



0279



REVISTA DE MARINA



PRIMERA SECCION

Berth 6 Mayo 1949



Biblioteca

SUMARIO

Ministerio

- Optimismo y Pesimismo.—Jiménez.
- La Victoria en Europa y el Pacífico.—Marshall.
- De Mahan a Mackinder.—Saint Hilaire.
- La Marina de Hoy y la del Mañana.
- Fundamentos de los Métodos de Enseñanza.—Maxfield.
- Una Escuela Técnica Hoy Indispensable para el Mantenimiento de una Marina Moderna.—Morey.
- Notas Profesionales.
- Crónica Nacional.

AÑO XXXIV
Núm. 1

República del Perú
1949

Enero
y Febrero

Compañía de Aviación "FAUCETT" S.A.

Agentes de:

UNITED AIRCRAFT EXPORT CORPORATION
Bendix International. División of Bendix Aviation Corp.

SPERRY GYROSCOPE COMPANY, Inc.

J. V. POSEY & C^o.

AVIONES

Cuatrimotores Douglas DC.4, Bimotores Douglas DC.3 y "Faucett".

SERVICIOS

LIMA—AREQUIPA—LIMA: Diario (DC.4).

—sigue hasta TACNA: Lunes, Miércoles, Jueves y Sábado (DC.4).

LIMA—TACNA, con escalas: Lunes, Miércoles y Viernes ("F")

—regresando: Martes, Jueves y Sábado.

LIMA—TALARA: Diario (DC.3) con escalas en TRUJILLO—CHICLAYO y PIURA

—escala en SULLANA: Diario excepto Domingo y Jueves,

—escala en PAITA: Domingo y Jueves,

—sigue hasta TUMBES: Diario.

LIMA—PIURA, con escalas en TRUJILLO y CHICLAYO: Diario (DC.3)

—excepto Domingo.

LIMA—IQUITOS—LIMA: Martes y Sábado (DC.4)

CHICLAYO—IQUITOS, con escalas en: MOYOBAMBA—TARAPOTO y YURIMAGUAS (DC.3): Lunes y Viernes

regresando: Martes y Sábado.

LIMA—CUZCO—LIMA: Miércoles y Domingo (DC.4)

LIMA—PUCALLPA—LIMA: Lunes y Viernes (DC.3).

CHICLAYO—CHACHAPOYAS—MOYOBAMBA—RIOJA—SAN—MARTIN—YURIMAGUAS: Diario (DC.3 y "F")

—escala en LAMAS ("F")

LIMA—CAJAMARCA, con escala en TRUJILLO, (DC.3) Martes y Viernes; regresando: el mismo día.

LIMA—CHICLAYO—LIMA, con escalas en TRUJILLO—PACASMAYO: Martes y Sábado, ("F")

LIMA—CUZCO—QUINCEMIL—MALDONADO é IBERIA (DC.3) Bi-mensual

Pasajes: Edif. Hotel Bolívar — Teléfono 11940

Carga: Esq. Ocoña y Camaná — Teléf. 39762

Aeropuerto de Santa Cruz: Teléf. 16103

	Pág.
Optimismo y Pesimismo.—Teniente Segundo A.P. Alberto Jiménez de Lucio	1
La Victoria en Europa y el Pacífico.—Informe del General George C. Marshall, Jefe del Estado Mayor del Ejército de los Estados Unidos de América al Secretario de Guerra.—1º de Julio 1943 a 30 Junio 1945.—(Conclusión)	8
De Mahan a Mackinder.—Saint Hilaire	46
La Marina de hoy y la del Mañana.—(De "The Engineer")	56
Fundamentos de los Métodos de Enseñanza.—Harold A. Maxfield	78
Una Escuela Técnica Hoy Indispensable para el Mantenimiento de una Marina Moderna.—Teniente Primero A.P. Fernando Morey	90
Notas Profesionales	93
BRASIL.—Variaciones Climáticas de las Regiones Polares (De la revista "Saperel")	
GRAN BRETAÑA.—Termómetro Galio.	
ESTADOS UNIDOS DE AMERICA.—Tiempo Atómico ("Time" - 17 Enero). La Armada Americana comisiona a un nuevo crucero.—Escuela de Guerra Naval.—Nuevo Super Porta-aviones.—Laboratorio de Armamento de la Marina.	
CRONICA NACIONAL	98
Escuela Naval del Perú: Graduación nuevos Alferces y Clausura del Año Académico de 1948.—Crucero de Verano de la Escuadra.—Visita del Buque Escuela "Jeanne D' Arc" de la Marina Francesa.—Ascensos del Personal Superior.—Concurso de Admisión a la Escuela Naval del Perú.	
Anexos: (Sólo para Jefes y Oficiales).	

Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío USN. Gordon A. Mc Lean

JEFE DE REDACCION - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Carlos A. Salmón

REDACTOR

Teniente Primero A.P. Julio Jiménez Castro

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Al año	S/o.	10.00
Número suelto	"	4.00
Suscripción anual en el extranjero	"	20.00
AVISOS		
Por cuatro meses 1 página	S/o.	120.00
Por cuatro meses ½ página	"	70.00
1 Página una sola vez	"	80.00

AVISOS EXTRAORDINARIOS — PRECIOS CONVENCIONALES

TODOS PAGOS SERAN ADELANTADOS

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

Callao No. 92 — Callao - Perú S.A.



Optimismo y Pesimismo

Por el Teniente Segundo A.P.

ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

"En este mundo traidor
Nada es verdad ni mentira
Todo es según el color
Del cristal con que se mira".

Unos dicen que el optimista, en una pastelería, ve las roscas, mientras que el pesimista vé los huecos en el medio. Otros definen al optimista como aquél que dice "Todavía me queda la mitad de la botella", y al pesimista como el que dice "Ya me tomé la mitad de la botella". El diccionario, más seriamente, dice que el optimismo es un estado de ánimo que nos hace pensar lo mejor de las cosas, mientras que el pesimismo nos predispone a pensar que lo peor va a suceder.

El optimismo y el pesimismo se manifiestan en todas las actividades y empresas humanas, y las marinas no son excepción. El objeto de este artículo es presentar un análisis general de las fuerzas o tendencias que contribuyen al optimismo y al pesimismo en la profesión naval; el deseo del autor, recalcar la importancia y necesidad del optimismo.

Nunca dijo el poeta palabras más ciertas que las que se citan bajo el título de este artículo. Nadie puede negar que hay muchas instancias en que es difícil permanecer optimista, pero por malas que sean las circunstancias, sus efectos siempre dependerán en gran parte del espíritu con que las consideremos. Más feliz que él que tiene lo que quiere es aquél que quiere lo que tiene.

A través de la historia, en las diferentes marinas del mundo, ¿cuáles han sido y son los factores que han afectado el estado de ánimo, y por lo tanto la eficiencia, de los hombres que han dedicado su vida a la marina de guerra? El autor opina que hay tres factores preponderantes: (1) las condiciones de

trabajo, (2) las condiciones de vida, y (3) las posibilidades de mejorar. Las tres son importantes e íntimamente relacionadas entre sí.

En este artículo, aceptaremos como axiomático que 'marinos' son aquéllos que quieren a la marina, y gustosos le dedican su vida. Aquéllos que están en la marina por curiosidad, por novelería, o por cualquier otro motivo semejante, probablemente permanecerán toda su vida en la categoría de los pesimistas, como todo aquél que ha errado en la carrera que ha escogido. Pero aceptaremos, también, que el marino no deja de ser hombre, y retiene ese conjunto de instintos, ideas y aspiraciones, que se conoce con el nombre de "naturaleza humana".

Aunque hemos enumerado "condiciones de trabajo" antes que "condiciones de vida", muchas veces el "haber" o "sueldo" parece ser el factor preponderante. La verdad es que, a menos que se esté muriendo de hambre, el hombre prefiere un trabajo en el cual está contento, a uno que es un suplicio físico o mental, por más que este último sea mejor remunerado. Y ya que estamos en la materia, citaremos aquí unas líneas del "Manual of Leadership" (Manual de Conducción de Hombres) de la Armada Norteamericana, que son muy ciertas y a propósito:

"Muy a menudo se oye a los oficiales jóvenes quejarse que el sueldo no les alcanza. (sin embargo), los servicios de un oficial de marina no se pueden evaluar. Su haber no depende de las obligaciones que desempeña, ni de las responsabilidades que asume. A menudo recibe el mismo sueldo por estar a cargo de las vidas de cientos de hombres y de valiosa propiedad del estado, que por tomar paso oral a cuarenta cadetes. Nó, es imposible evaluar los servicios de los oficiales al país. En cierto sentido, el haber no es un sueldo. La marina es una profesión, es cierto; pero capaz fuera más exacta, aunque menos popular, llamarla una vocación. Nosotros no vendemos nuestro trabajo al gobierno. No somos contratados. Más bien, el gobierno nos educa y prepara y luego nos garantiza nuestros gastos y nuestros puestos por vida, por lo cual nosotros acordamos hacer todo lo que se nos diga. y hacerlo de buena gana".

Lo cual no quiere decir que la remuneración pecuniaria no sea importante. Además de profesionales, los marinos son personas en quienes la naturaleza humana se manifiesta tanto como en cualquier otro mortal. La cuestión "haber" siempre ha sido un asunto delicado, pues por lo general los presupuestos asignados a la marina son limitados, especialmente en tiempo de crisis. Posiblemente la solución clásica y más empleada en las diferentes marinas del mundo ha sido el otorgamiento de "facilidades", las cuales, sin producir el efecto inflacionista que inevitablemente causan los aumentos de sueldo, aumentan positivamente la capacidad y bienestar económico del oficial. Sería imposible enumerar en un artículo todas las posibles facilidades, pero sí trataremos de discutir unas cuantas que han sido tan consagradas por la práctica en diferentes países, que su efectividad se puede considerar indudable.

Los dos mayores gastos de todo presupuesto familiar son casa y comida. Ciertas marinas construyen casas que entregan a los oficiales, los cuales las amortizan gradualmente con descuentos del sueldo. Otras, proporcionan casas en las diferentes dependencias de tierra, durante la permanencia del oficial en esa dependencia o en los buques que utilizan la dependencia como base de operaciones. Cualquier facilidad que en este sentido se extienda al oficial es tan efectiva, y a la larga más apreciada, que un aumento en el haber. Lo mismo se aplica, por supuesto, a cualquier ayuda en lo que respecta a alimentación. Proveedurías existen en casi todas las marinas del mundo, que a precio de costo venden todos los productos alimenticios que el oficial necesita. Más aún, en los países en los cuales gran parte del personal naval tiene experiencia agrícola, es enteramente factible disponer lo necesario para que la misma marina administre haciendas que le permitan alimentarse a sí misma. Fuera de la lógica economía que se obtiene de esta manera, el resultado no sólo beneficia a la marina misma, sino también al país en general, pues deja mayor cantidad de la producción agrícola nacional para el consumo de la población civil.

