

FAUCETT

PASAJEROS - CORRESPONDENCIA - CARCA

AL NORTE: TODOS LOS DIAS

Servicio: Lima - Talara - Lima

LIMA: Salida... 10.00 Llegada... 1.15 pm.

El Avión de los días Martes y Viernes, llega hasta Tumbes, regresando a Talara el mismo día

Servicio rápido: Lima - Chiclayo - Lima

LIMA: Salida... 8.45 Llegada... 3.45 pm.

AL SUR: TODOS LOS DIAS

Servicio: Lima - Arequipa - Lima

LIMA: Salida... 9.15 am. Llegada... 1.30 pm.

Lunes, Miércoles, Viernes y Domingos, regresando al siguiente día

Servicio: Lima - Tacna - Lima é intermedios

LIMA: Salida... 9.00 am. Llegada... 2.15 pm

Martes, Jueves y Sábados, regresando al siguiente día

**SERVICIO CHACHAPOYAS, MOYOBAMPA,
LAMAS, TARAPOTO Y YURIMAGUAS,**

en conexión con los aviones de la Línea Aérea Nacional para Iquitos:

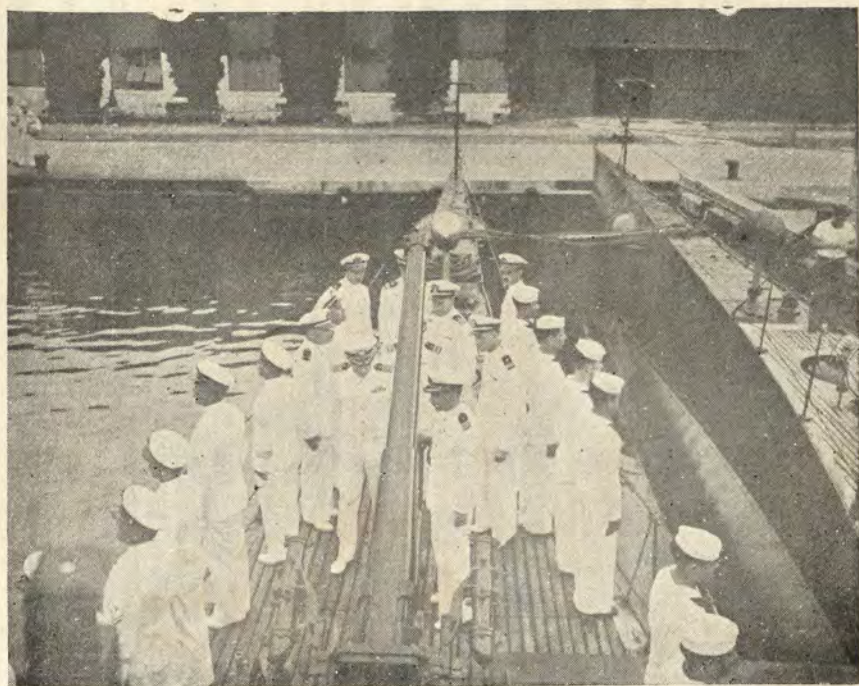
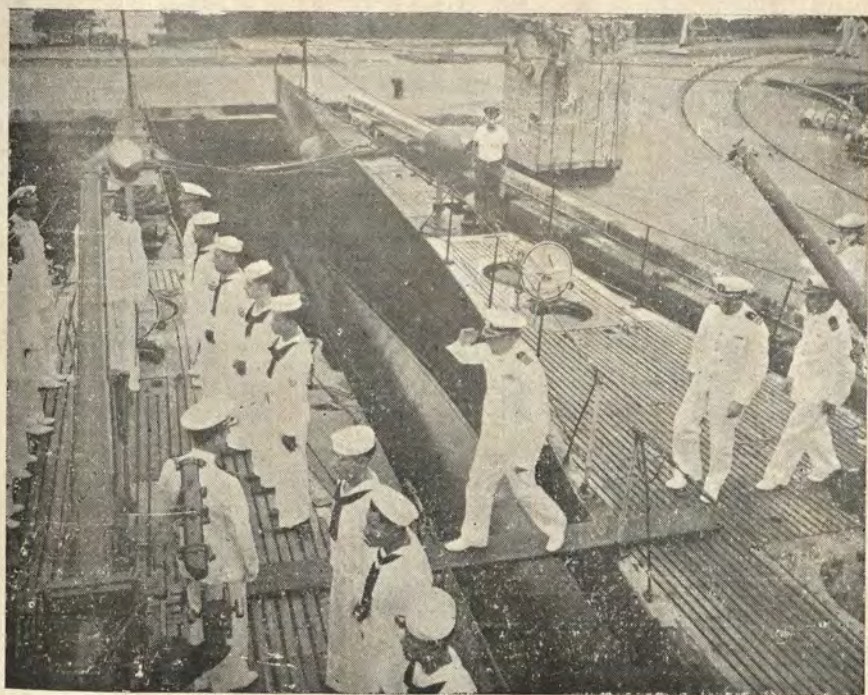
LOS LUNES Y JUEVES.

LIMA: Salida... 8 y 45 am.

— INFORMES —

HOTEL BOLIVAR Nos. 926 - 942

TELEFONOS: 11940 - 11949



Los B.A.P. "R-1 y "R-2" en la Zona del Canal, son inspeccionados por el Capitán de Navío, Jefe de la Base Naval de Cocosolo.

Trasmisor Portátil para Botes Salvavidas.—Teniente 2º A.P. Jorge del Río R.	351
La organización científica del trabajo en la reparación de los buques y en los arsenales militares.—Capitán de Corbeta Mateo Mille.—(De la "Revista General de Marina", España).	355
Algo sobre el Poder Naval a través de la Historia.—Contador de Navío Carlos Martell.—(Conferencia dada en el Centro Cultural del Ejército y la Armada de Cádiz)	369
La muerte de una Flota.—(Traducido de "United States Naval Institute Proceedings").	383
Un libro nocivo: "La victoria por el empleo del Poder Aéreo.—Capitán de Fragata Carlos Penna Botto.—(De "Revista de Marina", Chile).	398
NOTAS PROFESIONALES	433
La Academia Naval de los Estados Unidos de Norte América.	
CRONICA NACIONAL	460
Llegada de la fragata "Lautaro".—Almuerzo en el Arsenal Naval del Callao.—Agasajos a los marinos visitantes.	
NECROLOGICA	464



Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A. P. Roque A. Saldías

JEFE DE REDACCIÓN - ADMINISTRADOR ACCIDENTAL

Capitán de Corbeta A. P. Juan M. Castro H.

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. 80.00
„ „ „ $\frac{1}{2}$ „	„ 45.00
„ „ „ $\frac{1}{3}$ „	„ 35.00
„ „ „ $\frac{1}{4}$ „	„ 30.00
1 Pag. una sola vez.....	„ 14.00

AVISOS EXTRAORDINARIOS—PRECIOS CONVENCIONALES

Todo pago será adelantado

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

Cualquier persona del 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 se relacionen con asuntos referentes a 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.



Trasmisor Portátil

para Botes Salvavidas

Por el Teniente 2°.—A. P.

Jorge del Río R.

La guerra actual ha traído como consecuencia, que los investigadores científicos y técnicos se hayan superado para conseguir, mejorar y producir, a la par que armas e implementos bélicos mejores y más eficaces, nuevos sistemas y equipos para salvar vidas.

Especialmente en el campo de las comunicaciones, se han hecho adelantos notables, produciendo nuevos equipos para radiocomunicación que han contribuído a salvar muchas vidas preciosas; entre éstos figura un modelo de trasmisor portátil, que se ha usado con éxito en los botes salvavidas de los buques torpedeados, en las cabeceras de playa durante los desembarcos, y en general en todo lugar donde no se dispone de energía eléctrica.

Este trasmisor ha sido producido por Arnessen Electric Company, Estados Unidos, y a continuación doy una breve descripción del aparato y de su funcionamiento.

La principal característica de este equipo, es que cuenta con un pequeño generador, accionado a mano o con los pies, a una velocidad normal para el movimiento de brazos o piernas y que genera toda la energía necesaria para el funcionamiento del trasmisor; se ha eliminado pues el uso de baterías cuya vida y eficiencia están limitadas por gran cantidad de factores, especialmente sus horas de trabajo, que tienen un límite, pues una vez que se descargan, son completamente inservibles.

El equipo completo consiste de las siguientes partes:

- 1.—Generador.
- 2.—Trasmisor propiamente dicho.
- 3.—Juego de antena y conexión a tierra.

1.—Generador.

Es una pequeña pieza, cuyo tamaño comparativo puede apreciarse en la figura 1 (ángulo inferior derecho de la caja), que tiene un dispositivo de abrazaderas para asegurarse a una bancada u otra parte conveniente del bote; al eje del generador se le conectan las dos manizuelas mostradas en la tapa de la caja, y la conexión entre generador y trasmisor se hace por medio de un cable flexible blindado de tres conductores (Fig. 1, arrollado sobre la tapa de la caja), de los cuales dos conectan al generador propiamente dicho con el primario del transformador de poder; el tercer conductor conecta el manipulador automático con el circuito de manipulación (Fig. 2).

En caso de tener que usarse el equipo en tierra firme, se utiliza un trípode (Fig. 3) a una de cuyas patas se monta el generador por medio de sus abrazaderas; el trípode lleva un asiento igual al de una bicicleta y, utilizando las manizuelas como pedales, puede hacerse trabajar el generador con más comodidad y menos esfuerzo. Su velocidad de trabajo es de sesenta revoluciones por minuto en las manizuelas, con lo cual genera toda la potencia necesaria para el trabajo de todo el equipo. Sin embargo, el trasmisor puede trabajar hasta una velocidad mínima de las manizuelas, de treinta revoluciones por minuto; la máxima velocidad permitida es sesenta revoluciones por minuto, pero si el operador en las manizuelas o pedales se excediera esa cantidad, el circuito está diseñado de modo de controlar automáticamente el exceso de voltaje, evitando el que pueda malograrse alguna parte del equipo.

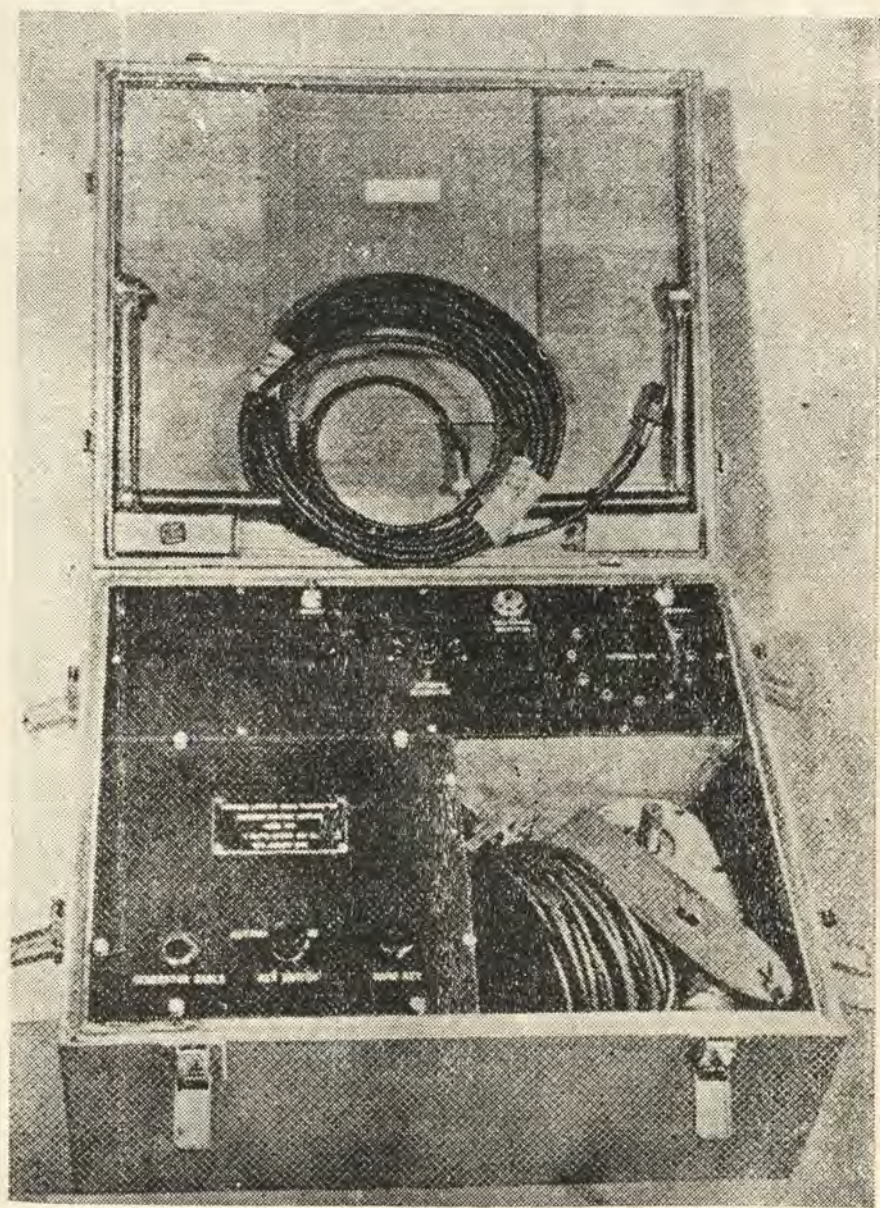


Fig. 1

El generador es de construcción especial, y no necesita lubricación, pudiendo trabajar durante largos períodos de tiempo ininterrumpidamente, siendo ésta una de sus principales ventajas, pues si se utilizaran baterías, una vez descargadas éstas, todo el equipo sería inservible.

En el mismo eje del generador hay una rueda con dientes o camones, sobre la cual apoya una punta del brazo móvil de un manipulador automático; los dientes o camones son de tamaños diferentes, de modo que al girar la rueda va abriendo y cerrando el manipulador, dando automáticamente la señal S. O. S. (Ver Fig. 2).

2.—Trasmisor propiamente dicho.—(Ver circuito de la Fig. 2).

Es un trasmisor de tres tubos: un oscilador maestro, y dos amplificadores de poder, y está sintonizado a la frecuencia fija de quinientos kilociclos, que es la frecuencia internacional para naufragios o desastres marítimos.

El secundario del transformador tiene dos arrollamientos: uno para suministrar voltaje a filamentos de los tres tubos, y otro para suministrar el potencial al oscilador y amplificadores. El circuito del oscilador está sintonizado a quinientos kilociclos y su salida alimenta los dos amplificadores por medio de un acoplamiento a condensador. La placa de los amplificadores está conectada a través de un condensador al circuito tanque que está acoplado inductivamente a la antena a través de un variómetro y un juego de "plugs".

El único ajuste necesario después de haber hecho todas las conexiones del generador, antena y tierra es, colocar el "plug" de antena en el "tap" (hueco) correspondiente y ajustar el variómetro por medio de su perilla en el panel hasta que la bombita "Neon" tenga su máxima brillantez. El trasmisor puede ser manipulado automáticamente ó a mano, para lo cual tiene un interruptor que lleva indicada la manipulación que debe hacerse; cuando es a mano, se acciona sobre un botón que se encuentra en el panel.

3.—Juego de antena y conexión a tierra.

La antena que viene arrollada en la caja (Fig. 1, rollo de alambre en el ángulo inferior derecho), consiste de alambre extraflexible con aislamiento de jebe y los aisladores necesarios; la conexión a tierra es una tira o pieza metálica que se debe largar al mar por sobre la borda del bote o balsa.

El equipo lleva un condensador de mica para usarse como antena artificial para probar el equipo durante las inspecciones rutinarias, los terminales de este condensador están conectados a los puntos de antena y tierra del transmisor.

Todo este equipo viene firmemente acomodado en una caja de construcción sólida, con empaquetadura de jebe en todo el borde de la tapa, la cual se asegura por medio de ocho pestillos.

La empaquetadura y la construcción de la caja y circuito hacen que este equipo sea completamente estanco al agua, a prueba de golpes y choques, y que pueda resistir las inclemencias del tiempo.

El panel (Fig. 1) tiene:

- a.—Alojamiento (hueco) para el cable del generador.
- b.—Interruptor de manipulación, para conectar automático ó a mano.
- c.—Manipulador (hand key)
- d.—Variómetro de antena.
- e.—Indicador (bombita) de luz Neon.
- f.—Taps para la antena.
- g.—Conexión para la antena.
- h.—Conexión para tierra.

Utilizando la manipulación a mano, se pueden transmitir mensajes en lenguaje llano. Todo este equipo está dispuesto en tal forma, que no es necesario ser técnico o conocedor de radio para manejarlo, pues cualquiera que no conozca de radio, siguiendo las pocas y sencillas instrucciones, puede hacerlo trabajar.

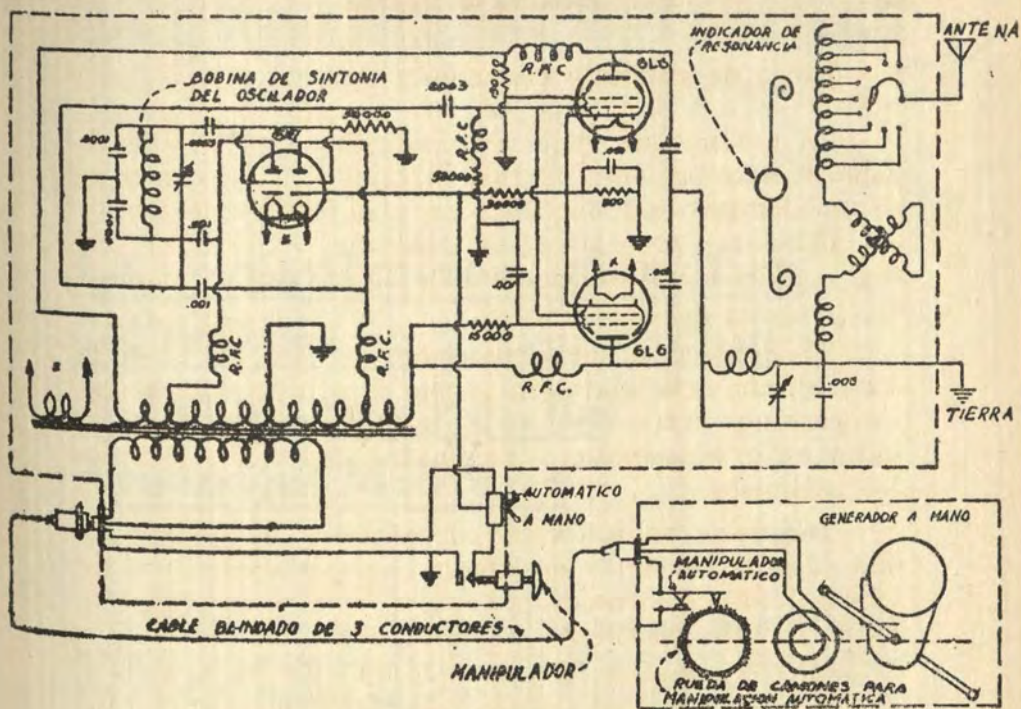


Fig. 2

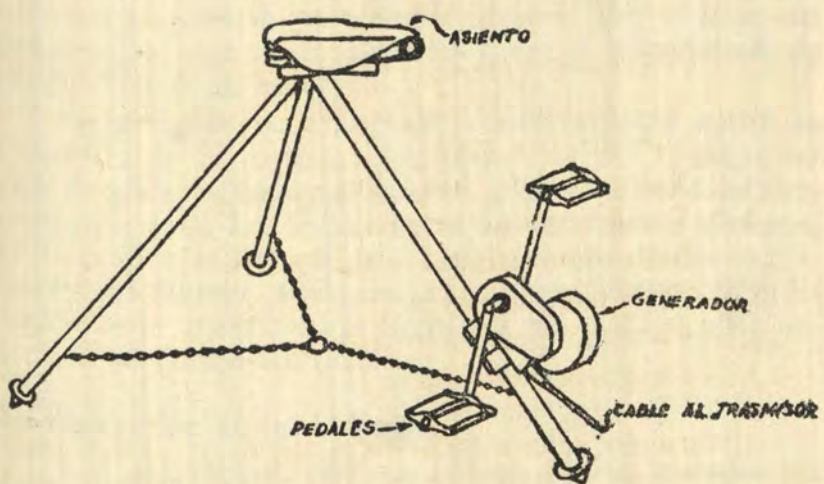


Fig. 3

La organización científica del trabajo en la reparación de los buques y en los Arsenales Militares

Por el Capitán de Corbeta
Mateo Mille (G.)

El Comandante de Ingenieros navales de la Marina italiana Gian Guido Bordoli, ha presentado una Memoria en el Congreso de Organización científica del Trabajo celebrado en aquel país.

Con objeto de darla a conocer a nuestros lectores, haremos un extracto de aquella lo más sucintamente posible por tratarse de un trabajo extenso. Trataremos, sin embargo, a pesar de la brevedad que nos imponemos, de no desvirtuar su esencia.

Se extiende su autor en consideraciones sobre la evolución de la organización científica del trabajo, en que, después de haber pasado el primer período de desconfianza y de hostilidad entre industriales y obreros, ha llegado a afirmarse en los principales países industriales del mundo. Encauza sus razonamientos a la aplicación de la organización científica del trabajo a los arsenales marítimo-militares.

La reparación de los buques.

Las características principales de los trabajos de reparación de los buques son las siguientes:

Eclecticismo.—El buque es por sí mismo una unidad extraordinariamente compleja, en la cual se hallan reunidos prácticamente todos los productos de las principales industrias.



Diferenciación continua de los trabajos, aún en los del mismo tipo.—Un trabajo no se presenta casi nunca completamente igual a otro ya ejecutado.

Urgencia.—Los trabajos deben ser casi siempre ejecutados en un brevísimo tiempo.

Imposibilidad de prever.—Gran parte de los trabajos, debidos a averías en cascos y máquinas, son imposibles de prever. A todo esto ha de añadirse que los trabajos han de efectuarse parcialmente a bordo y en los talleres de tierra.

Dice el autor que, a pesar de parecer de difícil y hasta de imposible aplicación la organización científica del trabajo a esta especialidad, ha llegado después de un detenido estudio a la conclusión de que estas dificultades pueden ser vencidas.

Expone las características comunes que tienen y por cuáles difieren, en cambio, los establecimientos que se dedican a reparaciones de buques y los arsenales de Marina, y cita varias definiciones de lo que es un arsenal militar, tomadas de artículos y trabajos extranjeros; siendo quizás la que más se adapta a este estudio la del ingeniero principal francés Sr. Lamouche.

Un arsenal debe ser ante todo:

1º Un centro de estudios, investigaciones y pruebas en perpetua actividad para el material en servicio.

2º Un centro de construcción, reparación y manutención siempre disponible y en el cual el criterio principal sea la urgencia y la eficiencia militar.

3º Un centro de aprovisionamiento de todo género de materiales; y

4º Un centro de preparación industrial.

Indirectamente, además, el arsenal es un regulador de los precios de la industria y un centro de preparación de técnicos encargados de la formación y realización del conjunto que es un buque de guerra.

Entre el establecimiento industrial y el militar se encuentra perfecta analogía en la naturaleza y tipo de trabajo (si se excluye los de montaje y reparación de

artillería y aparatos guerreros en general), y aunque el buque de guerra requiera trabajos más complejos que los del mercante, puede en general decirse que son idénticos en su naturaleza los trabajos llevados a cabo en los dos tipos de establecimientos.

Continúa haciendo el paralelo entre el establecimiento industrial y militar, encontrando características comunes en cuanto a la **urgencia** y a la **imposibilidad de prever muchos de los trabajos que se han de llevar a cabo**.

A propósito de que algunos sostienen que es un error asimilar un arsenal a un establecimiento militar, cita frases como las del Ingeniero principal francés Gremieux, que dice que no hay analogía, porque "el establecimiento industrial trata de hacer los trabajos con un coste mínimo para sacar renta al capital, objeto principal de toda industria", y la de otro Ingeniero francés, Ferrand, "la industria persigue un objeto único: remunerar a los capitalistas; es decir, ganar dinero". Estas afirmaciones las rebate por boca del Sr. Maurice, que dice "ganar dinero es un deber; pero tiene otros deberes, a los cuales no puede sustraerse, como el de servir concienzudamente al cliente y con probidad a sus intereses, y cuando se trata del Estado, de manera que aumenten, por lo menos, en las condiciones más ventajosas para ambas partes los elementos de la defensa nacional, a la cual colabora"; y citando a Enrique Ford (Ford. **Mi vida y mi obra**), "el objeto principal de una industria es el de **prestar un servicio**; si un industrial hace esto, la ganancia está asegurada".

Establece el autor que ambos organismos prestan un servicio: uno al armador, otro a la Marina, y que la única diferencia substancial consiste en el hecho de que un industrial puede negarse a llevar a cabo un trabajo que no estime conveniente, o elegir entre los diversos trabajos el que juzgue más remunerador, mientras el arsenal no tiene libertad de elección y ha de ejecutar en los límites de sus posibilidades técnicas todos los trabajos que en interés de la Marina le sean confiados. De todo ello concluye que **la industrialización de los arsenales es posible**; es decir, que se les puede aplicar los mismos principios y métodos de organización industrial. Es-

to es: Economía de tiempo. Economía de materiales. Economía de trabajo. (Reducción de esfuerzos). Aumento de jornales.

Cita las conclusiones de Taylor en su obra **Principles of scientific management**, que pueden resumirse así:

Ciencia en lugar de empirismo.

Armonía en vez de discordia.

Cooperación en lugar de individualismo.

Rendimiento en lugar de producción reducida.

Formación de cada individuo para hacerle alcanzar el rendimiento y la prosperidad máxima.

Después de una serie de razonamientos sobre el **doble problema de eficacia y utilización** que un arsenal representa, en que la primera es un **fin militar** y la segunda un **fin económico**, resume que este problema es un **compromiso armónico** entre el factor militar y el factor económico.

El autor dice que la cuestión ha sido ampliamente tratada, en líneas generales, por el ingeniero Lamouche, que escribió una Memoria sobre esta clase de asuntos, que en el capítulo de "Organización general" examina las causas del mal funcionamiento actual y establece las siguientes normas: A) Iniciativa y responsabilidad.— B) Autonomía del punto de vista técnico-militar, administrativo y financiero.—C) Métodos de simplificación (organización metódica, especialización de los arsenales, simplificación de los servicios y de los reglamentos, normalización de materiales, organización científica del trabajo).

Comenta el trabajo del Sr. Lamouche, acepta sus condiciones, y a continuación dice que no serían completamente aplicables los métodos empleados en los establecimientos dedicados a la producción y a las separaciones de un material ya ampliamente normalizado, como, por ejemplo, los talleres ferroviarios. En la reparación de buques algunos métodos encontrarán aplicación parcial, y algunos no podrán ser adoptados.

A continuación bosqueja los métodos que pueden ser adoptados total o parcialmente:

Separación absoluta de las funciones entre los órganos directivos y los órganos ejecutivos (talleres).

Se instituirá en la dirección de trabajos y en cada taller o grupo de talleres **planning departaments** para el estudio preventivo somero o detallado de los trabajos y la preparación de su ejecución.

Distribución funcional de los encargos entre el personal dirigente (oficiales y capataces).

Organización sencilla y racional de la transmisión de órdenes entre los directores y ejecutores.

Organización de un servicio central para la cuidadosa revisión y manutención de las instalaciones (medios de transporte y grúas, medios de trabajo en general, transmisiones, herramental, utensilios).

Organización de los servicios de transporte entre los talleres y dentro de cada uno de ellos.

Normalización de los utensilios.

Instrucciones lo más detalladamente posible, y por escrito, a los operarios acerca de la ejecución de los trabajos, los utensilios y herramientas, velocidad de elaboración, etc. etc. Amplísimo empleo de "dibujos" para todos los trabajos. Estudio minucioso de los "tiempos" (naturalmente, no será posible hasta el estudio de los tiempos elementales y al cronometraje).

Estadística de los tiempos empleados en las elaboraciones. Extensión máxima del trabajo continuo (dando la preparación al magnífico sistema progresivo Rowan ú otro análogo), y organización centralizada de los servicios correspondientes.

Reducción a un mínimun del número de obreros que componen cada cuadrilla.

Estudios de las mejoras a introducir en las instalaciones y en los trabajos desde el punto de vista técnico y económico.

Aplicación de los principios científicos sobre la orientación profesional para los aprendices. (Doctor J. Amar: **Organización physiologique du travail**.—París 1917.—**L'orientation professionnelle**.—París, 1920).

Organización "sencilla" de los servicios de contabilidad de los materiales y de la mano de obra.

En general, aplicación de todos los métodos de trabajo que sirven para:

Precisar las funciones y responsabilidades del personal, estimulando la iniciativa en los límites de las propias atribuciones.

Asegurar la ejecución regular de los trabajos según las normas trazadas y en el tiempo establecido, sin interrupción, debidas a la falta imprevista de materiales en bruto, semielaborados o elaborados de mano de obra o medios de transporte.

Conseguir mejoras en economía de tiempo, de material y de mano de obra en la ejecución de los trabajos.

