra y el agua, del que decía: «La Patria solo se agranda sembrando en el mar». La quilla de la «Sarmiento», trazó, en efecto, un surco indeleble en todos los océanos. Ha arado, pues, fructíferamente, en el mar.

Construída por Laird Brothers, en los comienzos de 1898, con aparejo de fragata y elegancia de clipper, bajo la inspiración del Comodoro Rivadavia, puede considerarse el arquetipo del barco escuela. Propulsor potente

y económico, amplio y fácil velamen, armamento diversificado, holgada acomodación para alumnado y equipaje. Durante dos períodos, de 1899 a 1917 y de 1920 a 1937, la fragata ha realizado, año tras año, ininterrumpidamente, treincinco viajes. Se hizo por primera vez a la mar con los Cadetes el 1°. de Enero de 1899, demorando entonces veintiun meses en un largo recorrido por las cinco partes del mundo.

Ha efectuado media docena de circunnavegaciones terráqueas, otras tantas circunvalaciones de Africa y América. Ha barajado el Cabo de Hornos, una decena de veces el de Buena Esperanza y en la mitad de sus travesías dobló el bien llamado Froward en la extremidad meridional de nuestra Tierra Firme. Un hado feliz la acompañó en todos sus periplos y después de casi diez millares de singladuras, solamente registra como accidente un amago de incendio, hace treinta años, cerca de las costas de Francia. Sin dolomas ni percances, mimada y halagada, hoy culmina su útil existencia en una ancianidad venerable y ejemplar.

Fué recibida por doquier con entusiasmo, con los brazos tendidos, como se acoge todo mensaje de juventud y de esperanza. Llegaba aureolada por un prestigio romántico, flameando el bicolor con los matices del lirismo y la concordia. Se le tenía por la enviada de la América encantada y promisorá. Antes de que se propagasen las mujeres diplomáticas y las misiones de buena voluntad, esta exquisita dama del mar fué la precursora de unas y otras. Sus comandantes embajadores, sus oficialidades sagaces, sus cadetes gentiles, sus marineros gentlemens realizaron a favor de su país lo que difícil sería efectuar a la mas conspicua legación o representación cultural.

Es con profunda emoción que nos enteramos del retiro de la «Sarmiento». En este sentimiento nos acompaña el Perú entero. No en balde, a su bordo, desde 1902, varias generaciones de nuestros marinos han practicado en ella y consecuente hasta el fin con esta hidalga costumbre, en su último viaje, ha conducido a cuatro alumnos del sexto año de estudios de nuestra Escuela Naval. Por otra parte, nos apena saber que no la veremos mas en nuestra playas, donde invariablemente fue recibida con inusitada alegría. Ello explica que en este momento trascendental en la vida de la histórica nave deseamos hacer

llegar hasta nuestros camaradas de la Armada del Plata nuestra palabra sentida y cordial.

Constante propósito de nuestra Marina, después de la Guerra del Pacífico, ha sido poseer un buque escuela. No ha podido olvidar que ya en 1855 nuestra fragata mixta «Amazoras» llevó a cabo el primer viaje alrededor del mundo realizado por un barco para instrucción de guardiamarinas del Nuevo Continente. Este deseo, que algunas veces ha estado a punto de concretarse, fué, hasta el presente, postergado por perentorias necesidades en la adquisición de material de mas inmediata eficacia combativa, pero siempre subsiste y subsistirá en nuestra Institución. Para expresar las ventajas de una nave de esta índole no será menester en adelante extenderse en dilatadas consideraciones demostrativas. Basta el ejemplo de la «Sarmiento» y de su acción fecunda en provecho de la Marina de Guerra y de los mas vitales intereses de los Estados Unidos Argentinos.





LAS TELAS NACIONALES

“DURAMAS”

DE LAS FABRICAS

VITARTE VICTORIA
(Fundada el año 1871) (Fundada el año 1898)

INCA
(Fundada el año 1905)

Constituyen el surtido mejor y más variado de las elaboradas en el país.

Por eso son preferidas de Tumbes a Tacna y del Pacífico al Amazonas.

Exija Ud. la marca DURAMAS que es marca de garantía, en los siguientes productos de las tres fábricas:

TOCUYOS:—llanos, asargados y listados de todo precio y calidad.

LONETAS:—crudas, blanqueadas y de color.

BRAMANTES:—blancos y crudos de diferentes anchos y calidades.

VICHYS: a cuadros, a listas y de color entero.

DRILES Y CASINETES:—blancos y de color, a listas y de fantasía.

DENIMS:—de varias calidades.

GENEROS BLANCOS:—de las antiguas y conocidas marcas SOL, INCA, ESCUDO y otras.

FRANELAS:—blancas y de color.

TELAS DE COLOR:—la original Tela Playa, crepés, batistas, popelinas, choletas, gabardinas, olanes, piqués, linillos y géneros de fantasía.

PERCALAS NEGRAS:—llanas y asargadas de las acreditadas marcas GALLO, GATO, GUITARRISTA, PIÑA y otras.

TELAS CON SEDA:—llanas y de fantasía.

DAMASCOS:—para manteles y servilletas.

COTINES:—de variados colores.

TOALLAS:—blancas, afelpadas y de color de varias calidades.

PABILO:—en ovillos de 460 y 115 gramos.

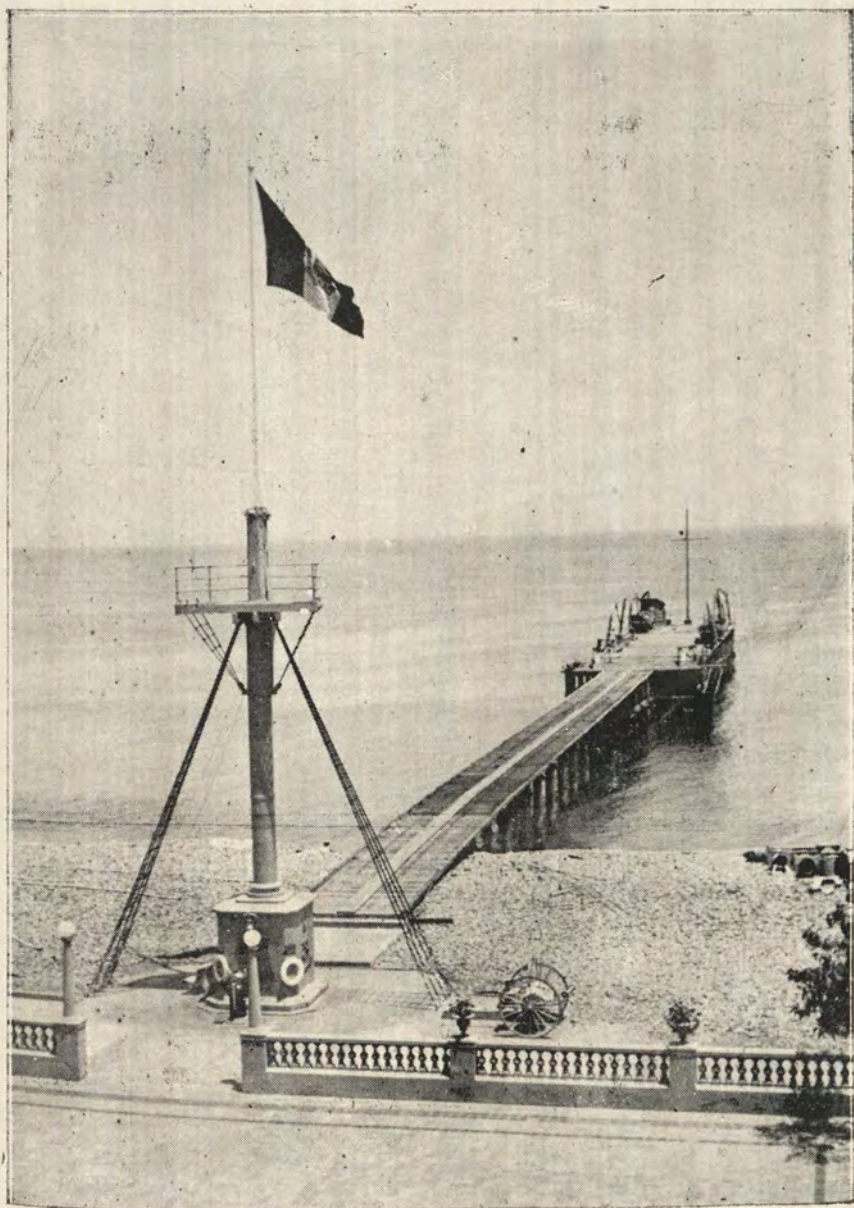
HILAZA:—blanca y de color.

CAMISetas:—blancas y de color en varias calidades y tamaños.

Todos estos artículos los encontrará Ud. en los principales establecimientos del país.

AGENTES GENERALES PARA LA VENTA AL POR MAYOR

W. R. Grace & Co. - LIMA



Vista del Muelle de la Escuela Naval después de terminar los trabajos para aumentar su longitud.



Estrategia Naval en el Mar Adriático durante la Guerra Mundial

POR A. E. SOKOL, PROFESOR AUXILIAR DE LA UNIVERSIDAD
STANFORD

Ninguna rama de las ciencias históricas tiene mayor valor práctico que la Historia Militar, y ninguna como élla es terreno más fértil para realizar estudios cuidadosos y deducir adecuadas interpretaciones. Esto no quiere decir que las lecciones más provechosas sean el fruto del estudio de una abundante recopilación de detalles tácticos y teóricos recolectados en las campañas del pasado. Púes siendo éllos los factores determinantes del éxito o del fracaso, la Literatura Militar con frecuencia los aísla y ensalza exageradamente, oscureciendo o dejando en el olvido sus causas reales, que son más difíciles de precisar. Si, por el contrario, el historiador militar se guía por el postulado del Almirante Mahan de que las máximas de guerra no son en realidad reglas fijas, sino, más bien, desarrollos y aplicaciones de unos cuantos principios generales, tratará de descubrir los elementos esenciales que le permitan determinar el desarrollo de una acción militar y sus resultados, prescindiendo de sus combates individuales. Teniendo presente estos principios fundamentales e invariables y su aplicación en la Estrategia, es como el futuro caudillo militar logrará conseguir los más grandes beneficios de sus estudios históricos. De aquí que, el autor, al escribir este ensayo, desee más bien señalar las condiciones generales, objetivos y tendencias de la guerra en el Adriático, que dar una minuciosa relación de los sucesos en ellas ocurridos.

En cualquier ensayo de interpretación de operaciones militares debe ocupar lugar preferente, una discusión de la situación política y geográfica de las naciones participantes, por tratarse de factores principales para precisar los fines de la guerra.

De las cinco potencias navales que figuraron en la contienda naval del Mediterráneo y en particular del Mar Adriático, el Imperio Austro-Húngaro era un conglomerado de diversas nacionalidades, en que el elemento germánico era predominante en lo que a cultura se refiere, no así políticamente. La unificación de este reino era mantenida por el gobierno de la casa de Hapsburgo; por la inercia de siglos, de vida común; y por el interés de sus mutuas relaciones económicas. Este nacionalismo siempre creciente constituía, no obstante, una amenaza cada vez más seria, para la unidad del Imperio, debido al afianzamiento de las tendencias discordantes entre los diversos pueblos que lo constituían.

En estas condiciones, hubiera sido necesaria, para abatir tales tendencias a la desintegración, una reorganización completa bajo la base de una mayor dilatación de los poderes imperiales, y se sabía que el heredero del trono, el Archiduque Francisco Fernando, alimentaba propósitos de llevarla a cabo. Su asesinato puso fin a estos planes y reveló la debilidad del reino de los Hapsburgo. Si, debido a la acción de las corrientes nacionalistas, se producía la secesión de las provincias eslavónicas del Sur del Imperio y su unión con Serbia, Austria-Hungría corría el riesgo de perder no sólo sus mejores tierras, sino también prácticamente, su costa íntegra. Además, un movimiento de tal naturaleza, hubiera sido el principio de la desintegración general y el fin del Imperio como estado unificado. En esta emergencia, Austria-Hungría, respaldada por Alemania, prefirió, antes de aceptar su desmembración total, declarar la guerra a Serbia. Pero detrás de Serbia se encontraba Rusia; y además, su alianza con Francia e Inglaterra. Con todo, a pesar de que Rusia era rival de Austria-Hungría en su influencia sobre los Balkanes, habían muy pocas razones específicas, que motivasen el antagonismo entre ambos países. Tampoco Inglaterra o Francia tenían rencillas directas con el Imperio Hapsburgo, salvo que no podían ver con buenos ojos, su alianza con Alemania, su enemigo principal. De otro lado, Italia, a pesar de su alianza con los dos imperios centrales, jamás había abandonado la esperanza de obtener las costas orientales del Adriático, que se encontraban en poder de Austria-Hungría, aunque estaban pobladas en parte por italianos. El joven reino esperaba obtener ventajas de la desmem-

bración de su vecino oriental y no deseaba que se aumentase el poder del Imperio como resultado de una guerra afortunada. Así, pues, Italia era el único país que, además de Austria-Hungría, estaba directamente interesado en el Adriático; Serbia carecía de salida al mar, y el pequeño litoral de Montenegro era insignificante e indefenso. Por el contrario, los intereses de las diversas potencias con respecto al Mediterráneo eran mucho más notorios y tanto las potencias centrales como la Entente, bregaban por obtener aliados entre los países balcánicos que tuvieran acceso directo o indirecto al Mediterráneo, tales como: Grecia, Turquía, Rumanía y Bulgaria.

Este breve bosquejo de la situación política, en el comienzo de la guerra, indica que ninguno de los participantes tenía miras de guerra definidas en el Mar Adriático, excepción hecha de Italia que, con todo, al principio, no figuró como participante en el conflicto. Desde el comienzo, la actitud de Austria-Hungría fué defensiva. Para el Imperio, la guerra no constituía un medio de ganar nuevos territorios, sino de preservar y resguardar el status-quo. La consideración de estas condiciones ayudará a comprender la estrategia que rigió en el conflicto del Adriático.

Una ojeada a un mapa de la época revela la posición extremadamente desfavorable ocupada por Austria-Hungría, en lo que respecta a sus relaciones con el mundo fuera del Adriático. Cualquier potencia naval mediterránea podía extirpar el naciente comercio de la Monarquía Dual. Al mismo tiempo, su costa ofrecía pocos puntos vulnerables y era fácil defenderla. Italia se encontraba expuesta a los ataques de Austria-Hungría, y de Francia e Inglaterra; se veía obligada a importar algunas de las más importantes materias primas; también estaba predispuesta a sufrir reveses en su comercio marítimo, especialmente con Inglaterra. En este punto, las potencias centrales eran menos vulnerables, poseyendo sus propias materias primas al menos por un corto período, mientras que Francia e Inglaterra gozaban de la gran ventaja de tener abierto el camino del Océano, y por consiguiente, las fuentes de aprovisionamiento. No obstante, una de las principales arterias de su naciente comercio marítimo, la del Mediterráneo, se encontraba expuesta al ataque de las fuerzas hostiles que se encontrasen en ese mar. En tanto que Italia y Tur-

quía conservaran su neutralidad, ni Francia ni Rusia estarían amenazadas por un ataque a sus costas, y de manera especial, mientras que Malta con su poderoso escuadrón resguardase la salida del Adriático.

La situación íntegra habría cambiado si Italia se hubiera puesto de parte de las potencias centrales.