Fuera de estos dos tópicos principales, existen infinidad de otros servicios que las marinas ofrecen a sus miembros a precio de costo, sin perjuicio alguno para la institución: cen-

tros sociales, servicio de lavandería, zapatería, escuelas para los hijos del personal, etc. Es importante notar que la mayoría de estas facilidades se otorgan utilizando personal y material de la marina, de manera que no representan un recargo al presupuesto. Los servicios, repetimos, no son gratuitos: son a precio de costo.

Además de estas consideraciones de carácter permanente, existen ciertas facilidades que se dan en ocasiones determinadas de la vida del oficial. Se trata de sucesos esporádicos, gastos no considerados en el presupuesto mensual del oficial. El matrimonio es un ejemplo típico: representa un gasto fuerte, justo en la época en que el oficial más necesita de dinero. Las marinas por lo general disponen de capillas y capellanes que pueden efectuar la ceremonia por una suma nominal. En varias marinas donde se ha ensayado este procedimiento, la natural aunque infundada oposición que a veces se presentaba al comienzo, fué gradualmente tornándose en un orgullo de ser casado en una capilla naval, y la práctica ha quedado establecida como tradición. La capilla de la Academia Naval de los Estados Unidos en Annapolis, está contratada a veces con años de anticipación para los matrimonios de los cadetes el día que se reciban, y muchos son los antiguos graduados que recorren largas distancias para recibir el Sacramento en esa capilla.

Otro caso típico es el de las enfermedades. La existencia de buenos hospitales de la marina al servicio del personal y sus familiares dan al oficial la tranquilidad de saber que su familia jamás se verá privada de la mejor atención médica y hospitalaria por falta de dinero. Una de las grandes facilidades que estos hospitales a menudo brindan es la de salas de maternidad, que ahorran al oficial los fuertes gastos que implican la atención de sus esposas cuando les nace una criatura. El mismo lector seguramente puede pensar en muchas otras facilidades de esta naturaleza, que el espacio no nos permite detallar.

Pero regresemos al factor (1), las "condiciones de trabajo". La profesión ocupa la mayor parte de la vida del marino. Considerando los frecuentes viajes y las periódicas guardias en puerto, podemos decir que el marino es uno de los profesionales que más tiempo dedica a su carrera. Las condiciones en que su trabajo se realiza son, pues, de enorme importancia.

Innumerables son los factores que determinan las condiciones de trabajo, o en otras palabras, las consideraciones que el oficial recibe en el lugar donde trabaja. Bajo este tópico, los puntos más frecuentemente discutidos son los que respectan a las guardias, a la proporcionalidad de la responsabilidad y las atribuciones, a la interpretación de los reglamentos, y a la estabilidad en los puestos. Consideremos estos puntos uno por uno.

Todo aquél que decida seguir la carrera naval debe irse haciendo la idea que la mayor parte de su vida estará en un rol de guardia. Las guardias son necesarias y esto sólo los irresponsables lo discuten. Hay ciertos casos, sin embargo, en que las guardias son tan recargadas, que necesariamente afectan el optimismo y eficiencia del personal. El recargo excesivo en las guardias, además de causar un bajo estado de ánimo, destruye su propio objetivo, pues la lógica disminución de la eficiencia del personal afecta directamente la efectividad de la guardia.

La proporcionalidad de la responsabilidad y las atribuciones es uno de los principios fundamentales de la conducción de hombres. Las atribuciones no son gollerías: son facilidades que se dan al oficial para permitirle desempeñar con máxima efectividad la responsabilidad que se le ha encomendado. A mayor responsabilidad, mayores atribuciones. Uno de los factores que más ha afectado el optimismo de la oficialidad en las diversas marinas del mundo, especialmente en los sectores jóvenes, ha sido la tendencia a aumentar grandemente la responsabilidad asignada, sin otorgar las correspondientes atribuciones, generalmente basándose en el poco grado del oficial. Si se acepta el principio, se debe aceptar las consecuencias. Si se le asigna a un oficial, por joven que este sea, una responsabilidad, se le debe dar sin reserva alguna todas las atribuciones correspondientes.

La interpretación de los reglamentos es posiblemente el más delicado de estos puntos. Los reglamentos deben ser lo más específicos y consistentes posible, pero siempre quedan párrafos susceptibles de interpretaciones variadas. No hay nada que más afecte el optimismo de la oficialidad en estos casos que una interpretación arbitrariamente desventajosa.

Todos los marinos saben que cuando se trata de exigírsele algo a un oficial, se le exige el máximo. Y así es como debe ser. Pero seamos consistentes: cuando un reglamento dé una facilidad o privilegio, exijamos también que éstos sean otorgados al máximo.

La estabilidad en los puestos es algo muy relativo. Las necesidades de las marinas cambian con frecuencia, y la misma versatilidad que todo marino debe tener demanda una continua renovación de los puestos. Pero es indudable que, dentro de las necesidades del servicio, el oficial debe estar asegurado de una relativa estabilidad en el puesto que le ha sido asignado. La incertidumbre sobre la duración de un nombramiento es un factor altamente desmoralizador, y su efecto casi siempre es generar en el oficial una actitud poco emprendedora.

El factor (3), o sea las posibilidades de mejorar, es de importancia obvia. Es humano aspirar a algo mejor. Es por esto que todas las marinas del mundo han prestado preferencial atención a sus reglamentos de ascensos, reconocimiento de años de servicio, pensiones de retiro, etc. La Marina debe garantizar a todos sus miembros la posibilidad de mejorar, de poder hacer planes para el futuro; debe, sobre todo, hacer sentir al oficial que desea ayudarlo, que tiene sus intereses en mira.

Un aspecto a veces poco considerado de este tópico, es el de la importancia de las publicaciones y revistas. En la Marina Norteamericana, por ejemplo, todas las Direcciones del Ministerio, arsenales y dependencias, y hasta los buques, inclusive las unidades pequeñas, publican sus periódicos y revistas. En estas publicaciones el personal no sólo recibe la información que necesita para poder formarse una idea de lo que está sucediendo en su buque y en su Marina, sino que puede también valerse de ellas para divulgar sus ideas y sugerencias. La crítica constructiva es la base de una institución eficiente. Las marinas son organizaciones dinámicas, y deben continuamente esforzarse por mejorar. Pocos medios más efectivos hay de lograr ésto que la publicación de periódicos y revistas, dirigidos por personal entusiasta y de criterio amplio.

En resumen, en las marinas, como en todas las organizaciones, existen factores que crean optimismo y factores que generan pesimismo. El pesimismo nunca ha dado frutos; el optimismo, como la fe, puede mover montañas. Prediquemos el optimismo, con la acción y la palabra, para así tener una Marina optimista, que es la condición "sine qua non" de una Marina eficiente.



1.870	201.321	14	Guerra Mundial II
2.088	20.810	14	Guerra Mundial I
38	245	4	Guerra Hispanoamericana
1.528	74.524	45	Guerra Civil (Sur)
2.203	110.010	45	Guerra Civil (Norte)
58	4.321	20	Guerra Mexicana
65	1.877	27	Guerra de 1812
50	4.044	20	Revolucion Americana

Las cifras del material en libros por libros en que se refiere el 1 de diciembre de 1941 hasta el fin del período por libros por este mismo material, ascende a 144.522, incluyendo 210.301 puertos, 500.733 personas, 14.118 personas y 50.527 personas. Del total de personas, militares y de otras, más de 623.200 han vuelto al servicio activo en los últimos meses de los Estados Unidos.

La Victoria en Europa y el Pacífico

Informe del General George C. MARSHALL,
Jefe del Estado Mayor del Ejército de los Estados Unidos de Norte América, al Secretario de Guerra.—1º Julio 1943 a 30 Junio 1945.

(Conclusión)

A pesar de nuestra aplastante superioridad aérea y concentración de fuego, ésta ha sido la más costosa de todas las guerras en las que se ha visto envuelta nuestra nación. La victoria, en Europa solamente, nos costó 772.626 bajas, contando 160.045 muertos. El precio de la victoria en el Pacífico fué de 170.596, incluyendo 41.322 muertos. El número de vidas humanas que esta vez ha perdido el Ejército en los campos de batalla desde el 7 de diciembre de 1941 es mayor que las pérdidas totales combinadas sufridas por las fuerzas de la Unión y las confederadas durante la Guerra Civil. A fin de que se vea claro el enorme precio que hemos pagado en este conflicto, para el cual no estábamos preparados, ofrezco aquí la siguiente tabla comparativa que demuestra el número de muertos que hemos tenido en todas las guerras:

	Duración en meses	Muertos en acción	Promedio Mensual muertos en acción
Revolución Americana ...	80	4.044	50
Guerra de 1912	30	1.877	62
Guerra Mexicana	20	1.721	86
Guerra Civil (Norte) ...	48	110.070	2.293
Guerra Civil (Sur)	48	74.524	1.552
Guerra Hispanoamericana	4	345	86
Guerra Mundial I	19	50.510	2.658
Guerra Mundial II	44	201.367	4.576

Las bajas del Ejército en todos los teatros de operaciones desde el 7 de diciembre de 1941 hasta el fin del período cubierto por este informe, asciende a 943.222, incluyendo 210.367 muertos, 570.783 heridos, 114.205 prisioneros y 56.867 desaparecidos. Del total de heridos, prisioneros y desaparecidos, más de 633.200 han vuelto al servicio activo o han sido evacuados a los Estados Unidos.

Los grandes bombardeos estratégicos contra Alemania y el comienzo de la campaña del Mediterráneo subieron el promedio de nuestras bajas a más de 5.000 mensuales, en 1943. Durante los primeros cinco meses de 1944 la intensificación de los ataques aéreos y de la lucha en Italia aumentó nuestras pérdidas entre muertos, heridos, desaparecidos y prisioneros a 13.700 hombres mensuales. Una vez en tierra en la Europa occidental, el promedio de bajas montó a 48.000, alcanzando a 81.000 para diciembre. El promedio mensual correspondiente a los últimos siete meses del año fué de 59.000.

Durante 1944 el avance hacia el Japón nos costó 3,200 hombres mensuales. En los primeros siete meses del año, al aproximarnos a las islas japonesas, el promedio llegó a 12.750 por mes.