El autor se detiene un poco en citar a los que anteriormente a él se han ocupado del asunto, sosteniendo criterio opuesto, desde el Almirante Edwards, de la Marina norteamericana, que en 1912 decía que en los arsenales todo marcha bien en los viejos sistemas; al Ingeniero Holden A. Evans, del Construction Corp., de la misma nación, que en su obra **Cost Keeping and Scientific management** describe el lento desarrollo de un trabajo de reparación según el viejo sistema y, siguiendo el ejemplo de Taylor, que no se limitó a exponer teorías, sino que describió los viejos sistemas de organización para hacer resaltar sus defectos y hacer de este modo más persuasiva la propaganda de organización del trabajo, examinar brevemente la organización del antiguo régimen de la dirección de trabajo de un arsenal.

A la cabeza se halla un **director**, de quien depende la dirección general, técnica y administrativa de la Dirección, según normas establecidas por leyes y reglamentos. Al subdirector se le confían casi todos los servicios de carácter general, técnicos, administrativos y disciplinarios, salas de dibujo, almacenes, transportes, maestranza, etc.

El jefe del Negociado administrativo dirige, dependiendo de la Dirección, toda la parte de contabilidad de la Dirección (concursos, adquisiciones, ventas, pagos, etc., etc.).

En lo referente a los trabajos, la Dirección se halla dividida en un cierto número de secciones, a la cabeza de cada una de las cuales hay un Oficial, con o sin subordinado. El jefe de cada sección se halla para los trabajos bajo la directa dependencia del director. La repartición en secciones se hace con el criterio de los tipos de buques, como por ejemplo:

- 1º. Buques grandes.
- 2º. Cruceros.
- 3º. Cruceros menores.
- 4º. Destruyores.
- 5º. Submarinos.
- 6º. Motolanchas; y
- 7º. Material auxiliar.

A estas secciones se añaden generalmente las dedicadas a nuevas construcciones y vigilancia de la industria privada. Cada sección debe proceder a la resolución de las numerosas misiones (correspondencia, relaciones, enlaces, etc., etc.), al estudio cuando se hace o es posible hacerlo (*) y a la vigilancia de trabajos de cualquier naturaleza que se lleven a cabo en buques de su competencia.

Las secciones se dividen en un cierto número de talleres (a veces con talleres a su vez destacados en localidades distantes), y a cada taller o grupo de talleres se les asignan Oficiales directores o capataces.

Sólo un escritor humorista podría describir la marcha de una Dirección así organizada. El "pobre director, agobiado de trabajo" (lo cual, según Taylor, en *Shop management*, página 144, es "la mejor prueba de que hay algo equivocado en la organización"), y el subdirector, más atareado aún, si cabe, por un trabajo minucioso y variadísimo, asaltado (esta es la palabra) por una larga fila de funcionarios de todas categorías y de portapapeles, procedentes de todas las oficinas, lejanas o cercanas, esparcidas por el arsenal, para hacerle firmar una serie infinita de cartas y papeles de toda especie. El subdirector ignora la marcha de los trabajos, y algunas veces, debiéndose ausentar el director, ha de proceder a la entrega. Los Oficiales, casi siempre dependiendo directamente del director, han de hacer cola en el antedespacho del director y del subdirector llevando una bien repleta cartera, mientras a su vez los esperan impacientemente los capataces, reclamados éstos al mis-

(*) No siempre las Direcciones tenían un verdadero "negociado de estudios", y cuando éste existía limitaba generalmente su actividad a las nuevas construcciones. Le faltaba completamente cualquier organización semejante al "Pan'ing Department".

mo tiempo por los operarios preferentes, a quienes la tardanza implica el tener parados algunos obreros en espera de un detalle cualquiera, cual la firma de un vale, la autorización de utilizar un carro de mano, etc., etc. Los Oficiales deben trasladarse continuamente de los buques en reparación a los talleres, de éstos a la Dirección; levantarse apenas comenzada una carta o parte, para volver al director a una señal de llamada del capataz.

Los Oficiales directores de los talleres prácticamente no los dirigen en absoluto. Forman parte siempre de una sección, y absorbidos por el trabajo de ésta, del cual son directamente responsables, no solamente no pueden ocuparse del estudio de mejoras en instalaciones y de las elaboraciones en talleres de su competencia, sino ni siquiera pueden ocuparse de la manutención normal de los talleres tal como se hallan. Limitan su actividad a firmar infinitos documentos de contabilidad, que se refieren a trabajos que se ejecutan en los que deberían ser sus talleres; pero de cuyos trabajos no tienen generalmente ni la más leve idea.

Además, los Oficiales son distraídos con harta frecuencia de éstos que podíamos llamar sus cargos habituales por ser reclamados para tomar parte en comisiones, encargos fuera de su residencia, etc., etc.

Para los capataces técnicos y los capataces de taller en particular valen las observaciones de Taylor respecto al exceso de obligaciones según el sistema antiguo. A lo cual se debe añadir el que, con frecuencia, dependen de varios oficiales al mismo tiempo.

A causa del número bien escaso de delineantes y la costumbre muy extendida de que la petición de trabajos por parte de los buques no vaya acompañada de planos e indicaciones precisas, la mayor parte de los trabajos se llevan a cabo por medio de instrucciones verbales concisas. Esto lleva a modificar y a veces rehacer un trabajo totalmente hecho o muy adelantado, con una notable pérdida de tiempo y de material.

No es raro el hecho de que durante su ejecución deba suspenderse un trabajo por la falta de cualquier material, del cual no se había precisado la necesidad o que ha sido consumido en otras atenciones, o por falta de

medios de transporte, de trabajo o de la maestranza correspondiente.

Los operarios a menudo, hay que reconocerlo, muy hábiles, proceden en el trabajo según las normas que la experiencia les dicta; pero la mayoría de las veces con medios inadecuados. Los que trabajan en las máquinas proveen directamente a la preparación de los utensilios y herramientas necesarios y no reciben instrucción alguna con respecto a la velocidad de elaboración que han de desarrollar.

En fin, capataces técnicos y de taller deben vigilar, lo mismo a bordo de los buques que en el interior de los talleres, situados a veces muy lejos, todos los trabajos de su competencia, proveer de materiales y utensilios necesarios y, por consiguiente, desplazarse continuamente de un extremo ú otro del arsenal.

Existen módulos reglamentarios para la transmisión de órdenes de los trabajos y para las peticiones de trabajo entre los diversos talleres; pero estos módulos tienen un carácter de contabilidad y siguen un camino demasiado lento; de manera que en la práctica se recurre a hojas volantes de todos los tipos y tamaños para asegurar del mejor modo posible la rápida ejecución de los trabajos.

El reparto de los obreros de las distintas especialidades en las diferentes secciones quita toda elasticidad a la transferencia de operarios de unos a otros, siempre que ello no sea de la competencia de la misma sección; mucho más si se tiene en cuenta que ningún Oficial ni capataz técnico confesarán tener personal disponible y casi nunca querrán dar los mejores operarios. Por esta razón se hace necesaria una continua intervención del director, quien a menudo deberá reunir a los Oficiales, jefes de taller y capataces en **solemnes** reuniones para estudiar la posibilidad de quitar operarios de un taller para otro. (Y notemos, ¡parece imposible y es cierto!, que las tablas de repartición del personal obrero, por razones que nunca he llegado a explicarme, no corresponden casi nunca a la realidad).

Es bastante natural que, dado este estado de cosas, tanto el director como los jefes de sección y los capataces estuviesen siempre agobiados de trabajo de poco rendi-

miento; en muchas ocasiones aquéllos no fueron con la velocidad necesaria, su costo resultaba excesivo y, en fin, no obstante la cantidad de documentos de contabilidad, el total no indicaba casi nunca el precio del trabajo.

Solamente he enunciado los principales inconvenientes de la vieja organización. Algunos, poco más o menos, han sido eliminados; pero se puede afirmar que allí donde no se ha implantado la organización científica del trabajo, permanecen. Los Directores particularmente habrán podido mejorar este o aquel servicio; pero la experiencia demuestra que es poco provechoso proceder a modificaciones parciales en un organismo tan complejo si no se ha hecho con antelación un cuidadoso estudio de toda nueva organización y de su aplicación gradual y metódica.

El autor termina su interesante Memoria con la descripción de un esquema de organización que propuso en 1920 y fué ensayado en la Dirección de Construcciones navales del Arsenal de Tarento en los años 1923-24. Una serie de circunstancias que enumera que concurren en ese lapso de tiempo, no permite recoger datos y números que permitan resumir en cifras las ventajas conseguidas, sin embargo, cree que los resultados obtenidos en el período inicial, que es siempre el más difícil de vencer, han sido tales, que si se hubiese continuado tenazmente por el camino emprendido se habría llegado a alcanzar en el término de tres a cuatro años un rendimiento en el Arsenal, tanto técnico como económico, notablemente superior.

En el Arsenal de More Island, después de la aplicación de los nuevos métodos, el costo de producción de las embarcaciones se redujo casi a la mitad; el trabajo medio de los calafates fué triplicado o cuadruplicado. Sigue el autor enumerando una serie de datos para destacar las ventajas obtenidas, siendo el más interesante el resultado alcanzado en los cambios de tubos de calderas para tres calderas, en las cuales este trabajo requería anteriormente de ochenta a noventa días laborables, con un gasto de mano de obra de 1.100 dólares por caldera; se logró emplear solamente quince días de trabajo y poco más de 400 dólares por caldera.

Comentarios.

Hallándose en preparación un nuevo reglamento de arsenales de la Marina italiana que recoja las enseñanzas de los modernos procedimientos en vigor en las industrias privadas, adquiere cierto relieve la Memoria del Ingeniero naval Bordoli, destinado en el Estado Mayor de la Marina. En ella se recogen todos los procedimientos y todas las doctrinas, especialmente norteamericanos, que rigen las orientaciones actuales en las Empresas industriales.

No descubrimos ningún secreto si decimos que el funcionamiento de nuestros arsenales es deficiente; la carestía de la mano de obra y la excesiva lentitud de las reparaciones son sobradamente conocidas de todos los que hemos caído alguna vez en algún arsenal, en cualquiera de los cuales el propio Job hubiese perdido la justa reputación bíblica que disfruta en la Historia Sagrada.

La misma Sociedad Española de Construcción Naval esquiva en la medida de lo posible las reparaciones, por considerar que no convienen a sus intereses, especialmente sociales, por lo que representan de admisión y despido de obreros. Es evidente que en tiempo de guerra la cuestión de reparación de buques adquiere un aspecto de urgencia realmente extraordinario. En tiempo de paz, los perjuicios reales son relativos; en la guerra y en quien como nosotros cuenta con bien escasos medios, puede estar en una reparación rápida y oportuna la clave del desastre.

No se puede leer la Memoria del Sr. Bordoli sin una sonrisa de tristeza en los labios; todo lo que dice hay que elevarlo a la quinta potencia para nuestros arsenales. Esa pintoresca escena de Ingenieros y capataces cargados de voluminosas carpetas y de la impaciencia natural de quien sabe honradamente que está siendo necesario en otra parte mientras hace antesala, es dolorosamente cierta; las horas perdidas esperando en el antedespacho del Almirante jefe del Arsenal porque éste se halla "en junta"; el enorme expediente y los almacenes generales, que ni son almacenes ni son generales, porque no hay nada de nada; las "faltas de existencia" y las

festivas "comisiones a compras", que han de caer forzosamente en manos de los proveedores locales.

En la Memoria de Bordoli este ingeniero se refiere exclusivamente a la parte industrial de trabajo, indudablemente la más importante; en Italia, las Casas proveedoras se entienden directamente con el Ministerio, el cual las nombra tales en Reales órdenes oportunas. El suministro directo suprime el intermediario y el consiguiente encarecimiento de la mercancía. No vemos inconveniente en que se hiciese lo mismo en España. Basta ver el rápido enriquecimiento de los dueños de los establecimientos de "efectos navales" y la abundancia de éstos en las capitales de Departamento, donde no compramos sino nosotros tales efectos, para darse cuenta exacta de los pingües rendimientos de ese comercio. Entre las escasas virtudes del que suscribe no se halla ciertamente la que se atribuye en grado superlativo a Job, y hemos perdido la escasa cantidad que nos fué asignada con harta y lamentable frecuencia en trances parecidos.

La reforma de los arsenales se impone como la primera medida de buen gobierno en la Marina; en ellos está la esencia de la vida marinera; en ellos se han de apoyar los buques. Son algo tan indispensable que, como se verá más adelante, no se acierta a definirlos exactamente. Y en la modestia de quien ignora la selva frondosa de nuestra contabilidad, en la cual jamás se atrevió a aventurarse, por temor de padecer la suerte de Caperucita roja, el que suscribe se permite agregar a esta traducción un breve esquema de lo que pudiera hacerse en nuestros arsenales para que merezcan tal nombre en vez de ser inmensos recintos cercados, en cuyo interior durante unas horas del día una multitud espera ansiosamente las campanadas que marcan la salida.

A nuestro juicio, un arsenal se ha de dividir en dos aspectos totalmente diferentes: los aprovisionamientos y el industrial. En el primero se incluye lo relativo a alojamiento y acuartelamientos de marinería y buques surtos en él.

Del primero hemos expuesto brevísimamente el juicio que nos merece el estado actual de cosas en tono poco serio, porque hay ciertas cosas que es mejor hacerse la ilusión de que son cómicas. Una lista de Casas pro-

vedoras, que han de comprometerse a suministrar cantidades aproximadas de efectos determinados según contrato anual, entregarán el material a plazos fijados asimismo en el contrato, plazos que dependerán de la importancia del pedido. En ciertos efectos, no susceptibles de deterioro, se podrán tener depositadas cantidades adecuadas en los almacenes.

El precio fijado se hará por plazos de un año cuando menos y no se podrá alterar bajo ningún pretexto. Creemos que, salvo casos especiales, para los cuales nunca se legisla, se puede hacer un cálculo previo de los consumos anuales de la mayor parte de las substancias empleadas a bordo de los buques y en las factorías navales.

A los arsenales se les asignará un "fondo económico" anual, calculado según el promedio de gastos totales habidos en él en los últimos cinco años; si hubiese grandes oscilaciones en este plazo, se podría aumentar a diez para hacer un cómputo más exacto. De este fondo económico, al que se le redactará un reglamento, saldrían las entradas en dique de los buques, las reparaciones periódicas y, en general, los trabajos que podríamos llamar "de serie". Se exceptúan los debidos a averías que pueden ser reparadas inmediatamente si la Junta de que hablaremos después lo estimase pertinente. De este modo, cuando un buque debe entrar en dique lo hace automáticamente, sin que sea necesario pedir el crédito a Madrid ni esperar la orden de la Administración central.

La Junta la componen: el Almirante jefe del arsenal, el jefe de armamentos, el Ayudante mayor, el jefe de los servicios de contabilidad permanentes y el jefe del Ramo a que se refieran las obras en cada caso particular. Esta Junta ha de tener autonomía y responsabilidad propias, tanto para compras de la sección "aprovisionamientos" como para obras en la "industrial". Podrán contratar reparaciones de buques en casos necesarios siempre que ello no perturbe a los trabajos del arsenal. Son responsables de la administración del fondo económico y de cuanta gestión del arsenal hagan. Las cuentas serán semestrales y han de ser aprobadas en Madrid.

Puede parecer audaz esta evolución y que ha de dar resultados discutibles. Es posible; pero lo que no puede ni suponerse es que sean peores que los actuales. Toda evolución ha de ser de un mediano rendimiento en sus comienzos y sólo un lapso de tiempo apreciable ha de consagrar sus resultados.

Si en la ley general de Contabilidad, ese monumento de legalidad administrativa, en donde verán todos los hombres de buena voluntad y por la que navegan ágilmente todos los prácticos de estas callejuelas de "lo mandado", se tropieza con dificultades insuperables para esta transformación, no creemos que sea imposible una variación en una tan perfecta obra, por donde se puede encontrar la salida a un sistema menos sólidamente ligado, pero mucho más práctico para la eficiencia de la defensa nacional.

(De la "Revista General de Marina", España).

Algo sobre el poder naval

a través de la Historia

Conferencia dada en el Centro cultural del Ejército y la Armada, de
Cádiz, por el Contador de navío D. Carlos Martell

Al levantar por vez primera mi voz en este local es mi deber saludar cariñosamente a la digna representación del elemento armado que llena este recinto, ávida, no de oír mis palabras modestas, sino de escuchar lo que constituye el pan espiritual, la divulgación de la cultura entronizada en estos tiempos.

No quiero hacer al comenzar el acto profesión de modestia; creo que no es necesario, pues no se me escapa que de todos es conocida mi escasa talla para estos actos culturales.

Sin embargo he de decir que me han traído a este lugar la obediencia militar y el ser consecuente con un buen amigo.

¿Qué habéis de oponer a este argumento? ¿Acaso no es el más lucido ante una brillante representación militar? Así ha sido efectivamente. He venido a conferenciar a consecuencia de que un ilustre Jefe del Ejército, usando y abusando de táctica guerrera, me tendió una emboscada..., habiéndome rendido a discreción.

¿Por qué he escogido el tema ya conocido por vosotros? Pues sencillamente por querer compaginar la disertación sobre alguna cuestión militar con algo ameno, que por lo menos nos hiciere pasar un rato distraído. No cabe duda que la Historia es amena; a veces, demasiado amena. Así, pues, el tema a tratar es "Algo del poder naval a través de los tiempos", y pido a esta distinguida concurrencia embarque conmigo para navegar por el agitado mar de la Historia.

Mas antes de entrar en materia, como vulgarmente se dice, he de hacerme una pregunta: ¿Por qué el mar es tan desconocido por los hombres de tierra adentro? Creo sinceramente que por no conocer la Historia. A buen seguro ignoran que ese elemento indómito ha borrado de la faz de la tierra imperios que un día se levantaron domeñadores y potentes. La Historia, esa madre de la Humanidad que nos da sus primeras lecciones cuando aún late la infancia en nuestros corazones, es la que nos hace maestros en la vida y la que proporciona a los pueblos normas que no deben de abandonar si quieren afirmarse en los tiempos.

El mar es extensión infinita e inagotable... camino insondable... ruta del progreso... Sobre su inmortal lomo, Colón, el sobrehumano navegante, caminó bajo auroras inmortales... Parece que la Providencia quiso que las naciones fueran grandes, mecidas por sus olas o al choque de sus terribles iras. El océano es puertas y ventanas por donde se asoman las razas fuertes.

¿Desde cuándo data el arte de navegar? Podemos afirmar que es una de las primeras concepciones humanas; más no es posible determinar exactamente la fecha en que el hombre hizo al mar objeto de su soberanía.

Todos los pueblos cuyas costas son bañadas por el océano, aún los más remotos, al nacer a la Historia ya desafiaban bravamente el río, el lago o el mar a lomos de embarcaciones más o menos rudamente labradas. A veces el corpulento leño ahuecado y pulido por el fuego en manos del hombre venció la borrasca.

Los juncos chinos desde el tiempo inmemorial surcan los mares de la China; los esquimales se lanzan a un mar proceloso en sus piraguas, hechas de cuero y huesos de animales.

Sin embargo, la navegación en un grado relativo de perfeccionamiento nos la ofrece Fenicia, el pueblo navegante. Tiro y Sidon atestiguan este aserto. Sobre la riqueza naval se elevaron aquellas ricas ciudades del mundo antiguo.

Más ¿desde cuándo utiliza el hombre el mar para esclavizarle, llevando sobre sus lomos la destrucción y la muerte?

El año 2152 antes de Jesucristo, puede contemplar las naves de la Reina Semíramis atravesando el Indo. Sesostris, perteneciente a las antiguas dinastías egipcias, pasea sus armas triunfadoras por la India, pasa el Ganges y llega hasta el mar oriental. Pero es preciso para ello que la armada de 406 velas se apodere de todos los puertos del mar Rojo. La Etiopía le da en tributo oro, marfil y ébano. La Arabia y parte de la Libia se le someten.

Los troyanos, los frigios y los peslasgios arman poderosas escuadras.

Un día las aguas del Mar Egeo vense turbadas por la presencia de la famosa escuadra de Jerjes. Vienen a apoderarse de la Grecia, cuna de las artes y de la cultura occidental. Son 1.200 y 3.000 de transporte; más Grecia se salva. Grecia escribe una página sublime de amor a la libertad, y en Salamina destruye el poder naval persa. Atenas es rica en escuadras; ellas son las que llevan la seguridad a los hogares amenazados... Y los ejércitos del Rey persa atraviesan de nuevo el Helesponto... Han de regresar otra vez a las costas del Asia, abandonando la Europa. La Armada ateniense así lo ha decretado en su poderío omnisciente con el famoso combate naval de Salamina.

.....

Un día el mundo se preguntó angustiado: ¿Quién me sojuzgará: Cartago o Roma? Y la respuesta la obtuvo al instante: aquel que sojuzgue el mar. Y como si la Roma pagana hubiera escuchado esta confidencia, apretó sus navíos guerreros y sojuzgó el mar, y Cartago fué destruída.

¿De qué sirvió que la inmortal Cartago produjera aquel famoso General Aníbal, que ya en la infancia jurase odio eterno a Roma? ¿De qué, si la gloriosa epopeya escrita sobre los nevados Alpes no llegó a tener las consecuencias previstas por carecer la República de una flota lo suficientemente fuerte?

El ejército heroico de Aníbal dejó sobre los elevados montes hombres y bestias, aprestos de guerra. La leja-

na Cartago no pudo enviarle nuevos refuerzos por no contar con el camino más corto: el mar.

¿Qué hubiera acontecido si el invicto capitán rehace su formidable ejército?

Esta superioridad naval ya se dió en la primera guerra púnica

Las fuerzas navales superiores de Roma no dejan a la República reponer los 30.000 hombres perdidos en la famosa travesía.

Por otra parte, Roma envía a España y a Sicilia sus escuadras. Nadie se lo impide. La flota enemiga es destruída con facilidad. En estas condiciones, Aníbal tiene que pasar a Roma de largo e invernar al Sur, y entonces acontece lo más terrible: le faltan las debidas comunicaciones con la metrópoli.

Mas no son sólo estos hechos los que figuran en el capítulo de calamidades de la guerra de Cartago, Macedonia, que está de su parte, no puede desembarcar un solo soldado en el suelo de Italia. Precisamente para ello una escuadra romana vigila el mar Tirreno.

Todavía más: Cartago no puede conseguir el dominio efectivo de España. El aguerrido ejército veterano, hecho en las guerras de España, no puede servir de base al que pelea allenda los Alpes. Por mar domina Roma y por tierra también, gracias a un respetable ejército traído por la vía del océano, que se interpone en el camino, asentándose sobre la cuenca del Ebro.

Mas por unos momentos parece que ha de cambiar la estrella de la República cartaginesa. Diríase al fin que el hado, admirado tal vez de los esfuerzos de la heroica nación guerrera, iba a inclinarse caprichoso del lado de las abatidas huestes del Capitán Aníbal. Asdrúbal, al cabo de seis años de tenaz e incierta lucha, consigue romper el frente romano y cuando va a atravesar los Pirineos para volver en socorro de Aníbal, el mar arroja sobre las costas de la Península a Claudio Nerón y sus 12.000 veteranos, que consiguen decisiva victoria sobre el ejército cartaginés. El mar otra vez sale al paso de los triunfos guerreros de Cartago.

Pero Asdrúbal no ceja. Logra conseguir atravesar los Pirineos y se dirige a Italia. Llega a ésta para apo-

yar a Aníbal, que se encuentra en situación harto crítica, y entonces surge de nuevo, como por arte de encantamiento, el maléfico poder de los mares. Como para llegar hasta donde se hallaba Aníbal había que cubrir una gran distancia, da tiempo a que Claudio Nerón caiga sobre Asdrúbal, destruyéndole antes de que los dos Generales cartagineses hayan conseguido reunirse. Si Asdrúbal hubiese llegado a Italia por mar, reuniéndose con Aníbal, tal vez hubiere variado el curso de la Historia.

Así acaba el poderío de Cartago: triunfando Roma en el mundo. Cartago hubiere precisado para vencer en esta histórica contienda el dominio efectivo de los mares, pues al objeto de acallar los latidos de aquella gran nación llamada Roma no había otro medio que llegar al corazón de ella, y esto no lo podía conseguir sin contar con poderosas escuadras, evitando así el loco intento de llevar la invasión por la vía terrestre.

.....

Un día el mundo se sobrecogió consternado ante la pujanza del Imperio turco. Miles de cristianos gemían cautivos en inmundas mazmorras y los puertos y las costas sufrían a menudo la arrolladora invasión de la morisma infiel. Mas ya para Corfú había sido despachada poderosa escuadra. Su Generalísimo era Juan de Austria. El número de galeras, 208; el de galeazas, seis, y el de fragatas, 57.

Allí, el Almirante, era jefe de la Armada otomana. Navegaba en forma de media luna. El escenario de la batalla iba a ser el célebre golfo de Lepanto.

Viéronse allí prodigios de valor heroico. Cubriéronse las aguas del mar de pedazos de naves y despojos humanos. Tiñéronse de sangre.

.....

La cabeza de Ali clavóse en una lanza y todos los combatientes pudieron contemplarla. Treinta mil hombres perdiéronse en el profundo abismo. Algunos, abrasados por las llamas.

La Liga Católica había conseguido desafiar y quebrantar el inmenso poder de la media luna.

.....

Un día, la vieja Europa amaneció consternada. Las águilas de un Imperio querían atrapar con sus uñas afiladas sus más ricas preseas hacerse dueñas de ellas.

Y era que de las cenizas de una revolución triunfante había surgido con puño de hierro el dictador, a cuya voluntad debían someterse los pueblos.

Y entonces, como un cataclismo, las fronteras del viejo mundo desaparecieron; temblaron las monarquías sobre sus cimientos al choque arrollador de la guerra, y al conjuro mágico de uno de los Capitanes más grandes que la Historia registra diríase que los pueblos iban a prosternarse ante aquella raza, ocupadora de las antiguas Galias.

Donde quiera existiese un pedazo de tierra, allí el invicto Capitán ponía su robusta planta. Europa fué suya. Sus parientes fueron instaurados en las principales Casas reinantes.

Pero... cuando el genio de aquel hombre extraordinario, corso de origen se disponía a poner en hierros a la anciana Europa, el mar, ese poderoso elemento de hegemonía, se interpuso en su camino, abriendo una brecha vital en la ininterrumpida serie de triunfos.

Nelson, el viejo lobo de mar, vence la soberbia águila de los Imperios. El poder naval deshace los planes de Napoleón.

¿De qué sirvió al Imperio galo tantas batallas ganadas por tierra sin el dominio del océano? Por carecer de ese dominio el Emperador no puede llevar a cabo la conquista de Inglaterra.

El hecho genial del famoso Almirante inglés de no perder de vista la escuadra de Tolón, la que él llamó su escuadra, y a la que siguió, echando sobre sus hombros la temida responsabilidad, determina la salvación de Inglaterra. Consigue interponerse entre las dos divisiones enemigas de Brest y de Tolón, pudiendo arribar a dar en aguas españolas el célebre y conocido combate, que

terminó con el proyecto napoleónico, que llamamos de Trafalgar.

.....

¿Cómo al llegar a esta ocasión, en que hemos expuesto los más importantes acontecimientos que influyeron de trascendente modo en la marcha de la civilización, y en los cuales jugó primer papel el poder de las guerreras flotas: cómo olvidar el magno y feliz suceso que arrancó un mundo nuevo en las sombras del océano?

Un viernes, el 3 de agosto de 1492, las famosas carabelas **Pinta**, **Santa María** y **Niña** dejan atrás la barra de Salte, dirigiendo sus proas hacia las islas Canarias. Encaminábanse hacia la lejana Cipango. Un hombre llamado Cristóbal Colón dirigía la empresa arriesgada, bajo los auspicios de la Corona de Castilla.


Una noche tranquila, la **Pinta**, una de las carabelas, anuncia en el silencio del océano la feliz noticia. A pocos kilómetros surge en aquellos instantes la tierra y un mundo nuevo se ofrece a la vista de los atrevidos nautas.

A la mañana siguiente varios botes se despegan del costado de las carabelas. Los hijos de "Hispania fecunda" toman tierra. El famoso Almirante, portador del estandarte Real, desenvaina la espada y, rodeado de los hermanos Pinzón y demás gente de guerra, toma posesión de la isla, en nombre de la Corona de Castilla, ante el Escribano de la flota, Rodrigo Escobedo, que autoriza el solemne acto.

Desde entonces en Castilla no se pone jamás el Sol.

.....

Si hemos de obrar en consecuencia luego de haber dado un ligero vistazo a la navegación en sus comienzos incipientes, de haber indicado qué pueblos fueron los que primeramente utilizaron el mar para domeñarle y sojuzgarle, como instrumento de sus ambiciones; de haber marcado los principales jalones de la historia de la Humanidad y el Progreso, aunque sea de un modo somero, cúmplenos estudiar en qué condiciones se desarro-



lla ese incontrastable poder, qué actores intervienen en su desenvolvimiento.

Son varios esos actores y de difícil determinación, dada su complejidad; pero creemos que los aceptados por todos los tratadistas son los siguientes:

COLONIAS

Desde los comienzos de la historia de la Marina se han visto los pueblos esencialmente navegantes preocupados con el afán de allegar colonias para la expansión de su comercio legítimo.