La tabla que se expone a continuación dá una idea de las fuerzas navales que tomaron parte en la guerra del Mediterráneo y que estaban disponibles para el conflicto del Adriático:

<i>País</i>	<i>Acorazados</i>	<i>Cruceros Protegidos</i>	<i>Cruceros</i>	<i>Destroyers</i>	<i>Submarinos</i>
Inglaterra	—	7—108.000	4—21.000	16—15.000	6—1.500
Francia	21—350.000	20—205.000	9—47.000	91—43.000	61—24.000
Italia	14—230.000	9—77.000	8—23.000	46—26.000	21—5.000
Austria-Hungría	16—180.000	2—14.000	7—21.000	19—11.000	6—1.500
Alemania	—	1—23.000	1—4.500	—	—

Aún excluyendo a Italia, las fuerza combatientes de la Entente sumaban 840,000 tons. aproximadamente contra cerca de 240.000 de Austria-Hungría y Alemania. La importancia de la decisión italiana, aparte de las ventajas de carácter geográfico que ofrecía, era evidente. Francia e Inglaterra contaban con puertos y facilidades de carena en el Mediterráneo; pero, carecían de base en el Adriático. Rusia no se encontraba en condición de desempeñar un rol decisivo en los asuntos navales, sino en el Mar Negro. Austria-Hungría no tenía bases fuera de sus aguas territoriales y tanto su puerto naval principal, Pola, como la principal salida de su comercio, Trieste, se encontraban situados en el Adriático superior. En la extremidad meridional de la costa Austro-Húngara había un magnífico puerto natural, la Boca de Cattaro; aunque se encontraba dominado por las montes Lovoen pertenecientes a Montenegro, y carecía de medios de comunicación con el interior del Imperio. Por este motivo, nunca se le llegó a proveer lo necesario para que se convirtiera en un puerto naval y, en tiempo de paz, se le empleaba sólo como estación para el carboneo.

Además, de esta breve discusión referente a las condiciones materiales, bueno es que consideremos la historia naval de los países participantes. Aunque los éxitos o fracasos obtenidos en la guerra no pueden considerarse como índices seguros del comportamiento futuro de una nación, siempre ofrecen un medio importante para determinar el factor moral y la probable forma de actuar de la flota de esa nación. Así, Francia podía contemplar varios siglos de acciones navales, muchas victorias y heroísmos; y con todo, en el trascurso de este tiempo, se pone en evidencia la tendencia defensiva de su flota, en notorio contraste con el temperamento agresivo de su ejército. La confianza que el personal naval francés tenía en su flota se veía aminorada por los rudos desastres a que la había sometido su viejo material. Las tradiciones navales de Italia no eran en conjunto acreditables. La única acción importante en que se comprometió la flota italiana, fué en la Batalla de Lissa en 1866, oponiéndose a fuerzas comandadas por el Almirante Tegetthoff y ella terminó en una derrota para Italia. Los anales de la marina austriaca eran, por la misma razón mas edificantes, y contribuían a crear una atmósfera de confianza en sus tripulaciones y a ganar el respeto de las

otras naciones. Existía, no obstante, un punto débil con respecto a sus dotaciones. Mientras que otros países formaban sus tripulaciones con personal de una misma nacionalidad, la Armada Austro-Húngara ofrecía el cuadro típico de un país de composición esencialmente cosmopolita, toda vez que en sus filas militaban un 16% de alemanes, un 31% de croatas, un 14.5% de italianos, un 20% de húngaros y pequeños porcentajes de otras nacionalidades. La lengua del comando era alemán; pero pocos de sus marineros lo hablaban con mayor amplitud que lo que exigían los requisitos mínimos del servicio. En esos momentos de creciente fervor nacionalista, debemos tener en cuenta la composición políglota de sus tripulaciones. En caso de una guerra contra Italia, no se hubiera podido confiar, naturalmente, en los elementos italianos, ni hubiera sido dable esperar que los grupos eslavos mostrasen gran entusiasmo para combatir a sus relacionados raciales de allende la frontera. Desde los comienzos de la guerra era evidente cierto estado de desconfianza que, a medida que iba pasando el tiempo, se fué acentuando.

Volviendo ahora al análisis de los problemas de guerra especiales en el Adriático, se hace necesario recapitular los fines del poder naval y de la guerra en general.

El fin que persigue una nación al crear y sostener una marina de guerra es que pueda hacer que su voluntad sea impuesta, una vez que han fallado los medios diplomáticos. Podemos definir más detalladamente la tarea principal de la marina en la guerra como sigue:

- (1) Mantener francas las rutas marítimas de la nación y proteger sus líneas de comunicación.
- (2) Cerrar las rutas marítimas del enemigo.
- (3) Proteger sus costas, y cooperar con el ejército en el ataque de las costas enemigas.
- (4) Actuar como un medio diplomático de presionar un enemigo probable futuro, o ayudar a un aliado posible.

Solo hay divergencias de criterio en lo que respecta a la forma de llevar a cabo estos fines de la guerra naval. Un método aconseja que, para obtener los resultados ape-

tecidos es necesario atacar directamente las líneas de comunicación del enemigo; los partidarios de otra teoría sustentan que, cerrando y destruyendo sus bases, terminará inmediatamente su movilidad. Con todo, el criterio más extendido y aceptado antes de la guerra mundial era que, destruyendo la flota enemiga, o diezmándola hasta impedir que continuase la lucha por el poder naval, se obtenía la victoria por los medios más económicos. Este punto de vista, de acuerdo con el cual las flotas de batalla debían buscarse y combatirse en cuanto lo permitieran las circunstancias, puede considerarse como la teoría «clásica» de la guerra naval. Los buques de las más grandes potencias navales han sido planeados y adiestrados en la mentalidad de esta teoría.

Evidentemente, los planes estratégicos de las potencias participantes no habían tomado en consideración el estado de la situación política en el momento mismo de la ruptura de hostilidades. Se había supuesto que Italia actuaría del lado de las potencias centrales y que, esta coalición tenía grandes probabilidades de éxito al enfrentar las fuerzas de la Entente en el Mediterráneo. La última conferencia naval de los miembros de la Triple Alianza estipulaba que, en caso de guerra, la flota Austro-Húngara y las unidades alemanas que estaban en el Mediterráneo se unirían a las fuerzas de Italia, y que las fuerzas de las flotas combinadas actuarían bajo el comando del Almirante Austro-Húngaro Anton Haus. En estas condiciones, se hubiera cernido un peligro enorme sobre las líneas de comunicación de la Entente. De otro lado, la misión del escuadrón inglés ubicado en Malta, era impedir la salida de la flota Austro-Húngara del Adriático, permitiendo así que Francia enfrentase a Italia y tal vez a las fuerzas navales alemanas. Tal situación hubiera conducido probablemente a la batalla inmediata. No obstante, el hecho de que Italia no se reuniera a las potencias centrales dió por resultado una situación estratégica de conjunto muy diferente, de manera especial cuando se tuvo constancia de que actuaría del lado contrario. Tal actitud debía influir poderosamente en el comportamiento del comando naval austro-húngaro y, presentar un problema enteramente nuevo. Ni Francia ni Inglaterra estaban muy interesadas en el Adriático y la flota francesa tampoco estaba preparada para llevar a cabo una campaña naval allende su propio litoral. Lo mismo

ocurría con la flota austro-húngara; carente del apoyo de las bases italianas más próximas al teatro de operaciones no podía aventurarse en el Mediterráneo para encarar la aplastante superioridad de las flotas de la Entente, ni llevar a cabo una expedición guerrera fuera del Adriático.

Las operaciones navales en el Mediterráneo se iniciaron con la persecución de los cruceros alemanes «Goeben» y «Breslau», que consiguieron escapar de las garras de fuerzas muy poderosas que los tenían materialmente rodeados. Una vez que hubieron alcanzado el Mediterráneo oriental, el comando de los buques alemanes, tenía frente a sí dos líneas de conducta a seguir: entrar al Adriático y unirse a la flota austro-húngara, o continuar hacia el Este hasta llegar a los Dardanelos con la mira de inclinar a Turquía a la causa de las potencias centrales. En estos momentos en que urgía llegar a una decisión, el Estado Mayor alemán y el Almirante Souchon solicitaron el apoyo de la flota austro-húngara. No obstante, como la Monarquía Dual, aún no se encontraba en estado de guerra con Inglaterra en ese momento — en espera de que se pudiera localizar la guerra — y toda vez que un apoyo efectivo prestado a las unidades alemanas significaba un combate con el escuadrón inglés que custodiaba la entrada del Adriático, la flota austro-húngara no recibió orden de salir para el Sur sino hasta el día siguiente cuando ya era muy tarde. Las unidades alemanas habían arrumbado a Constantinopla, sin recibir el auxilio de su aliada.

Este suceso es una muestra de la falta de cooperación entre los buques de la Entente. De otro modo, no hubiera ocurrido que dos buques que navegaban en aguas restringidas y que estaban rodeados por más de 30 unidades del mismo porte, hubieran conseguido escapar con tanta facilidad. La actuación de la flota francesa es interesante en particular. Su principal mira era obtener la conducción segura de las tropas del Norte de Africa a la madre patria; y como los cruceros alemanes hacían peligrar estos transportes, el comando naval francés prefirió concentrar el grueso de la flota en las cercanías de los puertos de embarque, que emplearla en perseguir al enemigo. Tal vez, una decisión de tal naturaleza habría sido motivada por ignorarse el partido que seguiría Italia, hasta ese momento; pero, en todo caso, este procedimiento se ceñía a la política naval francesa de mantenerse a la defensiva. Pero, la es-

capatoria del «Goeben» era una manifestación cierta de la falta de comprensión entre los comandos navales de Austria-Hungría y Alemania. Esta situación se hizo más patente cuando, poco después, el Estado Mayor Alemán sugirió el inmediato envío de toda la flota Austro-Húngara al Mar Negro para combatir allí a las fuerzas rusas e influenciar a las naciones balcánicas en favor de las potencias centrales. Aunque ese plan presentaba ventajas, resulta impreciso afirmar si cualquier Almirante alemán lo hubiera formulado para su propia flota.

Al quedar carente de protección la costa imperial no se hubiera hecho esperar el ataque de sus enemigos declarados, y, aún más, se hubiera acelerado la decisión italiana. Aún en el caso que la flota austro-húngara estuviera preparada para efectuar una expedición de esa naturaleza; aunque se hubiera obtenido una victoria sobre la flota rusa, como era dable esperar; aún cuando se hubiera logrado influenciar a los Balkanes, tal plan, sin embargo, era inaceptable para Austria-Hungría.

Era imposible esperar un acuerdo de esa naturaleza entre dos países de habla alemana que, después de muchos años de alianza no habían conseguido definir una política común, que no habían apreciado sus recíprocos problemas, ni habían sabido coordinar sus planes al servicio de sus mutuas necesidades.

Tan pronto como se trasportó a Europa la parte principal de las tropas africanas y que Italia manifestó su intención de conservarse neutral, la flota francesa y el escuadrón inglés quedaron listos para ser empleados en el Adriático. El 11 de Agosto, Francia declaró la guerra a Austria-Hungría, y dos días después, lo hizo Inglaterra.

Con los cruceros alemanes embotellados en Constantinopla, y la flota austro-húngara confinada en el Adriático, Francia e Inglaterra habían logrado automáticamente la primera finalidad de la guerra naval, más bien a mérito de su posición geográfica que a cualquier esfuerzo especial de su parte. Debido a la aplastante superioridad numérica de las flotas de la Entente, y a la desfavorable situación de sus costas, las potencias centrales quedaban incapacitadas para mantener abiertas sus rutas marítimas; las costas de la Entente quedaban inmunes al ataque, y los submarinos aún no eran tan eficientes como para llegar a reemplazar a los buques de superficie. No quedaba sino

una cosa por hacer: conducir la guerra al territorio del oponente más débil, en otros términos; atacar y aniquilar la flota austro-húngara. Empero, la pregunta que se hacían los Comandantes de los buques de la Entente, era si tal procedimiento, con su inevitable secuela de peligros y pérdidas, quedaba justificado por su influencia decisiva sobre el curso de la guerra y las probabilidades de alcanzar una victoria en último término, que sólo podría conseguirse por una afortunada aventura de este género. Era improbable que la destrucción de la flota austro-húngara produjese efectos militares de tal importancia. Una derrota naval sería insuficiente para hacer que Austria-Hungría perdiese las esperanzas de lograr una victoria eventual de manera especial desde que no existía el peligro de que tal éxito fuera seguido de una invasión de su territorio, al menos mientras Italia permaneciese neutral.

De otro lado, mayores hubieran sido los efectos psicológicos y políticos. Una victoria de la Entente en el Adriático hubiera inclinado a Italia en favor de los oponentes del Imperio con mayor rapidez que con la que en realidad lo hizo, ocasionando la ruptura de sus frentes terrestres; hubiera hecho difícil que Turquía y Bulgaria se unieran a las potencias centrales, y hubiera motivado, en fin, que Grecia y Rumanía se pasaran prematuramente al bando contrario. Como entonces la Monarquía Dual estaba fuertemente presionada por el avasallador empuje ruso, un ataque de flanco en los Balkanes hubiera puesto fin a la contienda antes de la Navidad de 1914. En todo caso, las consecuencias indirectas de una batalla afortunada bien valían efectuar una tentativa, sin mencionar la eliminación de la costa Adriática como sede de la guerra submarina en el futuro, algo que naturalmente no podía predecirse en esa época. Pero, o se consideraban muy grandes los riesgos, o insuficientes las ventajas que resultarían de una victoria naval en el Adriático; en un caso u otro, la Entente no trató seriamente de «buscar la batalla» en ese sector. Cierta vaguedad e incertidumbre priman en las operaciones navales del Adriático; los fines generales no se convierten en planes definidos y acciones concretas. Quedaba un campo de estrategia secundario que, en efecto, hubiera podido llegar a convertirse en una poderosa barrera en el frente de los dos imperios. En lugar de ello, tanto la

estrategia naval como la de los frentes terrestres, tomó una dirección diferente.

En lugar de tratar de destruir la flota austro-húngara, o por lo menos tratar de obtener una posición inmediata al teatro de acción, como lo requería la teoría «clásica» de la guerra, las flotas de la Entente se limitaron a vigilar la entrada del Adriático e impedir que la flota austro-húngara se dirigiera a Constantinopla. No obstante de que era improbable que el enemigo tratase de hacer esto último, el comando naval francés encontró una magnífica razón para permanecer inactivo.

Sin embargo, cuando pasado poco tiempo, Montenegro, cuyas costas estaban bloqueadas por la flota austro-húngara, solicitó auxilio, se decidió emplear toda la flota con ese fin, por más que se supiera que la fuerza principal del enemigo se encontraba en Pola, a 400 millas al Norte de Montenegro. Ya el plan en ejecución se encontraron en acción dos buques austro-húngaros: el viejo crucero «Zenta» fué hundido por el fuego de la artillería de casi toda la flota de combate francesa, y el destroyer que lo acompañaba consiguió escapar ileso y llegar a la Boca de Cattaro. Para hundir el «Zenta» fueron necesario cerca de 500 proyectiles; cierto número de cañones quedaron inservibles y varios buques y embarcaciones sufrieron daños en sus maquinarias. Nada se hizo por salvar a los sobrevivientes del crucero hundido el cual se defendió hasta el último momento y desapareció sin arriar su pabellón. Al menos, por el momento se había logrado el cumplimiento del plan o sea la suspensión del bloqueo de Montenegro.

Aunque de un lado parece que en esta empresa se cumplió con el principio de concentración de fuerza, de otro se violó el requisito importante de la economía de esfuerzo que implica el mantenimiento de las fuerzas principales de combate listas para la acción y su mala aplicación en operaciones extrañas a esa misión, que podía haber sido desempeñada en forma más rápida, buena y segura por una fuerza inferior. Las actividades de una flota que no tienen por mira la inmediata destrucción de la flota enemiga, deben reducirse al mínimo. Aunque es cierto que existen tareas secundarias de importancia, especialmente si están encaminados a hacer que el enemigo acepte la batalla en condiciones adversas, en lo posible debe confiarse su realización a fuerzas auxiliares. Un esfuerzo dis-

pendioso es signo seguro de que falta un plan de acción definido. Y en lo que respecta al efecto sobre la opinión de Italia que tenía en mira el Jefe francés al desplegar su flota íntegra frente a la costa italiana, mejor resultado se hubiera obtenido por medio de una vigorosa acción sobre la flota austro-húngara. Muchos dirigentes navales de la guerra mundial incurrieron en las mismas decisiones incompletas.