El mayor número de pérdidas ha ocurrido en tierra, donde la lucha no cesa jamás, ni de noche ni de día. Las divisiones de combate sufrieron más del 81 por ciento del total de bajas, sin contar las muchas ocasionadas por las inclemencias del clima y las enfermedades. No obstante representar un pequeño porcentaje del total, las bajas entre los tripulantes de aviones han sido muy grandes. Para fines de julio las Fuerzas Aéreas habían perdido unos 120.000 hombres, incluyendo 36.698 muertos. Las incursiones sobre territorio enemigo hicieron que la proporción entre muertes y bajas fuese mayor en esta rama del Ejército que en ninguna otra. El número de heridos en las fuerzas de tierra fué alto, pero la excepcional atención médica con que contaba el Ejército en esta guerra, daba a los heridos muchas probabilidades de curación.

La siguiente tabla analítica del Teatro de Operaciones Europeo (que no incluye a Italia) demuestra la distribución de las bajas:

DESIGNACION	de bajas	de bajas
Tropas adscritas a teatros de operaciones.	1.094	.13
Tropas adscritas a grupos de ejércitos, ejércitos y cuerpos de ejército	60.998	10.35
Divisiones de infantería	392.990	66.69
Divisiones blindadas	62.417	10.60
Divisiones de infantería aérea	22.008	3.73
Total de divisiones de línea	477.415	81.02
Total de fuerzas de campaña	539.507	91.55

Tropas al mando de jefes de aviación	1.699	.29
Fuerzas aéreas estratégicas	37.500	6.36
Fuerzas aéreas tácticas	6.346	1.08
Total de fuerzas aéreas	45.545	7.73
<hr/>		
Tropas de la zona de comunicaciones	4.217	.72
<hr/>		
Gran total	589.269	100.000

En todo el Ejército, la infantería representa solamente un 20.5 por ciento de todas las fuerzas destacadas en el exterior. Sin embargo, ha sufrido el 70 por ciento del total de las bajas. El fuego enemigo no respeta jerarquías en esta guerra; el 10.2 por ciento de las bajas ha ocurrido entre los oficiales, una proporción ligeramente mayor que en el caso de los soldados.

Por otra parte los adelantos de la cirugía de campaña y de la asistencia médica han logrado reducir la proporción de muertes ocasionadas por heridas a menos de la mitad de la correspondiente a la Primera Guerra Mundial, permitiendo que más del 58.8 por ciento de los heridos haya regresado al servicio activo en los teatros de operaciones.

El número de bajas que hemos sufrido es espantoso, pero mucho mayor ha resultado el de las fuerzas enemigas que se nos enfrentaron: 1.592.600 soldados alemanes, italianos y japoneses han muerto en comparación con los 201.367 norteamericanos que han perdido la vida. Cálculase que el número de enemigos incapacitados para siempre se eleva a 303.700 individuos, el de capturados y desarmados suma 8.150.447.

En la siguiente tabla se comparan las pérdidas sufridas en la guerra europea por los alemanes e italianos de un lado, y por los norteamericanos, británicos y franceses, del otro:

	Muertos en acción	Incapacita- dos para siempre	Capturados	Total
Túnez	19.600	19.000	130.000	168.600
Sicilia	5.000	2.000	7.100	14.100
Italia	86.000	15.000	357.089	458.089
Frente Occidental.	263.000	49.000	7.614.794*	7.926.794
<hr/>				
Total	373.600	85.000	8.108.983*	8.567.583

* Se incluyen 3.404.949 enemigos desarmados.

Las pérdidas sufridas por los japoneses desde la fecha de Pearl Harbor en los campos de batalla orientales, incluyendo China, se distribuyen de la manera siguiente:

	Muertos en acción	Incapacita- dos para siempre	Capturados	Total
Pacífico Meridional.	684.000	69.000	19.806	772.806
Pacífico Central	273.000	6.000	17.472	296.472
India-Birmania	128.000	38.000	3.097	169.097
China.	126.000	126.000	1.059	253.059
Islas Aleutas	8.000	1.000	30	9.030
Total.	1.219.000	240.000	41.464	1.500.464

Se hicieron constantes esfuerzos para mejorar las condiciones de los prisioneros norteamericanos en Alemania. El número total de nuestros soldados caídos en poder de los alemanes y sus satélites durante la guerra europea alcanzó aproximadamente 98.000. Hasta las etapas finales de la desintegración administrativa que sufrieron los alemanes a causa del éxito de nuestros ejércitos, nos fué posible hacerles llegar nuestras protestas y conseguir algo en beneficio del personal nuestro que estaba en manos enemigas. Sin embargo Alemania nunca respetó su obligación de proveer alimentos y ropas suficientes a estos prisioneros. Cuando nuestras fuerzas tomaron los campamentos de prisioneros descubrieron que se habían cometido ultrajantes brutalidades y atrocidades contra el personal aliado. Estamos investigando cada uno de los casos. Los culpables serán castigados.

Se hizo toda clase de esfuerzos a fin de mejorar la situación de los prisioneros norteamericanos caídos en poder de los japoneses, pero con muy poco resultado. Los Estados Unidos habían llegado a un entendido con el Gobierno japonés según el cual éste acataba, aún sin ser uno de sus firmantes, las disposiciones del Convenio de Ginebra sobre tratamiento de prisioneros e internados civiles. A pesar de ello Japón nunca cumplió sus obligaciones a este respecto. Con la cooperación del Gobierno del Soviet se estableció, en 1944, un servicio para el envío de cartas y algunas provisiones a los prisioneros de guerra y civiles internados en el Extremo Oriente. Asígnose

fondos hasta el máximo permitido por el Gobierno japonés para auxiliar a quienes se encontraban en tales circunstancias a través de Japón, China, Manchuria, y las Indias Orientales Holandesas. Los japoneses no aceptaron el intercambio de los enfermos y heridos prisioneros. Estos fueron rescatados gracias al éxito de nuestras operaciones militares. En la lucha contra el Japón, el número de norteamericanos apresados llegó a 16.000.

Después de los enfermos y heridos, y de los soldados de línea que tienen más puntos de licenciamiento y que ahora regresan para ser dados de baja, se da preferencia en la vuelta a Estados Unidos a quienes han sido prisioneros del enemigo. A estos individuos se les somete a tratamientos de rehabilitación, tanto en el extranjero como en nuestro país. Se le concede a cada uno 60 días de descanso y recuperación en el hogar. Los ex prisioneros de las Filipinas han recibido un grado de ascenso desde el día de su libertad. A los rescatados en Europa se les concede también oportunidad de lograr la graduación que presumiblemente hubieran alcanzado si no hubiese sido por su condición de prisioneros. A muchos de éstos se les da de baja según el sistema de puntos y otros procedimientos de licenciamiento.

La notable reducción del porcentaje de muertes por heridas recibidas en batalla es una de las pruebas más sorprendentes y directas de la alta eficacia de los servicios médicos del Ejército. En los dos últimos años los hospitales militares han asistido a 9.000.000 de pacientes; a otros 2.000.000 se les ha asistido en sus cuarteles y más de 80.000.000 de casos han pasado por los dispensarios y recibido tratamiento como pacientes externos. Esta tremenda labor fué realizada por 45.000 médicos del Ejército ayudados por otras tantas enfermeras y más de medio millón de soldados, incluyendo a los auxiliares de socorro, cuyas bravura y devoción en el cumplimiento del deber bajo el fuego enemigo han sido comparables a la de los caídos en batalla.

Uno de los grandes logros del Departamento Médico ha sido el perfeccionamiento de la terapéutica por medio de la penicilina, que ya ha salvado miles de vidas. Hace dos años esta sustancia, a causa de los complicados procesos de elaboración, era escasísima, y las pequeñas cantidades obtenibles

no tenían precio. Desde entonces se han desarrollado técnicas para producirla en gran escala y ahora el Ejército está usando 2.000.000 de ampolletas mensuales.

Durante los dos últimos años, a pesar de que las tropas de los Estados Unidos vivieron y lucharon en algunas de las áreas más insalubres del mundo, la proporción de muertes no causadas por el fuego enemigo fué aproximadamente la misma que sufrió el grupo de civiles cuyas edades corresponden a las del Ejército. Esta proporción sólo alcanzó a 0.03 por ciento anual. El más grande riesgo a que estaban expuestas nuestras tropas fué contrarrestado por la inmunización general contra enfermedades tales como tifoidea, tifus, cólera, tétano, viruela, y fiebre amarilla, y también por el hecho de que el Ejército representaba una selección de los individuos de mejor salud.

La comparación de muertes producidas por otras causas que las de batalla, entre esta guerra y otras, es reveladora. Durante la Guerra Mexicana cada año moría por enfermedad el 10 por ciento de los oficiales y soldados. La proporción se redujo a 7.2 por ciento entre las tropas de la Unión, en la Guerra Civil; al 1.6 por ciento en la guerra contra España y en la Insurrección de las Filipinas; a 1.3 por ciento en la Primera Guerra Mundial; y a 0.6 en esta guerra.

Las enfermedades transmitidas por insectos han tenido una gran influencia en el curso de las operaciones a través de la historia militar. Nuestras campañas en las remotas islas del Pacífico hubieran sido mucho más difíciles de no ser por la rígida disciplina sanitaria y el desarrollo de eficacísimos insecticidas y repelentes. El arma más poderosa contra los piojos, mosquitos, moscas, pulgas y otros vectores, fué la sustancia química generalmente conocida con el nombre de DDT. En diciembre de 1943 y a principios de 1944, una grave epidemia de tifus se desarrolló en Nápoles. La frecuencia alcanzó a 50 casos diarios. Se instalaron estaciones pulverizadoras de DDT y, para marzo, más de un millón y cuarto de personas habían sido desinfectadas con esta sustancia. Esto, y un amplio programa de vacunamiento, controlaron la epidemia en un mes. A poco de la invasión de Saipán se desarrolló entre los soldados una epidemia de dengue. Después de regar extensamente el DDT por medio de aeroplanos en las áreas in-

cupadoras de mosquitos, el número de nuevos casos diarios se redujo en más de un 80 por ciento, a las dos semanas. Los peligros del tifus rural en las islas del Pacífico, Birmania y China disminuyeron considerablemente mediante la impregnación de las ropas con dimetilftalato.

El tratamiento de las neurosis producidas por la batalla progresó constantemente al punto que entre 40 y 60 por ciento de los hombres que sufrieron ataques agudos en la línea de fuego regresaron al combate, y entre 20 y 30 por ciento volvieron a desempeñar servicios limitados. En las primeras etapas de la guerra se consideraba rehabilitables y con capacidad para servicio ulterior a menos del 10 por ciento.