Y es que el intercambio de productos entre la metrópoli y las colonias constituye evidentemente una fuente de prosperidad para aquélla.

Mas para efectuar este comercio hacen falta barcos, que lleven esos productos desde las colonias a la metrópoli y viceversa. Esto da lugar, consiguientemente al incremento de la construcción naval.

Ahora bien; los barcos portadores de mercancías son una presa codiciada en el mar. Surge, pues, inmediatamente la necesidad de defenderlos protegiendo el comercio a flote, y así, de ese modo, las guerreras naves vienen a desempeñar importante papel.

El hecho de que los países ricos en colonias son esencialmente navales lo demuestra la misma Historia. ¿Acaso no lo pueden atestiguar Fenicia, Roma, España, Holanda, Francia e Inglaterra?

CONDICIONES GEOGRAFICAS

Dentro de este factor ha de considerarse el emplazamiento del país, la forma o configuración, los mares que le rodeen, los ríos que le atraviesen, la mayor o menor extensión de sus costas; en fin, todo aquello que pueda tener alguna relación más o menos directa con el arte de la navegación.

¿Quién puede dudar que el emplazamiento de un pueblo sea actor decisivo en el desarrollo de su poderío naval? Quiere esto decir que lógicamente ese país, por razón de imperativas circunstancias, ha de mirar solícitamente hacia el mar.

Es innegable la influencia de Inglaterra sobre las rutas comerciales que pasan por el Canal de la Mancha; de Italia, sobre el comercio de Levante, y de España, sobre el camino marítimo del estrecho de Gibraltar.

La configuración del país es de suma importancia. Mientras más puertos naturales tenga mayor será el acceso de las naves, lo cual beneficiará a la postre el tráfico marítimo. Igualmente tiene marcado influjo la pobreza del suelo, que obliga a los naturales del país a industrializarse y a comerciar, aprovechándose de ese modo de la riqueza de otros suelos. Holanda e Inglaterra pueden atestiguarlo.

En cuanto al influjo que puede ejercer la extensión de las costas y de los ríos es hecho evidente, que no necesita mayor comentario.

APTITUD COMERCIAL DE LOS NATURALES

Este es el último factor del que vamos a hablar. Es de gran importancia, porque sin él no es posible que un pueblo llegue a ser navegante, dado que se precisa que el carácter de sus habitantes se amolde a las especiales condiciones de vida que impone la profesión del comercio marítimo.

Fenicia y Holanda, pueblos esencialmente mercantiles que a través de los siglos se dieron la mano, llegaron a tener decisiva influencia en los mares.

Y antes de terminar con el estudio de los factores que contribuyen al engrandecimiento naval debo hacer constar que no he contado como uno de ellos "la acción de los gobiernos", según rezan otros autores.

En primer lugar, no parece lógico considerar la acción gubernamental exclusivamente como factor contribuyente al incremento del poder naval por la razón de que esa acción alcanza a todas las actividades nacionales; es como pudiéramos decir acción genérica y no específica. En segundo lugar, porque, no desconociendo su eficacia, debemos afirmar sin vacilación que la Historia demuestra que sólo lo es cuando la política naval persiste a través de los hombres representativos del Gobierno; es decir, cuando tiene solución de continuidad. Y para ello se precisa que el carácter de los nacionales

sea el determinante de esa conducta. Es necesario que los nacionales rindan un verdadero culto a las cosas del mar, llevando las corrientes de esa simpatía a las altas esferas gubernamentales e imprimiendo a la política rumbos ciertos.

.....

Luego de haber hecho el análisis de los elementos del poder naval viene como anillo al dedo hablar de las principales potencias navales de modernos tiempos. Así observaremos que la grandeza de los pueblos ha coincidido con su perfecto desenvolvimiento naval. Todo pueblo que ha obtenido durante cierto tiempo la hegemonía mundial ha hecho siempre y en todo momento efectivo el dominio de ese elemento imponderable llamado mar.

El primer pueblo que se anuncia como navegante en los tiempos modernos es España. Y su grandeza como nación es debida a su irresistible pujanza marinera.

A continuación del descubrimiento del inmortal Colón se suceden otros varios de trascendental importancia. Vasco Núñez de Balboa en 1513 toma posesión del océano Pacífico. Hernán Cortés descubre para Castilla Méjico, Fernando de Magallanes, al servicio del invicto Carlos, gana para la Corona el archipiélago filipino, Pizarro conquista Perú, Pedro de Valdivia, Chile, y el Adelantado D. Pedro de Mendoza funda la incomparable ciudad de Buenos Aires.

Mas no sólo se limita el poder de España a arrancar del seno de los mares nuevos y dilatados mundos. La antigua nación celtíbera lleva a todas partes el calor de su noble esfuerzo. Su pabellón es por doquier respetado. Podía decirse lo que un día pronunció el glorioso Almirante Roger: "Sabed que sin licencia de mi Rey no ha de atreverse a andar por mar flota ni nave. ¿Qué digo nave? Los mismos peces si quieren levantar la cabeza sobre las aguas han de mostrar las armas de Aragón en un escudo o los castigaré como rebeldes a mi señor y amo".

La Armada española en 1536, mandándola Andrés Doria, se dirige a Túnez, rompe la cadena con el San Juan Bautista y toma La Goleta. Poco después cae Tú-

nez en poder de la flota y es derrotado el célebre pirata Barbarroja.

El golfo de Lepanto es mudo testigo de nuestras glorias cuando el de Austria pronuncia aquellas conocidas palabras: "No es hora de aconsejar, sino de batir".

En 1580, la Armada Real penetra en Lisboa, y de ese modo el Reino de Portugal es incorporado a Castilla. Pasados dos años se libra el combate de San Miguel, donde el Marqués de Santa Cruz aplasta las pretensiones del Prior de Ocrato, pretendiente a la Corona de Portugal.

¿A qué seguir en la enumeración de los hechos de mar de esta potente Monarquía? ¿A qué, si con lo dicho queda demostrado patentemente que su grandeza la asentó sobre la base firmísima del dominio del océano?

Holanda ocupó igualmente lugar preeminente en el concierto de los pueblos marítimos. Holanda debió exclusivamente su riqueza y preponderancia a su dominio efectivo del mar. Sucesor a través de la Historia de aquel famoso y emprendedor pueblo llamado fenicio, supo recoger sus enseñanzas, consiguiendo llevar a todos los rincones del mundo conocido, los productos de una floreciente industria.

Los paños, las telas, el queso y el pescado eran conducidos por sus naves a los mercados principales del mundo. Solamente la pesca del arenque sostenía a una quinta parte de su población produciendo ocho millones anuales.

Su flota mercante, compuesta de unas 10.000 velas, mantenía casi exclusivamente el tráfico europeo, llevando productos entre España y las Américas.

En resumidas cuentas: los holandeses transportaban al año mercancías por valor aproximado de 100 millones de francos; es decir, casi todo el tráfico marítimo que se hacía a través de los mares.

Holanda tuvo colonias en todos los mares del Oriente. La India, Malaca, Java, las Molucas. Ganó posesiones en la costa occidental de Africa y tuvo en América por suya la franja de terreno que por espacio de 300 leguas de largo corre desde Bahía hacia el Norte.

Y todo este magnífico imperio colonial y riqueza producida por el enorme tráfico fueron debidos al inmen-

so poder de las escuadras y al prestigio sagrado de sus grandes marinos.

A tal grado de poderío llegó la nación holandesa, que concitó contra ella la envidia y enemiga de su terrible rival la poderosa Inglaterra, arrancando de labios de Monk las frases siguientes: “¿Qué importa que sea un motivo ú otro? Lo que necesitamos más que nada es el comercio que tienen ahora los holandeses”.

En la guerra angloholandesa vemos a Holanda haciendo lucido papel a pesar de luchar con la potencia más fuerte del mar en aquel entonces. La Armada holandesa en la batalla naval llamada de los cuatro días demuestra una eficacia poco común. De Ruyter da la sensación de ser el mejor Almirante del siglo XVII. Este ilustre marino consigue arrancar a Carlos II la paz denominada de Breda, penetrando en el Támesis con una escuadra de 60 navíos de línea, que incendian los barcos ingleses fondeados en Chathaon y Medway. Los reflejos del incendio se ven en Londres.

Más adelante, cuando Francia e Inglaterra se alian para destruir su pujanza naval, hace frente a las dos escuadras combinadas, sosteniendo el combate naval de Solobay, por el cual consigue Ruyter evitar que las flotas aliadas apoyen la invasión de los ejércitos de tierra.

Luego se suceden los combates de 7 y 14 de junio, frente a Schanovelds, y el de Texel, de 21 de agosto. La dirección de estos tres combates la lleva Ruyter. La consecuencia más importante de estos combates fué, como dice Campbell, de gran importancia, pues quedó roto el bloqueo, que hasta entonces había sido efectivo, e imposibilitó a los aliados de hacer por entonces cualquier desembarco, impidiendo la invasión.

Más la decadencia naval de Holanda comienza a partir de la guerra sostenida en unión de Inglaterra contra Francia. En ella pierde la ocasión de afirmar sus privilegios comerciales adquiridos al no suministrar el número de barcos convenido. Ello hace que Inglaterra tenga que suplirlos, intensificando de ese modo en mayor escala su poder naval, ventaja que hace pensar en la hora de la paz, cuando llegue la hora de hacer la liquidación de beneficios.

Esta negligencia de Holanda, debida a un mal entendido espíritu de economía, fué de nefastos frutos, pues de esa manera engrandeció inadvertidamente a su coaligada Inglaterra y perdiendo de ese modo y manera su hegemonía naval y próspero comercio.

A raíz de la paz con Francia se dijeron en el Parlamento inglés las siguientes palabras: "Las ventajas logradas con esta paz se ven en el aumento que ha tenido nuestra riqueza, en las grandes cantidades de oro acuñadas recientemente en nuestra fábrica de monedas, en el gran incremento que ha tomado desde la paz la Marina mercante empleada en las pesquerías y en el comercio y en el notable aumento de la recaudación en Aduanas, lo mismo que en el desarrollo adquirido por nuestras manufacturas y exportación".

Por todos estos hechos anteriormente expuestos se ve que la grandeza de Holanda fué debida exclusivamente al mar, haciendo en la historia de las guerras lucido papel; viniendo a caer en la decadencia cuando deja, por espíritu de economía mal entendido, de construir barcos, favoreciendo con ello la pujanza británica. Desde entonces queda Holanda rezagada para siempre en el concierto de las primeras potencias.

El tercer pueblo que aparece en la Historia moderna con las características de poderoso en el mar es Inglaterra. Tanto se pudiera hablar de esta gran nación, sobre todo en este aspecto, que sobrepasaría a buen seguro los términos de cualquier conferencia; así es que creo conveniente no detenerme mucho en su Historia. Sólo quisiera citar las palabras de un Oficial de la Marina francesa, que decía, entre otras cosas: "Las Marinas de Francia, España y Holanda parecen haberse aliado en épocas diferentes para hacer más completo el triunfo de las armas británicas".

Esta es, pues, la verdadera historia de Inglaterra: una política continuada de engrandecimiento naval. Así vemos que tras la lucha con Holanda se coaliga con ésta para combatir el poderío galo, que empezaba a tomar consistencia bajo el Gobierno férreo de Colbert.

Todos los pueblos navegantes que van desfilando a través de los tiempos caen deshechos ante el empuje arrollador de la reina y señora de los mares. Se apodera de

la India, arrebatándola de las manos de Francia, y así, pausada, pero seguramente, un rico imperio colonial va surgiendo del océano al paso de sus formidables escuadras.

Llega al fin a ejercer un día el monopolio del comercio del mundo. El poder naval de este gran pueblo, según Macaulay, constituyó el profundo y sólido cimiento sobre el cual había de levantarse el gigantesco edificio de la prosperidad comercial más grande que jamás se viera en el mundo.

¿Quién puede dudar después de haber traído estos ejemplos a colación que la grandeza de los pueblos está íntimamente relacionada con la pujanza de sus flotas?

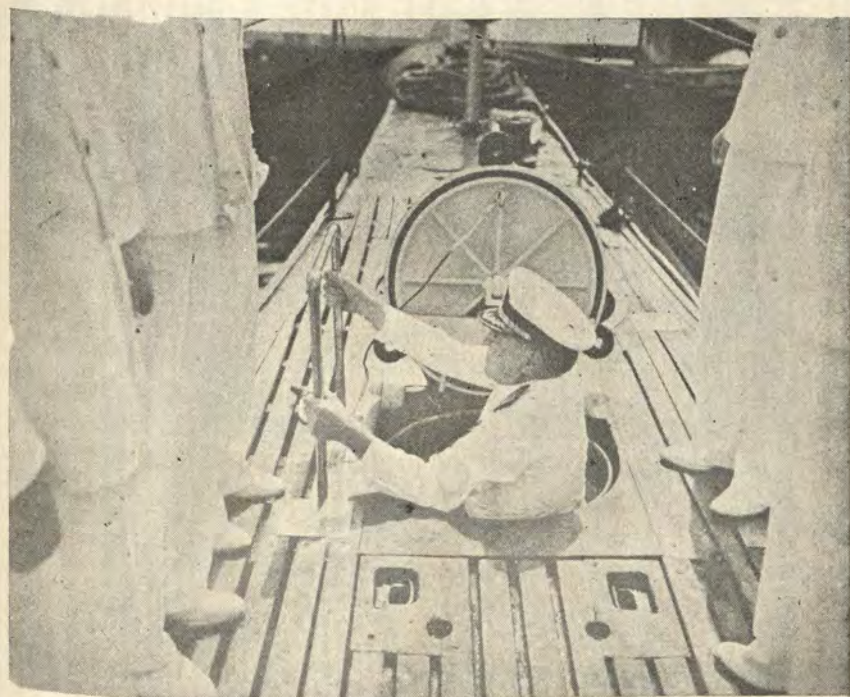
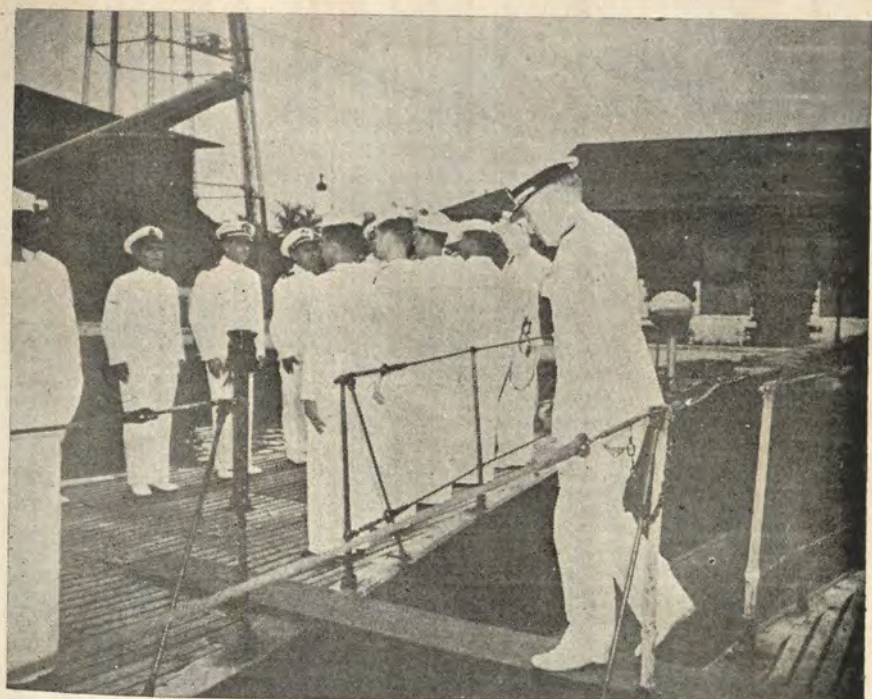
.....

Hemos apuntado los primeros pasos del hombre en el mar para obtener determinados lucros y para subyugarle, llevando sobre él la desolación y la muerte. Hemos asistido a los grandes hechos épico-navales que influyeron de poderoso modo en la marcha del progreso humano. Hemos hecho un estudio de aquellos elementos determinantes de poderío naval; y, por último, recorriendo la Historia, nos hemos percatado de que coincidió siempre la riqueza y prosperidad de los pueblos con su hegemonía en los mares. Por consiguiente, creemos que ha llegado la ocasión de dar por terminada esta mal hilvanada conferencia.

Mas antes de acabar he de formular mi agradecimiento por la atención que me habéis dispensado y desear ardientemente lo que en una modesta poesía mía, que recité en cierta ocasión, decía:

Lanzad vuestras naves a mundos ignotos,
llevando productos, transportando ideas,
y la Cruz bendita de nuestros mayores,
y la roja sangre de nuestras banderas.

He dicho.



Los B.A.P. "R-1 y "R-2" en la Zona del Canal, son inspeccionados por el Capitán de Navío, Jefe de la Base Naval de Cocosolo.

La Muerte de una Flota

Traducido del "United States Naval Institute Proceedings"

"Un ejército, es una masa, homogénea es verdad, pero que retiene, pese a su organización algunas de las características generales inherentes a las masas: suges-
tibilidad emocional intensa, obediencia a sus jefes, etc. Estos factores deben ser tomados en cuenta por los Comandos. Un grupo de soldados vale por lo que valen sus jefes. Estos últimos deben considerar constantemente las necesidades del soldado y deben mantener su mente despejada por medio de prácticas y ejercicios continuos, interrumpidos por entretenimientos, de modo que el soldado no se siente aislado y lo asalten pensamientos deprimentes. "Le Bon-World in Revolt".

Cuando en 1914, el continente europeo se encaminaba hacia su primera gran guerra, los Jefes navales alemanes deberían haber sacado provecho de la anterior citación, leyéndola y estudiándola. Aún en ese entonces en la marina alemana se estaba engendrando la revuelta que se convertiría más tarde en la más importante serie de motines navales de la historia. Quizás se exagere al decir que la desintegración de la flota alemana fué la responsable directa de la caída del Imperio alemán, pero sí hay que admitir que los motines alemanes tuvieron una profunda influencia sobre aquellos hombres que tomaron la decisión final para el Armisticio.

La marina no fué un baluarte de protección para la vida de la nación, pero sí fué una expresión de la aspiración alemana de constituirse en una potencia de primer orden. La Marina fué el "orgullo y felicidad" del Kaiser, fué una forma de satisfacer el deseo de pompa y ceremonia de los teutones.

¿Pero qué fué lo que produjo la desintegración de la marina alemana? Alemania fué famosa por su maravillosa máquina militar. Parece extraño que albergando muchos de los más brillantes cerebros militares del mundo, haya permitido que por los abusos y falta de visión le fuera amputado su "brazo izquierdo", a causa del descontento revolucionario ¿Por qué no fué este movimiento revolucionario cortado en su infancia? Hechemos una hojeada a las causas que produjeron los motines alemanes.

En la primera parte de la guerra la marina alemana era igual a cualquiera otra en valor, eficiencia y espíritu de sacrificio. En octubre de 1917 fué capaz de llevar con éxito una operación contra los rusos en la Isla de Oesel; en el verano de 1918 efectuaba operaciones navales contra Kronstadt, capital naval de Rusia; después, en noviembre de 1918, se rindió mansamente.

A muchas razones se ha aducido este completo cambio en la moral alemana. Es evidente que una de las principales causas fué el reclutamiento de oficiales y tripulación de la flota, para el servicio en submarinos para el cual sólo fueron seleccionados los mejores, el destino del resto fué la degeneración en la misma forma que en el ejército, con el sistema de escoger los mejores soldados para las tropas de choque.

En seguida tenemos el rol defensivo impuesto durante largo tiempo a la flota alemana, el que gradualmente convenció a las tripulaciones de que la flota inglesa, con los americanos dispuestos a reemplazarla, era invencible. Hombres a lo que durante años de entrenamiento se les había enseñado a pelear, no podían mostrarse dispuestos a aceptar la defensiva.

Algo que levanta mucho la moral de los combatientes, es el saber que están infligiendo daños al enemigo.

La compartimentación de los buques alemanes era tal que los espacios habitables eran inadecuados para las grandes tripulaciones de tiempo de guerra, lo cual obligaba a que gran parte del personal tuviese que dormir en barracas en la base naval cada vez que la flota estaba en puerto, y esto era lo que ocurría las más de las veces. De este modo el personal estaba constantemente ex-

puesto a la propaganda pacifista y roja que prevalecía en los astilleros y bases navales.

Las tripulaciones alemanas nunca tuvieron una clara idea del objetivo preciso de su marina, y muy en especial las tripulaciones de los acorazados que estaban condenados a la inactividad, y con sus tripulaciones formadas por conscriptos, reservistas y por la escoria de la vieja marina. Este personal vió en sus Oficiales a hombres sólo capacitados para seguir la rutina y en consecuencia no podían tener plena confianza en ellos. La acción, habría quizás inspirado el respeto necesario de las tripulaciones hacia sus Oficiales, aclarando sus dudas, y habría producido la misma lealtad prevaleciente en las fuerzas ligeras. Estas tripulaciones con su escaso conocimiento solo vieron que estaban confinadas en cascos de acero que nunca salían más allá de Shillig Roads. Todas las pequeñas distinciones de clases de un orden social de la época medioeval se reunieron en la marina alemana, pero en forma exagerada debido a las restricciones materiales de la vida en barracas o a bordo. Entre la Oficialidad y las tripulaciones existía un abismo enorme el cual hubiera sido imposible tratar de salvar. El Código disciplinario no había cambiado casi nada desde los días de Federico el Grande. Los hombres eran simples autómatas, y los castigos casi inhumanos. "Lo extraño no es que este anticuado sistema cayera ya al fin, sino que resistiera por tanto tiempo la influencia destructora a la que estuvo sometida por más de cuatro años de guerra".

La mala alimentación ha sido por mucho tiempo uno de los pesares de los hombres de mar, y la marina alemana no fué una excepción. Las raciones eran pobres, y en los dos últimos años de guerra, fueron de la peor calidad, mientras que, al mismo tiempo los Oficiales continuaban gozando casi de lujos. Es natural pues que el personal subalterno estuviera descontento y fuera susceptible a cualquier propaganda pacifista. Pero estas no son razones suficientes para explicar el completo derribo de una magnífica flota.

La flota alemana como tal tuvo pocas tradiciones navales que contribuyeran a mantener alto su espíritu bajo la dura prueba que es la guerra, no tuvo frases céle-

bres de guerra que unificaran al personal, frases tales como: "Aún no he comenzado a pelear", o, "Inglaterra espera que cada hombre cumpla con su deber". La completa pobreza de la Armada alemana en este respecto lo demuestra el hecho de que los buques de guerra fueron bautizados en honor de Oficiales del ejército alemán, por falta de nombres de marinos distinguidos.

Había algo en el proceso de razonamiento del personal alemán que hizo que ellos dedujeran y anticiparan su inevitable derrota y se negaran a sacrificar sus vidas en una causa en la cual no tenían ninguna esperanza.

Así pues, mientras que la revuelta puede atribuirse directamente a los traidores y agitadores, las verdaderas causas fueron: el efecto desmoralizador que produjo la larga inactividad, las raciones pobres y escasas, las condiciones de vida en buques donde las comodidades de habitabilidad eran lo último en importancia, las salidas a tierra muy restringidas, los interminables ejercicios y la gran incomodidad.

Durante la guerra mundial hubieron dos motines en la flota de alta mar de la marina alemana: el fracasado motín de 1917, y el motín que un año después dió como resultado el colapso del ejército alemán.

Durante la primera semana de junio de 1917 la flota alemana de alta mar reveló por primera vez la forma y síntomas del mal: cáncer en sus más profundas entrañas, hasta en el último de los fogoneros.

El mal apareció primero en el escuadrón 4, uno de los escuadrones de cruceros de batalla pesados que guardaron las costas durante tres largos años de guerra, y cuya moral estaba muy baja. Como todos los acorazados el papel que desempeñó en la guerra, patrullaje rutinario, fué monótono y carente por completo de acontecimientos; las tripulaciones de este escuadrón estaban hartas de guerra, los mejores hombres se habían ido, los oficiales se volvieron descuidados y permitieron el relajamiento de la disciplina.

En junio de 1917 el escuadrón estaba fondeado en Schillig Roads, fondeadero de la flota en el río Jade, a mitad del camino entre Wilhemshaven y el mar, dentro de estos acorazados, de la clase "Kaiser", ocurrieron

explosiones simultáneas de inquietud entre el personal de fogoneros, los que ya habían protestado muchas veces por la comida, pero sin éxito; los viejos y experimentados tenientes que constituían la marina y comprendían a las tripulaciones habían salido del escuadrón, trasladados a los buques que se enfrentaban al enemigo: submarinos y botes torpederos, en su lugar, llegaron a bordo reservistas inexpertos é inconscientes, entonces las protestas de los fogoneros tomaron una nueva forma, una forma lo suficientemente notoria para hacer llamar grandemente la atención sobre su descontento, llegaron a rechazar la comida, un rompimiento abierto de la disciplina, esto fué pues una forma de huelga de hambre.

Esta huelga trajo como consecuencia reprimendas severas y la amenaza de la brigada naval en Flanders (una forma de castigo impuesta a las tripulaciones), pero la noticia de las huelgas se extendió por toda la flota como fuego salvaje. Los oficiales no tomaron la huelga seriamente; los marineros sí; estos últimos obtuvieron una concesión, la orden vino del Alto Comando: "En lo futuro, al relevar la guardia en la mar, a media noche se proporcionará a cada hombre un plato extra de sopa". Una concesión humana pero peligrosa.

Después de la huelga de hambre los sediciosos cobraron nuevas fuerzas. En el "Prinzregent Luitpold", el "buque convicto" del escuadrón 4 aparecieron los primeros signos de un movimiento revolucionario, se permitió a los marineros formar una "comisión de rancho", un comité que iba a representar a la tripulación en los asuntos relativos a la alimentación.

Los comités escogidos en los buques "Prinzregent" y "Friederich der Grosse" incluían a cinco hombres que más tarde iban a desempeñar un rol importante en los motines navales, estos fueron: Beckers, Kobis, Willy Sache, Max Reichpietch, y Willy Weber, todos rebeldes por naturaleza, ambiciosos, y seguidores de los principios de Karl Marx.

Este grupo incurrió en el pecado más grave que puede cometer un militar; llevaron sus quejas a los civiles, a los jefes de partido de los social demócratas, y éstos se convirtieron en el eslabón que unió una horda

de marineros insatisfechos con un movimiento nacional.

El marinero Reichpietch visitó Berlín estando con permiso é informó de sus problemas al Partido Social Demócrata Independiente de Alemania. Los líderes del partido lo recibieron bien. En el partido acusó al Comando Naval de abusar y maltratar a las tripulaciones, y dijo que a los marineros alemanes no se les permitía leer periódicos socialistas.

Reichpietch fué fácilmente convertido a los métodos del Partido, el cual prometió ayudar a los marineros en todos sus problemas, más aún Reichpietch se enteró de los planes del Partido para poner término a la guerra, y prometió trabajar para ese plan.

Cuando Reichpietch volvió a la flota no perdió tiempo, y organizó inmediatamente a sus seguidores en una "Unión de Marineros". Las reuniones se realizaron en cervecerías y otros lugares públicos. El fogonero Beckers se convirtió pronto en el "leader de los leaders", la idea de una sublevación general en la flota era para él un recurso irresistible, la "Unión de Marineros" pasaría a ser una rama del Partido, el "Friederich der Grosse" sería la "Central de la Flota", y fué el eslabón de conexión entre los marineros y Berlín.

De este modo la flota se organizó en las mismas narices de los Oficiales. Cientos de marineros estaban listos para cualquier forma de protesta. Los viejos leaders habían caído, ellos los sucederían. La señal de reconocimiento fué un hilo rojo delgado casi invisible, usado en el cuello de la chaqueta; a mediados de julio el hilo rojo fué muy común por las calles. Los jefes de más visión entre los agitadores quisieron esperar hasta que la Unión cobrara fuerza y ganara la confianza del personal, pero las tripulaciones del "Prinzregent Luitpold" no pudieron esperar, cuando les negaron permiso especial y entretenimientos, rompieron las normas de disciplina. Cuando regresaron, once de ellos fueron arrestados. Al día siguiente se convocó una reunión en un carro de carga vacío, en el muelle, y se decidió probar la

fuerza de la Unión, declarándose en huelga de simpatía por el arresto de los hombres del "Prinzregent".

A la mañana siguiente los amotinados procedieron a realizar la huelga, salieron de sus buques por centenares e iniciaron una manifestación por las calles de Wilhelmshaven. Cuando el personal regresó el "Prinzregent" recibió orden de zarpar y fondear en Schillig Roads.

La sedición continuó. El 3 de agosto los marineros de doce acorazados comenzaron una huelga general. El "Friederich der Grosse" fué enviado a reunirse con el "Prinzregent" en Schillig Roads. En muchos buques no cumplieron con sus obligaciones, no cubrieron sus puestos de guardia, la insubordinación reinaba.