La flota francesa continuó bloqueando los Estrechos de Otranto, durante los siguientes meses, yendo de vez en cuando al Adriático Sur, cuando se trataba de escoltar a algún buque que llevaba subsistencias a Montenegro. Varias fueron las oportunidades, durante estas visitas de la Escuadra francesa en que se esperó un bombardeo de las débiles y anticuadas fortificaciones de Cattaro, pero como estos planes no se habían contemplado, nunca llegaron a realizarse. Como regla general, la mayoría de estas incursiones duraban muy poco, de suerte que, aunque la flota austro-húngara lo hubiera deseado, no habría llegado a tiempo al teatro de acción. Sólo una vez la flota francesa se internó en el Adriático hasta la latitud de Lissa, situada 150 millas al Sur de Pola, presentando al enemigo una oportunidad favorable para el ataque. No haber aprovechado esta única oportunidad, constituye una de las faltas más graves de la marina austro-húngara durante la guerra. Aunque las fuerzas francesas y sus rivales se encontraban en la relación de 3 : 2, la flota más pequeña tenía la ventaja de actuar en su propio mar.

Para mayor abundamiento, se tendrá presente que la fuerza francesa se encontraba agotada después de meses de febril e inútil actividad. Su conducta anterior no demostraba valor combativo especial, en tanto que la flota austro-húngara se encontraba en ese tiempo en condición óptima. Otro factor que, de conocerse, habría prestado gran ayuda al Comando austro-húngaro era que el Almirante francés había destacado varios de sus acorazados a la isla de Langosta, situada a cerca de 40 millas de Lissa, y que por lo tanto un ataque sobre su fuerza principal la habría encontrado en condición bien débil; la suerte habría estado del lado del más audaz. La flota austro-húngara no era tan poderosa que se permitiese buscar a sus enemigos fuera del Adriático. En consecuencia tenía que esperar y vigilar para actuar en la primera oportunidad que

se le presentara. Llegado el caso, tenía que atacar si es que quería influenciar el curso de los acontecimientos. Las condiciones del momento no eran desfavorables, tenía una razonable probabilidad de triunfar, y la victoria, aún cuando hubiera costado muchos sacrificios, habría tenido un efecto muy amplio y tal vez decisivo. Hubiera asegurado la neutralidad de Italia; ocasionado una profunda impresión en las naciones balcánicas; se hubiera podido llevar la guerra, aunque fuera momentáneamente al Mediterráneo y Turquía; y, por último, tal victoria naval habría tenido una repercusión moral intensa y muy necesitada en el propio país.

El Almirante de la flota austro-húngara daba como principal razón para explicar su inactividad su deseo de preservar sus fuerzas para el combate contra Italia, su futura y verdadera enemiga. Esta consideración determinó su línea de conducta en el primer año de la guerra. La flota debía encontrarse lista para absorber el choque una vez que su antigua aliada pusiera decididamente sus armas en contra de su país. No hubiera sido mejor combatir a los enemigos según se fueran presentando, en lugar de esperar que coaligaran sus fuerzas!. Una flota austro-húngara victoriosa, aunque estuviera debilitada, no era un argumento más que contundente para obtener la paz que una flota que permaneciera inactiva! Por otra parte, así la hubieran derrotado, no la habrían aniquilado completamente y probablemente siempre quedaría un factor por considerar.

Jamás se le volvió a presentar a la flota austro-húngara otra oportunidad como esta para lograr un encuentro decisivo. Poco después sus submarinos, aunque escasos y pequeños, comenzaron a dejarse sentir, y sus empresas fueron secundadas por el descuido en que incurrió Francia al no proteger sus naves. Su buque-insignia el «Jean Bart» fué torpedeado en el Adriático Sur y, aunque se consiguió salvarlo, este ataque sirvió para que el Comando francés se diera cuenta del inútil riesgo a que exponía su flota, al emplearla como escolta o para amedrentar a los pescadores dalmatas. De aquí que, en adelante, se confiase la vigilancia de los Estrechos de Otranto a la fuerza de cruceros, mientras que la fuerza de combate se ponía al abrigo en Malta. En lo sucesivo, ningún buque de superficie francés se acercó a la costa austro-húngara y en cambio los sub-

marinos de esta nación mostraron una creciente actividad. Una de sus hazañas más atrevidas fué el ataque de Pola, realizado por el «Curie», un buque de 400 toneladas que fué cogido, no obstante, en las redes que protegían el puerto y hundido antes de que pudiera hacer daños; salvado y reparado pasó a ser el submarino más grande de Austria-Hungría. Algunos meses más tarde, el «Leon Gambetta» uno de los cruceros bloqueadores franceses fué hundido por un submarino. Durante esta fase de la guerra, la Armada austro-húngara no registró sino la pérdida del «Zenta», y del viejo crucero «Kaisrin Elisabeth» que operaba con las fuerzas alemanas en Tsingtao, China. El curso general de la guerra no varió a pesar de haber transcurrido diez meses de guerra naval en el Mediterráneo, en el que se enfrentaban fuerzas cuyo volumen reunido era más de un millón de toneladas. Las dos flotas no produjeron los resultados que de ellas se esperaban.

Además de las razones especificadas anteriormente, debemos inferir otros factores para explicar esta inactividad general.

Existía el criterio de que las decisiones finales corresponden más al ejército que a la marina y que era mejor preservar las flotas de un encuentro, sea para el golpe final o para tener una reserva de fuerzas en el momento que los ejércitos quedaran exhaustos. Este era el concepto de la «flota en potencia», o en reserva más que como factor decisivo de la guerra naval. Quizás, había también un freno psicológico. Una armada moderna representa una organización de hombres y material muy complejo y delicada, que no puede reemplazarse en un momento dado. El costo de los acorazados es enorme. Ningún Comandante naval se sentía capaz de arriesgar este precioso instrumento de guerra del que eran responsables, a menos que tuvieran seguridad en el éxito. En la guerra, sin embargo, es imposible tener esa certeza. Para mayor dificultad, la mayoría de los marinos se habían formado en la época de la vela y carecían de experiencia en el manejo de las herramientas modernas de guerra que estaban llamados a emplear, el desenvolvimiento técnico había surgido con mayor rapidez que en tiempo anteriores, alterando su capacidad de coordinación mental.

El primer año de guerra transcurrió así dejando las cosas en el mismo invariable estado. Una vez que los des-

troyers alemanes fueron reducidos, la flota de la Entente no tenía otro cuidado que vigilar y esperar. Gozaba prácticamente de todas las ventajas del poder naval, sin tener que arriesgar nada; hubieran combatido si alguien la hubiera provocado, pero nadie lo hizo. De otro lado el poder naval obtenido al bloquear las costas de sus oponentes, empleando sus fuerzas grandemente superiores estaba lejos de ser absoluto y carecía de control. En tanto que el enemigo no hubiera sido derrotado, dicho control podía desaparecer en cualquier momento como consecuencia de un ataque dado; pese al bloqueo, los alemanes continuaron dando impulso a su arma submarina que posteriormente casi llega a arruinar a Inglaterra.

Con toda seguridad, el tiempo estaba trascurriendo en beneficio de las potencias de la Entente; aunque permitiendo esto y no empleando todos los medios que estaban a su disposición para terminar la guerra rápidamente la prolongaron hasta conducir a Europa al borde mismo de la ruina, y dejar sus fuerzas navales invalidadas de tanto emplearlas sin objeto. Inglaterra, momentáneamente, se vió libre de su adversario naval alemán, pero como se demoró cuatro años en conseguir ésto, dió tiempo para que los Estados Unidos y el Japón se convirtieran en rivales aún más poderosos del poder naval inglés.

Tratándose de las potencias centrales, la política de mantener sus naves en conserva, dió por resultado pocas pérdidas, pero también, muy pocos beneficios positivos y a pesar de que habían construído sus escuadras para destruir el poder naval de sus oponentes, lo que sucedía en realidad era que la Entente ejerciendo una dominación indisputada de los mares, estrangulaba, por decirlo así, a los dos imperios. No encontrándose dispuestas a arriesgar sus flotas con el fin de romper el cinturón de hierro que los rodeaba, Alemania y Austro-Hungría, mantenían sus buques en resguardo, sólo para encararlos a sus enemigos, que al fin debían ganar la guerra, y todo esto a pesar de las innumerables acciones heroicas y hechos espléndidos que llevaron a cabo en detalle. Una derrota no los habría dejado en peor condición.

Era natural que surgieran nuevas ideas relativas a estrategia naval en vista de los pésimos resultados que se habían obtenido durante la fase «clásica»; una nueva tendencia es la característica del período siguiente que

comienza con la intervención de Italia. El nuevo objetivo es: cooperación con el ejército.

Italia se había preparado bien para el gran momento; su programa naval estaba cumplido. Poco antes había obligado a Austria-Hungría a admitir la ocupación italiana en Valona, Albania; y fué así como, tratándose de conservar su antiguo aliado, el Imperio facilitó el establecimiento futuro del control de la Entente sobre el Adriático Sur, control que debía demostrar ser más efectivo que el que había mantenido, la flota francesa íntegra.

Por esta época los delegados de la Entente a la conferencia naval de París consideraban la necesidad de seguir nuevos rumbos, con el objeto de que el poder naval fuese más efectivo, pasando del estado de «flota en potencia» al de «flota de acción objetiva». Italia tuvo con esto oportunidad para hacer resaltar el interés siempre decreciente de sus nuevos aliados en los problemas del Adriático, el «Mare nostrum» italiano. Sus delegados presentaron un plan de dominación en el Adriático, previa destrucción de la flota austro-húngara. Si consideramos la nueva superioridad de las flotas de la Entente que, en ese momento era de 5 : 1, se ve que tales planes eran fáciles de llevar a la práctica. Pero la creencia en el concepto «clásico» de hacer la guerra continuaba persistiendo y el entusiasmo de Italia no podía destruirlo. Cada día que pasaba iba atenuando la energía de los delegados a la conferencia, hasta que la reunión se perdió en discusiones prolongadas sobre temas de alto comando. Una vez más había triunfado la política de «laissez-passer». La decisión final fué reforzar la flota italiana en Taranto con unidades francesas e inglesas, reforzar las fuerzas navales de Brindisi y Venecia, y retirar a Malta el núcleo principal de la flota de combate francesa para que sirviera como elemento de reserva. La causa del rechazo de los planes enérgicos de acción contra Austria-Hungría fué la amenaza submarina, y esta era la excusa general que presentaban las flotas para permanecer en puertos seguros. Sólo después que los ejércitos italianos se hubieran internado lo suficiente en territorio austro-húngaro sería cuando las flotas principiarían a trabajar. Al tomar esta disposición, los navíos abandonaron nuevamente la esperanza de actuar como un factor determinante en la guerra y quedaban subordinados al ejército. En lugar de tratar de lograr los fines de la guerra por medio de una

batalla naval, los dirigentes principiaron a considerar que la misión básica del poder naval era secundaria a la obtención de un triunfo definitivo en tierra. Fué así como las flotas se convirtieron en ramas marítimas de las fuerzas terrestres. Los hechos siguientes en el Adriático ilustran esta nueva fase de los asuntos navales.

Cuando Italia se unió a la Entente, el ejército austro-húngaro estaba sosteniéndose con dificultad frente a los rusos y no podía distraer suficientes tropas para atender aún su frontera. Se esperaba que la ofensiva italiana no podría contrarrestarse allí y como resultado se hicieron planes para retirar la línea de defensa más adentro de la frontera. Para auxiliar al ejército en esa precaria situación, la flota austro-húngara íntegra abandonó su fondeadero para atacar la costa italiana. Bombardearon y destruyeron los ferrocarriles que se encontraban a la vista de costa; así se consiguió obstaculizar el transporte de tropas en Italia, y aún más cuando ese país esperaba un raid seguido del desembarco de un ejército austro-húngaro.

Esta demora dió tiempo al Imperio para prepararse a hacer frente al ataque de su frontera terrestre, con el resultado de que la línea de defensa interna prevista jamás fué alcanzada por las tropas italianas durante la guerra, pese a muchas poderosas tentativas.

En conocimiento de la distribución de las fuerzas italianas, el comando Austro-Húngaro acertó a diseminar sus buques a lo largo de la costa italiana sin correr peligro de que fuesen cogidos en una trampa. Bien preparado y ejecutado, el raid tuvo el efecto deseado. Demostró, también, que el peligro de la amenaza submarina no había sido óbice para que un Almirante decidido lograra la realización de sus planes. La equivocación del lado italiano fué no anticipar o prever la empresa que necesariamente tenía que efectuar la flota atacante. Desde el principio, el comando naval italiano, renunció así, prácticamente, a tener participación activa en la guerra mediante su flota de batalla, y esto influenció decisivamente el curso de los acontecimientos.

En represalia a estos ataques, se enviaron cruceros italianos a bombardear la costa dalmata, pero estos raids terminaron pronto, cuando dos de ellos fueron hundidos por submarinos por carecer de protección de destroyers; y de aquí en adelante ningún buques capital hostil debía

aproximarse a la costa austro-húngara, hasta el fin de la guerra que terminó tres años después.

Por razones que ya hemos discutido previamente en relación con las incursiones francesas, tales raids no podían servir un fin útil y se hicieron solamente para satisfacer las demandas del público italiano, para que la flota se pusiera en actividad. Solamente se hubiera alcanzado efecto decisivo llevando a cabo operaciones de desembarco en vasta escala, pero no se trató de efectuarlas. Esto es tanto más extraño cuanto que Italia, en contraste con las demás potencias de la Entente, tenía fines de guerra determinados en el Este del Adriático, los cuales hubieran sido grandemente facilitados por una acción enérgica de la flota en gran escala. Como resultado de la inactividad italiana, el predominio austro-húngaro en el Adriático Norte y Central, jamás fué comprometido seriamente y, como resultado, durante todo el curso de la guerra, fué posible mantener un servicio costero regular para abastecer las avanzadas de los ejércitos austro-húngaros. De otro lado, la parte Sur del Adriático estaba íntegramente bajo el control de la Entente, y sólo los submarinos y de vez en cuando las incursiones de fuerzas ligeras daban prueba de las condiciones de guerra que allí existían.

A principios del otoño de 1915 se presentaron nuevos problemas como resultado del avance de las potencias centrales en Serbia y Albania.

Uno de los resultados iniciales fué la captura de las montañas Lovoén que dominan las Bocas de Cattaro y que habían impedido que se les utilizase como base naval de primera clase. En Febrero de 1916 fué alcanzado Durazzo, pero aquí se empantanó el progreso y el frente Balcánico adquirió el mismo carácter estacionario del Oeste y del Este. Desgraciadamente para la marina austro-húngara, el avance del ejército fué detenido cerca de Valona, el mejor puerto natural de la costa de Albania, cuya importancia iba creciendo cada año. Fué así, como la nueva situación militar dió a la marina de la monarquía Dual diversas ventajas para orientar sus actividades en el Adriático Sur, pero pronto se vió costreñida a abandonarlo.