El desarrollo de los métodos que facilitan el uso de sangre integral para las transfusiones hechas en el frente, fué una gran contribución a la cirugía de guerra. El plasma, aunque utilísimo, no es tan eficaz como la sangre integral para combatir el *shock* ni para preparar a los heridos que deben someterse a operaciones quirúrgicas. Se instalaron depósitos de sangre en todos los teatros de guerra. Además se recibían por avión, desde los Estados Unidos, cantidades adicionales como donativo de miles de patriotas americanos. Inventóse un tipo especial de refrigeradora a fin de conservar la sangre en las estaciones quirúrgicas de avanzada por un período máximo de 21 días.

A fin de que ningún enfermo o herido a causa de la guerra se retire del Ejército sin antes haber recibido todos los beneficios de la mejor atención médica que esta nación pueda proporcionarle en sus hospitales, el Servicio Médico organizó un programa de rehabilitación. Su propósito es el de restaurar, lo más completamente posible, la salud física y mental de todos los soldados que han sido heridos o han caído enfermos en el servicio de la patria.

Para asegurarse de que a todos los hombres se les prepare adecuadamente para su regreso a la vida civil, el Ejército estableció 25 centros especiales de convalecencia. En estos centros, además de recibir la más alta atención médica especializada, los individuos pueden escoger entre ser instruídos en cualquier oficio, dedicarse a actividades recreativas, o ambas cosas. Por ejemplo, a hombres que han perdido los bra-

zos o las piernas, se les provee de miembros artificiales, y se les enseña cómo utilizarlos con destreza en sus ocupaciones anteriores o en cualquiera otra nueva que elijan. Cuidase mucho el Ejército de que quienes sufran trastornos mentales o nerviosos producidos por el combate, no regresen a la vida civil sin antes haberse sometido al mejor tratamiento posible y haber recobrado su equilibrio psicológico.

Más allá del Deber

Le es imposible a la nación el compensar los servicios de un soldado. No hay escala de pago lo suficientemente alta para remunerar ni siquiera a un solo hombre que haya pasado la agonía de unos pocos minutos en combate, sufrido las penalidades de la campaña y que haya tenido que dejar las comodidades de su hogar para servir a su patria en los más desagradables y peligrosos lugares de la tierra. Más a fin de que nuestras tropas supieran que la nación se da cuenta de esta verdad fundamental, el Ejército decidió condecorar prontamente a sus hombres por sus arduos servicios y sus actos de valentía en la lucha.

Fuera del Corazón Púrpura, que recibe el soldado cuando es herido, a menudo en las mismas estaciones de cura de las avanzadas, el Ejército ha otorgado desde que entramos en la guerra 1.400.409 condecoraciones por bravura y servicios meritorios. La más alta vena de la nación, la Medalla de Honor del Congreso, se otorgó a 239 hombres, de los cuales más del 40 por ciento murieron en sus heroicas acciones. También se han concedido 3.178 Cruces de Servicios Distinguidos; 7.192 condecoraciones de la Legión del Mérito; 52.831 Estrellas de Plata; 103.762 Cruces de Servicio Distinguido en la Aviación; 8.592 Medallas del Soldado; 189.309 Estrellas de Bronce; y 1.034.676 Medallas del Aire. Fuera del Corazón Púrpura y de la Medalla del Aire, la infantería recibió el 34.5 por ciento de todas las condecoraciones; el cuerpo aéreo el 34.1 por ciento; la artillería de campaña, el 10.7 por ciento; el personal médico el 6.0 por ciento, y todas las demás armas y servicios el 14.7 por ciento.

La Secretaría de Guerra señaló 34 campañas específicas durante el curso de esta guerra. Por la participación en cada una de estas campañas se autoriza al soldado a llevar una

pequeña estrella de bronce en su cinta de servicio; una estrella de plata reemplaza a cinco de bronce. Una pequeña punta de flecha, también de bronce, se otorga a los que saltan en paracaídas en combate o aterrizan en planeadores, o a aquéllos que toman parte en las olas de asalto de los desembarcos anfibios. Por ejemplo, los hombres que pelearon en la 1ª, 3ª, y 9ª divisiones de infantería desde la invasión del norte de Africa hasta la derrota de Alemania, tienen derecho a llevar la punta de flecha en bronce y ocho estrellas de batalla del mismo metal. Además de las que se ofrecen por campañas específicas aprobadas por la Secretaría de Guerra, el jefe de un teatro de operaciones puede autorizar estrellas de bronce adicionales por participación en operaciones antisubmarinas, aéreas, y terrestres, no incluidas dentro de estas campañas.

Desde la fecha de mi último informe se han autorizado dos insignias para la infantería y otra para el cuerpo médico. La insignia para expertos de infantería se otorgó a los que demostraron eficiencia en el cumplimiento de sus deberes específicos después del período de instrucción. La insignia de combate de infantería se dió a los que demostraron en esta arma sobresaliente destreza como combatientes. La insignia médica se otorgó en reconocimiento de quienes fueron desarmados al combate con las tropas de infantería, a fin de asistir a los heridos.

Hasta la rendición de los japoneses se han otorgado estrellas de participación en batalla por las siguientes campañas:

Teatros Europeo, Africano y Levante

Egipto, Libia	del 11 de junio, 1942 al 12 de febrero, 1943.
Ofensiva aérea, Europa	del 4 de julio, 1942 al 5 de junio, 1944.
Argelia, Marruecos Francés.	del 8 al 11 de noviembre, 1942.
Túnez:	
Aire.	del 8 de noviembre, 1942 al 13 de mayo, 1943.
Tierra.	del 17 de noviembre, 1942 al 13 de mayo, 1943.
Sicilia:	
Aire.	del 14 de mayo al 17 de agosto, 1943.
Tierra.	del 9 de julio al 17 de agosto, 1943.
Nápoles, Foggia:	
Aire.	del 18 de agosto, 1943 al 21 de enero, 1944.
Tierra.	del 9 de septiembre, 1943 al 21 de enero, 1944.
Roma, Arno	del 22 de enero al 9 de septiembre, 1944.

Normandía	del 6 de junio al 24 de julio, 1944.
Francia Septentrional	del 25 de julio al 14 de septiembre, 1944.
Francia Meridional	del 15 de agosto al 14 de septiembre 1944.
Apeninos del Norte	del 10 de septiembre, 1944 al 4 de abril, 1945.
Región del Rin	del 15 de septiembre, 1944 al 21 de marzo, 1945.
Arácnnes	del 16 de diciembre, 1944 al 25 de enero, 1945.
Europa Central	del 22 de marzo al 11 de mayo, 1945.
Valle del Po	del 5 de abril al 8 mayo, 1945.
Pacífico Central	del 7 de diciembre, 1941 al 6 de diciembre, 1943.
Birmania	del 7 de diciembre, 1941 al 26 de mayo, 1942.
Filipinas	del 7 de diciembre, 1941 al 10 de mayo, 1942.
India-Birmania	del 19 de enero al 22 de julio de 1942.
India: Orientales	del 2 de abril, 1942 al 28 de enero, 1945.
Ofensiva Aérea, Japón	desde el 17 de abril, 1942 (no ha terminado).
Islas Aleutas	del 3 de junio, 1942 al 24 de agosto, 1943.
China	desde el 4 de julio, 1942 (no ha terminado).
Papua	del 23 de julio, 1942 al 23 de enero 1943.
Guadalcanal	del 7 de agosto, 1942 al 21 de febrero, 1943.
Nueva Guinea	del 24 de enero, 1943 al 31 de diciembre 1944*.
Norte de las Islas Salomón	del 22 de febrero, 1943 al 21 de noviembre, 1944*.
Mandatos Orientales:	
Aire	del 7 de diciembre, 1943 al 16 de abril, 1944*.
Tierra	del 31 de enero al 14 de junio, 1944*.
Archipiélago de Bismarck	del 15 de diciembre, 1943 al 27 de noviembre, 1944*.
Pacífico Occidental:	
Aire	desde el 17 de abril, 1944 (no ha terminado).
Tierra	desde el 15 de junio, 1944 (no ha terminado).
Sur de Filipinas	del 17 de octubre, 1944 al 4 de julio, 1945*.
Luzón	del 9 de enero al 4 de julio, 1945*.
Birmania Central	del 29 de enero al 15 de julio, 1945.
Riu-Kius	del 26 de marzo al 2 de julio, 1945*.

*Los jefes de los teatros de operaciones marcados con asterisco están facultados para otorgar crédito por participación a unidades o individuos que se hayan enfrentando al enemigo en la zona de combate después de la fecha de cierre.



Información y Recreo

En esta guerra se hizo un esfuerzo especial por cuidar de la mente así como del cuerpo del soldado. Esta labor continúa durante el período de ocupación y desmovilización. Millones de americanos han estado ahora, por varios años, fuera del país en muchas partes del mundo. Las condiciones bajo las cuales vivían durante la guerra, la exposición a extremos peligros, la monotonía y la absoluta falta de comodidades a las que los ciudadanos de esta nación están acostumbrados, afectaba gravemente las funciones mentales y nerviosas de nuestros hombres. Desde el principio el Ejército reconoció que estas tensiones debían ser contrarrestadas por medio de buena información y sanas actividades recreativas.

Al comienzo se dió la responsabilidad de llevar a cabo ambas tareas a la División de Servicios Especiales de las Fuerzas de Servicio del Ejército. Luego, a fin de permitir mayor especialización, esta sección fué relevada de sus deberes informativos y se creó la División de Información y Educación.

La División de Servicios Especiales continúa señalando las normas a seguir y colaborando con los teatros de operaciones en el establecimiento y manejo de los programas de recreo y diversiones. Por ejemplo, todos los meses ha enviado a los teatros más de 4.000.000 de volúmenes escogidos por el Consejo del Libro en Tiempo de Guerra, además de 10.000.000 de revistas. En cada teatro de operaciones un oficial de Servicios Especiales dirige la distribución de películas de cine, equipo atlético y otros materiales de recreo; prepara el itinerario de los grupos de artistas seleccionados por las Organizaciones de Servicio Unido, y de las actividades recreativas de la Cruz Roja. En cada unidad se asignan otros oficiales de Servicios Especiales con el objeto de que aprovechen al máximo todas las facilidades ofrecidas por la jefatura del teatro de operaciones e improvisen, siempre que sea posible, programas adicionales de recreo.