Pero el trabajo de los amotinados quedó en nada, las autoridades se enteraron y se prepararon para el motín aún antes de que este comenzara; los leaders fueron arrestados y toda la flota fué enviada a Schillig Roads. Los amotinados fueron castigados severamente, las penas más veniales fueron de penitenciaría desde dos a quince años y los leaders Beckers, Sachse, Kobis, Weber, y Reichpietch fueron condenados a la pena de fusilamiento. Las sentencias se cumplieron en los casos de Kobis y Reichpietch, el almirante von Scheer conmutó las sentencias de los otros dándoles quince años de prisión.

Si el gobierno hubiera sido previsor, habría utilizado los motines en la flota para hacer desaparecer todo resto de actividad socialista izquierdista. Rara vez se le ha dado a una administración, mejor terreno para la acción, pero el caso contra el Partido estuvo mal preparado y el gobierno solo consiguió reunir los grupos liberales en su contra. Fué así como los cabecillas del movimiento revolucionario quedaron en libertad y escaparon de seguir la suerte del primer marinero bolchevique.

Pero este castigo no fué el principal factor que calmó los disturbios en la flota por más de un año. Un nuevo almirante se hizo cargo del escuadrón IV, el foco de la inquietud. Había una buena cosecha ese año, la comida mejoró, se retiraron tropas de Rusia, y Alemania emprendió una vez más la tarea de ganar la guerra.

Las ocasiones de acción también contribuyeron mucho a disminuir la tensión del personal, esto sirvió como el estimulante largamente necesitado que salvó momentáneamente a la decadente marina alemana. Pero en el fondo de toda esta actividad el personal era cínico. Las sentencias de prisión en masa y el temor a los pelotones de fusilamiento trajeron como consecuencia que los revolucionarios se desconocieran. Estas fueron probablemente las verdaderas razones de la desaparición de la "Unión de Marineros". En general, las condiciones eran buenas, pero miles de marineros habían aprendido los métodos del bolchevismo, aceptaron la guerra porque no podían escapar a ella. Los oficiales no podían pues esperar el mismo respeto sincero y lealtad que dominaban antes a la flota.

La guerra continuó. En octubre de 1918 la idea de la paz se había arraigado en las mentes de la mayoría del personal y en algunos Oficiales. Un encuentro con la flota británica habría cambiado todo esto, pero los ingleses estaban muy bien informados por medio de su excelente servicio de inteligencia naval, y evitaron la acción permitiendo que la marina alemana se desintegrara.

En los primeros días de noviembre se preparó la escena para una gran batalla naval. El almirante von Scheer, jefe del Estado Mayor Naval, impartió una orden secreta al almirante von Hipper jefe de la flota de alta mar. Esta orden no había sido comunicada al gobierno, o autorizada por él. El almirante von Scheer dispuso: "Las fuerzas de la flota de alta mar deben de prepararse para el ataque y batalla con la flota británica".

Había llegado la hora de pegar un golpe mortal al enemigo, o hundirse en el fondo del mar con sacrificio y con honor.

¿Pero cual fué la actitud del personal subalterno hacia este nuevo desarrollo? En toda la flota el personal preveía algo en el ambiente.

¿Qué cosa era? "¡La flota de alta mar ha salido para combatir!" "¡Der Tag!" "¿Batalla?" La flota estaba dividida en dos campos. Los oficiales estaban ardiendo en deseos de entrar en combate. Una parte del personal estaba lista para apoyarlos, el problema estaba

en la otra parte. Ellos estaban "...dominados por el temor y el bolchevismo, alzados por las palabras de los agitadores, temor que convertía la retirada en pánico y temor a la muerte en frías casamatas —muerte sin saber por qué— tirados por allá —sacrificados— para qué? Por el honor de los oficiales".

La revuelta comenzó en el "Markgraf", "Kronprinz" Wilhelm" y "Grosser Kurfurst". Los oficiales trataron de detener la reciente revuelta, pero no tuvieron apoyo. El personal estaba listo para defender sus propias costas, pero no para atacar.

Hipper dió orden de zarpar, pero las tripulaciones se negaron a ocupar sus puestos.

Los fuegos de las calderas fueron apagados y malograron los mecanismos del ancla. Las órdenes para zarpar fueron canceladas. 24 horas más tarde fué nuevamente izada la señal ... "prepararse para zarpar". De nuevo la revuelta, de nuevo la señal "se cancela el zarpe". Los planes de Hipper habían sido frustrados, estaba vencido. Su avance había sido pospuesto, para siempre.

Con la ayuda de las tripulaciones de los destroyers y submarinos leales los amotinados fueron arrestados y se tomaron prisioneros en el "Thuringen", "Helgoland" y "Markgraf".

El confinamiento de estos hombres proporcionó un gran pretexto a los agitadores, los que se pusieron inmediatamente en acción, tanto a bordo como en tierra, arrendando al personal, para que libertaran a sus camaradas.

Muy pronto el motín alcanzó enormes proporciones. El Almirante Souchon, gobernador naval de Kiel, fué incapaz de enfrentar la situación, era un firme creyente de la "vieja marina" y no creyó que sus tripulaciones estaban sublevándose.

La llama de la revuelta se extendió rápidamente. El sábado 2 de noviembre aparecieron los primeros signos de revuelta. El lunes, 80.000 tripulantes habían roto las reglas de disciplina. El miércoles todos los acorazados, a excepción del "Kaiser" que permanecía leal, izaron bandera roja. Este contagioso desastre se propagó por toda Alemania como una plaga.

Fué así como la inevitable caída del Imperio Alemán fué acelerada por el amotinamiento de la Marina. El sábado abdicaba el Kaiser. Se firmó el Armisticio. La guerra, finalmente se daba por terminada.

Mucho se ha escrito acerca de los severos términos del armisticio y del tratado de paz impuesto a los alemanes al término de la guerra. Los términos navales fueron un golpe mortal para la Armada Imperial. De acuerdo a los términos de la rendición, los alemanes deberían entregar a los ingleses todos los submarinos, 8 cruceros ligeros, casi todos los destroyers, y seis acorazados. Estos deberían ser desarmados e internados en un puerto neutral. Los términos significaban nada menos que la desaparición de la flota alemana.

La conferencia que dispuso los detalles finales del rendimiento, entre el Almirante Beatty y el Almirante von Meurer solo quedó terminada en la tarde del 16.

El asunto se realizó con todo el pundonor de la etiqueta naval y el almirante alemán departió en la niebla que cubría Firth of Forth con los mismos saludos formales, que se hubieran usado en la visita de Oficiales de una gran flota a otra. La humillación de Alemania era demasiado horrible para que fuera expresada con palabras o ceremonias.

Este hecho resonó por sí mismo en todo el mundo.

El miércoles 20 comenzó la entrega de los submarinos. Los otros siguieron muy pronto. Flotilla por flotilla, salieron a la mar, por última vez, para encontrar al enemigo, sí, pero esta vez sin armas. Sus armas y armamento había sido desmantelado. La flota británica dió el encuentro a cada contingente de la flota alemana. El rendimiento fué uno de los dramas más trágicos que se haya realizado alguna vez en alta mar.

Las embarcaciones enemigas fueron recibidas en silencio, con el personal en atención y las detonaciones en sus cañones. Ningún intento de fraternización, se pronunciaron muy pocas palabras, los marineros británicos observaron en silencio a los hombres que habían desgraciado su profesión. Una burla o mofa hubiera sido menos insultante que ese silencio mortal.

De acuerdo con los términos del armisticio, la flota alemana iba a ser internada en un puerto neutral. Esto no fué sino un truco del almirante Beatty para poder apoderarse de la flota alemana. Se llevó a cabo la formalidad de solicitar a España, pero esta solicitud fué denegada, como los británicos sabían muy bien que lo sería. Entonces la flota alemana recibió orden de internarse en Scapa Flow. El Almirante von Reuter se indignó, pero estaba incapacitado para hacer nada. ¿Podía acaso calificarse a Scapa Flow como un puerto neutral? El presintió que los británicos estaban sacando ventaja de un tecnicismo para violar el espíritu del armisticio. Pero Beatty rechazó todas las protestas. "Un poder inmutable se ha posesionado de la Flota Alemana, llevándola a donde quiera".

En la noche del 27 de noviembre, solo dos días antes de cumplirse un mes de los motines de Schillig Doads, las unidades fundamentales del poder naval alemán, estaban fondeadas en Scapa Flow, la base metropolitana de la Gran Flota. Aquí una vigilante guardia británica, cuidaba su presa. Las tripulaciones fueron reducidas al mínimo. Se prohibió que largaran al agua ninguna embarcación menor alemana, no se permitió visitas entre buque y buque, ni salidas a tierra, se estableció censura de la correspondencia que salía; éstas fueron algunas de las duras restricciones que fueron impuestas a los prisioneros. Los aprovisionamientos y alimentos venían de Alemania en transportes mensuales. La una vez maravillosa flota alemana estaba podrida en Scapa Flow. El Almirante von Reuter regresó a Alemania una vez completada su misión: el rendimiento de la flota. El Capitán de Navío Oldekop, que quedó en el comando de la flota, informó que había violento bolchevismo entre las tripulaciones. Von Reuter fué enviado nuevamente para salvar la disciplina interna de la Oficialidad. A su regreso encontró a la tripulación en horribles condiciones, los había invadido el dolor de muelas, la gripe, la suciedad y la rebelión, el personal se negaba a aceptar cualquier autoridad. Von Reuter rápidamente devolvió su forma a la derrotada flota. ¿Que quedaba por hacer? La Conferencia de Paz iba a decidir los destinos de la

Marina Imperial Alemana. Las facciones opuestas, tan corrientes en todas las Conferencias de Paz, prolongaron las negociaciones. "Algo en la naturaleza inherente a estos buques, condujo a los hombres a pelearse por ellos".

Los términos del Tratado de Paz, tal como quedó finalmente, dejaron a Alemania completamente anulada en el mar. Todos los buques internados de acuerdo con el Armisticio debían finalmente rendirse. El personal fué reducido a un número mínimo increíble, no les permitieron reservas navales, reducido el tonelaje, Helgoland arruinado, y en las mentes de los oficiales alemanes todo quedó destruído.

El Almirante Von Reuter supo de los términos del Tratado de Paz por medio de los periódicos de Londres del 7 de Mayo. Estos llegaron a su poder el día 11. Para el almirante esto fué un golpe muy duro, como lo fué también para toda la nación alemana. Los términos destruyeron toda esperanza y ennegrecieron el futuro. Su impulso fué volver a la guerra en lugar de aceptar el increíble precio de la paz. Las noticias que llegaban de Berlín hacían creer que una nueva guerra era más que probable.

En el caso de que se reiniciará la guerra, los Oficiales Navales de la Unidad de Internamiento vieron que sólo les quedaba un camino a seguir. "Nunca me pude quitar de la cabeza, desde que entré en Scapa Flow", dijo el almirante Reuter al Comandante Oldekop, "la idea de hundir la flota". Con esta idea en la mente se las arregló para trasladar a los elementos indeseables, o sea a los soviéticos, a Alemania. Así quedaba él entonces con tripulaciones leales listas a obedecer cualquier orden que él pudiera impartir.

En Scapa Flow, Von Reuter estaba en completa ignorancia de la política naval de su gobierno. El estaba tan seguro que Alemania volvería a la guerra, que preparó planes para hundir la flota. Estos planes fueron comunicados a la flota. Todos los preparativos deberían hacerse inmediatamente, y la señal ejecutiva sería el mensaje de Código: "Párrafo 11, recibido". Poco tiempo después, von Reuter supo las intenciones de su gobierno de "vender la flota para reducir las reparaciones.

Esto ocurrió cuando el resolvió hundir los buques en última instancia. El no podía pensar en vender la Marina Alemana por la paz.

Las contrapropuestas alemanas a los términos de paz fueron rechazadas. El 16 de Mayo se les entregó un ultimátum. Alemania debería firmar dentro de los próximos cinco días, pues de otro modo expiraría el Armisticio. Von Reuter se enteró de todo el día 21 o sea el día de la expiración del plazo. Entonces, cuando observó que la flota británica se encontraba fuera del puerto, pensó que nuevamente estaban en guerra.

Inmediatamente se izó la seña: "Párrafo 11, recibido".

La orden fué cumplida con una precisión y determinación no vista en la Marina alemana desde los días de Jutlandia. Ni un solo buque dejó de contestar al Comando.

Las sorprendidas fuerzas británicas radiaron un mensaje urgente al cuerpo principal de la flota británica que se encontraba fuera del puerto para práctica de torpedos, y concentraron sus esfuerzos en un intento de salvar algo de las fuerzas ligeras, remolcándolas a aguas de poco fondo, pero sus esfuerzos solo tuvieron éxito parcial. La mayoría de la flota se hundió con sus válvulas abiertas.

El suceso del día fué el desastre marítimo más grande de la historia moderna, de los 74 buques, 50 de los mejores navíos de guerra de la segunda potencia naval del mundo, se encontraron en el fondo del mar. Entonces la oscuridad descendió como una bendición sobre Scapa Flow. La Flota de Alta Mar había muerto.

Pero tanto en su muerte como en su nacimiento, la Marina Imperial Alemana elevó las pasiones de los hombres. Esta actitud engendró la peligrosa arma de la opinión pública levantada contra von Reuter, la marina alemana y la nación alemana. El Almirante alemán protestó de que él no había violado lo convenido. Pero ésta protesta no fué oída. Su propio país lo acusó de falta de fe y Alemania entró a Versalles como enemiga del mundo.

Peró esto no afectó a von Reuter. El quedó convencido de que había cumplido su último deber de acuerdo con todas las tradiciones y ética naval. Los párrafos navales del tratado de Versalles no serían llevados a efecto nunca y el honor de la Oficialidad estaba a salvo.

Hay mucho que aprender de un estudio de estos incidentes en la historia alemana. Un análisis de los motines navales muestra que ellos se desarrollaron paralelamente a los de otras naciones y de hecho a todos los movimientos revolucionarios.

Las revoluciones se deben por lo común a una competencia hacia la libertad de cierta clase de gente que se siente oprimida. Aritóteles atribuyó todas las revoluciones a la desigualdad y no puede dudarse que la marcada desigualdad del sistema prusiano de disciplina jugó una parte importante en los motines alemanes.

Es una característica remarcable de los movimientos revolucionarios que ellos no ocurren sino hasta el momento en que las condiciones de las clases oprimidas comienzan a mejorar. El goce de una libertad prematura estimula el deseo de una independencia aún mayor. Esta característica se encuentra en los motines de 1917 y 1918. Cuanto más concesiones se hacían a los revolucionarios, más revoltosos se volvían éstos.

Es interesante notar que éstos dos movimientos revolucionarios tuvieron su origen en acorazados. Estos es especialmente verdadero en todos los motines modernos. Los acorazados son grandes y capaces de funcionar con poco contacto directo entre los Oficiales y la tripulación. La intimidación y camaradería entre la dotación de un buque no existe en los buques grandes en la misma forma que en los destroyers y submarinos. De este modo en los acorazados no hay oportunidad de predicar lealtad y el personal está más propenso a asumir una actitud de rebelión. Una comparación entre los motines alemanes con el motín ruso de 1917 y el motín británico de 1931, nos indica una gran similitud en muchos aspectos.

La similitud no está solo limitada a las causas generales, sino también es evidente en las reacciones generales de los participantes. El motín como muchas otras

reacciones humanas tiende a correr en un canal standard con ciertos factores fundamentales que le dan forma a su curso. Las consecuencias políticas de este motín fueron muy importantes. Es muy posible que Alemania no hubiera sido sometida a condiciones de paz tan rigurosas si su marina hubiera estado lista para respaldar sus contrapropuestas. Estando la marina alemana en manos británicas era una cuestión muy simple el conservarla. La Unión de Marineros era una parte del elemento radical en Alemania, que estaba destinado a surgir dos décadas más tarde y, eventualmente, a envolver a Europa en otra gran guerra.

Algunos observadores nos dicen que la presente guerra terminará como lo fué la pasada; esto es, debido a los elementos revolucionarios trabajando desde dentro. Es posible que esto pueda ocurrir pero debe recordarse que es un elemento revolucionario el que se encuentra actualmente en el puesto de dirección. Aquellos que han llegado muy alto por medio de la rebelión, saben mejor que nadie como arreglárselas contra la revuelta.

Por otro lado estos líderes están a la cabeza de una nación ampliamente dominada. El mismo elemento revolucionario está aún presente en Alemania, y también quedan muchos de los factores que contribuyeron a la última revuelta. Pero si ocurriera una revuelta, el resultado sería siempre el mismo, una nación poderosa sería nuevamente reducida a una potencia de segundo orden. El Almirante Mahan dijo una vez: "El yugo del servicio militar se sienta fuertemente sobre aquellos que no siempre lo han llevado".

Un libro nocivo

La Victoria por el Empleo del Poder Aéreo

Por el Capitán de Fragata

Carlos Penna Botto

Si el señor Alexander P. Seversky, constructor de aviones, Mayor honorario de la Reserva del Ejército norteamericano, moscovita de nacimiento y ciudadano naturalizado de los Estados Unidos, hubiera sensatamente circunscrito sus actividades a lo que le corresponde, en lo cual es de reconocida competencia, en vez de inmiscuirse ahora, desastrosamente, por la senda difícil y espinosa de la estrategia, no nos veríamos en el caso desagradable de tener que refutar sus conclusiones erróneas, expuestas en el espectacular libro "La Victoria por el Empleo del Poder Aéreo", como también, lo que es infinitamente más peligroso, sería dejarlo envenenar la opinión pública de la enorme masa de legos, en asuntos navales y militares, con conceptos falaces e improcedentes sobre la conducción moderna de las grandes guerras.

Más el ansia exhibicionista de aquel constructor de aeronaves, contaminada de fuertes dosis de suficiencia y, por que no decirlo, también a sus deseos, muy comprensible también, de vender mayor número de aviones a las Fuerzas Armadas de Estados Unidos y de Inglaterra, le llevaron a escribir y publicar, con ruidosa jactancia, el libro cuyo título ya aludimos.

Y ese libro es de tal modo nocivo a los lectores menos avisados, incapaces de separar el joyo del trigo, debido a la carencia natural de conocimientos básicos sobre la guerra moderna, que nos obliga a un breve y suscito análisis de las peligrosas ideas en él expuestas. Tanto más que esas ideas, vienen exageradas brutal e irreverentemente por el presuntuoso nuevo estratega.

Quien ha leído el libro en discusión, se habrá apercebido, desde luego, de la razón de ser de los calificativos de "brutal" e "irreverente" y "presuntuoso", que somos obligados a emplearlos antes de iniciar nuestra crítica.

En efecto, el lenguaje del autor de "La Victoria por el Empleo del Poder Aéreo" es altamente agresivo. El señor Seversky procura reducir todos los actos de los jefes navales y militares a la mera condición de incapaces e incompetentes, eso a comenzar por los de su país de adopción y no duda en clasificar de imbéciles a todos los Almirantes y Generales que no pactan con sus extravagancias y teorías sobre la guerra aérea.

Lo peor es que ese libro tiene vasta repercusión en los medios civiles de los Estados Unidos en el seno de la masa popular, o que encuentra explicación en el tenso ambiente de guerra ahí existente y en el notable interés que viene suscitando las operaciones aéreas de los últimos cuatro años y que, ahora tiene influenciada la rama estrategia de los ya mencionados Jefes navales y militares; Jefes que van, paulatinamente, llevando la guerra a conclusiones más grandes que las inventivas del señor Seversky. Con todo, ese libro está, por lo menos, induciendo a los legos a errores fundamentales sobre la naturaleza de la guerra moderna.

Nuestras refutaciones serán destinadas tan sólo a esos legos, ya que serían innecesarias para aquellos versados en conocimientos navales y militares.

Comenzaremos por el título del libro que es inconsistente, basado en una falsa predicción.

No existe propiamente Poder Aéreo. Tal poder es de hecho inexistente, no pasa de una concepción fantástica, irreal, que no tiene sentido práctico. Sólo existen dos poderes que son el Marítimo y el Terrestre, aquel ejercido sobre las aguas, éste sobre la tierra y, cada cual

incluyendo cualquier acción aérea que se desarrolle, respectivamente, por sobre las aguas y objetivos navales o por sobre la tierra y objetivos terrestres.

El empleo de la fuerza para consecución de los designios de orden internacional, es tan bella como el apareamiento de las primeras tribus y clans y, han sido el argumento de "últimos instantes" en todas las controversias. Pues bien, el ejercicio de la fuerza por sobre las aguas, llámase Poder Marítimo. Por sobre la tierra, Poder Terrestre.

Cualquier fuerza empleada por sobre las aguas, está vinculada al Poder Marítimo; cualquier fuerza actuando sobre tierra representa una parte del Poder Terrestre.

Así, lo que caracteriza tales poderes, son los locales en que las acciones coercitivas se verifican y no el carácter de las fuerzas ejercidas en una especie de armas empleadas. Las luchas cuerpo a cuerpo en el abordaje de los navíos, son no obstante el empleo de arma blanca, acciones genuinamente navales, a pesar de ser el uso del arma blanca más generalizado en luchas terrestres. Fuerzas Aéreas (esto es, agrupamiento de aviones) que operen sobre las aguas, ejercen Poder Marítimo; aquellas que actúan sobre tierra, Poder Terrestre.

Las pendencias humanas se resuelven sobre tierra firme o en los mares. Las propias acciones trabadas en el aire, tienen siempre efectos directos e inmediatos en tierra firme o en los mares y, tales efectos constituyen su única razón de ser.

Cuando en un combate aéreo, uno o dos aviones de caza destruyen un avión de bombardeo, es con el propósito de impedir que éste lance sus bombas sobre algún blanco terrestre o marítimo.

Cuando, en una batalla naval, las fuerzas aéreas de una Escuadra consiguen el dominio del área táctica, sobre las fuerzas adversarias, esto solo se traduce en resultados benéficos y provechosos, sólo tienen significado práctico cuando ese dominio implica daños para la Escuadra antagonista, daños infligidos ya sea por las fuerzas aéreas victoriosas, por las fuerzas de superficie o submarinas, cuya eficiencia ofensiva va a veces facilitada por la propia acción de aquel dominio aéreo.

Pensamos que jamás llegará el tiempo en que los destinos del planeta sean decididos en el aire; por ahora no se puede preparar o facilitar la decisión final, que tendrá lugar en el mar o en la tierra firme.

Prosiguiendo en nuestra crítica, consideramos el prefacio del libro, escrito por una Comisión de personalidades legas.

Este prefacio contiene cuatro buenas advertencias a los lectores.

La primera es de que deben "los que leen el libro que trata de cosas del aire, conservar los pies bien firmes en tierra"; lo que equivale a decir que los lectores precisan no perder el sentido de la realidad al leer cosas fantásticas, utópicas, inverosímiles, que representan probables castillos en el aire.

La segunda advertencia es de que no deben juzgar a las autoridades navales y militares americanas, tan culpables, tan desidiosas, tan incompetentes, como el señor Seversky, presuntuosamente, procura hacer creer. Es bien posible, dice el prefacio, que la estrategia americana (que tan buenos frutos va produciendo, decimos nosotros) esté quitando toda la ventaja del arma aérea en la actual guerra, ya sea sin alardes, ya sea sin explicar al gran público detalladamente, como está actuando en ese particular.

Si tal consejo fuera seguido, dice el prefacio, eso impediría que muchos de los llamados "estrategas de gabinete" (armchair strategits) tenga ímpetus de telegrafiar al Congreso o al Presidente Roosevelt, pidiéndole el retiro inmediato de todos los Almirantes y Generales.

La tercera advertencia, aún muy sensata es de que la independencia de la Fuerza Aérea norteamericana, preconizada por el autor del libro en discusión, es asunto que no merece la aprobación de muchos aviadores, tanto civiles como militares, hombres tan notables en la aeronáutica como el señor Seversky. Una tal reserva, oportuna y cautelosa, debe predisponer a los lectores del libro, pensamos nosotros, a no aceptar plenamente todos los argumentos, muchos de las cuales son unilaterales, expuestas en las páginas de tan peligroso libro.

La cuarta advertencia, finalmente, constituye un resumen de todas las anteriores, bajo la forma prudente de: "lea este libro con mucho cuidado, sin sacar conclusiones apremiadas o injustificadas".

¿Si a una Comisión de legos no escapan los excesos del lenguaje, las exageraciones y las aserciones poco fundadas del señor Seversky, cuanto no habrá sonado mal en los oídos de los militares de mar y tierra la lectura de las páginas perniciosas, causticantes, sectarias, del astuto constructor de aeronaves?

El autor comienza bizarramente en su libro exagerando las líneas iniciales de la primera página, como verdades incontrarrestables, precisamente aquello que él intenta probar en las siguientes 352 páginas, a saber: "el más significativo hecho en la actual guerra es el advenimiento de la aviación como factor preponderante y decisivo" (sic).

Y, como bien se percibe, político lógico.

Esa declaración podrá caber en la última página del libro, si el autor hubiese conseguido en las 351 anteriores, demostrar aquel acierto.

El señor Seversky en seguida, en el primer capítulo, su larga y fastidiosa catilina contra la Marina y el Ejército de los Estados Unidos.

La tragedia de Pearl Harbour es atribuída por el autor, al superior poder aéreo (otra vez la viciada expresión) japonesa, cuando en verdad, debe ser considerada única y exclusivamente, como factor sorpresa. Si no hubiera habido sorpresa, la tragedia no habría ocurrido.

Las fuerzas aéreas norteamericanas en las islas Hawai, eran más que suficientes para impedir un ataque aéreo japonés a la Escuadra fondeada en Pearl Harbour, y las propias baterías antiaéreas de los navíos, avisadas con anterioridad, habrían por sí solas reducido el ataque a pequeñas proporciones.

Un estudio minucioso sobre el traicionero golpe japonés, hecho por una Comisión presidida por Juiz Roberts, fué ampliamente divulgada y parece no dejar dudas al respecto.

El autor hace la irrisoria declaración de que, dado el progreso de los Estados Unidos en aviación, dejarán de estar expuestos a la destrucción por el aire, como lo ha estado las islas británicas, eso ya se ve, si el Gobierno americano insiste en apoyar a los actuales Almirantes y Generales, con sus atrasadas teorías sobre la ciencia de la guerra. Y, a continuación pinta un cuadro verdaderamente absurdo, alucinante, de como en 24 horas serán destruidas las ciudades de New Yor, Detroit, Chicago y San Francisco, por medio de aviones de bombardeo que surgirán de todas direcciones, "a través de los dos Océanos y a través de los dos polos".

Eso en un futuro próximo, notamos bien, si el Gobierno persiste en mantener la actual estrategia preconizada por los mismos ineptos Almirantes y Generales.

No obstante, hay un medio seguro de evitar la catástrofe, dice en ese primer capítulo (y lo repite en todos los otros):

a) Encomendar muchos millares de aviones tipo Seversky.

b) Quitar a la Marina y Ejército de Estados Unidos las respectivas aviaciones naval y militar, transformándolas en fuerza independiente.

c) Mantener, constituyendo Escuadra y Ejército, apenas pequeñas agrupaciones de carácter propiamente policial, que se encargarían también de ciertas operaciones de limpieza, en las aguas y en tierra, después de vencidas las guerras por la aviación.

Bastan estas desastrozas afirmaciones, que se encuentran escritas con todas sus letras, en caracteres de forma y en buen papel "couché" en las páginas 7, 8, 9, 11 y 13 para que se torne evidente el poco escrúpulo con que el señor Seversky abusa de la credulidad del gran público, al cual procura aterrar con sensacionales revelaciones.

¿Para quién piensa él, que está escribiendo?

¿Será para los boquiabiertos hacendados de Middle West?

¿Será para las personas que viven en el mundo de la Luna, lejos, muy lejos, de las realidades de este planeta donde moriremos?

No será, por cierto, para quienes desean acompañarnos, con alguna perspicacia y buen sentido, a desarrollar los acontecimientos de los últimos cuatro años de guerra; pues esos acontecimientos revelaron el fracaso de la aviación en sus tentativas de destrucción de Londres, de las ciudades industriales inglesas, de las ciudades y puertos alemanes y, por último, de la pequeña isla de Malta, durante meses y meses de continuos ataques.

Los primeros crepitantes años del actual conflicto, mostraron la impotencia de la aviación para que, aislada, destruyera al enemigo o decidiera la contienda.

¿Cómo es entonces que, podríamos admitir seriedad en las declaraciones quijotescas de que, a través de los dos Océanos y de los dos Polos, surgirán aviones que, en 24 horas destruirán aquellas mencionadas ciudades americanas, reduciéndolas a montones disformes? (sic).

Es la aserción que atenta contra la buena fe de los lectores.

La alusión a los "dos Polos" llega a ser ridícula. Gustaríamos de ver un aviador loco atravesando el Polo Sur para atacar a los Estados Unidos.

Todo el resto de este primer capítulo es digno de figurar en una edición (muy mejorada) de las Mil y una Noche, o quizás de integrar nuevas aventuras ultramodernizadas del célebre Bardo de Munkhausen....

El constructor de aviones de alas (y bien en este caso) a su imaginación impaciente, que se eleva, entonces, a las sublimes esferas. No contando con aludirse a sí propio, va también, lo que nos parece más reprochable, tentando arrastrar a los inocentes lectores a los mismos desvanos y procura hacer como que acreditan sus entusiastas proezas aeronáuticas que, él asegura ser simples acontecimientos rutinarios, verdaderos lugares comunes, en un futuro próximo.