La retirada del ejército serbio debía originar difíciles problemas para los buques de la Entente. Debía retirarse con prontitud a los soldados desmoralizados y hambrientos de Albania, donde se habían refugiado; de lo contrario

habrían sido una fuente de peligro para sus mismos patronos. El único camino abierto era por el lado del mar y desde Diciembre de 1915 a Febrero de 1916, la Entente transportó cerca de 200.000 refugiados a lugar seguro. Tal empresa ofrecía, como es natural, una buena oportunidad para el ataque de las fuerzas austro-húngaras y de vez en cuando, las flotillas realizaron incursiones, pero la flota de combate no entró en acción permitiendo así que los aliados despejarán sus dificultades y realizaran su trabajo sin experimentar molestia. Este éxito sirvió para demostrar que es más sencillo adoptar un problema serio de organización que concebir y ejecutar una profunda idea estratégica.

En esta época, la inactividad relativa de la flota imperial debe atribuirse a la falta de recursos. Casi se había agotado la provisión de combustible en el puerto meridional; no había reserva de municiones, ni facilidades para una reparación rápida. Las pequeñas unidades de la flota mostraban ya los efectos de un año y medio de guerra y no había buques de reciente construcción para reemplazarlos.

Con la mente impregnada de teoría «clásica» de hacer la guerra, a la que se creía poder poner fin en unos cuantos meses, las autoridades navales austro-húngaras no se habían preocupado de ordenar nuevas construcciones. Habían consentido que sus mejores operarios fueran enrolados en el ejército, y el bloqueo impedía la importación de ciertos materiales indispensables y a medida que las potencias de la Entente incrementaban constantemente su flota, añadiendo nuevas y más poderosas unidades a sus fuerzas de combate, Austro-Hungría construyó solo 4 destroyers y una docena de pequeños submarinos durante el curso de la guerra. Aún no se podía emprender la construcción de botes-torpederos veloces, de un tipo particularmente bien aceptable a las necesidades en el Adriático; por otra parte, Italia contó con 300 de estos botes-torpederos, hasta el fin de la guerra, a los cuales debió la mayor parte de sus éxitos navales.

Aunque ambas partes habían planeado la cooperación directa entre la armada y los frentes de tierra en la costa del Adriático Norte, jamás actuaron en gran escala. Desde el momento que existía una flota hostil, pocas eran las probabilidades de éxito que tenían las operaciones de de-

sembarco. De aquí que, este segundo período de la guerra, que había sido aguardado con muchas esperanzas por las naves de la Entente y para el cual Austria-Hungría había mantenido preparada su flota, terminó nuevamente sin resultados decisivos. La política de evitar los riesgos continuaba prolongando la guerra que no debía terminar sino cuando uno de los contendores quedase exhausto. En vano esperaron las flotas de las potencias centrales una oportunidad favorable para dar el golpe; nada forzaba a las flotas de la Entente para mostrarse en campo abierto. Fué solo cuando Alemania se dió cuenta de que le tocaba como país bloqueado tratar de terminar la guerra, antes que lo hicieran sus contendores, que su flota se empeñó en la Batalla de Jutlandia. Pero como ninguna de las dos partes contendientes estaba deseosa todavía de sacrificarlo todo por la victoria, los resultados de la batalla fueron indecisos a pesar de las fuertes pérdidas materiales que los alemanes inflingieron a los ingleses.

Aunque fué un éxito alemán en lo que respecta a este punto de vista, el encuentro dejó invariable la situación, y tal vez más desesperada para Alemania, En lo que respecta a éxitos materiales, los resultados alcanzados por Austria-Hungría podían compararse favorablemente con los de sus contendores durante estas tres fases de la guerra, según queda expuesto en el siguiente cuadro comparativo de pérdidas en el Adriático.

Tal cuadro prueba que poco es lo que significan los golpes aislados ejecutados en un largo período de tiempo, si no obedecen a un plan general destinado a encausar todas las actividades hacia un objetivo definido.

A pesar de la febril actividad desplegada por ambos lados, el segundo período de desarrollo de las actividades marítimas, no culminó, como es natural, en la terminación de la guerra. Entre tanto, una tendencia nueva, la guerra económica, comenzó a manifestarse y una arma nueva y eficaz, el submarino, fué especialmente diseñada para llevarla a cabo. Dió a las potencias centrales una herramienta por medio de la cual, ellos a su vez, podían destruir las líneas de aprovisionamiento de sus enemigos. Tan pronto como se dieron cuenta de esta posibilidad, principiaron a dedicar todos sus esfuerzos en pró de este nuevo sistema de combate.

	<i>Austria</i> <i>Hungría</i>	<i>Italia</i>	<i>Francia</i>
Acorazados	—	3—50.000	—
Cruceros	1—2.300	2—18.000	1—12.500
Destroyers	2—1.700	4—1.700	4—2.700
Submarinos	4—1.000	4—1.400	3—1.300
Torpederos	—	3—400	—
	7—5.000	16—71.500	8—16.500

Las restricciones económicas, practicadas en cierta escala desde el comienzo de la guerra, se convirtieron en la nota dominante de esta etapa. Se pensó, entonces, que la mejor manera de alcanzar la victoria final era por medio de la lucha económica, y las flotas de batalla se vieron así supeditadas a actuar como simples auxiliares de los submarinos o de sus enemigos. A partir de este momento se manifiesta una tendencia general, independiente de la potencialidad militar aislada (que en 2 años de guerra no había dado resultado) hacia un método de conducir la guerra que debería tocar más directamente el corazón del país; las fuerzas armadas dejaban de ser los delegados naturales de la nación en la guerra, y la nación en masa se debía ver envuelta en la contienda.

Sea cuales fueren los méritos o defectos de la campaña submarina, lo cierto es que llevaron a cabo una eficaz ofensiva cuyo resultado fué hacer impracticable las rutas comerciales del enemigo. Con todo, el Adriático jugó un papel importante en esta fase de la guerra, toda vez que constituía una base segura para los submarinos alemanes que operaban en el Mediterráneo. La tarea de la marina austro-húngara fué mantener un pasaje libre de ida y vuelta, en sus terrenos de caza. Esta tarea no era fácil debido a la estrecha vigilancia que las fuerzas aliadas mantenían en cada extremo de los canales de Otranto. A pesar de esto, la marina austro-húngara luchó por tener libre el pasadizo, como lo demuestra cierto número de ataques que fueron coronados por el éxito, y aunque la brecha por ellos causada fué pronto cubierta o reforzada, los submarinos

alemanes y austro-húngaros continuaron saliendo y entrando al Adriático cuando les vino en gana. Una de las principales debilidades de la defensa antisubmarina de Otranto era la falta de unidad de comando, desventaja que alcanza en parte a explicar la ineptitud de las fuerzas aliadas para detener las empresas de los buques de superficie austro-húngaros. Repetidas veces los incursionistas escaparon de las garras de fuerzas superiores que los habían rodeado, y la regularidad con que esto sucedió nos invita a pensar que es más fácil actuar con una fuerza numerosa de diferentes naciones, que con una pequeña pero de la misma nacionalidad.

La tendencia hacia la guerra económica se manifestó también en el teatro de la guerra terrestre, en que las acciones y campañas emprendidas obedecieron a la necesidad de encontrar nuevas fuentes de aprovisionamiento y material o de impedir el acceso del enemigo a las mismas. La marina austro-húngara tomó parte activa en esta lucha por los «graneros» de Europa, como lo demuestra la actividad de sus cañoneros en el Danubio y sus tributarios y el envío de buques y personal al Mar Negro.

Otro auxiliar eficaz de la marina fué la aviación. Uno de los primeros triunfos de Austria-Hungría en la guerra aérea fué la destrucción de un dirigible italiano y durante toda ella, las fuerzas aéreas actuaron atacando los frentes italianos de la costa y el interior, los buques y submarinos. Como primer ejemplo de esta clase citaremos el caso de un avión austro-húngaro que bombardeó y hundió a un submarino, el francés «Foucault», aunque salvó a su dotación íntegra, acuatizando y llevándola a remolque hasta el puerto. Los aviones italianos llevaron también a cabo una vasta campaña y arrojaron miles de bombas en Pola y otras bases navales. Pero, aunque a veces tomaron parte en estas incursiones un gran número de aparatos, no llegaron a alcanzar ventajas militares, y probablemente, contribuyeron más a aumentar que a destruir el espíritu de resistencia de la población civil. Incidentalmente se empleó la defensa antiaérea con resultados que probaban que no era muy eficiente, siendo su servicio más importante mantener a los aviones atacantes a una altura a la que fueran inofensivos. Los aviones austro-húngaros se desempeñaron más a conciencia, con las mismas pérdidas relativamente crecidas pero sin llegar a producir un mar-

cado efecto en el curso de la guerra. La ventaja única de estas incursiones fué mantener el personal de aviación activamente adiestrado. A medida que pasaron los años, la eficiencia de la maquinaria aérea del Imperio, disminuyó y por el fin de la guerra, los aliados se encontraban igualando con rapidez la preponderancia enemiga en el aire.

Bajo las órdenes de su primer Comandante General, el Almirante Anton Haus, la marina austro-húngara había desempeñado las limitadas tareas que dicho jefe le impuso. A raíz de su muerte, ocurrida en 1917, la fortuna pareció abandonarla. Su sucesor fué aventajado por la falta de material moderno y por el creciente desarrollo de las tripulaciones, y fué pronto reemplazado por el Almirante Horthy de Nagybánya, entonces Regente de Hungría, que se había distinguido en el comando del crucero ligero «Novara». Sin embargo, la única acción de importancia de la flota durante su comando, emprendida con el objeto de aclarar los Estrechos de Otranto, con el fin de permitir su franqueo por submarinos, culminó con la pérdida de uno de los acorazados más modernos de su escuadra. Durante su viaje al Sur, el escuadrón de Horthy fué atacado por dos torpederos italianos y el «Szent Istvan», alcanzado por dos torpedos, fué hundido. Poco después los aviones exploradores informaban que las flotas aliadas, probablemente prevenidas acerca del plan de Horthy, por la parte de la población de Pola de habla italiana, estaba concentrándose para enfrentar sus fuerzas. En vista de la aplastante superioridad de su contendor y quedando descartada la posibilidad de una sorpresa, el escuadrón austro-húngaro se vió precisado a regresar a su base. De allí en adelante, los acorazados debían acercarse más y sólo las unidades pequeñas y los aviones permanecieron activos hasta el fin de las hostilidades.

La guerra en el Adriático recibió un nuevo impulso con la entrada de EE. UU. en la contienda. Se ingeniaron nuevos planes de coordinación entre la flota austro-húngara y la costa y revivieron una vez más las teorías «clásicas» de la guerra. Pero nuevamente las discusiones entre los representantes navales de las potencias aliadas impidieron que se llegara a abordar resultados concretos. Por entonces, estaba muy adentrada la convicción de que la guerra terminaría con rapidez, empleando métodos indirectos y que no era necesario, por lo tanto, exponer el cos-

toso material al peligro de experimentar serias pérdidas.

Se necesitaba la marina americana para que actuase como un eslabón en la cadena económica que rodeaba las potencias centrales, y, además, para combatir la amenaza submarina.

Pronto resultó palpable, no obstante, que la guerra económica actuaba en forma demasiado lenta para un continente que principiaba a sentirse cansado de la lucha. En la cuarta y última fase de la Guerra Mundial, el apartamiento de los métodos puramente militares se hizo más ostensible que en el período precedente. En lugar de que el objetivo principal de ataque fuera los estómagos de los soldados y del elemento civil, se atacaba principalmente sus mentes. La actitud de las Potencias Centrales durante esta nueva fase es íntegramente defensiva. Aunque hubieran tenido la pericia de emplear la nueva arma como lo hacía la Entente, los bonos siempre debían estar en su contra. El bloqueo y hambruna consiguiente habían originado en el pueblo una sensación de hastío de la guerra y habían creado un campo propicio para la propaganda disociadora. Además, las antiguas aspiraciones de nacionalismo latentes en la monarquía Dual se iban trasformando paulatinamente en tendencias de carácter subversivo. Las desertiones en el personal de la marina señalan el comienzo de esta desintegración; con anterioridad las fuerzas de tierra ya habían sufrido sus efectos.

La Entente obraba ahora con lentitud para buscar su oportunidad y concentraba su atención en ejercer métodos que influenciaran la moral de las fuerzas combatientes en el interior de las potencias centrales. Se presentaron esbozos de paz favorables bajo la base del cambio de los gobiernos actuales; seguridades de libertad política como recompensa de la eliminación de los elementos que favorecían las tendencias nacionalistas de la Monarquía Dual. El efecto de tales esfuerzos se dejó sentir hacia fines de 1917. Principiaron a presentarse motines en las tripulaciones de la armada austro-húngara, que alegaban como principales razones su hastío de la guerra o carencia de alimentos. Estos trastornos se evidenciaron en las dotaciones de los acorazados inactivos, mientras que los buques que se encontraban laborando activamente y siempre en peligro, permanecieron inmunes. Aunque se pudo reprimir estos disturbios, la flota quedó debilitada en forma tal que

no podía esperarse una acción verdaderamente decisiva posteriormente. Aún en los momentos en que aparecían las pruebas de que la disciplina se estaba perturbando, se conceptuaba, una vez más, que la acción directa contra el enemigo debía considerarse como un antídoto o como un último recurso.

La preservación de la flota había resultado inútil; la guerra recobraba su aspecto original de acción combativa. Pero era demasiado tarde, la desintegración había ido demasiado lejos. A fines de Octubre de 1918, estalló un nuevo motín; esta vez estaba en evidencia que provenía de las aspiraciones de la Eslavonia meridional. Incitados por las ideas radical-socialistas de los cabecillas del motín, los miembros alemanes-austriacos y húngaros de las dotaciones, tomaron parte en él al comienzo, pero muy pronto se dieron cuenta que habían servido de herramienta a la política nacionalista eslavona. Después que habían ayudado a rebajar la autoridad de sus oficiales y al antiguo orden en general, fueron expulsados por sus antiguos camaradas de nacionalidad eslavónica.

Tratando de salvar en lo posible el gobierno de sus antecesores, el Emperador de Austria puso la armada austro-húngara al servicio del concilio eslavónico del Sur formado recientemente, esperando en que, gracias a esta concesión podría inducir a sus súbditos eslavónicos a permanecer en el reino de los Hapsburgo. El 31 de octubre de 1918, la bandera austro-húngara fué arriada y reemplazada por los nuevos colores yugoeslavos. Los oficiales y gente de otras nacionalidades fueron enviados a su casa.

Los nuevos gobernantes eslavónicos no gozaron por mucho tiempo de la posesión de la antigua marina austro-húngara. A la mañana siguiente, el antiguo buque insignia, «*Viribus Unitis*», rebautizado con el nombre de «*Yugoeslavia*», fué destruído por una arma especial parecida a una mira motorizada, que había sido introducida en el puerto por dos atrevidos oficiales italianos, que se habían aprovechado del desorden existente. Es más, a pesar de que el nuevo bloque eslavónico se había separado de Austria-Hungría para unirse a Serbia — sin parar mientes en el donativo imperial — pronto fué privada de casi todos los antiguos buques austro-húngaros, los cuales pasaron a poder de los aliados. Italia no toleraría en lo sucesivo otro competidor en el Adriático.

La fase final y decisiva de la guerra se caracterizó por sus métodos psicológicos. Esta forma de hacer la guerra se caracteriza porque fué más efectiva la acción de los catorce puntos de Wilson, que todo lo que los acorazados habían hecho anteriormente.

Al terminar los cuatro años de la guerra, la armada austro-húngara había dejado de existir. Jamás derrotada, y por el contrario victoriosa en muchos encuentros con el enemigo, desapareció con todo. Manteniendo sus fuerzas contra adversarios muy poderosos y protegiendo sus costas de toda agresión, se rindió finalmente sin disparar un tiro, símbolo fehaciente de la desintegración de la antigua monarquía de los Hapsburgo.