Durante los dos últimos años los teatros de operaciones han hecho una labor notable organizando espectáculos y programas atléticos con sus propios recursos, utilizando el ta-

lento de los soldados como complemento de la labor de los artistas procedentes de los Estados Unidos.

Se organizó el programa de Información y Educación con el objeto de mantener a las tropas enteradas del desarrollo de los acontecimientos de su propia zona, así como del resto del mundo. Esta división publica la revista *Yank*, y ayuda a los teatros de operaciones del extranjero a publicar sus propios diarios y semanarios. Al presente salen ocho ediciones del diario *Stars and Stripes*, publicadas en Inglaterra, Francia, Alemania, Italia, Africa, y Hawaii. En el teatro asiático sale a la luz un periódico semanal conocido con el nombre de *CGI Roundup*, que se publica en Nueva Delhi.

La División de Información y Educación publica también, para las tropas hospitalizadas, el semanario *Outfit*, el cual se dedica solamente a dar noticias sobre las unidades de combate y de servicio para que los miembros ausentes no pierdan el contacto con sus organizaciones y no se sientan abandonados y víctimas de la ingratitud. De esta revista se distribuyen semanalmente 55.000 ejemplares en 154 hospitales, a través de todo el mundo.

La División de Información y Educación también realiza periódicamente estudios dedicados a examinar la opinión de las tropas. Del resultado de estos exámenes se sirve la Secretaría de Guerra para determinar aquellos planes de acción que afecten a los soldados individualmente. El sistema de puntos para dar de baja a los individuos se basó directamente en el resultado de tales estudios.

Asimismo, esta división se encarga del Servicio de Noticias del Ejército, un resumen objetivo de las informaciones autorizadas por las asociaciones de prensa y por los periódicos de los Estados Unidos, que se irradia diariamente por todo el mundo para proveer noticias a los periódicos del Ejército y a las hojas diarias mimeografiadas o escritas a máquina, preparadas por oficiales del Servicio de Información y Educación. Además, este Servicio redacta y distribuye programas de radio para transmitir a las tropas a través de todo el mundo. Durante las mayores campañas se oían estos programas aún en las zonas de más avanzada, gracias a transmisores portátiles del bien conocido Servicio de Radio para las Fuerzas Armadas

el cual llevaba el espíritu del hogar a los soldados esparcidos desde Alemania hasta las islas del lejano Pacífico.

Por medio del Instituto de las Fuerzas Armadas, el cual ha establecido 10 ramas en el extranjero, los soldados tienen oportunidad de mejorar su educación y sus conocimientos técnicos. Antes del final de la guerra más de un millón de miembros de las Fuerzas Armadas habían aprovechado estas facilidades, tomando cursos por correspondencia, utilizando las publicaciones del Instituto, o asistiendo a clases fuera de las horas de servicio.

El programa de información comprende también la publicación de una guía de bolsillo que instruye sobre las costumbres e idiomas de los países en los que se encuentran nuestros soldados; la serie semanal del mapa de noticias publicado a través de todo el mundo y la preparación de carteles educativos sobre infinidad de asuntos, desde la oferta de bonos de guerra a las tropas, hasta el control de la malaria. La división distribuye además películas informativas tales como la serie del Coronel Frank Capra *Why We Fight* (Por qué Peleamos), la serie conocida como *GI* Movies* (Cine de los GI) y el *Army and Navy Screen Magazine* (Revista de la Pantalla para el Ejército y la Marina). El *GI Movies* es una recopilación de asuntos comerciales cortos y los producidos por el *Army Pictorial Service* (Servicio Pictórico del Ejército), tales como comedias, películas de viajes y otras de temas educativos. El *Army and Navy Screen Magazine* es una recopilación periódica de noticieros y películas cortas de interés especial para las tropas. Incluye la serie "A Petición". Un grupo de soldados en Nueva Guinea quiso ver una película de una tempestad de nieve. Soldados en todas partes del mundo querían ver en la pantalla la Estatua de la Libertad. Uno de ellos manifestó su deseo de oír *Down by the Old Mill Stream*, (Aguas Abajo por el Viejo Molino). Estas y otras peticiones similares se encuentran en el *Army and Navy Screen Magazine*.

El Servicio de Información y Educación y los Servicios Especiales tienen por delante la gran tarea de proporcionar actividades constructivas a aquellos que ahora están en es-

* NOTA DEL TRADUCTOR.—GI, abreviatura de *Government Issue*, apodo que en esta guerra se dieron a sí mismo los soldados de los Estados Unidos.

pera de regresar a los Estados Unidos, y a las fuerzas de ocupación.

Actualmente se desarrolla en el Teatro Europeo de Operaciones un vasto programa de educación y recreo, a fin de asegurar que los soldados americanos se dediquen a actividades sanas y provechosas en sus horas libres durante los meses de espera hasta que haya espacio disponible para repatriarlos a los Estados Unidos y darlos de baja.

Se han establecido tres amplios programas en los que se ofrecen oportunidades educativas a todos los que quieran aprovecharlas. El más amplio es el programa educativo para los soldados de las unidades menores que se encuentran operando en Europa y en la zona del Mediterráneo. Estas escuelas funcionan adscritas a batallones o regimientos. Antes del día de la victoria europea, el Instituto de las Fuerzas Armadas envió a los teatros de operaciones suficientes libros de texto a fin de poner a funcionar rápidamente el proyecto. Los cursos comprenden asignaturas de escuela secundaria y de artes y oficios, incluyendo materias que corresponden a los primeros años del primer grupo, tales como álgebra, química elemental, historia, lenguas, etc. Enseñase también a leer y escribir. Los soldados pueden escoger individualmente cualquier curso de estudios que deseen y continuarlo en sus propias unidades mientras esperan el retorno a los Estados Unidos.

Se ofrecen también cursos avanzados y de regreso técnico. Se ha establecido en Tidworth, Inglaterra, una escuela técnica central con capacidad para 4.000 estudiantes cada dos meses. Se abrió a mediados de agosto para los miembros del Ejército y del Cuerpo Femenino (WAC) que deseen repasar sus respectivos oficios antes de volver a sus empleos civiles. Para la entrada en estos centros se requieren tres o más años de instrucción previa en el oficio. Un centro universitario se ha establecido en Shrivenham, Inglaterra, y otro en Francia. Estos centros ofrecen una serie de cinco cursos que duran dos meses, con capacidad para 4.000 alumnos por período. El personal docente ha sido escogido entre los militares que tienen experiencia previa en la enseñanza, y trabaja con la ayuda de eminentes educadores de los Estados Unidos. Los individuos que no quieren ingresar en ninguno de estos cursos pueden tomar los que se dan por correspondencia.

Ahora las tropas de ocupación tienen muy pocos momentos libres, pero cuando la situación de Europa se estabilice, contarán con más oportunidades para dedicarse a trabajo provechoso. Se calcula que en el teatro europeo 1.250.000 hombres y mujeres se valdrán de estas oportunidades para mejorar su educación.

Al mismo tiempo los programas de recreo continuarán en plena actividad. Una provisión extra de material de recreo estaba ya en Europa el día de la rendición de Alemania. Las tropas americanas pueden obtener el equipo necesario para sus deportes favoritos, tales como béisbol, fútbol, *golf*, natación, tenis, etc. Se dan películas de cine en todas partes, desde que cesó la lucha. Se han establecido, a través de toda la zona de ocupación, numerosos puestos de venta. Estas tiendas suplen alimentos y refrescos, como las de los Estados Unidos. Además hay mostradores donde los soldados pueden comprar, a precios normales, relojes suizos, perfumes de Francia, y otros artículos europeos auténticos.

Los programas de educación y recreo en el Pacífico se incrementarán rápidamente a fin de llenar las necesidades de las tropas de ocupación en aquellas zonas.

La Administración del Ejército

Durante los dos últimos años, los tres comandos mayores y el Estado Mayor General de la Secretaría de Guerra han contribuido enormemente al esfuerzo bélico.

Las Fuerzas Aéreas han crecido de una manera extraordinaria. Los jefes y los oficiales de estado mayor, jóvenes ascendidos rápidamente a causa del desarrollo de esta arma y luego madurados por amplia experiencia, ofrecen ahora a las fuerzas del aire el más eficiente comando militar, esto es, el vigor directivo del hombre joven unido al conocimiento y buen juicio del veterano. Las teorías se han puesto en práctica con muy buenos resultados, elaborándose o modificándose según el caso; las nuevas son bien recibidas y en seguida se someten a prueba. Los jóvenes pilotos y las tripulaciones de combate diariamente llevan a cabo peligrosas y difíciles misiones sufriendo muy pocas pérdidas y ocasionando un máxi-

mo de destrucción al enemigo. En personal, equipo, técnica y dirección, las Fuerzas Aéreas del Ejército, que cuentan con más de dos millones de hombres, han contribuído inmensamente a nuestra victoria. Valiéndose de tácticas agresivas y de los bombardeos estratégicos de precisión, han hecho posible lograr estas victorias con un mínimo de bajas.

El comando de las Fuerzas de Tierra realizó la difícilísima misión de organizar nuestro más grande Ejército en un período sorprendentemente corto, al mismo tiempo que adiestraba otro millón y pico de hombres para reemplazo de bajas. El cuartel general de las Fuerzas de Tierra acaba de completar un ciclo en sus operaciones. Comenzó con la organización e instrucción de las divisiones, siguiéndole el despliegue de las Fuerzas Terrestres en ultramar y el reemplazo de bajas. Finalmente, en junio de este año, estas Fuerzas comenzaron a recibir de nuevo bajo su control las primeras divisiones que regresaban tras la victoria europea.

La misión de las Fuerzas de Servicio del Ejército fué difícil y compleja en extremo. Los esfuerzos de esta organización son sólo vagamente apreciados por el público y aún por los soldados rasos. Los requisitos para sostener el Ejército y las grandes operaciones en tierras extranjeras chocan frecuentemente con las condiciones en los Estados Unidos, provocando continuas críticas, en gran parte injustificadas, según mi opinión, ya que los críticos raramente se dan cuenta de los hechos importantes y de las necesidades básicas. Los miles de millas que hay entre los Estados Unidos y los campos de batalla, la necesidad de mantener, en el país y en el extranjero, provisiones de reserva y el repentino cambio de las necesidades en varios frentes, obligaban a las Fuerzas de Servicio a estar listas para enfrentarse con lo inesperado. Un mínimo cambio en el centro del círculo ocasiona generalmente millas de alteración en la circunferencia.