Y el señor Seversky cándidamente declara que, así procediendo, ni hace profesías y son apenas avisos para dar la señal de alarma.

No piensa a su vez en otros lectores que estarán también dispuestos a cometer exageraciones a costa del señor Seversky, mejorando sus previsiones (o mejor sus solemnes avisos) o interpretando mal sus aserciones refe-

rentes a los terribles efectos de la futura aviación militar.

Nó. Nos estamos ciñendo a sus propias palabras y procurando cautelosamente no incidir en el clásico (*traduttore tradittore*”).

Hay en efecto, algunas otras expresiones suyas, traducidas lo más literalmente posible. En la página 160 escribe que la ciudad de Coventry fué destruída por 500 aviones nacistas. Eso ya representa una seria falta a la verdad, pues el propio Ministro del Aire de Inglaterra, señor Archibald Sinclair, declaró oficialmente que aquella ciudad quedó un 15% destruída, lo que significa que apenas la séptima parte de la pequeña ciudad fué arrasada.

No obstante el señor Seversky, no contento, asevera a continuación: “Pues bien, 800 bombarderos de un futuro próximo, podrán demoler con un solo golpe, una centena de ciudades iguales a Coventry” (sic).

Es el caso de decir nosotros: “Excusez du peu”...

Veamos otras arrancadas suyas, todas a lo Bardo de Munkhausen: “Millares de dreadnoughts del aire atacarán a los Estados Unidos cada uno acarreando un mínimo de 50 toneladas de explosivos aerodinámicos y un torbellino de ligeras bombas incendiarias (sic).

Esos son los tales aviones que, “surgirán a través de los dos Océanos y de los dos Polos” chiste al cual ya nos referimos.

En cuanto a explosivos aerodinámicos, en el original “stream lined” ahí está lo que desafía nuestro menguado conocimiento de explosivos. Ya trabajamos relaciones con proyectiles aerodinámicos, estructuras ídem, alas de avión ídem, más explosivos que merezcan tal calificativo, no figuran en nuestros Tratados (posiblemente no usados) de Química Orgánica.

“Ondas sobre ondas de tales aviones, pasarán por sobre los blancos, eso en plena luz del día, magníficamente armados y acorazados, rodeados de escoltas protectoras compuestas de terribles aparatos de caza. Sin error, ellos fijarán sus objetivos y la devastación que producirán ultra pasará cualquier descripción” (sic).

Ya se ve (y para lo cual pedimos atención a los lectores) que las baterías antiaéreas permanecerán silen-

ciosas durante todo el trayecto de esa poderosa Armada de bombarderos, para que esos aparatos apocalípticos, volando en la estratósfera, puedan "sin errar" fijar sus objetivos y consumir la devastación.

"New York, Detroit, Chicago y San Francisco, quedarán reducidas a montones de escombros en las primeras 24 horas. Wáshington será borrada del mapa (wifred out") antes de que el Gobierno tenga tiempo de salvar sus archivos más precisos) (sic).

La parte inicial de esta citación, constituye repetición de lo que ya dijimos antes, más se trata de repetición que vale la pena hacer, para deleite de nuestros lectores que se recordarán de los 3.740 ataques aéreos hechos a la pequeña isla de Malta, durante año y medio, sin que la minúscula ciudad de la La Valeta y el respectivo puerto, hubieren sido destruídos.

Imagínense la rapidez con que Wáshington, la bella ciudad de Potomac, será destruída, sin que los celosos funcionarios de la Casa Blanca tengan tiempo de correr para los refugios y abrigos subterráneos llevando los más valiosos documentos del Estado y los Tratados y Protocolos de mayor importancia.

Esos cuadros superdantescos y el progreso asombroso de la aviación, tomarán los moldes reales, en opinión del señor Seversky en 1945, o según sus propias palabras, 5 años después de los ataques a Londres realizados en el Otoño de 1940.

Quiere decir que, de acuerdo con ese imaginoso individuo, tendremos acorazados del aire llevando 50 toneladas de explosivos a través de millares de millas, dentro de dos años a partir de la fecha presente (y capaces los mismos de atravesar el Polo Sur para atacar la América del Norte), aviones éstos que podrán borrar del mapa la ciudad de Wáshington en un abrir y cerrar de ojos, antes que los archiveros del Capitolio y de la Casa Blanca consigan descender las escalas que conduzcan a los abrigos subterráneos de esos venerables edificios.

Más no paran ahí los absurdos contenidos en el primer capítulo.

En la página 16, olvidado de las 50 toneladas de explosivos (aero-dinámicos", el autor del libro habla ahora

del bombardero futuro como pudiendo acarrear 18 toneladas de explosivos (lo que ya representa reducción sensible de 64%) capaz de volar de Berlín, atravesar 5.500 millas, devastar el área de Detroit y regresar calmadamente a Berlín.

Y continuando formula la receta mágica que permitirá, rápidamente, ganar las guerras, recta que entrará en vigor dentro de 2 años a partir de 1945 y que es: "Cinco mil aviones de bombardeo de ese tipo (18 toneladas de explosivos) acompañados de escolta apropiada que se tornarán los reyes de cualquier país en un radio de acción de 3.500 millas" (sic)

¿Tenemos o no tenemos el derecho de dudar de la buena fe del señor Seversky?

No es de admirar que, tan copiosa selección de fantasías espectaculares estuvieran llamando la atención de los productores de "films" cinematográficos.

Walt Disney, entre otros, aprendió rápidamente, con ojo maestro, las posibilidades sorprendentes que tendría el fabuloso libro, si fuera transformado en película "animada" y, sin perder tiempo, púsose a traducir en diseños sensacionales el contenido extravagante de hazañas Severskyanas.

El "film" completo de largo metraje, parece ya está concluído, por lo que rezan los telegramas de Hollywood y, muy en breve, la población de esta hermosa ciudad de Sao Sebastián do Río de Janeiro, será sobresaltada por la exhibición de los "diseños animados" representando "La Victoria por el Empleo del Poder Aéreo" diseños que correrán parejos al justo título, como los de la conocida producción intitulada "Fantasía".

Va a ser difícil decidir, de eso estamos bien ciertos, cual de los dos "films" deberá obtener los laureles de "superfantasía".

Volviendo al libro que tanto encantó al señor Disney.

En la página 25, declara el señor Seversky que, "los más modernos acorazados de Escuadra son impotentes contra ataques aéreos" (sic) lo que revela flagrante error de inicio y de previsión, pues los modernos acorazados de Escuadra han probado que resisten bien los ataques

aéreos, aún cuando sin protección (lo que nunca debe acontecer) de la propia aviación.

Aconsejamos al autor, si lo pudiéramos convencer con nuestras palabras leer el relato impresionante que hace el Capitán Thomas L. Gatch, Comandante de uno de los modernos acorazados norteamericanos de 35.000 toneladas, el "South Dakota" referente a dos ataques aéreos en masa que le hicieron a su buque los aviones japoneses, ataques ambos fácilmente repelidos, sin avería alguna, por las baterías anti-aéreas del acorazado.

Ese relato fué publicado en las páginas del "Saturday Evening Post", Nos. 1 y 8 de mayo de este año.

Los ataques en cuestión ocurrieron durante la batalla de Santa Cruz el 26 de octubre de 1942 y fueron los más fuertes hasta hoy verificados en el mar, contra buques de superficie.

Nada menos que 36 aviones japoneses fueron derribados por las baterías anti-aéreas del acorazado, el que no sólo se defendió a sí propio, gallardamente, sino que también salvó de la destrucción al gran porta-aviones que le servía de escolta.

El Capitán Gatch declara, enfáticamente, que los resultados de aquella batalla comparados a otros que tuvieron lugar apenas tres semanas después, deben "convencer a todos que el acorazado modelo 1942 reafirma su posición de verdadera "reina" de las Escuadras (navíos son femeninos en inglés) por el hecho de ser prácticamente invulnerables tanto contra aviones como contra navíos de superficie" (sic).

Esas recientes experiencias contrastan con las del "Prince of Wales" y el "Repulse" y anulan la impresión errónea que muchos entonces tuvieron.

En vista de los conceptos de la relación del Capitán Gatch, fácil se torna percibir cuan infundada y pueril es la aserción siguiente del señor Seversky, impresa en esa desastrosa página 25 de su libro, "Aviones pueden atacar navíos, pero navíos no pueden atacar aviones" (sic).

¿O será que él quiere decir "navíos no pueden dejar el medio líquido y seguir la pista de los aviones en el medio atmosférico"?

Lo lógico es que, “navíos pueden atacar con éxito a los aviones, siempre que éstos se aproximen a distancias que significan peligro para los navíos”.

En la página siguiente del libro en crítica conti-núan las previsiones infelices, categóricamente desmentidas por los acontecimientos actuales.

Escribiendo en 1942, el señor Seversky, tiene en efecto la imprudencia de afirmar, en la página 26: “En la fecha en que escribo, los americanos imbuídos en las ideas militares, aguardan la actuación de una formidable “Fuerza Expedicionaria” que será transportada a través de los Océanos por una no menos “Formidable Es-cuadra”, eso con el propósito de hacer una campaña de moldes antiguos, implicando la ocupación, milla por milla de territorio enemigo” (sic).

Mas, la “Historia inexorable” nos dió la enseñanza, traída a los ojos de los americanos, satisfaciéndoles la expectativa, los grandiosos acontecimientos de 1943, en la cual, el juicioso empleo coordinado del “poder marítimo” y del “poder terrestre” culminaron con la captura de las islas Salomón, la invasión del Africa septentrional y muy recientemente, la invasión de Sicilia y de la propia península italiana.

La formidable fuerza expedicionaria americana fué realmente transportada a través de los Océanos por una no menos formidable Escuadra y la conquista de territorios enemigos fué realizada y está siendo realizada, milla por milla, de acuerdo a la bella y sabia estrategia adoptada convenientemente y claro, a la eficacia moderna de las armas aéreas.

Si en vez del transporte de la fuerza expedicionaria y de invadir el territorio enemigo, se hubieran efectuado operaciones secundarias, como predice el señor Seversky, ella no habría sido la operación principal, esencial, fundamental como sucedió.

Fué un ejercicio apropiado del “Poder Marítimo” (que incluyó el empleo adecuado del arma aérea, uno de los factores de ese poder) que tornó posible transportar con seguridad, centenares y centenares de millares de hombres a través de cerca de 4.000 millas de océano, en aguas infectadas de submarinos y de aviones enemigos



y, en menor grado de buques de guerra de superficie de los adversarios.

Y fué un hábil ejercicio del "Poder Terrestre" (que incluyó el uso conveniente y oportuno del arma aérea, uno de los integrantes de ese poder) que permitió la invasión del Africa Septentrional, de Sicilia y de la propia Italia, milla por milla, paso a paso, por las infanterías americanas y británicas.

Esto porque los fundamentos de la guerra moderna no fueron modificados por el advenimiento de la aviación como arma de combate.

En el mar, el ejercicio del dominio marítimo, continúa entregado a las Escuadras (con sus respectivas fuerzas aéreas) y el control de las líneas marítimas de comunicaciones, que constituyen la esencia de aquel dominio, permanece a cargo de los buques de superficie, auxiliados siempre que sea posible, por los aviones y por los submarinos.

En tierra, el ejercicio del dominio terrestre, continúa entregado a los Ejércitos y la ocupación del territorio enemigo, sea para aniquilar las fuerzas organizadas antagonistas, sea para fines de conquista o de expansión, sea mirando objetivos relacionados con la prosecución de la campaña, permanece a cargo de las fuerzas que operan en tierra firme, infantería, artillería, caballería, ingenieros mecanizados, etc., secundados, tanto cuanto sea posible, por el arma aérea.

En seguida, el autor, ya en el Capítulo II, olvidado por un momento de que, su tesis es la obtención de la victoria por el empleo de aquello que él llama "poder aéreo", declara en la página 31 que, "La aviación nacistá preparó el terreno para que las fuerzas mecanizadas de Alemania realizaran la conquista, completa y espontáneamente rápida de Polonia, Noruega, Países Bajos, Francia, Yugooslavia, Grecia y Creta" (sic).

Ahora, esa aserción labora contra aquella tesis. En efecto, de acuerdo con sus propias palabras, la invasión de aquellos países fué efectuada por fuerzas mecanizadas alemanas, después de haber la aviación preparado el terreno, y tan solamente preparado, para la actuación decisiva y final de aquellas fuerzas de Ejército.

Luego, la aviación fué arma auxiliar, ahora muy importante, en las campañas citadas fué arma que auxilió las fuerzas de tierra en la consumación de la invasión de territorios enemigos.

En la isla de Creta, en verdad, no tomaron parte fuerzas mecanizadas propiamente dichas, pues la isla fué conquistada por la infantería nacista, transportada por la aviación idem.

Cabe notar que, en los casos referidos, el auxilio prestado por la aviación germánica a las fuerzas de tierra, fué de alto valor debido a la falta de las naciones en causa que no pusieron defensas apropiadas contra ataques aéreos, bajo la forma de aviación de caza, cañones anti-aéreos, pues si hubieran poseído tales defensas, eso habría reducido mucho el grado de auxilio en la lucha.

Y precisamente, esto es lo que viene aconteciendo últimamente, en los últimos dos años, en los diferentes teatros de guerra.

Neutralizada la ventaja inicial del arma aérea que fué calcada en la sorpresa de la eficiencia aérea alemana, disminuyó considerablemente el auxilio destacado que la aviación venía prestando a las fuerzas de tierra y mar, al punto de ser ese auxilio apenas capaz de contener la fuerza aérea adversaria.

Y la tendencia a nuestro entender, sobre todo en la táctica, es neutralizar esa fuerza aérea por la fuerza aérea antagonista, eso en un combate aéreo final, procediendo el choque principal entre las fuerzas de superficie, ya sean navales o terrestres.

En otras palabras, acreditamos que, en el futuro, cualquier acción táctica de gran envergadura, tanto en el mar como en tierra, se presenta como fase primera el combate aéreo de las dos facciones, combate que, en la mayor parte de los casos, traerá como consecuencia el desgaste acentuado de ambas fuerzas aéreas que, "ipso facto" se neutralizarán unas a otras.

En cuanto, las fuerzas aéreas de un partido consiguen cierto margen de superioridad, al cabo de un combate aéreo inicial, la reducción de ese margen ciertamente pequeño en la generalidad de los casos, quedará a car-

go de las baterías antiaéreas de las fuerzas de superficie perteneciente al partido que ha sido menos feliz en el indicado combate aéreo, esto es que las Escuadras o Ejércitos vienen a sufrir los ataques posteriores.

Los hechos más recientes, en el mar y en tierra, parecen vigorizar estas nuevas ideas. Vemos en las islas del Pacífico, especialmente las Salomón y Nueva Guinea, las fuerzas aéreas americanas y japonesas se neutralizaron unas a otras y las Escuadras llevando tropas aliadas y niponas a las islas en cuestión, para disputar el terreno en feroces luchas, aquellas tropas aliadas procediendo a la invasión de las islas y los japoneses procurando mantener el dominio sobre ellas.

Percibimos, en la península italiana, cuadro muy semejante al del Atlántico. La invasión de la península se va produciendo por las tropas americanas y británicas, gracias al dominio marítimo ejercido por las Escuadras aliadas en el Mediterráneo y esa invasión va acompañada "paripassu" con una disputa aérea sobre los teatros de operaciones, bajo la forma de una casi neutralización de ambas fuerzas aéreas antagónicas, una por la otra.

Fué también ésto lo que sucedió en Sicilia e igualmente tuvo lugar en Africa Septentrional.

Lo esencial, para cada uno de los adversarios, es invadir el territorio enemigo, sea para conquista, sea para destruir las fuerzas enemigas, o sea, para permitir la prosecución de la guerra hasta su fase final.

Esa invasión se hace con los Ejércitos, para lo que es menester ir neutralizando o venciendo la resistencia aérea del adversario a lo largo de las rutas de invasión.

En el caso de los aliados, esos Ejércitos son transportados y abastecidos por la vía marítima, tareas difíciles a cargo de las Escuadras aliadas.

Es por que el "dominio marítimo" constituye la condición "sine-qua-non" para la victoria aliada.

Ahora, no solo, ha sido el formidable trabajo de garantizar el transporte marítimo de los Ejércitos que las Escuadras aliadas van cooperando a la invasión de Africa Septentrional, de Sicilia y de Italia, sino también venciendo la resistencia enemiga en los puntos de desembarco, bombardeado con cañones de grueso calibre las baterías pesadas del enemigo.

El reciente caso de Salerno fué convincente a ese respecto, pues si no hubiera sido por los cañones de grueso calibre de los acorazados el desembarco del 5º Ejército yankee, ciertamente no habría sido efectuado con éxito en las vecindades de aquella ciudad italiana.

Puédese hoy garantizar, a la luz de los hechos que, los acorazados de la Escuadra salvaron de un completo desastre al 5º Ejército americano en Salerno. Fueron los acorazados "Nelson", "Rodney", "Valiant" y "Warspite" que impidieron, con los disparos de sus baterías de grueso calibre, que aquel Ejército fuera tirado al mar por los alemanes.

Fueron también los acorazados los que garantizaron el desembarco aliado en Calabria, cuando el "Nelson" y el "Rodney" entraron al propio estrecho de Messina, aproximándose hasta 3 millas de la ciudad de Reggio.

"Que desmentido formal a las extravagantes teorías del señor Seversky".

Las fuerzas aéreas son por lo tanto, en resumen, "fuerzas auxiliares" de las Escuadras y Ejércitos, muy importantes ahora y muchas veces indispensables.

Ejercen funciones paralelas a las de nuestras "fuerzas auxiliares" ya sea de las Escuadras o de los Ejércitos, tales como las fuerzas submarinas, cruceros, contratorpederos, minadores, etc., en el primer caso y fuerzas moto-mecanizadas, de artillería, caballería, ingenieros, etc., en segundo caso.

Las fuerzas aéreas auxilian los agrupamientos nucleares, básicos, que son: acorazados (u otras fuerzas de superficie en ausencia de éstos) con respecto a la Marina e infantería con relación al Ejército.

Una Escuadra sin aviación propia, es incompleta, incapaz de desarrollar el máximo de eficiencia, sujeta a la destrucción vis a vis de otra Escuadra que disponga de aviación; un Ejército sin la poderosa arma aérea, está amputado de un órgano auxiliar de alto valor, muchas veces indispensables.

Mas, es preciso siempre distinguir, en todos los casos, la diferencia enorme que hay entre lo "principal" y lo "accesorio", entre lo "esencial" y lo "subsidiario", siendo así la diferencia de orden más sutil, entre aquello

que es "fundamental" y aquello que a veces se torna "indispensable" al propio carácter "fundamental".

En el caso naval, lo "principal" en cualquier guerra, es ejercer el dominio de las líneas marítimas de comunicación, para lo cual se hace menester una Escuadra completa, integral, bien proporcionada, teniendo como base los navíos de línea; Escuadra en que figuren armónicamente reunidas, fuerzas "indispensables" tales como fuerzas submarinas, fuerzas ligeras, fuerzas aéreas, etc.

En el caso terrestre, lo esencial es invadir el territorio enemigo (u ocupado por el enemigo) sea para aniquilarlo para fines de posesión, de conquista o expansión, para lo cual se hace necesario un Ejército completo, integral, teniendo como estructura maestra la infantería, en la cual figuran, entre otras, con la característica de "indispensables" fuerzas moto-mecanizadas, aéreas, de artillería, etc.

Para dar a un determinado agrupamiento armado, ciertos caracteres "fundamentales" son siempre necesarios elementos accesorios "indispensables" sin que, por ésto, esos elementos "indispensables" dejen de ser "auxiliares".

Lo "indispensable" no es siempre lo "fundamental" pero puede ser condición "sine-qua-non" para la verificación de lo "fundamental".

Hay sí una cierta relatividad en las cosas terrestres y, no fué sin razón que el irónico Voltaire declaró cierta vez: "No me hablen de "superfluo" pues ello es también "necesario".

Son estas ideas básicas las que gustaríamos inculcar en la masa craneal cenicienta del señor Seversky, si ello fué posible.

En el caso naval, particularmente, la función verdadera del arma aérea, se comprende mejor que en el caso militar y, esa función se adapta a la conducción perfecta del cuadro orgánico de una Escuadra de alta mar.

El núcleo de una Escuadra, es representado por los acorazados, o navíos de línea. Todas las otras unidades constitutivas de una Escuadra, como las de superficie, submarinas, aéreas, etc., tienen como objetivo básico

permitir que los acorazados puedan actuar, con el máximo de eficiencia, en contra de los acorazados enemigos, o contra otros elementos navales del adversario, lo mismo contra las fortificaciones de tierra, costeras y, para eso, tales unidades "auxiliares" deben proteger los acorazados, en todo momento, preservándolos de los ataques efectuados por las fuerzas navales auxiliares del adversario o atacar (que también representa una forma de proteger) los propios acorazados enemigos, para así reducirles la eficiencia combativa.

En el desembarco efectuado por los americanos en Salerno, los aviones navales y las fuerzas ligeras de superficie, protegieron de los aviones enemigos y de los submarinos alemanes a los acorazados de la Escuadra, para que éstos procedieran con sus grandes cañones de 14" y 16" a desmantelar las obras de defensa erigidas en las colinas vecinas. Tales obras de defensa, por su poderío y por la habilidad con que fueron construídas y montadas, solo podían ser reducidas con éxito y rapidez por los cañones navales de grueso calibre.

La ausencia de contratorpederos en una Escuadra, puede significar su derrota, lo mismo que la ausencia de cruceros, submarinos, barredores, etc. No debe sorprender, por lo tanto, que también la ausencia de aviones navales pueda significar la derrota de una Escuadra que se haya criminalmente descuidada de esa "indispensable" arma "auxiliar", tan indispensable como los cruceros, contratorpederos, submarinos, etc.

Ningún acorazado de Escuadra deberá navegar en tiempo de guerra, sin una escolta adecuada de fuerzas ligeras y aeronaves.

Las justificadas aprensiones que hoy nos asaltan, respecto a la Marina brasilera, es la ausencia del "arma aérea" en la Escuadra. Ojalá pueda, esa indispensable "arma aérea" bajo la forma de aviación naval, de aviación genuinamente naval, figurar, en un futuro próximo, en los cuadros de nuestra Marina de Guerra.

Juzgamos que, toda la argumentación, semicapcioso del señor Seversky en el libro que criticamos, se desvanece (en la parte que es capcioso) con los argumentos y consideraciones que hemos hecho y se mantengan (en

la parte que es exacta y lógica) como las verdades primarias que acabamos de mencionar.

El autor lánzase, en uno de los capítulos del libro, al estudio estratégico del Mediterráneo, el que se nos figura demasiado bulto para sus escasas credenciales como estratega naval.

Estrategia naval es una ciencia muy compleja, que exige de aquellos que pretenden discutir honestamente, con conocimientos de causa, alguna cosa más que simples "tinturas" sobre la materia, o de meros conocimientos superficiales de tipo enciclopedia. Los clásicos inconvenientes de una media ciencia, proclamados universalmente, se transforman en formidables herejías cuando se aplican a la estrategia.

Los "estrategas de café" igualmente clásicos, que los americanos llaman "armchair strategist" o se tornan nocivos por la propalación de ideas básicas erróneas, que pueden encontrar guarida en los espíritus legos menos avisados, o caen rápidamente en el ridículo, cuando sus opiniones son refutadas con otras más sensatas, provenientes de gentes realmente idóneas y capaces.

En un principio, el señor Seversky toca, sin apercibirse de fatuo, el verdadero punto neurálgico de la precaria gran estrategia alemana que él dice ser de Hitler.

"Sin poseer Marina fuerte" declara en la página 74, "Hitler resolvió dominar el Mediterráneo con la aviación, para expulsar de ese mar a la Escuadra británica" (sic).

Más en verdad, el error de Hitler fué infinitamente mayor...

"Sin poseer Marina bastante fuerte" Hitler en 1939, al desencadenar la Gran Guerra N° 2, repitió el mismo gran error que el Kaiser Guillermo II cometió en 1914, al desencadenar la Gran Guerra N° 1, a saber: "Corrió en busca de la victoria empleando el poder terrestre de modo preponderante, casi exclusivo, relegando a esferas secundarias la influencia del poder marítimo"...

Y ese mismo error de carácter fundamental, irá a producir en un futuro tal vez muy próximo, resultado semejante a aquella que culminó con la derrota alemana de 1918.

Guerras de gran envergadura, sólo pueden ser vencidas por el empleo apropiado, coordinado y sistemático,

de los dos poderes, el marítimo y el terrestre y jamás por el empleo exclusivo de uno de ellos.

La ausencia de la Marina, capaz de ejercer el adecuado dominio marítimo, llevó a Alemania a la quiebra hace un cuarto de siglo, y todo parece indicar que irá nuevamente arrastrada al desastre final en el conflicto actual.

El ejercicio del poder marítimo, ya lo dijimos en artículos anteriores, requiere la posibilidad del empleo de fuerza sobre los océanos, exige la existencia de Escuadras integrales, completas, nucleadas por los grandes navíos de superficie y comprendiendo entre otras fuerzas ligeras fuerzas submarinas y "last but not the least" fuerzas aéreas.

En efecto, en 1914, ella poseía la segunda Escuadra del planeta, sin embargo, nítidamente inferior a la británica y pasó que, cuatro años atrás, al lanzarse Hitler en la terrible aventura de una conflagración universal, la Alemania no disponía de Escuadra que pudiese a lo largo contra balancear el poderío de la Escuadra británica, mucho menos el poderío de ésta combinada con la Escuadra francesa.

Hitler demostrando deficiente sentido estratégico, pensó que podía ganar la guerra prescindiendo del verdadero poder marítimo ejercido por las Escuadras.

El pensó que le sería posible, apenas con submarinos y aeronaves, perturbar suficientemente las comunicaciones marítimas británicas y francesas, eso durante un tiempo bastante para conseguir la victoria en una concomitante campaña terrestre, ultrarápida de género "blitz" donde figuraron quintas columnas, fuerzas motomecanizadas y fuerzas aéreas.

La victoria sería conquistada, de acuerdo con esos planes tedescos, amagando rápidamente en tierra las fuerzas adversarias y conteniendo, simultáneamente en el mar, el poder marítimo antagonista, por medio de acciones navales parciales entregadas solamente a los submarinos, aviones y minas magnéticas.

Más ahí están los hechos, mostrando a la saciedad cuanto él se equivocó.

Ahora está el clásico ejercicio del poder marítimo labrando la sentencia de muerte de Alemania.

Si los Ejércitos germanos están siendo batidos actualmente en Rusia e Italia, si fueron derrotados en Africa Septentrional, conjuntamente con las fuerzas italianas, si la campaña submarina alemana está siendo paulatinamente subyugada, todo ésto que está aconteciendo y ha acontecido, es por que los aliados supieron y pudieron ejercer el dominio de los mares, empleando Escuadras integrales.

Fué el ejercicio de ese dominio de los mares que permitió a los Estados Unidos tornarse en el verdadero Arsenal de la Democracia; que hizo posible hacer llegar a las estepas de Rusia los tanques, los cañones y las municiones manufacturadas en América, que hizo realizable el transporte por las arenas de Libia, de Tunisia y de Argelia, de los Ejércitos yankees, completamente armados y equipados, que posibilitó la conquista de Sicilia e Italia.

Sin las líneas marítimas libres, Inglaterra no podría por largo tiempo proveer a la subsistencia de su propia población.

Sin el dominio de los mares por los aliados, no sería conseguida la victoria sobre Alemania.

E inversamente, la Alemania jamás podría vencer sin tener medios de evitar que los aliados usufructen, como lo hacen, de las ventajas decisivas del poder marítimo.

Argumentamos así como el caso alemán, por que no soportamos las arremetidas estratégicas del señor Seversky contenidas en la página 74. Con todo, el caso japonés refuerza nuestras aserciones al respecto del incalculable valor del poder marítimo, siempre que ese poder sea debidamente ejercido por medio de Escuadras integrales completas.

La guerra del Pacífico es, en efecto, eminentemente naval y, la futura victoria americana sobre los nipones, va a quedar directamente vinculada al poder marítimo.

El Japón será vencido cuando las Escuadras americanas consigan cortar las líneas marítimas de comunicaciones de los japoneses, aislando al Japón no sólo del Asia continental, sino también de las islas conquistadas a los ingleses, americanos y holandeses; pues pensamos

nosotros, bastará ese aislamiento para llevar a la derrota el pérfido Imperio del Sol Naciente.

Contrariamente a lo que asegura el señor Seversky, el Japón representa un gran pueblo cuya muerte podrá ser mejormente causada por el corte de sus tentáculos principales que por medio de un golpe único sobre la cabeza.

Efectivamente, por aquellos tentáculos circula toda la savia que alimenta al monstruo; segregando los tentáculos, resultará, por la ilación de causa y efecto, la inacción y consecuente muerte del terrible pueblo.

Como siempre, tratándose de estrategia, los exámenes de las "situaciones" principales constituyen los únicos medios seguros de llegar a decisiones acertadas.