En las páginas anteriores se ha tratado de delinear los métodos de guerra en el Mar Adriático. Se constata que el aspecto «clásico» de la guerra hizo fracasar las expectativas y fué reemplazado con ensayos de cooperación naval con el ejército. Este segundo método, netamente militar, fué a su vez abandonado por la guerra económica que afectaba a las naciones completas dentro de su esfera de acción. Estas tres tentativas sólo sirven para preparar el terreno para el éxito final del método psicológico. La tendencia de «no combatir» de las fuerzas armadas de cada país extendiéndose en el ánimo de poblaciones siempre crecientes, queda probada. No debe interpretarse esto, sin embargo, como que esos diversos métodos de guerra estuvieran limitados cada uno a un simple período del conflicto. En cada período se encuentran elementos de todos, y sólo se evidencian con mayor fuerza de vez en cuando. Tampoco fueron originados en la Guerra Mundial o por causa de ella, sino que hasta cierto punto estos métodos están siempre presentes en todo conflicto armado. En la actualidad forman una unidad y sólo representan diversos aspectos posibles de la guerra en general. Con todo, el análisis de los sucesos ocurridos en el Adriático durante la Guerra Mundial, parece llevarnos a la conclusión de que el método militar, hablando en sentido comparativo es el más humano, rápido y eficiente, si se efectúa y desempeña con propiedad.

Los Ejércitos y las escuadras se construyen a expensas de grandes sacrificios, que nacen del criterio de que ellos constituyen un medio de prever la guerra o al menos atenuar sus efectos destructivos. En el esquema de la distri-

bución de labores, las fuerzas armadas son enviadas a combatir, para mantener la guerra y sus dolores fuera de las fronteras de la nación. Aún durante la Guerra Mundial, los ejércitos demostraron su inutilidad para decidir la suerte de la victoria buscando el combate, y la marina tampoco emprendió ninguna tentativa seria, debido especialmente a la carencia de fines de guerra claro y definidos los cuales solo podían obtenerse mediante acciones navales directas y aún ahora, mirando hacia el pasado, nos parece que una batalla naval podría haber adelantado la decisión y ahorrado años de sufrimiento, muerte y destrucción. El gran error de las marinas en la Guerra Mundial fué evitar enfrentar sus flotas de combate con la mira de terminar la guerra por juzgar que era necesario preservar su material.

Por consiguiente, esos institutos armados negaban su razón de ser y justificaban la declaración del Almirante Mahan de que la idea moderna de la guerra es negocios, nó combate. Si, no obstante, la Guerra Mundial le dió la razón, no fué porque los métodos de combate fueran anticuados, sino porque nunca se les aplicó convenientemente. Una guerra futura verá cambiar las tendencias de la guerra en favor de tácticas más móviles. Ojalá la futura campaña naval presente acciones más directas y efectivas de las flotas. Si esto es así, los futuros comandantes salvaran a su país y aún al enemigo de muchas miserias, tomando decisiones rápidas y concentrando sus fuerzas con ese fin.

Se guardarán de buscar métodos más fáciles aparentemente, pero que demoran mucho en proponer el objetivo final de la guerra: La victoria.





NOTAS PROFESIONALES

ALEMANIA

La nueva flota de Alemania.—Libre de las restricciones sobre armamentos que le imponía el tratado de Versalles, Alemania se aproxima rápidamente a la posesión de una de las más modernas y eficientes marinas de guerra del mundo. Da de ello elocuente testimonio el Catálogo Naval de Weyer para 1938.

La fiebre armamentista naval de Gran Bretaña — según Weyer hay construyéndose en los astilleros británicos 560,000 toneladas de naves de guerra — favorece también a Alemania.

El tratado naval anglo-germano del 18 de junio de 1935 permitía a Alemania construir y mantener en servicio una flota de guerra que conservara la proporción de 35 a 100, comparada con la británica. Alemania demuestra ahora que no pierde el tiempo para dar cumplimiento al pie de la letra al tratado. A menos de treinta meses de la firma del tratado, la nueva armada alemana tiene 335.297 toneladas de buques de guerra, entre el servicio activo y los que están en construcción.

Encabezando la lista numérica de unidades de combate alemanes se encuentran los submarinos, el arma preferida de los alemanes durante la Gran Guerra. El almanaque naval para 1938 enumera 61 unidades de ese género, que van desde las 250 hasta las 712 toneladas de desplazamiento. De ese número, 31 submarinos pertenecen al servicio activo. El resto está en construcción.

En cuanto a los colosos de combate, Alemania posee tres de los llamados "acorazados de bolsillo", el "Deutschland", el "Almirante Scheer" y el "Almirante Graf Von Spee". Cada uno de ellos desplaza 10.000 toneladas y está armado con seis cañones de 11.2 pulgadas, de diámetro, ocho de seis pulgadas, cañones antiaéreos y ocho tubos lanzatorpedos.

Durante 1937 fueron botados dos acorazados de 26.000 toneladas, nueve cañones de 11.2 pulgadas y doce de seis, que serán puestos en servicio activo en 1938. Pero el orgullo de la armada alemana lo constituirá los dos acorazados de 35.000 toneladas que se están construyendo. Hasta ahora no se ha hablado de ninguna fecha como la probable para su botadura. Se ha anunciado, sin embargo, que las dos naves estarán equipadas con ocho piezas de 15.2 pulgadas y 12 de seis.

También se encuentran en construcción dos cruceros acorazados de 10.000 toneladas cada uno, ocho cañones de 8.1 pulgadas y doce de 4.2. Dos de ellos ya se encuentran a flote.

En cruceros ligeros, Alemania posee seis en servicio: Nuernberg, Leipzig, Koeln, Karlsruhe, Koenigsberg, todos de 6.000 toneladas,

y el Emdeu, de 5.400. Se están construyendo dos más de 7.000 toneladas y otros dos de 10.000, lo mismo que dos portaviones de 19.250 toneladas.

Desde 1935 se han construido siete destructores de 1625 toneladas que actualmente están en servicio. Mientras tanto se construyen quince destructores más de un tonelaje ligeramente superior.

Las unidades menores de la escuadra también ocupan buena parte del espacio y el personal de los astilleros navales del Reich. Se construyen en ellos 18 torpederos de 600 toneladas, y hay ya 12 de 800 toneladas en servicio. Se construyen 24 lanzaminas que se sumarán a los 29 ya en servicio. Es también importante la cantidad de material auxiliar que está en construcción.

Al calcular el valor combativo de la nueva escuadra alemana, los expertos navales manifiestan que ninguno de los submarinos y destructores alemanes tiene más de dos años de edad y que, en lo que se refiere a conjunto a flote, la experiencia de la Guerra Mundial y los últimos adelantos técnicos han sido tomados en cuenta en su construcción. Todo eso, opinan, hará de la escuadra alemana cuando esté completa, alrededor de 1941, uno de los cuerpos de combate más formidable de toda Europa, lo que, poco menos, equivale a decir del mundo entero.

Nuevos acorazados.—Las nuevas construcciones navales que constituyen algo así como la "resurrección de la flota alemana", comprenden:

2 acorazados de 35.000 toneladas, 8 cañones de 380 m|m. y 12 cañones de 152 m|m.

2 acorazados de 26.000 toneladas, 9 cañones de 280 m|m. y 12 cañones de 152 m|m.

Este hecho, relacionado con lo que dice el anuario alemán en una de sus partes: "Los acorazados continúan formando el núcleo de toda la marina de guerra que se disponga a combatir por el dominio de los mares", podría dar una indicación de la nueva política naval de ese país.

ARGENTINA

Botadura del torpedero "Santa Cruz".—En los astilleros de Cammell Laird, Birkenhead, Gran Bretaña fué botado el torpedero "Santa Cruz". Con este lanzamiento están ya en el agua todas las nuevas unidades navales contratadas.

Construcción de un Transporte par Servicio a la Costa Sur.—El Poder Ejecutivo ha autorizado la construcción de un nuevo transporte destinado al servicio comercial que se realiza con los puertos de la costa sur.

El buque, que se construirá en los talleres de la Base Naval de Río Santiago, tendrá las siguientes características generales:

Eslora, 64.3 mts.; Manga, 9.60 mts.; Calado, 3.50 mts.; Desplazamiento, 1.250 toneladas; Potencia de máquinas, 1.200 H. P. (2 motores Diesel 600 H. P. c/u.); Velocidad, 12 nudos; Radio de acción, 3.000 millas; Capacidad de transporte, 450 m².

BRASIL

Nuevas construcciones navales y modernización de buques en el país.—El día 6 de noviembre del año pasado, se colocaron las quillas a los rastreadores minadores "Cananea" y "Carioca" y fué incorporado al servicio el nuevo monitor "Parahyba" (construido en los nuevos astilleros de Río de Janeiro) que conjuntamente con otro buque gemelo será destinado al servicio del río Paraguay.

Se prosigue con los trabajos de modernización del acorazado "Minas Geraes", calculándose que con las reformas que le serán introducidas podrá mantenerse en servicio activo otros 12 años.

En Norte América se firmaron con las compañías General Electric y Babcock Wilcox, contratos por valor de unos 5 millones de dollars para el suministro de material destinado a los 3 destroyers tipo norteamericano "Cassin", que se construyen en el país (Arsenal de la Isla de Cobras) y llevarán los nombres de "Marcilio Dias", "Greenhalgh" y "Mariz e Barros".

Las características generales de esos torpederos son las siguientes:

Eslora, 108.8 mts.; Manga, 10.6 mts.; Calado, 3 mts.; Desplazamiento, 1.500 toneladas; Potencia de máquina, 43.000 H. P.; Velocidad, 36 nudos; Radio de acción, 6.000 millas; Armamento, 5 cañones de 127 m|m., 4 ametralladoras A.A., 4 grupos triples de tubos lanzatorpedos de 533 m|m.

Se estima que los buques en cuya construcción sólo ha de emplearse material de procedencia norteamericana y cuyas quillas fueron colocadas el 8 de Mayo último podrán ser incorporados al servicio dentro de 3 años.

Los submarinos "Tupy", "Tymbiro" y "Tamoyo" construídos recientemente en Italia ya se han incorporado a la flota.

Se subscribieron en Gran Bretaña 3 contratos para la construcción de 6 torpederos del tipo H. (Vickers Armstrong, John Thornicroft y Samuel White y Co.) por valor de 46 millones de pesos aproximadamente.

Los astilleros de la compañía White darán inmediatamente comienzo, en Cowes, a la construcción de dos de esos torpederos (tipo H británicos), cuyas características principales en la marina inglesa son:

Eslora total, 98.5 mts.; Manga, 10 mts.; Puntal, 2.6 mts.; Desplazamiento Standard, 1.350 toneladas; Potencia de máquinas, 34.000 H. P.; Velocidad, 35 ½ nudos; Armamento, 4 cañones T. R. de 120 m|m., 7 cañones de menor calibre, 2 grupos cuádruples de tubos lanzatorpedos de 533 m|m.

El jefe de estado y las fuerzas armadas.—En su discurso explicativo acerca de los motivos que determinaron la promulgación de la nueva Constitución dijo el Presidente de la República al referirse a las instituciones armadas:

“Es una necesidad y una necesidad ineludible dotar a las fuerzas armadas con el material suficiente que las habilite para asegurar la integridad e independencia del país, permitiéndoles, además, cooperar con las otras naciones del continente en la preservación de la paz”.

ESTADOS UNIDOS

Maniobras de la más poderosa flota de Estados Unidos.—Coincidiendo con la inauguración de la base naval británica de Singapur, la más poderosa flota de los Estados Unidos de América en tiempo de paz, ha efectuado maniobras de guerra intensivas.

A bordo del acorazado “New México”, el Almirante Claude C. Bloch, Comandante en Jefe, dirigió una Escuadra de 8 dreadnaughts, 12 cruceros pesados, varios cruceros ligeros, 3 barcos porta-aviones, 8 submarinos, 52 destroyers y cerca de 40 gigantes aparatos de bombardeo y patrullaje que se unieron a la flota al sur de la Costa de California.

Cuando la flota ancló el 4 de febrero, se presumió que no habría otras maniobras en grande escala hasta que los barcos de guerra fueran alejados de sus bases, el 14 de marzo, para participar en el problema número 19 de la flota, en los ejercicios anuales de guerra, que mantendrán a los barcos en alta mar por un período de seis semanas, durante el cual debe cubrirse toda el área limitada por la costa de California, las Islas Aleucianas, Panamá, Samoa y Hawai.

Los efectivos de las fuerzas aéreas de combate apresuraron repentinamente sus actividades debido a que recibieron órdenes al respecto. Durante una semana, los acorazados, destroyers y submarinos salían diariamente de las bahías de San Diego y San Pedro para efectuar ejercicios de tiro. Súbitamente, el Almirante Bloch ordenó otro período de maniobras cuya finalidad no se ha dado a conocer.

Construcción de grandes barcos.—En los círculos navales se informa que el Departamento de Marina se encuentra estudiando la instalación de cañones de 18 pulgadas, en los dos acorazados comprendidos en el proyecto de ley naval que, en la actualidad, se halla en el Congreso.

En los mismos círculos se informa también, que los altos funcionarios del Departamento de Marina, están ejerciendo una fuerte presión, a fin de que se autorice la construcción de buques de guerra de un tonelaje superior al de 40.000 toneladas, en vista de que oficialmente se considera que los cañones de 18 pulgadas, aunque utilizables”, son demasiado poderosos para buques de 35.000 toneladas.

Se indica, a la vez, que funcionarios de los Estados Unidos y Gran Bretaña, recientemente conferenciaron en Londres, respecto

a la posibilidad de abandonar las limitaciones acordadas para los buques de guerra de primera línea, en vista de la competencia, cada vez mayor, en el programa de construcciones navales de varias naciones.

Los círculos navales demuestran a la vez una seria aprehensión, con respecto a los informes que se han recibido, anunciando que el Gobierno del Japón se encuentra construyendo una serie de poderosas unidades navales.

Telémetro - Televisión para artillería de costa.—Reemplaza la televisión a la vista humana en un telémetro inventado por tres norteamericanos; dos de los cuales son oficiales de la Armada, y destinado a dirigir el fuego de los grandes cañones de defensa en las costas contra un enemigo. Colocadas a ciertas distancias una de otra, dos cámaras de televisión son apuntadas simultáneamente por el observador hacia el blanco, hasta que las dos imágenes gemelas, vistas en una pantalla coinciden. Basta entonces consultar una tabla para apreciar la distancia exacta que deben recorrer los proyectiles.

Un hecho que puede dar importancia militar significativa al nuevo telémetro es que el aparato de televisión ha sido perfeccionado hasta el punto de que registre imágenes de objetos ocultos a la vista humana por nieblas densas o por las tinieblas de la noche. Se utilizan para ello rayos invisibles, tales como los que emiten las chimeneas recalentadas de los buques de guerra y los motores de aeroplanos.

INGLATERRA

La nueva gran base naval de Singapur.—Se ha inaugurado la base naval británica denominada el "Gibraltar del Lejano Oriente", cuyo costo es de 100 millones de dólares y a la que se considera como la piedra angular para la defensa de las posesiones del Imperio en Oriente.

La base naval se inauguró oficialmente con la apertura del gigantesco dique seco que lleva el nombre del Rey Jorge VI y está destinado para el servicio de los más grandes barcos de guerra. Este dique, uno de los más grandes del mundo, es de 1.000 pies de largo, 130 de ancho y 55 de profundidad.

Las ceremonias han sido presidida por Sir Sheraton Thomas, Gobernador Civil de las Posesiones de los Estrechos, y por los Jefes principales de la defensa del Imperio.

El Consejo Legislativo de las Posesiones de los Estrechos, antes de la inauguración, aprobó un donativo de 500 mil dólares, moneda de los Estados Unidos, para la defensa del Imperio.