Al juzgar las condiciones que afectan la vida diaria de nuestro país, o la restringen, el ciudadano común por lo general no toma en cuenta este hecho. La responsabilidad de proveer lo necesario a los combatientes en el debido lugar y al debido tiempo, descansa totalmente sobre un funcionario responsable. El soldado no acepta explicaciones ni excusas, los

dirigentes políticos tampoco admiten fallas, aunque éstas obedezcan a las presiones políticas ejercidas anteriormente dentro del país.

Las Fuerzas de Servicio han realizado una labor prodigiosa durante los dos últimos años en la provisión de alimentos, ropa y pertrechos de guerra; en los transportes (incluyendo la operación de una flota de 1.537 barcos); en el manejo de pagos y obviaciones que montan a 22.400 millones de dólares; en la tramitación de unos 75 mil millones de dólares en contratos; en la administración de 3.700 cuarteles y acantonamientos en los Estados Unidos; en el funcionamiento de los grandes puertos llaves de Boston, Nueva York, Hampton Roads, Nueva Orleans, Los Angeles, San Francisco, y Seattle; en el transporte de 7.370.000 hombres y 101.750.000 toneladas métricas de carga; en la administración del servicio médico, que ha atendido 9.083.000 casos y ha mantenido 791.000 camas de hospital, en la dirección de las tiendas militares que ahora tienen un movimiento de 90 millones de dólares; en la organización y administración de las facilidades de recreo y educación; en la administración del Ejército y, finalmente, en la enorme labor de redistribuir y desmovilizar las tropas.

Mientras nos encontramos tratando de resolver este último problema, las familias de los soldados nos presionan cada vez más y más, demandándonos que licenciamos a sus hombres. Esto ha sido especialmente molesto en el caso de los individuos que, teniendo alta puntuación de licenciamiento, sirven en aquellas instalaciones nacionales encargadas de la triple tarea de suplir las necesidades de la guerra del Pacífico, llevar a cabo el reagrupamiento y la redistribución de tropas en los Estados Unidos, y desmovilizar miles de hombres diariamente. El tiempo que se requería en la Primera Guerra Mundial para preparar los papeles, documentos, cuentas y pago final antes de dar de baja al individuo era aproximadamente de doce días; ahora se ha reducido a un mínimo de 2 días. Sin embargo, la más pequeña demora sobre este período, ocasiona una tempestad de protestas. Estas reacciones se tomarían ordinariamente como normales en nuestro país, más en este preciso momento vienen a turbar el ánimo de las tropas que se hallan fuera de los Estados Unidos.

Casi tan complicado como el manejo administrativo de estas inmensas fuerzas de combate ha sido la dirección estratégica de nuestras operaciones globales, llevada a cabo por el Cuerpo Conjunto de Jefes de Estado Mayor. Sin los interminables esfuerzos y la claridad de visión de nuestros funcionarios en los varios grupos u organismos especiales adscritos directamente al Cuerpo Conjunto de Jefes de Estado Mayor General para ayudarlo en la preparación, de nuestras operaciones y en la correcta distribución de recursos, las grandes victorias, a las que nos vamos acostumbrando, hubiesen sido imposibles.

Deseo expresar aquí el debido reconocimiento oficial por la ayuda que he recibido de los Estados Mayores General y Especial de la Secretaría de Guerra, que manejaron los problemas de este conflicto global con comprensión y eficiencia que están más allá de toda alabanza. Sin recibir el aprecio público por su labor y la deseada oportunidad de ocupar puestos en el campo de batalla, éstos funcionarios contribuyeron grandemente y libres de egoísmo al esfuerzo bélico. La duración de la guerra ha permitido que a un número de ellos se les diera misiones a desempeñar en el extranjero y, al mismo tiempo, llamar a veteranos del combate para que sirvieran en la Secretaría de Guerra.

La capacidad dirigente que demostraron sobre el terreno los diversos jefes de teatros de operaciones es bien conocida por el público y no necesita comentarios. Su labor, en mi opinión, ha estado muy cerca de lo intachable, si consideramos los azares y los inesperados acontecimientos de una guerra en vasta escala, como la presente. Estoy seguro que en los años por venir nuestro pueblo se sentirá cada vez más orgulloso por la espléndida contribución de estos oficiales al prestigio de nuestro país y a los mejores intereses del mundo en general.

Deseo expresar mi agradecimiento a los miembros del Congreso por el completo apoyo que dieron al Ejército y por su buena disposición de proveer las enormes sumas de dinero y las necesarias autorizaciones legislativas solicitadas por la Secretaría de Guerra para la prosecución de la lucha.

Durante los dos últimos años el Secretario de Guerra ha apoyado al Ejército con denuedo e integridad de propósito extraordinarios.

Siento la más honda gratitud por la confianza que el Presidente Roosevelt depositó en mí, así como también por la firmeza con que afrontó los momentos críticos de nuestras operaciones. Podría considerarse como un interesante hecho histórico el de que durante el desembarco en Normandía jamás solicitó ninguna otra información que la que recibía como cuestión de rutina y que nunca me interrogó a mí ni al General Eisenhower durante los críticos momentos de la Batalla de la Bolsa, en la región de Ardenes. La fe que tenía en los directores del Ejército fué de un enorme valor para infundir confianza a los funcionarios de la Secretaría de Guerra.

A mi nuevo Comandante en Jefe van también mis reconocimientos por la gran ayuda que inmediatamente después de asumir el poder prestó al Ejército, que se encontraba empeñado en terminar pronto y victoriosamente las guerras de Europa y del Pacífico.

La Desmovilización

El Ejército se encuentra ahora comprometido en la labor de desmovilizar las inmensas fuerzas que congregó a fin de obtener la victoria. Esto requiere el retorno de millones de hombres a los Estados Unidos, y el tramitar los licenciamientos. También significa el paro en la producción de armamentos, la cual ha absorbido la mayor parte de nuestras energías y recursos durante los últimos cinco años.

La desmovilización, igual que la movilización, afecta todos los aspectos de la vida nacional. Hasta que las dependencias autorizadas del gobierno determinen el plan de acción que regulará la desmovilización, la Secretaría de Guerra debe proseguir el proceso ordenadamente, de acuerdo con las leyes y planes actuales. Los trastornos en nuestra economía nacional deben reducirse al mínimo.

Durante los doce meses que sigan al cese de las hostilidades, el Ejército espera dar de baja por lo menos 5.000.000 de hombres, contando soldados y oficiales. El factor determinante de lo que pueda hacerse a través de este período será la transportación. Luego el Congreso deberá especificar por Ley el efectivo del Ejército del futuro inmediato.

La desmovilización comenzó después de la rendición de Alemania; simultáneamente se procedió a la proyectada transferencia de tropas en gran escala para las operaciones finales en el Pacífico, lo cual habíamos planeado en caso de que el Japón resistiera hasta un final suicida. En este período se dió máxima prioridad, en nuestro sistema de transporte, a las tropas y materiales que debían pasar, directamente de Europa al Pacífico, a través de los Estados Unidos.

El día que el Japón capituló la Secretaría de Guerra envió órdenes a todo el mundo suspendiendo las faenas de re-despliegue de tropas. A las autoridades de los teatros de guerra se les instruyó, inmediatamente, que dedicasen todas las facilidades de transporte a la desmovilización, exceptuando aquellas requeridas para el traslado de tropas de ocupación a las islas japonesas y otras partes del Extremo Oriente.

El Ejército civil había sido reclutado seleccionando a los hombres a base de la idoneidad del individuo para los deberes militares y tomando en cuenta su relativa imprescindibilidad en la economía nacional. Por lo tanto se decidió dar de baja a los soldados, no por unidades, sino individualmente. Se llevó a cabo por un estudio en todo el Ejército a fin de averiguar la opinión de las tropas respecto a las bases para determinar los individuos a licenciarse. La opinión fué que a aquellos que habían servido por más tiempo, luchado más fuertemente y a los que tenían más hijos, se les debería permitir salir del Ejército primero. Como resultado, se estableció el sistema de puntos por medio del cual los soldados pueden regresar de cualquier parte del mundo e ingresar en la vida civil.

Este sistema da puntos de crédito por el lapso de tiempo que se haya servido en el Ejército, por servicios fuera del país, por ciertas condecoraciones y estrellas de combate, y por un número de hijos que no exceda de tres, y que, teniendo menos de 18 años, dependan del soldado para su sustento. Los puntos se computan desde el 16 de septiembre de 1940. Originalmente se estableció como requisito un mínimo de 85 puntos. Ahora se ha revisado el sistema de puntos a fin de mantener la desmovilización constante y ordenada.

A las diferentes autoridades militares fuera del país se les dió la responsabilidad de seleccionar los hombres que de-

bían ser dados de baja. En cuanto regresan se les envía a centros de disposición cercanos a los puertos de embarque y luego se les traslada, por grupos, a estaciones del Ejército no lejanas de sus casas. Aquí se les somete a una selección final y los centros de separación deberían, normalmente, licenciarlos en 48 horas. En esta operación administrativa final se pasa lista a las tropas que deben ser licenciadas, dándoles, al mismo tiempo, su última paga, su uniforme, su insignia de veterano, un documento de separación en el que se sumariza su hoja de servicios, merecimientos y capacidades, y se les entrega asimismo el precio del pasaje hasta sus casas. Además de todo esto se les da un folieto sobre los derechos y beneficios de los veteranos y consejos para ayudarles a conseguir empleo. No se pasa por alto nada que pueda ayudar al veterano.

A los soldados cuya salud e idoneidad para la vida civil han sido afectadas en servicio de la patria, no se los da de baja hasta agotar todos los medios modernos de rehabilitación con que cuenta la ciencia médica.

La Secretaría de Guerra ha extendido ya su programa de desmovilización hasta donde le es posible bajo las leyes y normas actuales. Los objetivos subsiguientes, más que militares, son políticos, y requieren decisiones de este carácter. La Secretaría de Guerra sólo puede soneter recomendaciones y esperar futuras instrucciones.

Al presente nuestra política nacional demanda que mantengamos fuerzas de ocupación en Europa y en el Pacífico, que nos preparemos para una posible contribución de tropas a la proyectada organización de seguridad mundial, que velemos por la seguridad nacional mientras el mundo permanezca inestable, y que luego hagamos lo propio sobre una base más permanente.

Esta política requiere recursos humanos. Sin embargo, el país desea al mismo tiempo que se desmovilice al Ejército de tiempo de guerra lo más pronto posible. Al menos que cientos de miles de tropas permanezcan en servicio en el país y en el extranjero, se deben tomar decisiones más firmes.