El objetivo final es siempre, sin lugar a dudas, vencer al enemigo, cuando estuvieren en conflicto naciones bastantes fuertes para ello. Mas como vencer, deja la dependencia directa y estrecha de aquellas "situaciones", el "modus-faciendi" puede, conforme los casos, variar infinito.

No siempre es posible y convincente, como piensa el señor Seversky, golpear en el corazón del enemigo, pues a veces, es preferible golpear los miembros para después llevar la muerte al centro motor.

"Frappez au coeur" dice una verdad Napoleónica. Sin lugar a dudas, cuando el examen de la situación indica el acierto de esa decisión.

Y el propio Napoleón, a pesar de su célebre frase anterior, innumerables veces descuidó inicialmente el corazón del adversario para en primer lugar, cortarle los miembros.

El dominio exclusivo del Mediterráneo por la aviación, Hitler no la ha conseguido, como los hechos sobradamente lo prueban. En la misma área más vulnerable a los ataques aéreos alemanes e italianos, en torno a la isla de Malta, los aliados siempre pudieron hacer transitar, cuando era necesario, grandes convoyes de abastecimientos a la denodada isla. Y esos convoyes fueron allí llevados bajo custodia de la Escuadra británica, Escuadra a la que no falta, evidentemente, uno de los servicios auxiliares indispensables, a saber la "Fleet Air Arm".

El señor Seversky analiza después, a su modo, los acontecimientos ocurridos en el Mediterráneo y en el Africa Septentrional. Ello lo hace caer, a cada paso, en contradicciones, dando falso colorido a toda la actuación aeronaval en aquellas regiones, especialmente en lo que se refiere al ataque aéreo alemán del 10 de enero de 1941, a un convoy británico en la batalla del cabo Matapán, y termina en su capciosa argumentación, con una previsión en la página 83, que prueba ser inestricta, a saber: "La única causa que se puede asegurar es que la decisión final en el Africa del Norte, solo será conseguida cuando alguno de los dos contendores haya obtenido nítida superioridad aérea sobre el otro" (sic).

Los hechos probaron que, la victoria final en Africa del Norte fué conseguida sin que los aliados hubieren obtenido nítida superioridad aérea sobre los alemanes e italianos. Las fuerzas aéreas antagonistas se neutralizaron una a otra, por así decirlo, en cuanto los Ejércitos se empeñaron en la lucha a fondo; conviene no olvidar, con referencia a los Ejércitos aliados vencedores, que ellos fueron transportados para el Africa por vía marítima, bajo la protección de las Escuadras aliadas, a través de muchos millares de millas en ciertos casos provenientes de Inglaterra, de América del Norte, de India, de Africa del Sur, etc.

En la descripción de la campaña de Grecia, hecha bajo el Comando alemán, como también, en la invasión de Creta por las tropas de infantería transportadas por vía aérea, el señor Seversky confiesa que la aviación empleada fué del tipo "auxiliar", esto es, aviación construída y entrenada para operar con fuerzas de tierra, actuando como arma "auxiliar".

Eso explica, según nuestro modo de ver, las razones del éxito alemán en tales operaciones.

Los aviones no actuaron como fuerzas independientes; fueron por el contrario, fuerzas subsidiarias del Ejército alemán y ligadas a otras fuerzas componentes del mismo Ejército, permitiendo este ejercicio adecuado al poder terrestre en el teatro de la lucha. En cuanto a las operaciones navales relacionadas con la caza y destrucción final del acorazado "Bismarck", el autor

del libro desfigura horriblemente los hechos, hasta el punto de olvidar el combate habido entre aquel acorazado alemán y el acorazado británico "King George V"...

Después el señor Seversky ingresa, otra vez, peligrosamente y sin las necesarias credenciales al terreno resbaladizo de la ciencia de la guerra.

Discute, en uno de los capítulos del libro, los dos sistemas de guerra, que él llama: de posesión (o conquista y de eliminación (o destrucción).

Divaga disciplicentemente sobre el asunto, con santa y cándida ingenuidad, sin sospechar siquiera en que situación se coloca. Hubiera él leído lo que dicen los tratadistas de la "Ciencia de la Guerra" sobre naturaleza de las guerras, guerras limitadas e ilimitadas y objetivo de las guerras, tal vez piense ante la dificultad de doctrinar, inteligente y conscientemente, sobre tan profundos y trascendentales argumentos.

La propia celebridad de un Clausewitz encontró algunas veces obstáculos insuperables en la elaboración de la teoría de la guerra limitada. Y no fué sin sabias razones que Jomini escribió en "Principios del Arte de la Guerra" que "determinar la naturaleza de una guerra, constituye la decisión primordial y más crítica a ser tomada por un estadista o por un Comandante en Jefe" (sic).

En cuanto a la naturaleza de las guerras, prevalecen todavía los conceptos magistrales de Clausewitz, contenidos en su célebre libro clásico "Von Greig".

Las guerras pertenecen, lo mismo hoy, en pleno apogeo de las armas aéreas, a los dos siguientes tipos fundamentales:

1° Aquellas que tienen como objetivo la neutralización, captura o destrucción de las fuerzas enemigas, para fines políticos o para la imposición de determinadas condiciones de paz.

2° Aquellas que desean apenas la ocupación de ciertos territorios enemigos, ya sea para propósitos de conquista permanente o para servir de triunfos en la elaboración de los tratados de paz.

La llamada guerra totalitaria, que no tiene nada de nuevo y data de la revolución francesa y del período Na-

poleónico, encuádrase en los dos tipos clásicos antes mencionados.

Contrariamente a lo que dice el señor Seversky en la página 117 de su libro, la Guerra del Pacífico no es de eliminación o destrucción de las islas que constituyen el Imperio japonés propiamente dicho. Trátase en efecto, por el contrario, de una guerra característica asociada al primer tipo antes mencionado; esto es, trátase de una guerra en la cual el objetivo americano debe ser la neutralización o destrucción de las fuerzas japonesas, sobre todo de las fuerzas navales japonesas y que incluyen, como es claro, las fuerzas aéreas que están actuando como arma auxiliar de la Escuadra japonesa.

Y de ahí la verdadera "campana de desgaste" hacia tales fuerzas navales que los americanos van desarrollando con gran éxito desde diciembre de 1941.

La captura de las islas que constituyen los baluartes avanzados de las fuerzas navales japonesas, sólo tienen importancia por el hecho de permitir a la Escuadra americana, avanzar, cada vez más, hacia las aguas que separan al Japón de sus recientes conquistas al SW. del Océano Pacífico.

La gran estrategia, en la campaña contra el Japón, terminará cuando los Estados Unidos recuperen las islas Filipinas. En efecto, instalada entonces en ese archipiélago, la Escuadra yankee podrá eficazmente cortar las líneas de comunicaciones marítimas entre el Japón de un lado y la Malaya e Indias Orientales Holandesas del otro; lo que equivaldría a labrar la verdadera sentencia de muerte para un país sin materias primas, como el Japón, que se verá privado de los medios de conseguirlos en el exterior.

La falta de sentido estratégico del señor Seversky queda exhuberantemente positiva, según nuestro modo de ver, por la siguiente declaración contenida en la página 119 del libro en crítica. "La situación del Japón, cuando sus Escuadras fueren destruídas, sería más o menos igual a la de Alemania la cual ahora, no pudiendo ejercer el verdadero poder marítimo, controla mientras tanto el litoral y las líneas interiores de comunicaciones de Europa" (sic).

El señor Seversky compara, respecto a estrategia naval, un imperio insular (como el Japón), dependiente en todo de las comunicaciones marítimas, con una nación central (Alemania) en contacto directo, terrestre, con casi toda Europa.

Eso demuestra que no se puede tomar muy en serio los "raids" y las incursiones temerarias del señor Seversky en los dominios de la estrategia.

Bajo el título pretencioso de "Lecciones para América referente al Poder Aéreo" el autor del libro principia procurando reducir a cero las altas autoridades navales y militares de los Estados Unidos, a los cuales llama de porfiados, incompetentes, incapaces de analizar las condiciones de la guerra moderna, de miopes intelectuales, de anacrónicos, etc.

Recordamos cándidamente a los lectores que esas autoridades, así ofendidas por el sagaz constructor de aviones, son precisamente las mismas que están actualmente conduciendo a los Estados Unidos a la victoria, tanto en Europa como en Asia y lo están haciendo por la aplicación de la sabia estrategia y no por la adopción de las extravagantes ideas guerreras del señor Seversky.

Sólo en un país de ilimitada libertad de opinión, como los Estados Unidos sería posible la publicación de un libro como el del señor Seversky, sobre todo en tiempos de guerra. Ese señor a pesar de sus cualidades de ciudadano americano "naturalizado" tiene la desmedida audacia de verdaderamente ridiculizar la Marina y el Ejército de los Estados Unidos y solamente, gracias a la imperturbable indiferencia americana, continúa siendo Mayor honorario del Ejército del Tío Sam.

Analícemos ahora, de manera estrictamente sucinta, las llamadas "Lecciones de América" expuestas en el libro en causa.

La primera es como sigue: "Operaciones navales y terrestres sólo se tornan posibles después de consiguiendo el dominio del aire sobre las áreas en foco" (sic).

Parécenos mal expresado ese postulado. Sería más verdadero decir:

“Para ejercer eficiente poder marítimo (operaciones navales) o poder terrestre (operaciones terrestres) urge disponer de adecuadas fuerzas navales o terrestres, según el caso, que incluyan también fuerzas aéreas. Operaciones navales o terrestres son posibles sin el control momentáneo del aire, más ofrecen, sin lugar a dudas, máximo rendimiento, habiendo igualdad en las demás condiciones, cuando las fuerzas aéreas dominan el aire por sobre el local de las operaciones.

Raciocinio semejante sería aplicable a todas las armas auxiliares. Así, por ejemplo, para que una Escuadra pueda operar con eficiencia en áreas infectadas de submarinos enemigos urge emplear fuerzas ligeras de superficie como cortina antisubmarina. Y para que otra Escuadra pueda tener éxito operando en aguas minadas por el enemigo, se hace necesario que buques barredores la acompañen en su navegación.

Cuando se quiere ejercer conveniente poder marítimo, en cualquiera de los casos anteriores y conforma a la situación particular, ciertas fuerzas auxiliares adquieren entonces importancia acentuada y se tornan indispensables en el cumplimiento de la misión.

Fuerzas aéreas deben estar siempre asociadas a las Escuadras.

Inversamente, todas las Escuadras deben tener sus respectivas fuerzas auxiliares, que incluye, evidentemente, las fuerzas aéreas.

Esto es lo que parece no entender el señor Seversky.

No hay guerra naval, guerra terrestre o guerra aérea. Hay apenas guerra, que implica el ejercicio concomitante del poder marítimo sobre las aguas y del poder terrestre sobre la tierra.

La segunda lección, dice: “Las Marinas no ejercerán más la ofensiva estratégica” (sic).

A esa pérdida de capacidad del ejercicio de la ofensiva estratégica, el señor Seversky llama realidad táctica o textualmente “tactical reality”.

Que ensalada. Como se entrechocan en la mente confusa de nuestro constructor de aviones, conocien-

tos guerreros apresuradamente adquiridos y apresuradamente conglomerados en un libro que produce escándalo y sensación.

La función "ofensiva" de las Escuadras continúa y, es hoy más incisiva que nunca, desde que se considere como Escuadras los conjuntos armoniosos de las tres fuerzas que las deben componer, de superficie, submarinas y aéreas.

El concepto Mahan, sobre la actitud ofensiva de las Escuadras, mantiénese intangible y revela sanción plena de los acontecimientos de la actual guerra; acontecimientos que muestran las Escuadras de todos los beligerantes en actitud ofensiva ya sea en el Atlántico, en el Mediterráneo o en el Pacífico.

Así una vez más dejamos de concordar con el señor Seversky inscribiéndonos ahora gracias a ese procedimiento, en el número de aquellos que "lagunas mentales" o textualmente "a good many military experts refuse to acknowledge this through mental blind spots" (sic. pág. 125).

La tercera lección al entendêr del autor del libro, es: "El bloqueo de las naciones enemigas tórnase una de las funciones del poder aéreo", (sic. pág. 128).

El raciocinio que venimos haciendo desde el principio de la actual crítica, nos lleva a decir: "El bloqueo de las naciones enemigas continúa siendo una de las prerrogativas del poder marítimo, poder éste ejercido por las Escuadras integrales".

El autor del libro aparenta ignorar, en esa página 128 que ha sido mucho más eficaz el bloqueo de las islas británicas por los submarinos alemanes que por aeronaves de la Luftwaffe; eso a pesar de que en la página siguiente del libro exagera las propias estadísticas alemanas que revelan el hecho de haber sido apenas de 25% la parte atribuída a la Luftwaffe en la destrucción de navíos mercantes aliados.

Todos aquellos que tienen alguna experiencia en el asunto, saben en cuanto, las condiciones atmosféricas perturban las patrullas aéreas, no hablando de los períodos nocturnos que representan anulaciones en las opera-

ciones aéreas a no ser en circunstancias verdaderamente favorables de plenilunio.

En cuanto a la llamada cuarta lección, a saber: "Sólo el poder aéreo es capaz de derrotar al poder aéreo" (sic. pág. 130), ello sería 60% verdadero si fuese escrito en la siguiente forma: "El antídoto principal a los ataques de las fuerzas aéreas enemigas, está en el empleo adecuado de nuestras propias fuerzas aéreas". Eso sería más razonable y muy de acuerdo al principio tan frecuentemente aplicado en las guerras "similia, similibus curantur" igualmente tan conocido de los homeópatas.

En lo que respecta a las Marinas, es bien sabido, que los contratorpederos enemigos se oponen a nuestros propios contratorpederos, los cruceros a nuestros propios cruceros y los acorazados a nuestros propios acorazados. Así nada más natural que emplear a nuestra fuerza aérea contra la similar del enemigo, como agente neutralizante.

Por lo tanto, eso sería verdadero apenas dentro de ciertos límites que antes fijamos arbitrariamente en 60%. En efecto, la artillería antiaérea, cada vez más eficaz, va poco a poco aumentando como medio poderoso de represión a los ataques aéreos.

Como ejemplo en la reciente campaña naval del Pacífico, tuvimos el combate trabado entre el acorazado "South Dakota" y una gran fuerza aérea japonesa de 84 aviones, en la cual el acorazado sin recibir averías dignas de mención, repelió eficazmente el ataque y abatió 36 aparatos nipones.

Repetimos una vez más, que la expresión llave del señor Seversky, poder aéreo, es mala e induce a errores fundamentales. No hay poder aéreo como no hay poder submarino; sólo hay dos poderes, el marítimo y el terrestre.

Lo que pasa en el aire está siempre en ligazón directa, cuanto a su importancia o cuanto a sus consecuencias, con lo que existe por debajo de ese aire, mar o tierra.

En lo que se refiere a la pretenciosa quinta lección, a saber: "La aviación con bases en tierra es siempre superior a la aviación con base en navío o aeródromos"

(sic. pág. 131), urge resaltar que no se trata de lección propiamente dicha.

Lo que importa en una Marina integral, es la capacidad de repeler ataques aéreos en alta mar y eso se consigue empleando aviones de caza (o de combate) y artillería antiaérea.

Desde que la aviación de caza, con bases en navíos-aeródromos, sea capaz de repeler los aviones enemigos, sean de bombardeo, sean torpederos o de reducir suficientemente el número de aquellos, que llegar al núcleo de la Escuadra, estará bien solucionado el problema.

El señor Seversky insiste en su concepción errónea de "escuadra" y encuentra que una de las funciones primordiales de la misma, es el ataque del litoral enemigo.

Las Escuadras no son construídas para el ataque de las fortificaciones costeras y sólo, en condiciones muy especiales, lo hacen, corriendo siempre grandes riesgos en las operaciones. La función primordial de las Escuadras es el ejercicio del dominio marítimo que se cifra en el control de las comunicaciones marítimas.

Para controlar líneas marítimas de comunicaciones, no es preciso, en la mayor parte de los casos, llegar a la vista del litoral enemigo.

El propio bloqueo moderno, tan eficaz como operación de guerra, es un bloqueo a distancia larga, a veces muy larga, de las costas del país adversario.

La llamada sexta lección: "El radio de acción del poder aéreo debe ser igual a las dimensiones máximas del teatro de operaciones" (sic. pág. 136).

Han sido consustanciada por la negativa, dice el señor Seversky, ésto porque la ausencia de verificación de aquella condición viene cohibiendo las proezas de las fuerzas aéreas.

Es difícil combinar las jaectancias anteriores del autor del libro, en materias de hazañas aviadoras, con su modesta y sensata (sin sensata esta vez) declaración de que: "En un análisis final la aviación sólo puede avanzar en su radio de acción a medida que los aeródromos u organizaciones terrestres van avanzando" (sic).

Gran independencia esa de las fuerzas aéreas.

Y en seguida dice el señor Seversky, todavía sensatamente: "La Alemania tuvo que acarrear a su Luftwaffe en los hombros de su fuerza de tierra a través de Rumanía y Bulgaria" (sic. pág. 135).

¿Cómo se puede llamar de lección a un concepto in-expresivo como aquél?

Si por analogía empleamos ese extravagante raciocinio en el caso de los acorazados de Escuadra, por ejemplo, seríamos llevados a formular la siguiente absurda lección: "Los acorazados precisan tener radio de acción que les permita cruzar por todo el teatro de operaciones, sin necesidad de recurso de bases navales".

Tal vez ni el propio Sancho Panza aceptase, gracias a su congénito buen sentido, en suscribir semejante conclusión.

La séptima lección representa una tremenda innovación en las lides militares y es del siguiente tenor: "En la guerra aérea el factor calidad es relativamente más decisivo que el factor cantidad" (sic. pág. 140).

Si el señor Seversky hubiese leído con atención algunos conceptos básicos sobre la ciencia de la guerra, tendría por cierto deparado con la conocida sentencia Napoleónica de que en la guerra la moral es al material, como tres a uno; o si pesquisase los pensamientos del gran corso en la lengua de origen y en la forma textual: "A la guerre les trois quarts sont des affaires morales la balance des forces reelles nést que pocu un autre quart".

Mas antes, mucho antes de Napoleón, los tres grandes Capitanes de la antigüedad. Aníbal, César y Alejandro habían ya proclamado "Urbi et orbe" que en la guerra la calidad supera mucho a la cantidad.

El señor Seversky podría entonces escribir, con mayor propiedad: "En las operaciones aéreas (y nó en la guerra aérea) como también en todas las actividades guerreras, el factor calidad es siempre decisivo" y nó relativamente más decisivo "dependiendo de él principalmente el éxito y la victoria".

La supuesta octava lección, escapa a nuestra capacidad de percepción que confesamos ser muy limitada. Por más cuidadosamente que leemos las dos páginas 143

y 144, no nos fué posible comprender lo que en ellas está escrito.

Bajo el título: "Los tipos de aviones deben ser tales que se adapten, no solo a la estrategia general como también a los problemas tácticos de una determinada campaña" (sic). El señor Seversky escribe cosas tan confusas que capitulamos ante la dificultad de una perfecta comprensión.

Las páginas 145, 146 y 147, tratan de la supuesta lección número nueve, a saber: "Sólo es posible destruir la moral del enemigo operando del aire por medio de bombardeos de precisión" (sic).

Cuando el señor Seversky llegó a ese punto avanzado de su libro, ya se había probablemente olvidado de lo que escribiera al principio del mismo, ya anotado de las páginas 8, 9, 10, 14 y 16 y da chocantes contradicciones.

Y en defensa de esa lección que él escribe en las siguientes líneas que viene mostrando la confusión reinante en sus ideas: "El bombardeo criminal de ciudades abiertas y sin defensas, será sin duda empleado, más eso debido a razones tácticas y no exclusivamente morales. Por ejemplo el ataque a Londres fué esencialmente provocativo tratando de atraer el grueso de la fuerza aérea británica al combate para que pudiese ser entonces aniquilada" (sic. pág. 145).

Si ese fué de hecho el plan alemán, el ataque a Londres fué claramente realizado debido a razones estratégicas y no tácticas. Fué una decisión estratégica persiguiendo acontecimientos tácticos, la batalla aérea contra el grueso de la R.A.F.

La estrategia prepara los combates y la táctica a ellos preside. Los combates victoriosos son los instrumentos de la estrategia y ella exige meticoloso cuidado en la preparación de esos combates. Una vez eminentes los combates preparados por la estrategia, entonces la táctica se entrega a la conducción de los mismos para la obtención de la victoria.

La supuesta lección número diez, es aquella en defensa de la cual el señor Seversky tiene, en nuestra opinión los peores argumentos en la tentativa de probar

que: "El principio de la unidad de comando, ya muy reconocido como esencial en tierra y en el mar, aplíquese en igual forma al aire" (sic. pág. 147).

Pensamos que sería sensato responder por la afirmativa a todas las afirmaciones negativas contenidas en esta página. Así mudando drásticamente el signo de tales afirmaciones de (=) para (+) diríamos:

a) El aire forma parte de la superficie que él cubre, tierra o mar, eso para fines militares.

b) Hay gran diferencia entre el aire sobre la tierra y el aire sobre el mar, con referencia a los propósitos bélicos.

c) La división de fuerzas aéreas de acuerdo con su prevista actuación, que podrá ser sobre tierra o sobre el mar, es la entrega de esas fuerzas respectivamente a los Ejércitos y a las Marinas, tenderá a irradiarse de los EE. UU. a otras naciones que todavía están por adoptar.

d) Los tres elementos naturales: mar, tierra y aire, no pueden ser organizados en forma autónoma bajo el punto de vista bélico, pues tales organizaciones deben ser por el contrario eminentemente interdependientes.

El señor Seversky niega cada uno de estos cuatro postulados.

En cuanto al último (d) ese mismo señor olvidado que ya doctrinara antes innumerables veces sobre la inutilidad de las Marinas de Guerra, inexplicablemente declara ahora que tierra, mar y aire deben poseer organizaciones bélicas autónomas e independientes. Como es difícil, en un pesado libro de 352 páginas, defender una tesis absurda y al mismo tiempo evitar contradicciones. Estas en el libro en estudio aparecen casi en cada página.

Finalmente, con relación a aquello que el señor Seversky llama undécima lección, la última de su bizarra serie, viene diciendo: "El poder aéreo (siempre la expresión viciada) debe disponer de medios propios de transportes" (sic).

Con eso quiere él significar que aeronaves, equipos, accesorios, etc., deben ser transportados por vía aérea. Trátase de la afirmación que es probablemente 50%

verdadera para el caso de fuerzas aéreas terrestres, más que no procede para el caso de fuerzas aéreas navales, pues éstas precisan navíos-aeródromos o de navíos portaaviones, sin los cuales no será posible su actuación eficaz en la mayoría de las operaciones navales de cualquier campaña.

En las páginas 151 y 152, divagando sobre esas "media lección", pues las juzgamos apenas 50% verdaderas, viene la declaración brutal de que: "Los EE. UU. no disponen de poder aéreo y si apenas de Aviación Naval y Aviación de Ejército, éstas consideradas como armas auxiliares de la Marina y del Ejército. Los EE. UU. no tienen ni poder aéreo ni Aviadores y apenas Marineros voladores y Soldados voladores que ni siquiera hablan el mismo lenguaje técnico" (sic).

Felizmente, diremos nosotros, los EE. UU. mantienen muy sensatamente a sus fuerzas aéreas subdivididas para la Marina y para el Ejército, en el carácter de preciosas armas auxiliares, sistema ese que viene dando excelentes resultados en todos los teatros de la actual guerra.

Felizmente que los dos grupos de aviones de Marina y Ejército, no hablan el mismo lenguaje técnico, aquel grupo ciñéndose al indispensable lenguaje naval y éste a la fraseología propiamente militar, pues solo así fué posible hacer que se entendieran, hasta ahora, con las dos grandes corporaciones de que forman parte integrante como indispensables elementos auxiliares.

Ciñéndonos únicamente al caso de la Marina de Guerra, tenemos que cualquier Escuadra eficiente precisa de Aviación Naval, legítimamente naval, tan naval como una fuerza submarina, una fuerza de cruceros, etc. Para lo cual esa Aviación debe ser tripulada y operada por gente marinera; por gente de mentalidad naval, imbuida en las ideas navales, entrenadas para actividades navales, pensando y hablando en modos navales.

Parodiando el lenguaje sarcástico del señor Seversky, afirmando que las Marinas necesitan precisamente de marineros voladores.

Tales individuos deben ser marinos ante todo y voladores en segundo lugar.

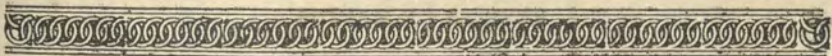
Solo marinos pueden volar con verdadero provecho para las **Marinas de Guerra**.

Así muy acertados andan los EE. UU. manteniendo su Aviación Naval como parte integrante de sus Escuadras y eso viene siendo probado prácticamente en la actual Gran Guerra.

Terminaremos con la conocida frase del Almirante **E. King, Comandante en Jefe de las Escuadras americanas: "La Aviación Naval debe ser de la Marina, por la Marina y para la Marina"**.

Aquí hay una prestigiosa opinión para contrarrestar las audacias e infundadas afirmaciones de un arribista.

(De la "Revista de Marina", Chile).



433

Informaciones del Perú y del Extranjero

La Academia Naval de los Estados Unidos de Norte América

PROLOGO

La Academia Naval de los Estados Unidos de Norte América, es sostenida por el Gobierno, bajo el control del "Bureau" de Personal Naval, Departamento de Marina, exclusivamente con el propósito de preparar jóvenes para la carrera de oficiales en el servicio naval. Los alumnos de esta Institución tienen el grado de Guardiamarinas. Los Guardiamarinas reciben una buena educación profesional y general, equivalente a aquella dada en las universidades y al mismo tiempo un buen entrenamiento básico naval y militar que les permite al graduarse, asumir los deberes de alferces en la Marina ó Sub-Tenientes en la Infantería de Marina.

Los candidatos ingresan a la Academia Naval, luego de propuestos por un Senador o Diputado y después de haber cumplido con todos los requisitos de ingreso. Existen también ciertos nombramientos adicionales otorgados por la Nación, el Distrito de Columbia, el Servicio Naval, el Presidente, el Vice-Presidente o el Secretario de Marina.

Si se deseara tener mejor información sobre nombramientos, requisitos de ingreso, etc., consúltese el folleto Prospecto de Admisión a la Academia Naval de Annapolis, folleto que puede obtenerse en la Oficina del Superintendente de la Academia o en el Bureau de Navegación del Departamento de Marina en Washington, D.C.

Los Guardiamarinas de la Academia Naval, son considerados Oficiales, pero sólo en un senti-

do calificativo. No gozan de los privilegios de retiro o límite de edad pero reciben una pensión en el caso de quedar inútiles en actos del servicio. El Curso en la Academia Naval dura cuatro años en épocas de paz y al final de ellos, el Guardiamarina recibe el título de Bachiller en Ciencias, o su nombramiento como Alférez de Marina. Este último nombramiento tiene carácter de prueba por un período de siete años, al final de los cuales se obtiene el nombramiento definitivo. Algunos de los guardiamarinas graduados pueden recibir nombramientos como Sub-Tenientes en la Infantería de Marina, llenando las vacantes existentes.

Reseña Histórica

Muchos obstáculos tanto dentro como fuera del servicio tuvieron que ser vencidos antes de que se fundara la Academia Naval. En la Marina de los Estados Unidos desde su creación hubieron siempre Guardiamarinas, estos eran directamente nombrados por el Presidente, provenientes de la vida civil, sin tener en cuenta condiciones de edad, salud o aptitud. Luego de ingresado al servicio, el Guardiamarina era sometido a la dura y muchas veces injusta disciplina del mar, obligándoseles a obtener la instrucción que podían, casi siempre debido a su propia iniciativa y tan solo en la dura escuela de la experiencia. En esta labor los capellanes ayudaban a los guardiamarinas y después de 1813 si tenían la suerte de estar en un buque grande, recibían instrucción de un maestro nombrado directamente de la vida civil por el Comandante. Debido a las dificultades para la enseñanza a bordo y las constantes interrupciones en el estudio, cuando el buque se hallaba en el mar, los resultados fueron siempre insignificantes.

Mientras tanto en el año 1800, el Secretario de Guerra, James Mc Henry propuso un plan que creaba una especie de Universidad Militar compuesta de "Escuela Fundamental, Escuela de Ingenieros y Artilleros, Escuela de Caballería é Infantería y Escuela de Marina". El plan total no se materializó pero como consecuencia de él surgió en 1802 la Academia Militar de West Point. La Marina tuvo que aguardar más de 40 años para obtener el establecimiento de una Academia Naval, aunque en repetidas oportunidades se trató de inducir al Congreso para que creara esta Institución. Oposición de partidos, falsa economía, la opinión reinante de que los oficiales navales no podrían ser apropiadamente entrenados en tierra, la dificultad de llegar a un acuerdo sobre la conve-

niente ubicación de la Academia, impidieron su creación. El Presidente John Quincy Adams recomendó la creación de una academia urgentemente en 1827 pero la proposición fué desestimada en el Senado por un voto. Dignas de mención son las recomendaciones hechas por varios Secretarios de Marina en diferentes informes, la protesta contra las condiciones de educación reinantes en la Armada hecha en 1836 por los oficiales de los buques "Constitución" y "Vandalia" y los artículos de Mathew Fontaine Maury, publicados en el Southern Literary Messenger durante los años 1840, bajo el título de "Scraps from the Lucky Bag".