El coronel Llewellyn, en su discurso inaugural, dió la bienvenida a los representantes de la armada de los Estados Unidos, "cuya amistosa visita, dijo, que tan afortunadamente coincide con esta ceremonia, es la de una nación que tan estrechamente se acerca a nuestros ideales y aspiraciones."

Dijo el coronel Llewellyn, al terminar su discurso, que el Imperio Británico permanece como una inmensa fuerza en favor de la paz y el buen gobierno en todo el mundo.

Maniobras en "Gibraltar del Este".—La flota ha efectuado maniobras para someter a severa prueba el "Gibraltar del Este" construído por la Gran Bretaña en Singapur a un costo de 100 millones de dólares.

Estas maniobras son las más grandes que se hayan realizado hasta hoy en esta parte del mundo; la flota del "territorio azul" se movilizó con el fin de atacar el "territorio rojo", que está formado por Singapur y por la península de Malaca.

En los proyectos para las maniobras, el "territorio azul" es un imaginario Estado continental situado a una distancia de 1.200 millas al Sur del "territorio rojo". El "territorio azul" ha atacado ya una vez el "territorio rojo" hace varios meses, pero sufrió una derrota, preparándose ahora para un segundo ataque.

Los ejercicios se realizaron sobre una zona de 40.000 millas cuadradas, y participaron en ellos más de 20 navíos de superficie, 10 submarinos, 100 aviones de primera línea y 10.000 hombres.

Nueva bomba aérea.—En Francia e Inglaterra, se ha tenido noticias que se ha inventado tanto en uno como otro país, una bomba aérea remolcada, a especie de verdaderas minas aéreas. Los detalles de este invento se mantienen en secreto, pero, algunas informaciones obtenidas en Londres, hacen saber que esas bombas serán utilizadas especialmente par la defensa de las grandes ciudades en caso de ataques aéreos. Aviones especialmente equipados decollaron al acercarse los aviones enemigos. Las minas que al ser remolcadas irían colgando, estarían cargadas con explosivos poderosos y sujetas con fuertes cables. Volando sobre los atacantes, los aviones de defensa podrán formar una especie de cortina explosiva, regulando su altura por el largo de los mismos cables.

Las minas también podrán ser utilizadas como arma ofensiva, arrojándolas en caso necesario desde los aviones para destruir edificios, puentes o caminos. La cantidad de poderosos explosivos, utilizada en estas bombas será suficientemente grande como para causar una enorme destrucción al menor contacto.

Calibre de la artillería principal en los buques capitales.—Los cinco acorazados británicos de 35.000 toneladas de desplazamiento correspondientes a los programas de construcciones navales de 1936 y 1937 llevarán cañones de 356 m|m.

Los expertos navales de esta país estiman que las ventajas que desde el punto de vista de la velocidad de fuego y la facilidad de maniobra y aprovisionamiento, se procuran con artillería principal de esta calibre, compensan ampliamente la diferencia en efectos ofensivos — considerados aisladamente — que resultaría de su comparación con el cañón de 406 m|m. a ser montado en los buques capitales que construyen EE. UU. y el Japón.

Las exigencias cada vez mayores impuestas por la reacción anti-aérea de los buques para hacer frente al progreso continuo del arma aérea, no deben haber resultado ajenas de las razones técnicas británicas que determinaron la limitación del calibre de esa artillería principal.

ITALIA

Dos nuevos acorazados.—El Gobierno anuncia que comenzará inmediatamente la construcción de dos nuevos acorazados de 35.000 toneladas cada uno. El primer de ellos, que se llamará "Roma" será construido en Trieste, y el segundo, "Imperio", en Génova.

El gobierno ha anunciado también la inmediata construcción de 12 buques de exploración y de "considerable número de submarinos".

El comunicado oficial emitido al respecto dice: "Después de varias reuniones realizadas durante el mes de diciembre en el Palacio de Venecia entre el Ministro de Hacienda y el Jefe del Estado Mayor de la armada, el Duce trazó un nuevo programa de construcciones navales para el Ministerio de Marina.

"El programa incluye la construcción de dos acorazados de 35.000 toneladas cada uno, de 12 exploradores y de considerable número de submarinos. Los nuevos acorazados se llamarán "Roma" e "Imperio. El primero de ellos será construido en los astilleros de Trieste y el segundo en los astilleros Ansaldo, de Génova.

"El Duce ha informado ya a los prefectos de las respectivas provincias sobre las instrucciones impartidas a los astilleros. La construcción de todas estas nuevas unidades de la flota se iniciará inmediatamente.

Nuevo submarino italiano.—En presencia del Duque de Spoleto y de altas autoridades políticas y militares, se botó al agua sin novedad el moderno submarino "Veniero" de 1.026 toneladas.

Nuevos submarinos.—En menos de un mes se han botado las siguientes nuevas unidades submarinas:

"Neghelli" y "Anciangui" en los astilleros de Spezia.

"Marcelo", "Dandolo" y "Mocenigo" en los astilleros de Monfalcone, Trieste.

"Zoea" en los astilleros de Taranto.

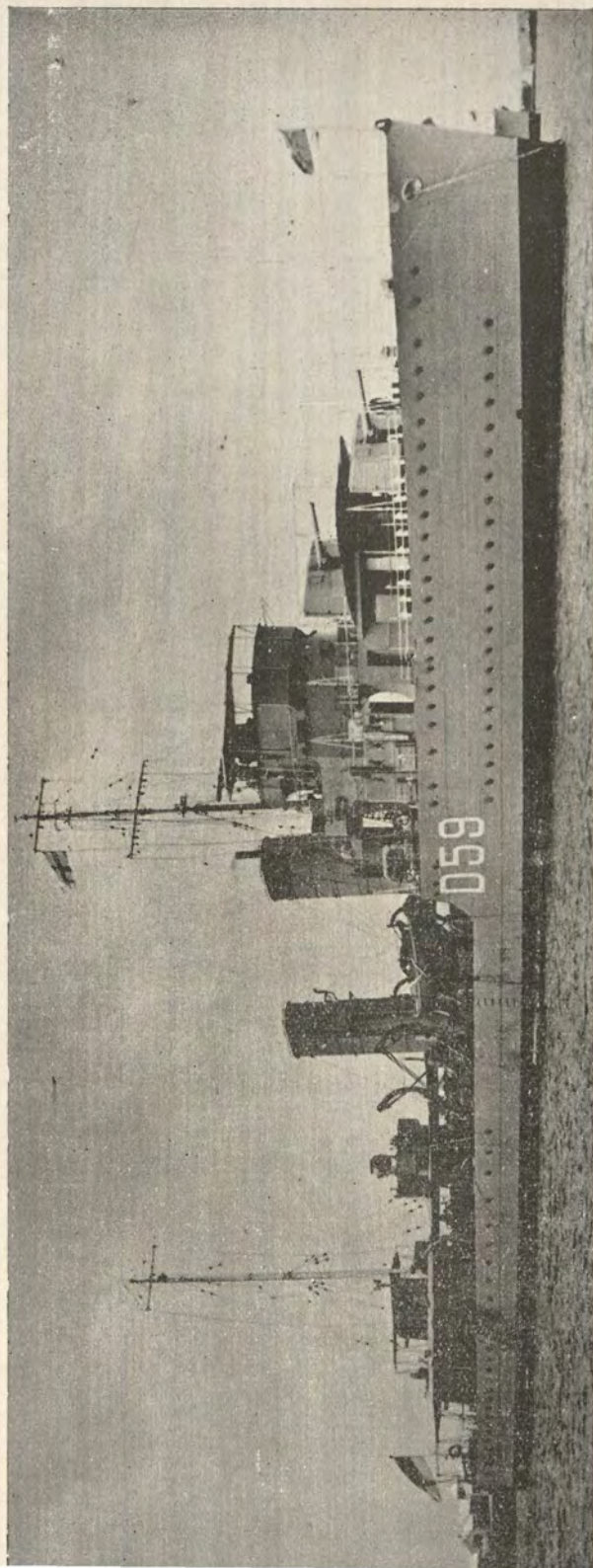
RUSIA

Creación del Comisariato de Marina.—Después de detenido estudio, se ha creado el Comisariato de Marina, separándolo del Comisariato de Defensa. El diario oficial "Pravda" dice al respecto que éste paso se ha dado "para fortalecer la capacidad defensiva de la Unión Soviética".

SUECIA

Protección de la flota contra ataques aéreos.—El Jefe de la Armada ha sugerido aprovechar las condiciones geológicas especiales del país para proteger la flota contra los ataques aéreos, mediante la formación de túneles en los acantilados de la costa. En dichos túneles hallarían protección las unidades navales menores, tales como torpederos, submarinos, etcétera.



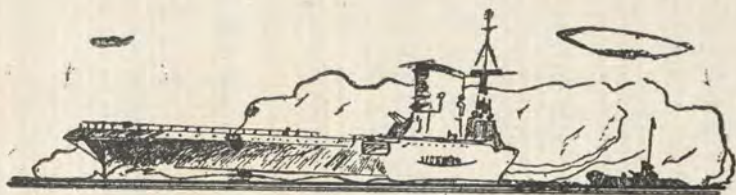


El H. H. C. D. «Skeene» insignia en la flotilla de destroyers del Canadá



El H. H. C. D. «Fraser», destroyers de la Armada Canadiense, que visitó el Callao en su cruceo por la costa occidental de Sudamérica





CRONICA NACIONAL

ACTIVIDADES DE LA ESCUADRA

El 4 de Enero zarparon del Callao el B. A. P. "Almirante Grau" (insignia), los destroyers "Almirante Guise" y "Almirante Villar", los submarinos "R-2" y "R-3" y el buque-auxiliar "Rímac", con objeto de iniciar el Crucero de Verano, habiéndose embarcado los cadetes navales en las diversos buques de la Escuadra.

El itinerario del Crucero de Verano comprendía la visita a casi todas las caletas y puertos del Norte de nuestro litoral y durante los períodos de navegación se debían efectuar diferentes ejercicios tácticos, de aproximación y para entrenamiento del personal en puestos de combate.

El 22 de Febrero regresaron los buques al Callao, desembarcando los cadetes navales. En el próximo mes de Marzo se ejecutarán los ejercicios de artillería.

ESCUADRILLA DE DESTROYERS DEL CANADA

Características de las unidades que nos visitan

Por primera vez el 11 de Febrero llegó al Callao una flotilla de destroyers de la Armada del Canadá la cual viene efectuando un crucero por la costa occidental de la América del Sur.

Los destroyers son modernas unidades recientemente construídas y por lo tanto cuentan con los últimos adelantos de la Marina de Guerra. Actualmente representan la mitad del poderío de la flota naval del Canadá, pues la Escuadra de ese país está compuesta por nueve buques de guerra, incluyendo los cuatro destroyers que nos visitan, y los cuales son: el H. H. C. D. "Skeene" que enarbola la insignia del comandante de la Escuadrilla, Capitán Víctor G. Brodeur, y el "Saguenay", "Fraser" y "Saint Laurent".

Características generales:—Las características de los destroyers "Saguenay" y "Skeena" son las siguientes: Desplazamiento 1.320 toneladas; dimensiones, 322 pies de eslora; 32,5 pies de manga y 12 pies de puntal. Su armamento está representado en seis cañones, cinco ametralladoras y ocho tubos lanzatorpedos. Sus máquinas funcionan por medio de turbinas Parsons y tienen tres calderas con supercalentadores. Desarrollan 34.000 H. P. Sus tanques tienen capacidad para 380 toneladas de petróleo. Su construcción fué contratada por los señores Thomycroft en 1929 terminando en 1931; su costo, inclusive su armamento, es aproximadamente de 670,000 li-

bras esterlinas cada uno. Son similares a los de tipo "A" de la Real Armada Británica y en sus pruebas han desarrollado más de 37 nudos por hora, sin haberse notado ninguna vibración.

El "Fraser" y el "Saint Laurent".—Los destroyers "Fraser" y "Saint Laurent" han sido adquiridos el año pasado en Inglaterra y sus características son semejantes, mostrando una amplia eficiencia en todos sus servicios.

El Comandante del "Skeena" es el Capitán Víctor G. Brodeur y Comandante de la Escuadrilla de Destroyers; del "Fraser" el Comandante Howard E. Reid; del "Saguenay" el Comandante Wm. J. R. Beech; y del "Saint Laurent" el Comandante Adrián M. Hope.

También según se informa viene al comando del H. M. C. S. "Venture" embarcación de ejercicios, el Comandante A. R. Pressey.

Recepciones y Fiestas:—Durante la estada de los marinos de la flota del Canadá la Colonia Británica efectuó diversos preparativos para hacer grata esta visita. El día 11 en la Legación Británica se recepcionó a la oficialidad con un cocktail party; el día 12 en el Country Club se llevó a cabo un baile social y el 14 una recepción en el Poenix Club. Además de estas recepciones oficiales tuvieron lugar otras fiestas organizadas por comisiones de damas de la Colonia tanto de Lima como de el puerto. Hubo partidos de Cricket, Golf y una excursión en Ferrocarril a Río Blanco y una fiesta social en Bellavista.

LA ESCUELA DE ASPIRANTES A CADETES NAVALES

Con el título de "La necesidad de establecer Colegios Militares" el Coronel E. V. Pérez Alvarado, ha publicado en los diarios de Lima un interesante artículo en el que se refiere a nuestra "Escuela de Aspirantes a Cadetes Navales". Agradecemos los elogiosos términos del distinguido militar al tomar a la citada Escuela como ejemplo; tanto en lo referente a su organización como a la preparación de nuestros futuros marinos.

Gustosos reproducimos lo referente a ella.

"La actual "Sección Preparatoria", de la Escuela Naval del Perú, está dando los más óptimos resultados al respecto; por que precisamente tiende a las finalidades que se preconizan al presente; notándose dos hechos altamente halagadores y que robustecen las futuras expectativas de los "Colegios Militares": uno, la gran influencia, y cada día mayor, de candidatos a su ingreso y la otra, LA EFICIENTE PREPARACION QUE ALLI SE OBTIENE, la cual está debidamente comprobada al examinar los resultados anuales; lástima que se concrete a una sola especialidad, la Marina, y que por tal razón, su radio de acción sea tan reducido".

SOCIEDAD MUTUALISTA MILITAR DEL PERU

MOVIMIENTO DE CAJA EN ENERO DE 1938

ENTRADAS

Saldo en diciembre 31 de 1937:

En Banco Italiano. Cta. Cte.....	S .	49.205.14	
En Banco Popular. Cta. Cte.....	«	34.947.26	
En Banco Popular. Retenc. Judic..	«	500.00	
En Banco Popular. Depósito....	«	100.000.00	
En Banco Italiano. « ..	«	100.000.00	
En Banco Internacional. « ..	«	100.000.00	
En Banco Alemán. « ..	«	50.000.00	
En Cédulas Hipotecarias. « ..	«	16.000.00	S , 450.652.40

*Fondos de Gastos.**Cuotas Mensuales.*

Pagadas en el mes.....	«	36.708.00
------------------------	---	-----------

Intereses Cobrados.

Cupón Bco. Popular. N° 3963.	S .	276.00	
« « Alemán. « 2624.	«	132.40	
« « Italiano. « 38952.	«	161.00	
« « « 37911.	«	161.00	
« « Popular. « 3921.	«	161.00	
« « Internac. « 0160.	«	162.75	
« « Italiano. « 38194.	«	805.00	
« « Alemán. « 2614.	«	138.00	« 1.997.15

Adelantos de Sueldos.

Reintegrado en el mes.....	«	40.00
----------------------------	---	-------

Operaciones Pendientes.

Exceso en entregas Ministerio de Marina.....	«	70.00
--	---	-------

 S|. 489.467.55

SALIDAS

Fondos de Gastos.

Cobranzas y timbres de remesas.....	S .	22.31	
Sueldos de Empleados.....	«	470.00	
Imprenta y menudos.....	«	35.00	S . 527.31

Siniestros por Pagar.