La Secretaría de Guerra recomienda que las fuerzas de ocupación y las de la contribución de los Estados Unidos a la

seguridad internacional, se compongan, hasta donde sea posible, de voluntarios. Esto puede lograrse estableciendo ahora una nueva base permanente para la fundación de un ejército regular. Si esta recomendación y las que analizaré luego respecto al establecimiento de una política de seguridad en tiempo de paz, se adoptan en el Congreso, la desmovilización proseguirá ininterrumpida hasta que todos los soldados que están ahora en servicio temporero, hayan regresado a sus hogares.

Para la Defensa Común

El Ejército, para desempeñar la parte que le toca en la defensa de esta nación contra enemigos de fuera, debe proyectar sus planes más allá del futuro inmediato. A este respecto siento que tengo el deber y la responsabilidad de exponer públicamente en estos momentos mi criterio sobre lo que desde el punto de vista militar, se requiere para evitar otra catástrofe internacional.

Durante muchos años la seguridad individual ha sido la preocupación del hombre. Las naciones modernas han dedicado considerable estudio y esfuerzo al establecimiento de sistemas de seguridad social para aquéllos que, por incapaces o por falta de cordura, no saben arreglárselas por sí mismos. Pero hace tiempo que esperamos en vano una protección eficaz contra los desastres que han diezmado a millones de hombres y arrasado sus hogares.

Al final de cada sangrienta guerra sentimos intensa repulsión contra esta forma salvaje de la conducta humana, sin embargo, en cada ocasión, confundimos la preparación militar con las causas de la guerra, dejándonos llevar, casi deliberadamente, a otra catástrofe. Este error de juicio fué definido hace mucho tiempo por Wáshington, quien quiso dar a esta nación, en sus comienzos, un plan de acción que habría sido, por siglos, garantía de nuestra seguridad. Lo que nos ha costado el rehusar sus consejos está marcado por millones de muertos y deudas gigantescas. No hemos adquirido el sentido de lo práctico. Hemos ignorado las duras realidades de los asuntos del mundo. Hemos sido cándidamente idealistas.

Debemos comenzar, creo yo, corrigiendo el trágico concepto falso de que una política de seguridad es una política de guerra. La guerra ha sido definida por gente que ha pensado mucho en ella y que ha iniciado los más recientes conflictos. El soldado filósofo alemán Clausewitz describió la guerra como una forma especial violenta de acción política. Federico de Prusia que le dejó a Alemania el legado de beligerancia que ahora la ha destruido, consideraba la guerra como un medio de imponer su voluntad, tuviera o no razón. Sostenía él que, por medio de las armas, podía ganar cualquier controversia política. Con esta doctrina, Hitler casi logró el triunfo. Esta es la doctrina del Japón, doctrina criminal que al igual que las demás formas del crimen, ha florecido una y otra vez desde que el hombre comenzó a vivir con sus vecinos en comunidades y naciones. Desde hace mucho tiempo se ha tratado de declarar ilegal la guerra, por las mismas razones que se ha declarado ilegal el crimen. Más la ley que prohíbe el asesinato no lo evita por sí misma; hay que respaldarla con la fuerza. Esta fuerza, sin embargo, debe ser mantenida sobre base estrictamente democrática. No debe existir ningún gran ejército regular que pueda someterse a requerimiento de un grupo de conspiradores. El soldado ciudadano es la garantía contra el abuso del poder.

Los pueblos amantes de la paz han demostrado su vivo deseo de establecer un sistema internacional para evitar las guerras, enviando sus representantes a conferencias como las de Dumbarton Oaks y la de San Francisco, con la ferviente esperanza de encontrar una solución práctica. Sin embargo, hasta que se pruebe que se ha hallado una forma eficaz de evitar las guerras, cualquiera nación rica que abandone sus armas, como lo hemos hecho nosotros después de cada conflicto, vivirá expuesta al desastre. La existencia de complejos y espantosos instrumentos de destrucción hace que ésta sea hoy, en mi opinión, una verdad sencilla e indiscutible.

Cuando Hitler abiertamente organizaba sus ejércitos con el propósito de imponer su voluntad en el mundo, las grandes democracias eran naciones enfermas en lo que se relaciona con la capacidad de defenderse y salvaguardar sus instituciones. Tanto como cualquiera, los Estados Unidos de América sufrían de esta enfermedad. No existía ejército de operaciones en este país. Apenas disponíamos de los desnudos es-

queletos de tres divisiones y media, esparcidas en pequeños fragmentos por toda la nación. Y el instruir aún a estas pequeñas fuerzas de combate como divisiones, fué tarea imposible debido a la falta de transporte automotor y otras facilidades, así como a la falta de asignaciones para llevar a cabo las maniobras necesarias. Las fuerzas aéreas consistían en unos pocos escuadrones parcialmente equipados, que servían en los Estados Unidos, Panamá, Hawaii y Filipinas. Los aparatos disponibles eran anticuados y difícilmente hubieran sobrevivido un solo día de combate aéreo moderno. Carecíamos de armas y pertrechos modernos. Cuando el Presidente Roosevelt proclamó, el 8 de septiembre de 1939, un estado de emergencia parcial, nosotros no éramos, respecto a fuerzas disponibles, ni siquiera una potencia militar de tercera clase. Algunas personas poco informadas proclamaban ante el mundo, y evidentemente convencieron de ello a los japoneses, que nuestra juventud rehusaría pelear en defensa de su país.

Al mismo tiempo que los ejércitos alemanes se precipitaban sobre Europa pretendimos evitar la guerra convenciéndonos de que ésta no ocurriría. La seguridad de los Estados Unidos fué salvada gracias a las distancias marítimas, a los Aliados, y a los errores de un enemigo preparado. Probablemente por última vez en la historia de la guerra, aquellas distancias oceánicas constituyeron un factor vital para nuestra defensa. Acaso un día volvamos a descansar en los demás o a depender de los caprichos y errores de enemigos potenciales. Si elegimos tal camino, estaremos guardando en una bolsa de papel el tesoro y la libertad de esta gran nación.

Al regresar de Francia con el General Pershing, después de la Primera Guerra Mundial, colaboré en sus esfuerzos por persuadir al país de que estableciera y mantuviera una firme política de defensa. Si sus recomendaciones hubiesen sido aceptadas habríanse tal vez economizado los cientos de miles de millones de dólares y el millón largo de bajas que nos ha costado otra vez la restauración de la paz en el mundo. Tal vez hasta hubiéramos podido evitar la presente tragedia mundial. Al General Pershing se le preguntó contra quién nos preparábamos. Naturalmente, esta pregunta no se pudo contestar de manera específica sino casi veinte años después, cuando Adolfo Hitler lanzó a la guerra los ejércitos alemanes, nueva-

mente poderosos. Y hace poco, en 1940, a mí se me hizo una pregunta muy similar ante un comité del Congreso. Ni aún entonces pude decir definitivamente el lugar exacto donde podríamos tener que pelear, pero sí les recordé que, en guerras pasadas, los Estados Unidos tuvieron que luchar en Latinoamérica, en Francia, en Bélgica, en Alemania, en Rusia, en Siberia, en Africa, en las Filipinas, y en China. Más no prevé que en el futuro próximo los soldados americanos peleasen en el corazón de Birmania y en las del inmenso Pacífico, y que tendríamos que estar de guardia en zonas esparcidas por todas las tierras y las aguas del mundo. Esta lección no nos da más alternativa que la de prepararnos a defender nuestros intereses contra cualquier nación o combinación de naciones que pudiese un día sentirse lo suficientemente fuerte para arreglar controversias políticas o ganar riquezas o territorios por medio de las armas.

Dos veces en las últimas décadas nuestras fábricas, nuestras tierras, y nuestra gente han frustrado a naciones agresoras; los conspiradores contra la paz ya no nos darán una tercera oportunidad.

En 1914, y otra vez en 1939, Inglaterra, la U.R.S.S., Francia, Polonia y otros países de Europa estuvieron entre nosotros y Alemania. Por cuanto la técnica de la destrucción no había alcanzado entonces el desarrollo de hoy, el enemigo, para poner nuestras fábricas al alcance de sus cañones, hubiese tenido que eliminar antes a estos países y cruzar el Atlántico por medio de barcos. Al terminar la guerra con Alemania, nuestras fábricas ya estaban casi al alcance del fuego enemigo. Goering declaró después de su captura que, de haber durado la guerra dos años más, Alemania hubiera bombardeado las ciudades occidentales de los Estados Unidos por medio de los proyectiles-cohete. Los primeros ataques habrían comenzado mucho más pronto. La técnica de la guerra ha puesto a los hogares y fábricas de los Estados Unidos, en las líneas de avanzada. Escaparon de la destrucción en la Segunda Guerra Mundial, pero no se librarán en la tercera.

El concepto que una vez tuvimos de la defensa hemisférica como garantía suficiente a nuestra seguridad, ya carece de valor práctico alguno. Ahora nos debe preocupar la paz del mundo entero. Y la paz sólo pueden mantenerla los fuertes.

Siendo este el caso, ¿qué debemos hacer para conservarnos fuertes y al mismo tiempo no ir a la bancarrota por los gastos prohibitivos de un ejército profesional permanente, aún asumiendo que se pudiera reclutar? El Presidente Wáshington, en sus recomendaciones al primer Congreso que se reunió bajo la Constitución de los Estados Unidos, contestó hace tiempo esta pregunta. El propuso un programa para adiestrar durante la paz un ejército de ciudadanos. Entonces la concepción de un numeroso Ejército Regular profesional se consideraba peligrosa para las libertades de la nación. Aún lo es en nuestros días. Pero el factor decisivo en la solución de este problema, será inevitablemente, la relación entre el mantenimiento del poder militar y el costo anual en asignaciones. Ningún sistema, aunque se adoptase en el futuro próximo, podría sobrevivir a la presión política ejercida para reducir el presupuesto militar, si éste es alto. El sostener ejércitos profesionales es, ciertamente, muy costoso.

Un numeroso ejército regular tiene otra desventaja. En las guerras de este siglo se emplean todos los recursos económicos, científicos y humanos de la nación entera. Cada campo del conocimiento humano contribuye su parte. Las guerras modernas requieren la pericia y los conocimientos de todos los individuos de la nación.