Dicho sea de paso se fundaron una serie de colegios navales de pacotilla conectados con los Artilleros de Norfolk, New York, Boston y con el Asilo Naval para marineros ancianos desamparados en Filadelfia entre los años 1821 y 1838; pero estos colegios navales nunca pasaron de ser centros de instrucción apresurados donde los guardiamarinas preparaban sus exámenes de promoción. La instrucción en estos colegios la proporcionaban dos o tres profesores nombrados para este servicio y los alojamientos fueron siempre inadecuados, mientras que por otra parte siendo la asistencia voluntaria, los guardiamarinas preferían disfrutar sus permisos en otros sitios. El mayor número de guardiamarinas en instrucción a un tiempo parece haber sido de 34 en la Escuela de Filadelfia 1841.

El 4 de Marzo de 1845, George Bancroft fué hecho Ministro de Marina en el Gabinete del Presidente James K. Polk. Dándose muy buena cuenta de la condición lastimosa en que se encontraba la instrucción de la Marina, se decidió a dar los pasos necesarios para fundar una Academia Naval sin molestar al Congreso. Su plan consistía en hacer que el Ministerio de Guerra le transfiriera a la Marina el Fuerte Severn en Annapolis y reunir en aquel lugar a los guardiamarinas y a un cuerpo de instructores. Estos últimos deberían ser seleccionados del cuerpo de oficiales de guerra y de las decenas de instructores y maestros de escuela, que en ese entonces, habían disponibles.

La Escuela se fundó pues sin la necesidad de que el Congreso votara una partida de dinero con dicho fin.

Después de que dos juntas de oficiales hubieron aprobado Annapolis, como lugar donde establecer la Academia, el Ministro Bancroft nombró como primer Superintendente al Comandante Buchanan, quien inauguró oficialmente al "Colegio Naval", nombre que se le dió, el 10 de Octubre de 1845. De los siete instructores con que se contó al comienzo, los profesores William Chauvenete, Henry H. Lockwood y el Teniente James H. Ward, todos de la escuela de Filadelfia, se convirtieron en la espina dorsal del cuerpo de instrucción. Comentando sobre la apertura de la Escuela, el diario "Maryland Republican" de Annapolis, escribió: "Nos hemos enterado que el colegio está siendo organizado con toda la rapidez que es posible y con arreglo metódico. Los diferentes edificios han sido reparados y mejorados en forma sorprendente, sobre todo considerando el poco dinero empleado y el tiempo de que se ha dispuesto y en especial ésto se hace notable en los alojamientos destinados a los guardiamarinas. Los profesores se hallan activamente ocupados en la clasificación de los estudiantes de acuerdo con su grado, mérito y naturaleza de los estudios a realizarse. Alrededor de cuarenta "Caballeros" se han presentado, cuyo aspecto gallardo y su comportamiento tan caballeresco y distinguido tornan alegres nuestras calles y causan la admiración general".

Los primeros guardiamarinas de Annapolis se clasificaron en dos grupos, los "jovencitos" y los "viejos". Los primeros acababan de ser nombrados a la Academia y su edad estaba comprendida entre los 13 y los 16 años de edad. Los segundos habían sido llamados de los buques y sus edades estaban comprendidas entre los 21 y los 26 años de edad. Estos últimos se resentían de haber sido forzados a asistir a clases con niños y no era tarea muy fácil la de controlarlos. Fué pues una felicidad que un disciplinario tan severo y estricto como Buchanan, fuera puesto en la "rueda" de tan joven institución. Cuando la guerra con Méjico lo reclamó, apenas a los dos años de haber sido nombrado Superintendente, la disciplina de la Academia se relajó notablemente. Hubieron durante el período de su sucesor pleitos entre los guardiamarinas y los lugareños, duelos entre los mismos guardiamarinas, felizmente ninguno de ellos con

resultados fatales una serie de desórdenes y tumultos. Estas faltas se corrigieron sin embargo, cuando los nuevos reglamentos y el nuevo curriculum entraron en efecto, el 1º de Julio de 1850. En esa misma fecha el nombre del instituto se cambió por aquel que lleva hasta la fecha, "Academia Naval". El primer crucero de verano se hizo en la Bahía de Chesapeake en 1851, en el vapor "John Hancock" y la lancha de guerra "Preble", con 90 guardiamarinas bajo el mando del Teniente T. T. Craven. Al año siguiente y con el mismo Teniente Craven se hizo el primer crucero al extranjero, yendo los guardiamarinas en este viaje a las Indias Occidentales y a Madeira. Durante la decena de 1850 á 1859, entraron a la Academia tres guardiamarinas que estaban destinados a ganar grandes distinciones en el Servicio Naval, George Dewey en 1854, Alfred Thayer Mahan en 1856 y William Thomas Sampson en 1857.

Cuando estalló la guerra civil, el Superintendente, Capitán de Navío George S. Blake se intranquilizó mucho por la suerte que correría la Academia y se decidió trasladarla a Newport, Rhode Island. Los cadetes se trasladaron a este lugar en la vieja fragata "Constitución" que estaba destacada al servicio de la Academia. Durante el desarrollo de la guerra los edificios y terrenos de la Academia se usaron como campamento militar. En Setiembre de 1865 los guardiamarinas regresaron nuevamente a Annapolis y bajo la hábil dirección del Almirante David Dixon Porter, la institución cobra nueva vida. Se hicieron numerosas y completas modificaciones a los edificios y a los terrenos, lo mismo que al curriculum de instrucción. Se agregó un nuevo departamento, el de ingeniería del vapor. Se hizo una división en los estudios, creándose una sección que preparaba a los guardiamarinas que iban a ser oficiales de línea y otra para preparar a aquellos que esperaban pertenecer al cuerpo de ingenieros. La última clase de cadetes ingenieros se graduó en 1882 y el cuerpo desapareció en 1899. El Almirante Porter introdujo también el sistema de "honor", patrocinó los deportes atléticos y otras distracciones propias de la juventud como son el baile, teatro de aficionados y en general como ha sido dicho por

alguno, transformó la Academia de un "colegio superior" a universidad.

Desde la Superintendencia del Almirante Porter hasta hoy, se han hecho muchos cambios en la enseñanza y en los cursos, para adaptarlos a las necesidades del servicio, consecuentes con el gran desarrollo en los conocimientos científicos y la transformación de los Estados Unidos en potencia mundial de primer orden; pero las antiguas tradiciones de disciplina estricta, lealtad a toda prueba y honor incorruptible han sido conservadas sin modificarse.

EDIFICIOS Y TERRENOS

El cambio más notable que se hizo en la Academia después de la Guerra Civil, fué la construcción de un nuevo local unos treinta años atrás. La Academia representa actualmente, una inversión de \$ 35.000.000 (dollars americanos), y sus terrenos comprenden 194 acres en los que hay 150 edificios. Además de esto, los terrenos del hospital cubren un área de 22 acres, el cementerio 9½ acres, el polígono de tiro al otro lado del río Severn, 151 acres, y la granja lechera de Gambrills, Maryland, a trece millas de Annapolis, 855 acres. El Congreso votó \$ 10.000.000 (dollars americanos), para la construcción de los nuevos edificios y el trabajo se comenzó en 1899 con los planos del arquitecto Ernest Flagg de New York. Estos nuevos alojamientos consisten en doce grandes edificios, o grupos de edificios y tres campos atléticos y de ejercicios. Todo esto está sobre un área de unos doscientos acres, al costado de la orilla occidental del río Severn.

Los edificios que albergan los laboratorios y demás equipos necesarios para la preparación intelectual de los futuros oficiales de marina son: "el Grupo Académico", y los edificios Isherwood, Griffin, Melville, Luce y Dahlgren. El primero de éstos es en realidad un grupo de tres edificios, una estructura central muy imponente y dos alas conocidas con los nombres de edificio Mahan, Maury y Sampson. El edificio Mahan, llamado así en memoria del gran historiador naval Alfred Thayer Mahan, contiene la Biblioteca, la que consta de alrededor de 92.000 libros, de los cuales aproxima-

damente 18.000 tratan de temas profesionales. En el edificio Mahan también hay un Auditorium, donde los guardiamarinas escuchan conferencias, se pasan películas y se hacen ensayos dramáticos y otras funciones. En los corredores del Edificio Mahan y en el Auditorium, se exhibe una colección única de banderas de guerra, la mayor parte de las cuales han sido ganadas por la Marina Americana en combate. Hay banderas dignas de mención representativas de cada una de nuestras guerras. Así por ejemplo se pueden citar: el pabellón de la fragata francesa "Insurgente", capturado por la "Constellation" al mando del Capitán de Navío Thomas Truxtun en 1799, durante la guerra con el Directorio francés; la colección Dewey que comprende treinta y cinco banderas capturadas a los buques españoles en Manila por el Escuadrón Americano, durante la Guerra con España; pero sin lugar a dudas los trofeos de guerra más interesantes son las cuarenta banderas inglesas, capturadas en la Guerra de 1812. Entre estas se cuentan los pabellones, yacks, o gallardetes de los buques británicos, "Detroit", "Shippewa", "Hunter", "Little Belt" y "Queen Charlotte", capturados por Oliver Hazard Perry en la batalla del Lago Erie; los pabellones del "Chub" y "Confiance", capturados por Thomas Macdonough en el lago Champlain; el pabellón del "Alert", capturado por David Porter en el "Essex"; el pabellón del "Boxer", capturado por William Burrows en el "Enterprise"; el pabellón del "Duke of Gloucester" y una Estandarte Real Británico, capturado por Isaac Chauncey en York, ahora Toronto; el yack del "Epervier"; y los pabellones del "Frolic" y del "Penguin" capturados respectivamente por el "Peacock" al mando de Lewis Warrington y el "Wasp" al mando de Jacob Jones, y el "Hornet" al mando de James Biddle; el yack y gallardete del "Guerriere", el pabellón del "Java" y los pabellones y yacks del "Cyane" y "Levant", todos éstos presas de nuestro buque más famoso la "Constitución", mandada respectivamente por Isaac Hull, William Bainbridge y Charles Stewart; y el pabellón del "Macedonian" capturado por Stephen Decatur, en el "United States". Los mismos nombres de estos trofeos pasan lista a nuestras victorias en una guerra que fué notable por las vic-

torias de nuestra joven nación en el mar, guerra desde la cual datan nuestras más nobles y mejores tradiciones navales. Además de estos trofeos de guerra, hay también en el Auditorium otras banderas muy interesantes y que no se han ganado en combates. Por ejemplo, la primera bandera americana que se izó en el Japón, la bandera de Almirante de "cuatro estrellas" de Farragut, el pabellón de bote del U. S. S. "Huron, que naufragó frente a Cabo Hatteras el 24 de Nov. de 1877 y el pabellón y yack del U.S.S. "Maine", hundido en el puerto de la Habana, antes de que estallaré la Guerra con España. A lo largo de la escalinata que lleva a la Biblioteca, hay una serie de placas significativas y bustos, y en el salón principal de lectura hay una serie de modelos de buques y retratos de todos los Superintendentes de la Academia.

El edificio Sampson que honra al Contralmirante William T. Sampson, héroe de la guerra con España, es el ala derecha del "Grupo Académico". Está destinado a química, física, electricidad y radio. Además de los acostumbrados salones de clases y salón de conferencias, tiene laboratorios separados de química, física, radio, electricidad y magnetismo elemental y maquinaria eléctrica. Los laboratorios eléctricos contienen todos los tipos comerciales de aplicaciones eléctricas, máquinas, incluyendo más de 350 motores y generadores cuya potencia oscila desde $\frac{1}{4}$ H.P. para un motor ventilador, hasta 75 H.P. para un motor generador. Los instrumentos eléctricos de medición son más de 3.000. También hay un grupo especial de instrumentos para conferencias y demostraciones que incluyen entre otros, un generador D.C. de 20 KW. y 8.000 volts y un generador D.C. de 5 KW y 4.000 volts y muchos otros instrumentos de escala grande. El salón de baterías contiene un gran número de elementos para sostener la demanda de potencia que se haga y es capaz de suministrar voltaje de más de 1.500 volts. Hay más de 100 mesas de experimentos para los guardiamarinas, y el número de éstos asignados a una, nunca pasa de tres.

El ala izquierda del "Grupo Académico" es el edificio Maury, llamado así en honor al gran oceanógrafo, Matthew Fontaine Maury. Cobija a los departamentos

de "Matemáticas" y de "Inglés", Historia y Gobierno". Este edificio está dedicado casi totalmente a salones de clase.

El museo le da frente a la Avenida Maryland y su entrada N. E. está en la Calle Decatur. La entrada principal queda en la Avenida Maryland, pasando por el "Lobby" al salón principal de exhibición. Aquí se pueden ver la mayor parte de la famosa colección Rogers de modelos de buques y otros modelos, reliquias y objetos históricos, desde los días de la guerra de independencia hasta la fecha. De una manera general, se puede decir que los objetos están ordenados cronológicamente comenzando por la izquierda, así como uno entra. En el sótano se encuentran, el taller, los pañoles y los reservados para el público. Más espacio adicional para museo se irá separando en otros edificios, conforme se necesite. Cualquier visitante puede pedir al Encargado del Museo un libreto de información general.

Mientras que los edificios Maury y Sampson, "Grupo Académico" están destinados a lo que se puede considerar los cursos fundamentales y básicos de matemáticas, inglés y ciencias; los otros cinco restantes también destinados a la instrucción, Isherwood, Griffin, Melville, Luce y Dahlgren, se ocupan de materias completamente profesionales. Por ejemplo el departamento de Ingeniería Naval ocupa los edificios Isherwood, Melville y Griffin, con excepción del piso bajo de este, que está dedicado como laboratorio del departamento de Ingeniería Eléctrica. Estos tres edificios llevan sus nombres en honor del Ingeniero en Jefe, Benjamín Franklin Isherwood, Contralmirante Robert S. Griffin y Contralmirante George W. Melville, respectivamente, quienes fueron jefes del cuerpo de ingenieros de la Marina durante la Guerra Civil, con España y Mundial. En estos edificios hay salones de clase, salones de dibujo mecánico, talleres y laboratorios, que incluyen, una sala de calderas, una forja y cokería, una herrería, un taller de máquinas, un taller de modelado; laboratorio de vapor, laboratorio de máquinas de combustión interna; laboratorio de soldaduras; laboratorio de metales, laboratorio de arquitectura naval y un salón de modelos de sistemas de ingeniería que contiene hasta un hidroavión. En es-

tos talleres y laboratorios, los guardiamarinas hacen instrucción práctica: arman y desarman máquinas; determinan el consumo de combustible y eficiencia de turbinas, máquinas alternativas y de combustión interna. Los guardiamarinas en grupos organizados o independientemente y bajo su propia responsabilidad hacen fundiciones, expandan tubos de caldera, arman y regulan motores de aviación, construyen botes motores y de vela y se dedican a la práctica de otras cosas similares.

Toda clase de mecanismos relacionados con las máquinas de vapor y de combustión interna se encuentran entre el variado y costoso equipo que hay para la instrucción práctica de los guardiamarinas. Turbinas, desde las más chicas hasta una de 13.000 H.P. del tipo destroyer, motores de gasolina y máquinas Diessel de diversos tipos y tamaños, incluyendo motores de aviación hasta uno de 525 H.P. enfriado por aire, son parte de este equipo y los usan los guardiamarinas en sus prácticas de laboratorio.

El edificio Luce, llamado así en memoria del Contralmirante Stephen Luce, miembro de la segunda clase que se graduó de la Academia y que se distinguió sobremanera en la educación del personal naval, fundó la Escuela de Guerra y escribió sobre temas tan diversos como Maniobra y cantos marineros, sirve de centro al Departamento de Manejo Mariner y Navegación y al Departamento de Idiomas. Maniobra es la ciencia naval del manejo de buques y aviones tanto individualmente, cuanto en escuadras, flotas, etc., y del manejo de hombres a bordo; trata pues así, con el trabajo de conjunto de la tripulación. Los 1.500 hombres de un acorazado deben estar capacitados para actuar en conjunto concertadamente, como por ejemplo cuando se atraca a un muelle en áreas muy concurridas, cuando se fondea en un paraje angosto en plena tormenta, o cuando se trata de rescatar naufragos de un buque en mal tiempo. Este departamento tiene falúas, botes a vela, botes motores, caza-submarinos é hidroaviones, todos los cuales son maniobrados por el guardiamarina y donde éste adquiere experiencia en el manejo de botes a remo, vela y motor, lo mismo que de aviones. Aprenden a maniobrar todos los tipos de embarcaciones, fondearlas, amarrarlas a bo-

yas, acoderarlas, etc. Para enseñar la ciencia de la navegación, el departamento cuenta con un gran número de sextantes, cronómetros y compases, junto con otros instrumentos precisos de navegación, de los cuales el navegante se vale para encontrar su camino en un mar sin huellas y en las rutas no trazadas del espacio. Claro es que la mejor práctica de navegación la obtiene el guardiamarina durante el crucero de verano, cuando observa el Sol y traza la derrota del buque sobre la carta en la caseta de planos; pero también se debe tener en cuenta que el crucero de verano da muy buena instrucción práctica en otras materias de la profesión. Por ejemplo, durante el desarrollo de estos viajes, el guardiamarina obtiene mucha experiencia en maniobra, gobierno del buque, fondeo y atraques. De la misma manera, durante los ejercicios de tiro de los viajes de crucero de verano, el guardiamarina tiene la oportunidad de "tomarle el pulso" a lo que se llamaba en la marina de antaño los "grandes cañones". En el Departamento de Idiomas se enseña el Español, el Francés, el Alemán, el Italiano, el Portugués, el Ruso y el Japonés.

El edificio Dahlgren, que honra la memoria del Contralmirante John A. Dahlgren, uno de los precursores del desarrollo de los cañones navales de grueso calibre, es el centro del Departamento de Armamento y Artillería. Entre las muchas cosas que hay en el laboratorio de este edificio, quizás si la más importante sea el gran telémetro con sus instalaciones de control de tiro, igual a los montados en los grandes acorazados y que permite darle a un blanco situado a más de 10 millas de distancia y que es invisible a simple vista. Otra cosa que llama la atención en este edificio es la larga hilera de calzos varias cuerdas de largo, y que contienen más de 2.000 fusiles. El Regimiento de Guardiamarinas completo se puede formar en este armero antes de salir al campo Worden, para hacer un ejercicio de infantería. El departamento cuenta también con un polígono de tiro para pistola y otro para tiro de fusil, cruzando el río Severn. El gran tamaño del edificio Dahlgren se presta en ciertas ocasiones para otros propósitos muy diferentes a los del Armamento, pero también muy útiles. En este lugar se reúnen anualmente los parientes y ami-

gos de los guardiamarinas para el baile de despedida a la clase graduada.

Hay dos capellanes nombrados a la Academia Naval, quienes ministran las necesidades espirituales del personal de la Academia en la Capilla. Esta tiene la forma de una cruz griega y la corona una gran cúpula, bellísima, de más de 200 pies de alto. Se completó en 1908 a un costo de \$ 400.000 (dollars americanos). Uno de los espectáculos más gozados por los visitantes a la Academia, es el desfile dominical del Regimiento al servicio religioso. De especial mención en la Capilla son las puertas de bronce, regaladas por el Coronel Robert M. Thompson en recuerdo de la clase de 1868, de la cual él fué miembro, y las hermosas ventanas de vitreaux, que celebran la memoria del Almirante David Dixon Porter, Almirante David Glasgow Farragut y otros. En un sarcófago de mármol negro y blanco, en la cripta de la Capilla, yacen los restos de John Paul Jones, restos que permanecieron por muchos años en una tumba de la cual se ha perdido el recuerdo. Su cuerpo lo descubrió el General Horace Porter en París en 1905, y fué traído a los EE. UU. con toda la ceremonia que se le debe a un héroe, cuya fama se ha hecho mundial. A la Capilla se le está haciendo actualmente ciertas reparaciones que se creen estarán terminadas en Enero de 1940.

Del bienestar físico de los guardiamarinas se cuida en el edificio Macdonough, en el Hospital Naval y el edificio Bancroft. El primero de éstos está nombrado en recuerdo del Comodoro Thomas Macdonough, quien ganó la batalla del lago Champlain en la Guerra de 1812, es el centro del Departamento Atlético. Este departamento tiene como parte de su equipo un gimnasio muy completo, dos piscinas y dos campos atléticos. De estos dos últimos, uno es el Campo Farragut para foot-ball, en el que se encuentra el Stadium Thompson con una capacidad de 16.000 espectadores sentados y el Campo Lawrence para base-ball con bancadas para 8.000 espectadores. También cuenta este departamento con la Casa de Botes Hubbard para las tripulaciones de remo de la Marina, local que honra la memoria del Contralmirante John Hubbard, stroke de la primera tripulación naval que compitió con una tripulación ajena al local

en 1870. El Departamento Atlético, cooperado por los oficiales de sanidad, hace exámenes físicos periódicos, a los que se les da el nombre de "exámenes de fortaleza", a todos los guardiamarinas. Los oficiales de sanidad dan también conferencias sobre higiene y cuidan en general de la salud de todo el personal de la Academia. El equipo sanitario consta del dispensario en el piso bajo del edificio Mahan, la enfermería en el edificio Bancroft y el Hospital Naval con su magnífica sala de operaciones y su cuerpo de médicos y enfermeras.

El edificio Bancroft hace honor a la memoria del Ministro de Marina, George Bancroft, quien fundó la Academia Naval en 1845. Este edificio es el dormitorio de los guardiamarinas. Durante la Guerra Mundial I, sirvió de alojamiento a alrededor de 2.500 guardiamarinas; actualmente aloja 3.000. Este enorme edificio cubre con sus cuatro pisos, una área de cuarenta acres y tiene tres millas de corredores y cerca de mil baños de ducha. En el comedor y en los cuartos de este edificio, las cuatro clases de la Academia se ponen en íntimo contacto. En Bancroft Hall se encuentra el "Salón de los Recuerdos" que sirve para celebrar la memoria de los más distinguidos oficiales de marina que dieron su vida heroicamente por su patria. Aquí hay espadas, gorras y otros recuerdos, junto con un gran número de retratos. Entre estos últimos están los retratos del Comodoro Jacob Jones por Sully; Comodoro Isaac Chauncey por Gilbert Stuart; Comodoro William Bainbridge y del Comodoro Stephen Decatur, ambos pintados por John W. Jarvis y el retrato de John Paul Jones por Cecilia Beaux. No obstante la presencia de estos objetos de gran valor en este recordatorio, se puede decir que lo más precioso que hay en él es la bandera de combate del U. S. S. "Lawrence", que lleva las palabras del moribundo y heroico James Lawrence, "No rindáis la Nave". Esta famosa bandera fué desplegada por el buque insignia de Perry en la batalla que le ganó a los británicos en el lago Erie en la Guerra de 1812.

No solamente es en los museos y salones de la Academia, donde el guardiamarina encuentra numerosos recuerdos de las gloriosas tradiciones de la Marina, sino que también los ve en los mismos terrenos de la Acade-

mia. Casi todas las entradas a los edificios están flanqueadas por cañones capturados en nuestras guerras. Un objeto que es particularmente preciado es la réplica del mascarón de proa original del U. S. S. "Delaware", que fué hundido por su tripulación en el astillero de Norfolk durante la Guerra Civil, y que después de rescatarse del fondo del mar, fué enviado a la Academia. La réplica de bronce fué regalada por la clase de 1891 en el año de 1930, después de encontrarse que el indio del mascarón primitivo, debido a la acción del tiempo en más de cincuenta años, no era nada más que un cascarón muy deteriorado. El original se conserva en el Museo. Los guardiamarinas lo llaman Tecumseh, aunque el nombre real del mascarón era Tamanend, quien fué un cacique de las tribus de indios Delaware. Entre los guardiamarinas creció la costumbre de decir "Tecumsh" al ir a sus clases diarias, para así asegurarse una nota suficiente para pasar (2.5), y ahora se le conoce entre ellos como "El dios del 2.5". Ellos también originaron la costumbre de ofrecer a este dios la víspera de los grandes partidos, sus centavos y oraciones, para así tener segura la victoria al día siguiente. Además hay otros monumentos, cada uno con una historia emocionante de heroísmo y abnegación: el Monumento a la Guerra con México, erigido por los guardiamarinas en memoria de sus compañeros que dieron su vida en las operaciones navales de Vera Cruz; el Monumento de Trípoli, hecho en Italia y traído a los EE. UU. en la "Constitución", erigido en recuerdo a seis jóvenes oficiales americanos que dieron su vida en el ataque a Trípoli, durante la guerra a los corsarios del Mediterráneo. Al otro lado del río College, en el Cementerio Naval, se alza el Monumento Jeannette, levantado en 1890 a la memoria de aquellos que perecieron en el desafortunado viaje de la "Jeannette", al mando del Capitán de Corbeta George W. De Long.

En 1879, De Long zarpó con la "Jeannette" a las regiones árticas, para tratar de localizar la perdida expedición de Sir John Franklin. Acababa de llegar el buque a las latitudes frías, cuando fué cogido por los hielos. Inmediatamente se arriaron los botes y se cargaron con víveres y otras cosas, esperando el momento

inevitable en el que el buque sería aplastado por los hielos. Durante todo este tiempo el incansable De Long sostuvo el ánimo de su gente é hizo importantes anotaciones é informes sobre el buque y su dotación, condiciones árticas zoológicas, meteorológicas y científicas. Después de 21 meses de espera la "Jeannette" se hundió. La tripulación entonces arrastró los botes sobre el hielo hasta el mar abierto. Una tormenta separó a los botes tan luego fueron puestos en el agua y uno de ellos no se volvió a ver. Otro al mando de Melville, después de esfuerzos inauditos llegó a la aldea siberiana que había sido designada con anticipación como punto de reunión. El tercero al mando del propio De Long, también llegó a tierra, en el delta del Lena, pero una tormenta de nieve desparramó a sus hombres y se perdieron. De Long entonces mandó a dos de sus hombres más fuertes a establecer contacto, mientras que él y el resto se las arreglaban como mejor podían. Casi al fin toda su alimentación consistía en una cucharada de alcohol o de glicerina al día. Ya en este extremo, enterró sus cuadernos de notas en una urna y ya muy débil para moverse se sentó bajo su refugio improvisado, pero siempre haciendo entradas en su diario, la última sobre la muerte de sus compañeros de infortunio. Los dos hombres que habían sido enviados por él, lograron ponerse en contacto con Melville y éste aunque con los pies helados inmediatamente emprendió viaje con unos esquimales para rescatarlo. Después de muchos sufrimientos, Melville encontró a De Long, pero ya muy tarde. De Long aparentemente había seguido escribiendo hasta que sus dedos helados no se pudieron mover más. Melville trajo a los EE. UU. las anotaciones de De Long, las que más tarde fueron publicadas por la esposa de éste. La urna que hay en el cementerio de la Academia Naval es la réplica de la que dejó Melville en el ártico sobre el cuerpo de De Long. Para siempre recuerda a los guardiamarinas de hoy, una notable historia de sacrificio y heroísmo.

En este cementerio yacen los restos de numerosos oficiales que murieron en cumplimiento de su deber y de otros que murieron llenos de honores y en paz, después de una larga y distinguida carrera en el Servicio Naval. Que siempre descansen en paz en este cerro, que

mira a la Academia, la cual se esfuerza en preparar a los guardiamarinas de hoy para que desempeñen igualmente bien, su labor de oficiales de marina!.

REQUISITOS DE INGRESO

Para ser candidato a guardiamarina hay que ser ciudadano de los Estados Unidos y no tener ni menos de 17 ni más de 21 años de edad, computados hasta el 1° de Abril del año en que entran a la Academia. Es necesario poseer un buen carácter moral y estar físicamente sano, y pertenecer al tipo alerta, ambicioso y vigoroso, que mira con orgullo una vida dedicada al servicio de su patria en el mar. Hay tres maneras de satisfacer los requisitos escolásticos de ingreso, que están abiertos para quienes han sido nominados candidatos principales o suplentes: a) Presentando buenos certificados de las escuelas superiores y de las universidades que hayan atendido; b) Presentando buenos certificados de las escuelas superiores o de la escuela de preparación que hayan atendido y además pasando un examen de sustentación en matemáticas é inglés, (Álgebra, Geometría); c) Pasando un examen comprensivo de álgebra, geometría plana y del espacio, inglés, historia de los EE. UU., física y química. Se considera que la instrucción dada en los cuatro años de la escuela superior (High School), es el mínimo de preparación que se les puede exigir a los candidatos, y mientras que la instrucción universitaria o de la escuela de preparación es requisito para quienes se califican para su ingreso según los requisitos (a) y (b), no lo es para aquellos que se califican pasando el examen comprensivo de ingreso (c). Este último método es requisito ineludible para todos aquellos que han sido nominados en sus respectivos distritos o estados por métodos de competencia y no por nombramientos directos de sus representantes a congreso.