Pagado a herederos de:			
Cap. de Fgta. M. A. Villavisencio.	S . 10.000.00		
Sub-Teniente Fco. Delgado R.....	« 10.000.00	«	20.000.00

Saldo en enero 31 de 1938:

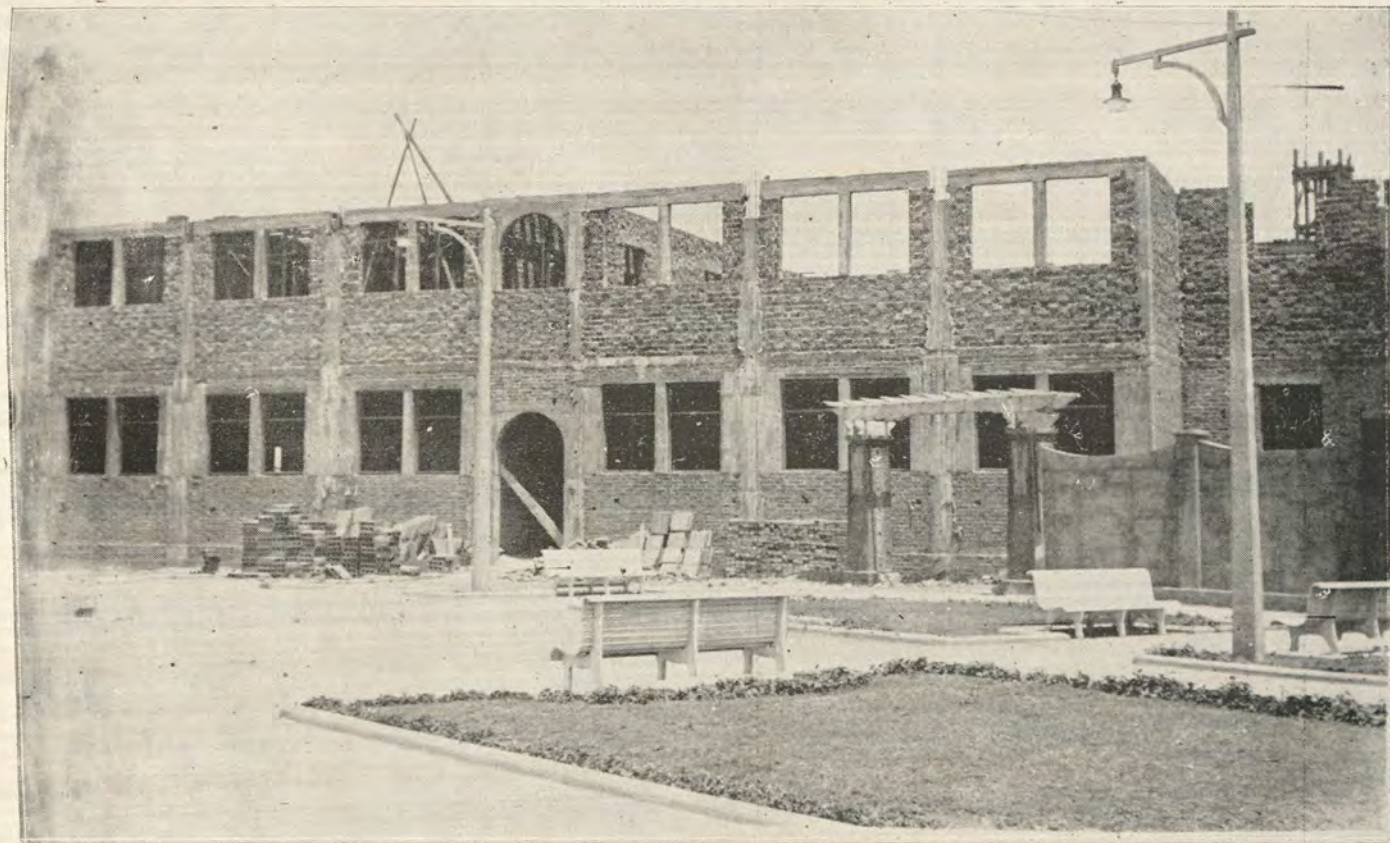
En Banco Italiano. Cta. Cte.....	S . 48.106.00		
En Banco Popular. Cta. Cte.....	« 54.334.24		
En Banco Popular. Retenc. Judic..	« 500.00		
En Banco Popular. Depósito	« 100.000.00		
En Banco Italiano. «	« 100.000.00		
En Banco Internacional «	« 100.000.00		
En Banco Alemán. «	« 50.000.00		
En Cédulas Hipotecarias.....	« 16.000.00	«	468.940.24
			S . 489.467.55

Conforme-Tesorero.
Cap. de Navío-E. LABARTHE.

Contador.
RDO. R. LA ROSA.

Conforme-Vocal de Contabilidad.
Coronel-ISAIAS MORON.

V°. B°.—Presidente.
Cap. de Navío-ALEJANDRO G. VINCES.



Estado actual de los trabajos del nuevo local para Escuela de Aspirantes a Cadetes Navales

NECROLOGICA



Capitán de Fragata Dn. Mauro A. Villavicencio

† 5 de Enero de 1938

Ingresó a la Escuela Naval a bordo del "Pontón Perú" como alumno supernumerario el año 1902. Después de terminados sus estudios recibió el título de guardiamarina con fecha 4 de Enero de 1906, pasando a la dotación del Transporte "Constitución", de donde fué destacado al Transporte "Iquitos", siendo nombrado a dicho buque el 7 de Mayo del mismo año. El 31 de Diciembre de 1906 fué nombrado en comisión a Europa, durante la construcción de los cruceros "Grau" y "Bolognesi". El 1º de Marzo de 1907, fué nombrado al B. A. P. "Almirante Grau", saliendo tres meses después al puerto de Fleetwood, donde se alistó el buque para el viaje al Callao que se hizo por el estrecho de Magallanes tocando en los distintos puertos e islas que comprendía la derrota. Fué nombrado después al Transporte "Iquitos", el 19 de Junio de 1908. Ascendió a Alférez de Fragata el 27 de Julio de 1909, pasando el 4 de Setiembre del mismo año de dotación al crucero "Lima", haciendo en dicho buque el servicio de campaña, cuando por motivos internacionales se estuvo en vísperas de romper las hostilidades con la República del Ecuador. De dicho buque pasó al crucero "Coronel Bolognesi" el 6 de Abril de 1910.

El 27 de Julio de 1913 ascendió a Teniente 1º. El 31 de Marzo de 1915, pasó a formar parte del primer Estado Mayor General de Marina, allí fué destacado a la Dirección General de Marina. El 1º de Febrero de 1916 fué nombrado de dotación al crucero "Coronel Bolognesi". El 18 de Febrero de 1918 fué nombrado de dotación al

crucero "Almirante Grau", habiendo ascendido a Capitán de Corbeta con fecha 1.º de Febrero del mismo año.

El 18 de Agosto de 1919 fué nombrado a la Secretaría General de la Dirección General de Marina. Al crearse el Ministerio de Marina, fué nombrado el 19 de Enero de 1920 a la Dirección General de Marina. De este puesto pasó como 2.º Comandante al crucero "Almirante Grau", el 1.º de marzo de 1921 en donde efectuó el crucero de verano de ese año, pasando después como segundo Comandante del Batallón de Marina el 13 de Junio de 1921. Fué nombrado Capitán de Puerto de Eten el 21 de Noviembre del mismo año.

El 15 de Noviembre de 1922 fué nombrado Capitán de Puerto de Yurimaguas, después fué nombrado a la Dirección del Personal de la Marina el 12 de Diciembre de 1922. El 23 de Diciembre del mismo año fué nombrado 1er. Ayudante de la Capitanía del Callao, desempeñando interinamente el puesto de Capitán de Puerto durante la licencia concedida a éste. El 7 de Julio de 1924 pasó a la Dirección del Personal de la Marina y el 1.º de Agosto del mismo año Primer Comandante del B. A. P. "Contramaestre Dueñas". El 1.º de Febrero de 1925 fué ascendido a Capitán de Fragata y el 15 de Abril del mismo año fué nombrado 1er. Ayudante de la Capitanía del Callao. El 18 de Mayo del mismo año Capitán de Puerto de Pacasmayo, pasando nuevamente a la Dirección del Personal el 1.º de Junio de 1925, hasta el 16 de Abril de 1928 que fué nombrado Primer Comandante del B. A. P. "Teniente Rodríguez", donde efectuó los cruceros y ejercicios de Verano y Primavera.

El 15 de abril de 1929 volvió nuevamente a la Dirección del Personal y el 3 de Agosto de 1932 fué nombrado Capitán de Puerto de Ilo pasando como Jefe de los Almacenes de la Dirección General de Marina el 24 de Octubre de 1932. El 14 de Marzo de 1933 fué nombrado Juez Permanente de Marina y el 3 de Diciembre de 1934 capitán del Puerto de Salaverry, donde prestó sus servicios hasta el 5 de Enero de 1938, fecha de su fallecimiento.

El extinto prestó sus servicios sin interrupción alguna y sin haber estado un solo día fuera del servicio.

Era hijo del Vice-Almirante Manuel A. Villavisencio héroe de la guerra del Pacífico que bloqueó Arica.

La REVISTA DE MARINA, envía a sus deudos, su más sentida condolencia.

PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE

NACIONALES

- Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros.—Diciembre y Enero.
The New West Coast Leader.—Diciembre y Enero.
Revista Militar del Perú.—Diciembre y Enero.
Revista "Turismo".—Diciembre.
Revista Policial del Perú.—Oct., Nov., Dic. y Enero.
Boletín del Clase.—Diciembre y Enero.
Revista de la Universidad Católica.—Set., Oct. y Nov.
Aviación.—Diciembre y Enero.
La Revista del Foro.—Julio a Setiembre.

EXTRANJERAS

ARGENTINA

- Revista Militar.—Noviembre, Diciembre y Enero.
Tiro y Gimnasia.—Noviembre.
Boletín del Centro Naval.—Noviembre-Diciembre.
El Caballo.—Noviembre, Diciembre y Enero.
Avia.—Noviembre y Diciembre.
Marina.—Noviembre, Diciembre y Enero.

ALEMANIA

- Ejército, Marina y Aviación.—Diciembre.

BELGICA

- Revue de la Ligue Maritime Belge.—Nov., Dic. y Enero.

BRASIL

- Revista de Commercio e Navegacao.—Nov., Dic. y Enero.
Boletín Do Club Naval.—3er. Trimestre 1937.
Revista Maritima Brasileira.—Noviembre y Diciembre.
Liga Maritima Brasileira.—Nov., Dic. y Enero.

BOLIVIA

- Revista Militar.—Noviembre-Diciembre.

CHILE

- Revista de Infantería.—Noviembre-Diciembre.
Revista de Marina.—Noviembre-Diciembre.
Nautilus.—Noviembre y Diciembre.
Revista del Servicio de Administración Militar.—3er. y 4º. trimestre 1937.

EE. UU. DE VENEZUELA

- Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica.—Set., Oct. y Nov.

EE. UU. DE NORTEAMERICA

Journal of the American Society of Naval Engineers.—Dic.
Boletín de la Unión Panamericana.—Diciembre y Enero.
United States Naval Institute Proceedings.—Dic. y Enero.

FRANCIA

La Revue Maritime.—Diciembre.

HONDURAS

Revista de Policía.—Octubre, Noviembre y Diciembre.

ITALIA

L'Italia Marinara.—Diciembre y Enero.
Rivista de Artiglieria e Genio.—Nov., Dic. y Enero.
Rivista Nautica Italia Navale.—Noviembre y Diciembre.
Rivista Aeronautica.—Diciembre y Enero.
L'Aerotecnica.—Noviembre.

MEJICO

Revista del Ejército.—Agosto.
Revista Naval Militar.—Agosto.
El Soldado.—Agosto.

PARAGUAY

Revista del Ejército y la Armada.—Setiembre-October.

PORTUGAL

Annais Do Club Militar.—Setiembre-October.
Revista de Artilharia.—Noviembre y Diciembre.

SUIZA

Boletín Mensual de la Sociedad de las Naciones.—Nov. y Dic.

URUGUAY

Revista Marítima.—Diciembre y Enero.



ESCUELA NAVAL DEL PERU

Latitud 12°-04'-34''S — Longitud 77°-10'-50''W — Altura 5 m.

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

ENERO 1938



Fecha	Dirección y Fuerza del viento			Clase y cantidad de nubes			Visibilidad hacia el mar en metros			Presión Barométrica en milímetros			Temperatura del aire a la sombra			Termómetro mojado			Temperatura del mar			Máxima y mínima a la sombra		Máxima y mínima a la intemperie		Viento en 24 h. en km.	Evaporación en 24 h. en mm.	Lluvia en 24 h. en m. m.
	Hs.	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	De 1300 hs. a 1300 hs.					
1	150=1	180=2	170=1	Es. = 10	Ci. = 2	Ci. = 1	10000	12000	13000	758.0	757.0	756.2	19.0	19.5	20.0	19.0	19.5	19.1	17.0	19.9	15.0	28.5	18.0	28.5	13.0	245	2.1	2.3
2	150=1	110=2	100=1	Es. = 10	Ci. = 8	Es. = 1	12000	12000	15000	757.0	756.2	758.0	19.0	20.2	20.0	18.7	19.5	19.6	14.8	29.0	15.0	22.0	11.0	24.1	11.0	245	2.2	0
3	100=1	200=2	170=1	Es. = 10	Ci. Cu. 6	Es. = 10	9000	16000	11000	758.0	757.5	757.5	18.2	20.1	18.6	18.0	19.0	18.0	18.1	20.7	16.1	21.5	19.0	23.5	16.3	225	2.1	0
4	150=1	160=1	140=1	Es. = 10	Es. = 10	Es. = 10	10000	20000	7000	758.0	757.6	757.3	19.0	19.0	18.7	18.5	18.8	18.5	15.3	20.0	19.0	21.2	17.8	23.3	17.2	160	1.7	0
5	130=1	150=2	150=1	Es. = 10	Ci. Cu. 4	Alt. Cu. 8	13000	22000	15000	758.3	757.0	757.0	19.5	21.0	20.0	18.9	19.7	19.0	17.2	18.4	17.9	21.4	18.0	22.8	18.0	200	1.4	0
6	Calma	140=1	150=1	Es. = 10	Es. = 10	Ci. Es. 7	10000	10000	14000	756.0	756.0	758.0	18.5	21.4	19.8	17.8	19.9	19.0	15.8	18.9	18.9	23.0	18.0	23.5	17.8	170	2.0	0
7	140=1	Calma	150=1	Es. = 10	Es. = 10	Es. = 10	13000	12000	10000	758.4	757.3	757.0	18.9	21.5	20.1	18.9	20.0	19.8	18.0	18.8	18.8	23.0	17.3	24.2	17.0	165	1.8	0
8	180=1	160=1	135=1	Es. = 10	Es. = 10	Es. = 10	10000	12000	14000	758.3	758.5	758.0	19.0	20.4	20.0	18.9	19.8	19.7	15.3	19.0	19.0	21.1	18.2	23.2	18.2	175	1.2	0
9	130=1	170=1	160=1	Es. = 10	Es. = 6	Ci. Cu. 4	9000	10000	15000	758.0	758.2	757.1	18.2	20.3	20.4	18.4	19.8	20.0	18.0	19.1	19.7	21.2	17.8	22.0	17.5	151	1.6	0
10	Calma	150=1	140=1	Es. = 10	Es. = 10	Es. = 10	19000	22000	15000	758.0	757.6	757.0	18.9	20.3	20.1	19.0	19.5	19.6	18.8	18.0	19.1	22.5	18.0	24.0	18.0	185	1.6	90
11	130=1	170=2	170=1	Es. = 10	Alt. Cu. 9	Es. Cu. 3	13000	18000	16000	757.3	757.0	755.5	20.2	21.1	21.0	19.7	20.4	20.7	16.9	17.7	20.7	22.8	18.0	24.2	18.0	110	2.8	Trazas
12	140=1	150=2	140=2	Es. = 10	Es. = 9	Es. = 3	350	15000	13000	756.8	756.8	758.3	18.0	19.1	21.0	18.6	19.3	20.2	18.3	17.1	18.4	21.0	17.8	22.0	18.2	200	1.3	Trazas
13	145=1	160=2	140=1	Es. = 10	Es. = 10	Cu. = 1	10000	22000	20000	758.0	757.0	757.2	18.0	19.8	21.0	18.4	19.7	20.2	18.0	17.9	16.9	21.0	17.2	23.0	17.5	215	1.5	0
14	150=1	170=2	145=1	Es. = 10	Cu. = 2	Es. = 6	18000	24000	18000	757.6	757.3	758.0	19.8	19.0	20.2	19.7	19.0	20.0	16.0	19.0	19.0	22.3	18.8	23.8	18.8	200	2.2	0
15	130=1	180=2	140=1	Es. = 10	Alt. Cu. 9	Es. Cu. 10	13000	18000	12000	758.0	757.5	757.3	19.8	21.0	21.0	19.9	20.0	20.0	18.1	20.0	17.0	22.5	18.9	22.0	18.8	170	2.0	Trazas
16	Calma	160=1	140=1	Es. = 10	Cu. = 2	Es. Cu. 3	10000	24000	18000	758.6	757.7	759.5	20.0	21.0	21.0	19.8	20.2	20.4	17.0	21.0	15.0	24.0	18.9	24.0	18.9	160	1.7	0
17	180=2	180=2	170=1	Es. Cu. 7	Es. Cu. 2	Ci. Cu. 4	19000	22000	20000	759.8	757.0	757.3	20.0	20.1	21.0	19.8	19.2	20.0	15.0	22.0	15.0	23.0	18.9	24.0	18.5	260	2.8	0
18	160=1	250=2	140=1	Es. Cu. 9	Ci. = 2	Ci. Cu. 4	15000	20000	20000	759.0	758.0	756.5	19.7	20.0	21.0	18.8	19.0	20.0	15.0	21.0	15.5	20.0	19.0	23.5	19.0	150	2.0	0
19	350=1	280=1	180=1	Es. = 10	Cu. = 2	Ci. Es. 2	12000	24000	16000	758.5	758.0	756.5	18.5	20.0	20.1	18.0	19.0	19.0	16.1	19.4	19.2	23.5	20.0	26.9	17.3	190	2.2	0
20	140=1	150=1	160=1	Es. = 10	Cu. = 3	Ci. = 6	14000	22000	15000	758.0	758.0	756.0	19.8	20.8	20.2	18.8	19.2	19.5	18.1	20.1	18.0	21.6	19.0	23.0	18.9	135	2.6	0
21	150=1	160=1	170=2	Es. Cu. 6	Ci. = 2	Alt. Cu. 8	14000	22000	18000	758.0	757.0	756.0	19.5	20.0	20.4	18.8	18.8	19.0	16.0	17.4	17.7	21.5	18.0	20.8	18.0	260	2.8	0
22	160=1	170=2	150=2	Es. = 10	Ci. Cu. 8	Ci. Es. 9	12000	20000	18000	757.5	756.8	756.0	19.4	19.5	20.0	18.9	18.9	18.6	15.9	19.4	18.0	20.8	18.8	21.1	18.2	250	2.2	12.5
23	160=1	170=2	160=1	Es. = 10	Ci. = 2	Alt. Cu. 9	15000	2200	20000	757.0	756.8	757.0	19.1	19.9	20.0	18.8	18.8	18.9	19.5	18.9	19.3	21.0	18.4	22.0	18.0	270	3.0	0
24	Calma	180=1	150=2	Es. = 10	Es. = 10	Es. Cu. 10	11000	18000	14000	757.5	757.0	757.0	19.3	20.0	19.8	18.7	19.0	18.8	15.0	17.0	16.7	24.0	18.0	22.1	18.2	240	2.3	0
25	160=2	170=2	160=1	Es. = 10	Ci. = 7	Alt. Cu. 9	9000	20000	16000	758.0	756.5	756.6	17.6	20.8	19.8	17.5	19.5	19.0	19.0	16.9	17.3	23.0	15.8	22.2	16.0	160	1.4	0
26	170=1	180=2	160=2	Alt. Cu. 8	Es. = 10	Ci. = 8	27000	4000	18000	757.5	758.0	757.0	18.8	19.0	21.9	18.8	19.0	20.0	17.0	19.4	19.1	22.5	18.0	21.8	16.0	215	1.4	0
27	140=1	140=2	170=1	Es. = 9	Es. = 10	Alt. Cu. 8	8000	28000	19000	758.0	757.0	757.0	19.4	20.3	21.2	19.2	19.8	20.1	19.0	16.7	16.5	23.5	19.0	22.0	18.8	270	2.0	4.8
28	Calma	150=1	140=1	Es. = 10	Es. = 10	Es. = 10	15000	16000	6000	758.5	759.0	759.0	18.8	20.8	20.2	18.9	20.0	19.9	14.8	15.3	15.0	22.0	18.0	23.3	17.8	205	1.6	Trazas
29	130=1	170=2	150=1	Es. = 10	Es. = 10	Es. = 10	6000	350	10000	758.0	757.0	756.2	19.0	19.9	20.4	19.5	19.8	20.0	14.2	15.0	15.0	22.1	18.4	23.8	18.3	210	2.0	0
30	Calma	140=1	140=1	Es. = 10	Es. Cu. 6	Es. Ci. 3	19000	22000	15000	757.0	758.0	756.3	20.0	22.0	21.4	20.0	20.9	20.6	14.9	18.0	15.0	20.2	17.2	24.4	16.8	220	1.6	0
31	140=1	160=2	160=1	Es. = 8	Ci. = 2	Alt. Cu. 3	19000	20000	22000	755.5	755.0	755.5	19.6	20.3	21.5	19.4	19.4	20.0	15.0	19.8	18.0	22.5	17.2	22.8	17.0	100	2.4	0

El Jefe del Departamento de Navegación

Capitán de Fragata

Jorge Arbulú G.

ESCUELA NAVAL DEL PERU

Latitud 12°-04'-34''S — Longitud 77°-10'-50''W — Altura 5 m.

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

FEBRERO 1938

Fecha	Dirección y Fuerza del viento			Clase y cantidad de nubes			Visibilidad hacia el mar en metros			Presión Barométrica en milímetros			Temperatura del aire a la sombra			Termómetro mojado			Temperatura del mar			Máxima y mínima a la sombra	Máxima y mínima a la intemperie	Viento en 24 h. en km.	Evaporación en 24 h. en mm.	Lluvia en 24 h. en m m.		
	Hs.	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13	18	7	13						18	De 1300 hs. a 1800 hs.
1	Calma	170 = 2	140 = 1	Es. = 10	Ci. = 6	Es. Cu. 9	15000	22000	18000	757.0	757.2	756.3	20.9	21.7	21.5	20.0	20.1	20.2	16.0	20.9	17.0	21.6	19.9	22.8	19.2	155	3.5	0
2	150 = 1	175 = 2	150 = 1	Es. = 10	Es. = 10	Es. Cu. 9	14000	25000	20000	757.4	757.5	757.0	19.1	21.5	21.3	19.1	20.0	20.3	15.0	19.0	15.0	22.8	18.0	23.0	18.2	240	2.5	0
3	Calma	140 = 2	150 = 1	Es. = 10	Es. Cu. 9	Es. = 10	10000	20000	18000	757.2	758.0	757.0	19.8	21.2	21.0	18.9	20.3	20.2	15.0	18.2	16.0	22.0	19.0	22.5	19.0	180	2.1	0
4	140 = 1	150 = 1	170 = 1	Es. = 10	Alt. Cu. 9	Es. Cu. 9	13000	25000	22000	757.0	758.0	757.0	19.9	22.0	21.1	19.5	20.0	20.5	16.0	20.0	17.0	23.0	19.0	22.2	20.0	180	1.9	0
5	Calma	160 = 1	150 = 1	Cu. = 9	Ci. = 2	Ci. Es. 9	12000	24000	18000	757.5	759.3	758.3	20.0	21.0	21.5	19.8	20.2	20.5	17.4	19.3	16.3	20.0	19.0	22.8	19.0	165	1.8	0
6	130 = 1	320 = 1	170 = 2	Es. = 10	Es. = 10	Es. Cu. 10	10000	350	15000	758.3	756.5	756.0	18.9	18.9	20.9	18.7	19.5	16.9	18.0	18.1	20.8	19.0	22.5	17.4	205	1.3	0	
7	Calma	300 = 1	150 = 1	Es. = 10	Alt. Cu. 10	Es. Cu. 10	10000	20000	22000	758.0	758.3	757.0	19.5	20.1	20.5	19.1	18.5	19.8	16.3	17.8	18.1	23.0	19.5	24.8	18.5	155	1.8	0
8	140 = 1	170 = 1	170 = 1	Es. = 10	Es. Cu. 7	Es. Cu. 9	13000	24000	15000	757.5	758.0	755.8	19.2	20.2	20.0	19.0	19.5	19.2	19.1	17.6	18.4	21.4	18.4	21.4	18.0	140	1.6	0
9	Calma	180 = 2	160 = 2	Es. = 10	Es. Cu. 10	Es. Cu. 8	12000	22000	24000	755.2	757.3	756.4	19.0	19.8	20.0	18.3	18.4	18.0	19.0	16.3	19.5	20.8	18.0	21.5	18.0	225	1.5	0
10	190 = 1	190 = 2	170 = 1	Es. = 10	Ci. Es. 8	Alt. Cu. 8	15000	24000	25000	757.3	757.5	756.0	18.2	19.0	20.9	18.0	18.5	19.2	18.2	16.5	18.2	20.8	17.3	21.2	17.0	285	2.1	0
11	Calma	180 = 1	140 = 1	Es. = 10	Ci. Cu. 3	Ci. Es. 4	350	22000	24000	757.2	757.6	756.4	17.1	19.2	20.4	17.5	18.6	19.6	18.6	17.0	19.3	20.8	16.2	23.0	16.2	235	1.9	Trazas
12	140 = 1	190 = 2	150 = 2	Es. = 9	Ci. = 1	Ci. Cu. 7	10000	24000	20000	756.5	757.0	756.0	18.3	20.0	21.0	18.3	19.0	20.0	19.0	19.0	17.3	21.1	17.5	22.1	17.2	210	2.3	Trazas
13	Calma	130 = 1	120 = 1	Es. = 10	Ci. = 2	Ci. Es. 8	350	20000	18000	756.5	756.4	756.3	18.8	21.0	21.2	18.8	20.0	20.0	15.2	19.9	15.5	22.5	18.0	22.5	17.2	230	2.1	Trazas
14	150 = 1	200 = 1	Calma	Es. = 10	Alt. Cu. 7	Es. = 10	15000	16000	20000	756.5	757.6	756.5	18.9	21.3	22.0	18.8	20.0	20.7	15.0	17.1	16.6	23.5	17.0	23.2	16.8	145	2.1	Trazas
15	Calma	300 = 1	150 = 1	Ci. Cu. 7	Ci. Es. 7	Ci. Es. 9	2700	15000	16000	756.2	756.5	758.0	18.8	21.5	22.1	18.8	20.2	21.2	15.8	20.2	16.0	25.0	18.0	25.0	18.0	100	1.8	0
16	140 = 1	130 = 1	150 = 1	Ci. Es. 6	Alt. Cu. 4	Es. = 10	1000	20000	18000	756.0	756.5	756.0	19.0	20.6	21.1	19.0	19.9	20.1	16.0	17.4	16.8	22.0	18.0	22.0	18.0	120	1.8	0
17	150 = 1	170 = 2	140 = 1	Es. = 10	Es. Cu. 2	Es. Cu. 7	10000	24000	16000	756.5	755.0	755.0	19.6	21.0	21.2	19.1	20.0	20.2	15.8	20.9	15.9	23.0	18.8	22.5	18.3	220	2.2	0
18	150 = 1	180 = 2	170 = 1	Es. = 8	Ci. = 1	Es. Cu. 7	10000	22000	20000	756.0	757.0	756.3	19.8	21.0	21.4	19.0	19.9	20.0	15.4	17.2	17.0	22.0	19.0	22.0	19.0	210	2.7	0
19	Calma	190 = 2	150 = 2	Es. Cu. 9	Cu. = 2	Ci. Cu. 5	15000	24000	23000	756.5	756.8	755.3	19.3	20.7	21.8	19.3	20.7	21.8	15.5	17.4	16.0	21.9	18.7	21.9	18.5	280	2.7	0
20	140 = 1	170 = 2	140 = 1	Es. = 10	Ci. Cu. 2	Ci. Cu. 1	16000	22000	25000	756.2	756.8	755.5	20.0	21.3	22.0	19.7	20.1	20.9	16.2	15.8	18.0	22.0	19.0	22.0	18.5	165	2.2	0
21	160 = 1	135 = 1	140 = 1	Es. = 10	Es. = 10	Ci. Cu. 6	350	1500	20000	756.2	756.0	755.0	18.8	20.3	21.0	18.8	19.7	20.2	19.5	18.3	20.3	22.0	18.0	21.5	17.8	255	2.2	15
22	140 = 1	200 = 1	160 = 1	Es. = 10	Es. = 10	Es. = 10	1000	24000	500	756.0	755.5	754.6	19.0	19.6	20.0	19.1	19.5	20.0	19.4	18.0	19.8	21.0	18.0	21.5	17.5	205	1.5	15
23	Calma	200 = 2	180 = 2	Alt. Cu. 9	Es. = 10	Es. = 9	10000	8000	20000	756.5	756.0	756.0	20.1	20.3	21.0	19.9	20.1	20.5	18.4	19.0	19.4	21.1	18.8	22.3	20.1	225	2.2	0
24	180 = 1	210 = 2	180 = 1	Ci. Es. 6	Alt. Cu. 8	Ci. Cu. 9	15000	17000	18000	756.3	757.0	756.0	20.0	22.2	22.0	20.0	21.1	21.7	19.1	16.7	17.5	24.0	19.0	23.5	18.5	165	2.3	0
25	Calma	180 = 2	200 = 2	Es. = 10	Ci. = 1	Es. = 10	2000	18000	20000	755.3	756.0	756.0	19.8	22.0	21.0	19.9	21.0	20.9	16.6	19.0	18.5	22.5	19.0	22.8	19.2	150	2.4	0
26	160 = 1	160 = 1	170 = 1	Es. = 10	Es. Cu. 10	Es. Cu. 10	10000	16000	15000	757.0	757.8	757.2	20.8	22.1	21.3	21.0	21.8	21.0	17.5	17.2	15.0	23.0	19.8	23.5	19.2	180	1.8	0
27	Calma	200 = 2	160 = 2	Alt. Cu. 10	Ci. Es. 6	Es. = 8	10000	20000	18000	757.5	758.0	756.3	20.4	22.2	22.0	20.2	21.1	21.1	15.8	21.2	16.0	23.0	19.5	23.0	19.0	205	2.0	0
28	140 =	180 = 2	160 = 1	Es. = 10	Ci. Cu. 6	Es. = 10	20000	18000	16000	758.4	757.8	756.5	20.0	22.0	21.9	20.0	21.0	21.1	15.1	19.0	15.3	23.0	19.3	23.0	18.9	195	2.4	0

El Jefe del Departamento de Navegación

Capitán de Fragata

Jorge Arbulú G.