La información total sobre los nombramientos y métodos de calificarse física y mentalmente, se da en el folleto "Reglamentación que rige el ingreso de candidatos como guardiamarinas en la Academia Naval de los Estados Unidos", que se puede obtener escribiendo al "Bureau de Navegación", Ministerio de Marina, Wás-

hington, D.C. ó del Superintendente de la Academia Naval de los EE. UU., Annapolis, Maryland.

Todo candidato que ha satisfecho los requisitos de ingreso debe depositar antes de su ingreso como guardiamarina, la suma de \$ 100.00 (dollars americanos). Esta suma no se le devuelve al guardiamarina, sino que junto con los \$ 250.00 (dollars americanos) que se asigna a cada guardiamarina, será gastada en uniformes, ropa interior, libros, etc. Estos \$ 250.0 (dollars americanos) se descuentan en mensualidades de la paga del guardiamarina, o puede también ser reembolsada directamente por el guardiamarina a su ingreso y evitar así los descuentos mensuales. A los guardiamarinas se les paga 65 dólares al mes ó 780.00 al año, más una ración diaria de 0.75 centavos de dolar . Aunque a la mensualidad se le da el nombre de paga, es en realidad una partida de sostenimiento que el gobierno da a cada uno de ellos durante su permanencia en la Academia Naval, mientras que se encuentra preparándose para servir a la Marina, después de graduarse y obtener su despacho de oficial. La ración es consumida casi en su totalidad por el guardiamarina en su alimentación, mientras está en la Academia Naval . La suma de 65.00 dólares mensuales se gasta bajo la supervigilancia del Superintendente, en lo siguiente:

- a) Uniformes y ropa interior.
- b) Libros y equipo.
- c) Artículos de tocador que necesita un caballero para estar limpio y con buena salud y en artículos de uso social.
- d) En propinas para que el guardiamarina gaste en cosas que le amplíen su educación y refinen sus modales, a la vez que le den distracción.
- e) Ropa y equipo para que al graduarse esté listo para el servicio.
- f) El saldo de esta suma se entrega al guardiamarina para que la gaste en el Crucero de Verano o en sus vacaciones de Setiembre.

Esta asignación de 65.00 dólares se considera lo suficientemente grande como para evitar que el guardiamarina contraiga deudas. Sin lugar a dudas, se espera

que el cadete se sostenga con esta asignación, pues el contraer deudas es un punto muy importante en la formación del carácter, misión principal de la Academia Naval.

Sumariamente se puede señalar que con excepción de los 100.00 dólares que depositó el guardiamarina a su ingreso a la Academia, al graduarse éste de la institución, habrá recibido del Gobierno de los Estados Unidos, los siguientes beneficios:

- a) Educación que lo califica para recibir el grado de "Bachiller en Ciencias".
- b) Libros y equipo.
- c) Ropa.
- d) Casa y comida durante cuatro años.
- e) Dos viajes a Europa.
- f) Atención médica.
- g) Cuidado dental.
- h) Servicio de Hospital.
- i) Dinero para sus gastos menudos y vacaciones.
- j) La seguridad casi efectiva de un puesto rentado en 1.716 dólares por año al término satisfactorio de su curso.

El Superintendente suplica a los padres, tutores o apoderados que graben en la mente de los jóvenes, lo anterior y que los imbuyan de los beneficios que reciben, con la finalidad de que se muestren merecedores, aprovechando todas las oportunidades que se le presenten y aceptando alegremente y obedeciendo los reglamentos de conducta de la Academia Naval.

OBJETO DE LA INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO EN LA ACADEMIA NAVAL

La Academia Naval exige para graduar a un guardiamarina que atienda 131 horas semestrales a clases, durante un período de cuatro años académicos. Esto no incluye el tiempo empleado en ejercicios ni la instrucción práctica. Tampoco incluye el tiempo pasado en la mar durante el crucero de tres meses de duración que se efectúa al término del 1er. y 3er. años, ni el mes que

se pasa en la mar al término del 2do. año, haciendo prácticas en destroyers.

Los cursos de estudios están distribuidos dentro de ocho departamentos: Manejo Marinero y Navegación; Armamento y Artillería; Ingeniería Naval; Matemáticas; Ingeniería Eléctrica; Inglés, Historia y Gobierno; Lenguas; Higiene. De todas estas materias, 22% se consideran como puramente profesionales; 51% se relacionan con las matemáticas y las ciencias puras y aplicadas; y el 27% restante pertenecen a los estudios culturales.

La Academia Naval, según lo indican estos porcentajes, ha seguido la doctrina actual, que se emplea en las escuelas de ingeniería, en las que se acentúa el estudio de los principios fundamentales de las ciencias con la finalidad de formar sólidas bases de educación, aunque las especialidades en las que hay constantes y continuos cambios de concepto y de aplicación, no se cubran totalmente.

Los meses de verano del primer año en la Academia se dedican a trabajos prácticos elementales de entrenamiento naval, como son: práctica de botes, tiro e infantería que no se califican. El mes de Setiembre de ese año se dedica a trabajos académicos preliminares para endoctrinar al guardiamarina en los métodos de estudio y clases de la Academia Naval. No se les califica en este trabajo del mes, excepto en matemáticas. Durante todo el verano hay conferencias y un curso de lectura, dado por el Departamento de Inglés, Historia y Gobierno.

Después de completar el primer año académico los cadetes salen al mar y efectúan un crucero de verano, en el que reciben instrucción práctica en Navegación, Maniobra, Ingeniería Eléctrica y Naval, Artillería y Radio y complementándose esta instrucción con conferencias. Al finalizar el segundo año académico, todos los guardiamarinas de la clase, con excepción de la tercera parte de ella, que hace un viaje de un mes en destroyers, se quedan en la Academia y reciben instrucción práctica en Manejo Marinero, Navegación, Ingeniería y Aviación. Después de completar el tercer año académico, hacen otro crucero de verano. Este viaje es la continuación de la aplicación práctica de la teoría que aprendieron durante el año anterior.

A todo guardiamarina se le da más o menos un mes de vacaciones al año, al finalizar el crucero de verano,

excepto a los cadetes de la cuarta clase (1er. año). Este privilegio puede perderse como resultado de su comportamiento o deficiencia escolástica o entrenamiento físico.

El Regimiento de Guardiamarinas está dividido en cuatro batallones de 5 compañías cada uno. Está mandado por guardiamarinas de la primera clase (clase superior); y está gobernado por reglas y reglamentos dictados por el Superintendente, que los guardiamarinas oficiales hacen cumplir. De esta manera el guardiamarina adquiere condiciones para conducir hombres, condiciones que incluyen el sentido del deber, subordinación, juicio, tacto, justicia y lealtad. Cada batallón y compañía está supervigilado por un oficial de la Marina, quien ha sido escogido por considerársele especialmente capacitado para esta función. Estos oficiales viven con los guardiamarinas y siempre hay uno o unos de ellos presentes en cualquier formación, comida o actividad fuera de clases. En todo momento están disponibles para ser entrevistados y aconsejan o amonestan, según sea necesario, a los guardiamarinas que están mal en sus estudios o deficientes en su preparación física; o en cualquiera de las cualidades que comprende el carácter militar y que se considera pertenecen al más alto grado del hombre americano. Los oficiales de batallón investigan personalmente cualquier delincuencia y dan su informe al Comandante de Cadetes, quien después de posterior investigación, recomienda el castigo, el cual sólo se hace efectivo después de ser aprobado por el Superintendente. Este método asegura uniformidad e imparcialidad y debido al juicio de tres oficiales maduros, justicia. En todo caso se le hace presente al guardiamarina el deseo de que no se muestre desconforme con el castigo impuesto. Frecuentemente a los infractores se les entrevista personalmente. Desde que se matriculan como guardiamarinas, se hace toda clase de esfuerzos para inculcarles los más altos niveles de rectitud, veracidad, honor, lealtad y patriotismo y en desarrollarles un carácter propio de un oficial, el que incluye iniciativa, fuerza, conducción de hombres, atención al deber, porte militar, cuidado en el vestido y limpieza física y de mente.

Los hábitos de estudio del guardiamarina son de la mayor importancia. Aunque los niveles en la Academia Naval son por necesidad altos y los requisitos rígidos, siempre, sin embargo, un esfuerzo honrado y una buena aplicación le permitirán al guardiamarina, que ha traído una buena preparación de la calle, alcanzar una buena nota en cada una de las ramas de sus estudios. Todo hombre de buena mentalidad y con buen estado físico, debe estar seguro de ser bien recompensado por su industria y esfuerzo fiel, si tiene la voluntad de triunfar. Las horas de estudio son amplias y el tiempo destinado a distracciones y ejercicios prácticos es suficiente como para asegurar al guardiamarina un buen desarrollo físico y un buen descanso. Toda clase de ayuda y estímulo se da desde arriba, pero no hay y no debe haber ninguna parcialidad en el trato. Todo guardiamarina debe confiar en si mismo, pues en último análisis, si falla no es falta de nadie, sino sólo de él.

La asistencia obligatoria a alguna forma de servicio divino los Domingos, patrocina y fomenta el desarrollo espiritual del guardiamarina. Sin embargo tienen opción a escoger entre la asistencia a la capilla de la Academia Naval o a la Iglesia de su propio credo en Annapolis. Durante el año, predicadores de las varias denominaciones cristianas auxilian al Capellán en los servicios religiosos de la Academia.

Se hacen todos los esfuerzos posibles para dirigir el exceso de energía de los cadetes por caminos útiles y legítimos. En primer lugar, tenemos los ejercicios físicos, que duran aproximadamente una hora diaria, y que incluyen según la estación del año, ejercicios calisténicos, de infantería con armas; manejo mariner, remo, vela armamento, tiro al blanco; y prácticas de gimnasio y natación. Estos ejercicios desarrollan la iniciativa, presteza y precisión y además resguardan la salud, la que se ve protegida aún más, con una dieta balanceada de alimentos puros y con exámenes físicos y dentales que en caso de ser necesario resultan en la aplicación de tratamientos correctivos y de ejercicios especiales. Mas aún, a cada guardiamarina se le exige que tome parte en algún deporte atlético. El amplio recreo y la participación general en deportes atléticos, se consideran co-

mo las dos más grandes ayudas en el mantenimiento de la salud, conformidad satisfactoria y presteza mental del Regimiento de Guardiamarinas. También se estimula otras formas de actividades no académicas, que incluyen un club de radio, teatro de aficionados, sociedad literaria, la publicación del semanario "Log" y del anuario "Lucky Bag", el coro, la orquesta, la banda de jazz, club de la alegría, bailes, asociaciones de clase y la Asociación Cristiana.

Todas estas actividades no académicas se observan de cerca por un oficial o instructor miembro de la facultad, como representante del Superintendente. Esto cumple un doble propósito, mantener informados a los miembros de la facultad y al Superintendente de la naturaleza de la actividad y de fomentarla en toda forma deseable con el consejo.

La magnitud de las operaciones de la Academia Naval sólo se aprecian totalmente cuando se ve que todas las necesidades de los guardiamarinas, físicas, mentales y espirituales pueden ser atendidas dentro de los límites de la Academia. A todos los guardiamarinas se les exige vivir en Bancroft Hall y comer en el comedor principal. La cocina, horneado y lavandería se hace en la Academia. Hay un bazar de guardiamarinas donde se puede comprar a precios muy cómodos. Se puede pues comparar la Academia Naval con una ciudad dentro de ella misma.

EL DIA DEL GUARDIAMARINA

El primer signo de vida en Bancroft Hall se siente 45 minutos antes del toque de diana, cuando los maestros de armas del edificio, que han estado de guardia, despiertan al grupo de guardiamarinas de servicio. Todos los guardiamarinas son miembros del grupo de guardia, más o menos una vez cada trece días y mientras están en el grupo no atienden ni las clases ni los ejercicios. El grupo de guardia está dirigido por el oficial de guardia y los de guardia tienen sus puestos en cada uno de los pisos del edificio Bancroft, oficinas principales y oficinas de batallón dentro del mismo edificio, lugares de

donde se puede mejor supervigilar la rutina diaria y conservar la disciplina dentro de las unidades.

La guardia se llama á 0610 y se apostá á 0615, hora en la que los guardiamarinas "inspectores de diana", inician su ronda. Cinco minutos después, á 0620 se toca diana con clarín y timbres. Los timbres suenan por 30 segundos y luego paran. Cinco segundos después se tocan los timbres nuevamente, pero esta vez tan sólo por cinco segundos y con esta segunda timbrada la inspección comienza. Todas las puertas se abren y uno de los ocupantes del cuarto se coloca en la puerta y da el parte. "Todos afuera, señor", al "Inspector de Diana", al pasar éste su ronda. El parte "todos afuera", quiere decir que todos han salido de la cama y que la ropa de cama y el colchón se han doblado en la forma establecida, la ropa de cama a los pies y el colchón doblado hacia la cabecera.

Se conceden 25 minutos después de diana para que el guardiamarina se afeite, bañe y vista. Luego á 0645 se toca la llamada a la formación para el desayuno. Los guardiamarinas forman fuera o dentro del edificio de acuerdo con el tiempo. Durante la formación del desayuno se leen las órdenes diarias en cada uno de los cuatro batallones y el oficial de guardia o los guardiamarinas de guardia les pasan revista.

Tan pronto como se terminan de leer las órdenes, el regimiento desfila al comedor desde cuatro direcciones diferentes. El gran comedor está provisto de mesas largas, donde se sientan 21 guardiamarinas, 9 por banda, 2 en la cabecera de adentro y el guardiamarina jefe de mesa en la cabecera opuesta. Hay cerca de 110 mesas, cada una con dos sirvientes negros o filipinos que las atienden. Al terminarse el desayuno el comandante del Regimiento da la voz "De pie". Después la voz "Descanso" y el capellán lee las oraciones de la mañana.

Después del desayuno, los guardiamarinas pasan a sus cuartos para hacer sus camas, barrer, sacudir y poner las cosas en orden. A 0745 desfilan a sus clases. Durante la semana, de Lunes á Viernes, el día académico está dividido en seis períodos de casi una hora cada uno. En la mañana hay cuatro, dos de los cuales son de estu-

dio y dos son de clase. Usualmente la mitad del Regimiento estudia mientras que la otra mitad da clase, alternándose los períodos.

A 1220 se forma para ir al almuerzo. En esta formación los ayudantes leen nuevas órdenes, que después se colocan en los tableros de órdenes. Después de leer éstas órdenes el Regimiento entra al comedor.

Terminado el almuerzo, á 1310 comienza el quinto período académico del día. Después de terminado este período la rutina varía casi diariamente, según el programa de ejercicios para ese día. Los ejercicios prácticos pueden ser largos o cortos, si está programada para el día una práctica corta, tal como manejo marineró, infantería o armamento, inmediatamente después del quinto período sigue un sexto período académico de 1410 á 1510 y este período está seguido por el ejercicio del día de 1525 á 1630. Si se ha programado una práctica larga para el día, no hay sexto período y el ejercicio comienza después del quinto período de 1425 á 1610. Esta práctica larga puede ser en los laboratorios de ingeniería o de electricidad, o en el polígono de tiro al otro lado del Severn. Los Miércoles todos los guardiamarinas tienen el mismo ejercicio, una hora de infantería y durante la cual se efectúa una formación de gala, si el tiempo lo permite.

Durante todo el día hasta la hora del ejercicio, el guardiamarina viste el uniforme azul de diario. Este uniforme consiste de un pantalón de sarga azul oscura sin vueltas y un saco cruzado con dos hileras de botones dorados. En cada solapa del saco hay una anela dorada y en las mangas del saco están los distintivos de año. La cuarta clase no tiene ningún distintivo, la tercera y segunda tienen en la manga izquierda, uno y dos galones diagonales respectivamente y la primera clase tiene un galón horizontal de un cuarto de pulgada de ancho en cada manga, a dos pulgadas del filo del extremo de la manga y además las insignias especiales que indican su graduación dentro del Regimiento. Para los ejercicios prácticos el uniforme puede ser, pantalón azul, polainas, una camisa azul de franela, o un uniforme blanco, blusa y pantalón blancos, zapatos negros o de gimnasio, con o sin chompa.

El espacio de tiempo entre las 1610 ó 1630 en que terminan los ejercicios prácticos y las 1840, hora en que se forma para ir al comedor, está destinado al recreo del guardiamarina. La gran mayoría del alumnado usa este período para practicar deportes atléticos de alguna clase que les permitan pasar los requisitos de fortaleza física de la Academia. Otros van a la Biblioteca, o se dedican al desempeño de alguna actividad de la naturaleza del "Lucky Bag", "Log", ó a las "Mascarades", (teatro de aficionados).

Los Sábados sólo tienen dos períodos académicos en la mañana. Los otros dos están destinados para el desarrollo de algún ejercicio. Después de este, de acuerdo con el tiempo, hay una revista del personal o una revista de cuartos.

Durante los Sábados en la tarde se les concede licencia a todos los guardiamarinas, excepto a aquellos que tienen deberes extraordinarios que cumplir, para salir de paseo a la ciudad de Annapolis. La mayor parte de ellos salen tan sólo por un rato y luego regresan para atender las varias actividades atléticas. Las noches de los Sábados se dedican a diversiones tales como pequeños bailes, cinema y funciones del teatro de aficionados y clubs musicales. Los Domingos en la mañana, los guardiamarinas deben asistir obligatoriamente a la capilla de la Academia o a una iglesia de su propio credo en Annapolis. El uniforme para ir al Servicio Religioso en la Academia o fuera de ella, lo mismo que para la formación del almuerzo en días domingos es de gala completo. El uniforme de los domingos en la tarde es azul de diario y se les da licencia a los guardiamarinas de los tres últimos años hasta las 1840 y a los guardiamarinas de la cuarta clase, que bajo circunstancias muy especiales, han conseguido permiso para comer afuera.

Durante toda la semana, con excepción del sábado, hay después de la comida media hora libre, antes de que comience el estudio. Este período es libre para todos, con excepción de la sección de servicio que está de guardia y el grupo próximo a entrar de guardia. Este grupo forma y después de ser revistado releva al grupo de guardia. La llamada a estudio se toca á 2000 y fagina á

2150. Cuando se toca "retirarse" (tattoo), diez minutos más tarde, los guardiamarinas se deben dirigir a sus cuartos. Luego á 2205 se toca "Silencio" y al final del cual los guardiamarinas deben estar en sus camas.

El día del guardiamarina no bien ha terminado con el toque de "Silencio" que ya comienza con la "Diana". Los "inspéctores de diana" hacen sus rondas y reciben los partes de "todos acostados, señor" y luego apagan las luces y muy pronto también se acuestan. Los únicos que quedan despiertos son los del grupo de guardia. El día del guardiamarina ha terminado y los maestros de armas y el silencio se hacen cargo de Bancroft Hall.

ESCUDO DE LA ACADEMIA NAVAL

La información sobre el escudo de la Academia Naval de los Estados Unidos, es la siguiente:

"El escudo de armas o sello de la Academia Naval, tiene como cresta una mano que agarra un tridente, debajo del cual hay un escudo que tiene una galera antigua entrando en combate de proa, y debajo de ella un libro abierto que indica la educación y además el sello tiene la inscripción "Ex Scientia Triden" (Del conocimiento el Poder Naval)".

"Todo fué diseñado por el autor y lo adoptó el Ministerio de Marina en 1899. Hasta ese año la Academia no tuvo ningún distintivo autorizado, aunque ya había impreso en sus varios registros un símbolo arbitrario. La ocasión que se prestó para adoptar el escudo actual fué la inauguración por el University Club de New York, de una nueva casa de botes, en el exterior de la cual se habían colocado como ornato, los escudos de todas las universidades del país. Esto hizo notar al público que la Academia Naval no tenía ningún distintivo. El asunto inmediatamente fué abordado por Mr. Jacob W. Miller de la clase de 1867 y principalmente debido a sus esfuerzos se obtuvo la aprobación del Ministerio de Marina".

El escudo de armas debe ser de oro, en relieve, incluyendo el pergamino y las letras, con excepción del campo que debe ser azul.

Azul y oro son los colores de la Academia Naval.

Crónica Nacional

Llegada de la Fragata "Lautaro"

Con fecha 16 de Julio arribó al Callao el buque escuela de la marina chilena "Lautaro".

Tanto la sociedad de Lima y Callao como el personal de la Armada prodigaron finas atenciones a los marinos visitantes, confeccionándose con este motivo un variado programa, durante el cual se exteriorizó la arraigada confraternidad entre los dos pueblos hermanos.

Nada más grato que la visita del actual buque-escuela de la Armada Chilena, por venir a su bordo 35 Guardiamarinas de esa república, que en fraternal abrazo con los nuestros, contribuirán a cimentar en el futuro, las viejas tradiciones de los hombres de mar.

A las 11 de la mañana del día 18, se realizó en la Plaza Grau del Callao la ceremonia de la colocación de una ofrenda floral ante el monumento al héroe de Angamos, Almirante Miguel Grau, por los marinos visitantes.

Con este motivo formaron alrededor del monumento, los Cadetes de la Escuela Naval del Perú y una Compañía de desembarco de la Escuadra con Pabellón y banda de músicos y los Cadetes y una sección de marinearía del buque-escuela chileno.

A este acto asistió el Sr. Ministro de Marina, miembros de la Embajada de Chile en el Perú, autoridades del Puerto y altos jefes de nuestros Institutos Armados.

Entre los diversos actos a que concurrieron los marinos del "Lautaro", cabe resaltar también el homenaje que rindieron, acompañados por los estudiantes de la Facultad de Derecho de la Universidad de Santiago, ante el Monumento Dos de Mayo, donde colocaran una ofrenda floral adornada con las banderas del Perú y Chile.

Concurrieron a esta ceremonia, el Ministro de Marina, Contralmirante Federico Díaz Dulanto; el Embajador de Chile, señor Luis Subercaseaux Errázuris, y el personal de la Embajada; altos jefes y oficiales de nuestra Marina; y los profesores y estudiantes de la Universidad de Santiago. Todas las personas concurrentes fueron recibidas por el Comandante del "Lautaro", Capitán de Navío Alejandro Salinas San Román.

En el Arsenal Naval del Callao, ofreció el Sr. Contralmirante Federico Díaz Dulanto un almuerzo en honor del Comandante del "Lautaro", Capitán de Navío Alejandro Salinas y de los Jefes y Oficiales de esa nave.

A la hora del champaña, el Contralmirante Díaz Dulanto pronunció el siguiente discurso:

Señor Comandante:

Señores:

Es para mi singularmente grato ofreceros, en mi calidad de Ministro de Marina del Perú, este agasajo, expresión sincera de cordialidad y camaradería.

Hoy, más que nunca, sentimos intensamente la solidaridad de nuestra América. Vive el mundo desde hace un lustro horas terribles. No es sólo el espectáculo pavoroso de las juventudes segadas, de la destrucción de la obra del esfuerzo y del ingenio humano realizada durante siglos, y del agotador desgaste de energía en la ímproba e infecunda tarea de la guerra. Hay algo más trascendental aún. Se ha discutido la validez de los principios sobre los que reposa la existencia nacional e individual merced a los cuales es indudable que ha podido desarrollarse la prodigiosa acción del progreso.

Afortunadamente, en estos momentos decisivos, el espíritu adelantado del Nuevo Mundo cumple decididamente su deber en la defensa de su libertad, en forma positiva amenazada, y de las grandes conquistas éticas alcanzadas por la humanidad.

Signo tangible de la fraternidad continental es la visita de la Fragata de vuestro digno mando a nuestras

playas, conduciendo a su bordo, junto con una ilustrada Oficialidad, a los nuevos Guardiamarinas de la Armada de Chile. Es obvio que no exista medio mejor para intensificar el buen entendimiento entre los Estados que el intercambio de viajeros, y visitantes, ya sea por razones de orden oficial, de estudio, comerciales o turísticas. El mutuo aprecio solamente puede provenir del recíproco conocimiento. A los oficiales de marina, por la idiosincracia de nuestra carrera, nos corresponde en primer término, indudablemente, ese privilegio. Estáis efectuando, con vuestra venida a nuestro país, una nobilísima misión de esta índole y la calurosa recepción de que sois objeto, os demostrará palpablemente la alta estimación y la simpatía que nos inspira vuestra amable actitud.

Señor Capitán de Navío don Alejandro Salinas San Román, señores Oficiales de la Fragata "Lautaro".

Interpreto fielmente los sentimientos de la Marina de Guerra del Perú al manifestaros nuestra afectuosa bienvenida así como los votos que formulamos por el éxito feliz de vuestro importante viaje profesional.

Señores:

Os pido me acompañéis a brindar por el Excelentísimo señor Presidente de la República de Chile, doctor Juan Antonio Ríos, por la Marina de Chile y por nuestros ilustres visitantes.

Al concluir el Ministro de Marina fué prolongadamente aplaudido.

El Capitán de Navío Alejandro Salinas contestó en los siguientes términos:

Excelentísimo señor Ministro de Marina:

Excelentísimo señor Embajador:

Señores:

El gesto magnífico que ha tenido Vuestra Excelencia al ofrecernos este esplendoroso homenaje, es una de-

mostración fehaciente de los lazos de leal y sincera amistad que ligan a dos pueblos hermanos del Pacífico Sur; Perú y Chile, y una cálida prueba de vuestro afecto a Nuestra Armada Nacional. Como chileno y como marino, os agradezco, señor Ministro.

Y en realidad, señores, estas dos naciones occidentales de América, hijas de una misma Madre Patria, comunes en sus ideales y destino, que juntas nacieron a la vida de la independencia y juntas crecieron y lucharon por su libertad, tienen la obligación de permanecer perpetua e indisolublemente unidas, con los estrechos vínculos de la confraternidad, en el mantenimiento de sus relaciones internacionales y en el afianzamiento de su doctrina y fe democráticas.

La Marina de mi Patria, a quien tengo el honor de representar en estos momentos, ha querido enviar a la gloriosa Armada peruana, una embajada de entrañable afecto y sincera camaradería en cada uno de los Oficiales y tripulantes de mi buque, por que, además de la comunidad de raza, idioma y costumbres, nos estrecha íntimamente a los marinos de ambos pueblos, el idealismo profesional y el misterioso embrujo del piélago insondable.

Dígnese, señor Ministro, aceptar los sentimientos de mi sincera y profunda gratitud por las honrosas expresiones que ha tenido para el Gobierno, pueblo de mi Patria, y para nuestra Armada. Agradezco, singularmente el magnífico banquete con que en vuestra munificencia, habéis querido agasajarnos.

Señores, permitidme invitaros a brindar por que el Sol del Perú resplandezca perpetuamente sin mancha, en el cenit de su grandeza, por el feliz Gobierno del Excmo. señor doctor don Manuel Prado y por la Gloriosa Armada del Perú.

Al terminar, el Comandante del buque-escuela "Lautaro", fué largamente aplaudido.

464

AVISO

Se pone en conocimiento de los señores Jefes y Oficiales de la Armada, que, en el Departamento de Administración de la Escuela Naval del Perú se hallan a la venta los siguientes libros:

GEOMETRIA DESCRIPTIVA Y DIBUJO MECANICO	S/o.	10.00
ALGEBRA SUPERIOR .....	..	11.00
PRINCIPIOS DE ARQUITECTURA NAVAL Y CONTROL DE AVERIAS .....	..	11 00
MOTORES DE COMBUSTION INTERNA .....	..	10.50
FUNDAMENTOS DE RADIO .....	..	9.50
PRINCIPIOS DE LOS MECANISMOS BASICOS.	..	7.50
ROSA DE MANIOBRA, EN BLOCKS DE 100 HOJAS	..	3.50
CONDUCCION DE HOMBRES .....	..	2.00
Turbinas Navales .....	..	14.00

DISPONIBLE

Necrológicas

Capitán de Fragata Ing°. Arcángel Lino

+ el 12 de Julio de 1944

El día 12 de Julio dejó de existir el Capitán de Fragata Ing°. Arcángel Lino. Su desaparición ha causado hondo sentimiento en el seno de la Armada, donde aportó el amplio bagaje de sus conocimientos profesionales. Muere el Comandante Lino a la edad de sesentitrés años, después de haber prestado treinta años de labor constante y fructífera en los diversos puestos que la Superioridad tuvo a bien encomendarle. En el desempeño de sus funciones, siempre supo poner cualidades que le granjearon el aprecio de sus superiores, el cariño de sus compañeros y el respeto de sus subalternos.

Consagrado íntimamente a su profesión, el Comandante Lino deja tras de sí el recuerdo de sus esfuerzos y afanes, dentro de la órbita de sus actividades, por un positivo progreso en nuestra Institución.

La "Revista de Marina" se une muy sinceramente al legítimo dolor de los deudos del Capitán de Fragata Arcángel Lino.



Capitán de Navío (R) Teodosio Cabada

+ el 12 de Agosto de 1944

El día 12 de agosto dejó de existir el Capitán de Navío (R) Teodosio Cabada.

Nuestra Marina se enluta una vez más por la sensible desaparición de tan distinguido Jefe, tanto por sus cualidades personales, como por sus dotes profesionales.

La "Revista de Marina" envía a sus deudos su condolencia más sentida.