Por supuesto, no es necesario que todos nos pongamos uniformes para estar listos a repeler una invasión. En tiempos de paz los mayores esfuerzos de cualquier nación próspera se deben dedicar a labores productivas y lucrativas. Más toda nuestra población puede, en las próximas generaciones, prepararse para servir a su país en el mantenimiento de la paz o para afrontar la trágica hora de un nuevo conflicto, si tal desgracia nos alcanza otra vez. Esto es lo que quiere decir *Adiestramiento Militar Universal*, lo cual no es lo mismo que *servicio militar universal*, en el cual el individuo se alista efectivamente en las fuerzas de combate. Estas últimas se compondrían, durante tiempos de paz, de voluntarios. Los individuos bajo adiestramiento estarían en organizaciones separadas, mantenidas solamente con este objeto. Después del período de instrucción los jóvenes se verían exentos de conexiones adicionales con el Ejército, a menos que prefiriesen, como pueden hacerlo ahora, alistarse en la Guardia Nacional o en

las Reservas Organizadas, o unirse como voluntarios al pequeño ejército profesional. Cuando la nación se viese amenazada, a estos individuos se les llamaría, lo mismo que se hace ahora, por medio de un comité local de vecinos, siguiendo un orden de prioridad y bajo las condiciones que estableciere entonces el Congreso.

El concepto del adiestramiento militar universal no se funda, como algunos tal vez crean, en el principio de un ejército en masa. Al Ejército se le ha acusado de adherirse rígidamente a esta doctrina, a pesar de los adelantos modernos. Nada, creo yo, puede estar más lejos de la realidad, como lo demuestra la historia de la movilización para la presente guerra. Al principio de este informe expliqué cómo distribuimos el elemento humano a fin de sacar el mejor partido de los recursos técnicos de este país. De toda la movilización militar que comprendía 14.000.000 de hombres, el número de soldados de infantería en el Ejército y en la Marina no llegaba a 1.500.000.

El resto de nuestras fuerzas armadas de mar, aire y tierra estaba peleando principalmente una guerra de maquinarias. Contando a los que trabajaban en las fábricas, había unos 75 u 80 millones de compatriotas laborando directamente en la prosecución de la guerra. Al aspecto técnico de ésta dedicamos el 98 por ciento de todos nuestros esfuerzos.

Y ahora no nos proponemos abandonar esta fórmula que ha dado tan magníficos resultados. La utilización del poder fundamental del universo incitará nuestro empeño por utilizar al cerebro más que al músculo en la obra de proteger a los Estados Unidos de América.

Sin embargo, la técnica no elimina la necesidad del hombre en la guerra. La aviación, siendo el arma más técnicamente desarrollada, necesita millones de hombres. Cada B-29 que volaba sobre el Japón dependía del esfuerzo de 12 oficiales y 73 soldados, contando sólo los situados en la zona de combate.

El número de hombres envueltos en el lanzamiento de la bomba atómica de Hiroshima fué enorme. Primero teníamos que disponer de una base en las Marianas desde la cual

podiese despegar el aeroplano. Esto requirió operaciones preliminares en el inmenso Pacífico, miles de barcos, millones de toneladas de provisiones y pertrechos, y el heroico esfuerzo de cientos de miles de hombres. Además, necesitamos de los B-29 y de sus aviones de escolta, que nos dieron el dominio del aire sobre el Japón. Todo esto fué el resultado de miles de horas de adiestramiento y preparación en los Estados Unidos, y de las energías de cientos de miles de hombres.

La tecnología afecta a la estructura militar en la misma forma que a la economía nacional. De la misma manera que el automóvil reemplazó al caballo y dió trabajo a millones de hombres en este país, los explosivos atómicos requerirán el servicio de millones de individuos si nos vemos compelidos a usar tales armas en nuestras batallas.

Esta guerra ha demostrado claramente que cuando la seguridad de la nación se ve amenazada por un enemigo armado, se requieren los servicios de virtualmente todos los hombres capacitados físicamente dentro de la edad de servicio militar.

En tiempos de guerra la nación no puede confiar solamente en voluntarios para su servicio activo; tampoco puede confiar en ellos para el mantenimiento de su seguridad en tiempos de paz.

En caso de otra emergencia nacional, la existencia de una importante porción de la juventud ya adiestrada, o en proceso de adiestramiento militar, haría posible el llenar inmediatamente las filas de la Marina, del Ejército Regular, de la Guardia Nacional y de la Reserva Organizada. Como resultado de ello, nuestras Fuerzas Armadas estarían listas para desplegarse inmediatamente y hacer frente desde el principio a cualquier movimiento hostil, listas para evitar que el enemigo tomase posesión de bases desde las cuales pudiera lanzar destructivos ataques contra nuestras industrias y nuestros hogares. Por medio de este método estableceríamos, para las generaciones por venir, un plan nacional de acción militar, (1) que está completamente dentro de las posibilidades financieras de nuestra economía de paz y que es de naturaleza absolutamente democrática, y (2) que muestra al

mundo militar y por ende al mundo político, la disponibilidad inmediata de este inmenso poder, ligado a nuestros vastos recursos, riquezas, y producción. Indudablemente, todas las naciones del mundo respetarán nuestros puntos de vista, creándose al menos una probabilidad de paz en la tierra y buena voluntad entre los hombres, en vez de desastres sobre desastres sobre un mundo atormentado donde la civilización en sí se ve constantemente amenazada.

La decisión sobre este particular es tan grave en sus consecuencias que demanda absoluta franqueza de mi parte. Por esto debo decir que muchas de las objeciones que se han hecho al Adiestramiento Militar Universal parecen estar influenciadas por motivos ulteriores, o ignorar completamente las tragedias del pasado y del presente, cuya repetición ahora tratamos de evitar. A menudo parecen dar indebida importancia a las restricciones de ciertas libertades, triviales en comparación con las espantosas tragedias que estamos tratando de impedir y las grandes bendiciones que esperamos asegurar para las futuras generaciones.

Urge llegar a una decisión en el asunto del Adiestramiento Militar Universal. Los funcionarios de la Secretaría del Estado creen que el decidir esta cuestión antes del final de las negociaciones de paz, fortificaría en gran manera la influencia de los Estados Unidos para asegurar la creación de una organización genuina que se encargue de resolver las controversias internacionales.

Los términos del convenio final de paz proveerán una base para determinar la fuerza regular o permanente que los Estados Unidos tengan en la post-guerra, incluyendo las de aire y mar, pero éstos no pueden, en mi opinión, alterar la necesidad de un sistema de Adiestramiento Militar Universal.

El concepto de máxima seguridad al mínimo costo en hombres, material y manutención, debe dar la medida para señalar el efectivo de las fuerzas permanentes. Después de haber tomado en consideración todos los factores concebibles y hasta donde puede predecirse dentro de la década próxima, el personal de la Secretaría de Guerra encargado de trazar los proyectos para el futuro, cree que nuestra posición será satisfactoria si edificamos una maquinaria que nos permita mo-

vilizar un Ejército de 4.000.000 de hombres en un año, a partir de cualquier crisis internacional que pusiera en estado de emergencia a los Estados Unidos.

El Ejército Regular debe estar constituido en su mayor parte por una fuerza estratégica de gran potencia aérea, parcialmente desplegada en el Pacífico y en el Caribe, lista para proteger a la nación contra un ataque repentino, y disponible de inmediato para acción de emergencia en cualquier sitio. Es obvio que cualquier guerra futura comenzará con un ataque relámpago, a fin de cogernos desprevenidos. El ataque se llevará a cabo a velocidades mayores que las del sonido por medio de armas cohete seguidas muy de cerca por tropas de asalto que tratarán de sacar el mejor partido posible de las críticas ventajas iniciales. Debemos estar lo suficientemente preparados contra tal amenaza y en condiciones de mantener al enemigo a distancia hasta que rápidamente podamos movilizar nuestras fuerzas. El Ejército Regular y la Guardia Nacional deben estar listos para enfrentarse con semejante crisis.

Otra misión del Ejército Regular es la de proveer guarniciones de seguridad en las bases de la periferia. Al principio de esta guerra perdimos en seguida las Filipinas, Guam, Wake, y todavía nos está costando vidas y fortunas el recuperarlas.

La tercera misión del Ejército permanente es la de proporcionar las entidades y el alto mando que deben mantener al día la maquinaria y los planes para enfrentarnos a cualquier emergencia futura. Estas entidades superiores incluyen la Secretaría de Guerra, el Colegio de Guerra, las escuelas de servicio y los cuarteles generales de las zonas militares en que se subdivide el territorio de los Estados Unidos para facilitar el comando descentralizado y la coordinación de la maquinaria militar en tiempo de paz. Esto era más o menos todo lo que teníamos en vísperas de esta guerra: individuos que hacían proyectos y un pequeño número de hombres que, con muy pocos recursos militares prácticos a su disposición contaban sin embargo, con abundantes ideas sobre cómo emplear aquéllos que el impacto de la tormenta reuniría a su alrededor. Si no hubiese sido por el tiempo que nos proporcionó la resistencia del Imperio Británico y la del Soviet, tales planes e ideas nos hubiesen servido de muy poco.

La cuarta, y tal vez la más importante misión del Ejército Regular, es proporcionar los conocimientos, los peritos, y las instalaciones necesarias para instruir al soldado-ciudadano sobre quien, en mi opinión, descansa principalmente la futura paz del mundo.

En el Ejército de ciudadanos, la Guardia Nacional ocupa la primera categoría de importancia. Debe ser sana y fuerte y estar lista para tomar su puesto en las primeras líneas de defensa durante las primeras semanas del peligro, sin tener que esperar un año o más de instrucción antes de enfrentarse en el campo de batalla con un enemigo preparado. Bajo las condiciones de paz no le es posible a la Guardia Nacional proveer, dentro de sí misma, la básica, la fundamental instrucción que es requisito imperativo para su misión. Por eso opino —basándome en la larga e íntima experiencia que he tenido con la Guardia desde 1907 a 1941— que el requisito esencial para tal sistema, bajo las condiciones modernas, es el Adiestramiento Militar Universal del cual se pueden obtener voluntarios para llenar las filas de la Guardia. Estoy convencido de que sin estos firmes fundamentos, no se puede mantener una fuerza de la cual podamos depender lo suficientemente para nuestras necesidades de la postguerra.

El segundo componente importante del Ejército de ciudadanos es la Reserva Organizada, por medio de la cual se lleva a cabo la completa movilización de los recursos de la nación en época de guerra. Al principio del presente conflicto, la Reserva era casi exclusivamente un cuerpo de oficiales; a los grupos regimentales y divisionales les faltaban los elementos prácticos necesarios para movilizarse. Por lo tanto, la contribución de este componente, aunque muy amplia y de gran importancia, fué principalmente de individuos. Las agotadas filas de oficiales del Ejército Regular se llenaron con los de la Reserva, que también dió casi todos los oficiales de los incontables nuevos comandos y organizaciones, así como los necesarios para adiestrar al principio los hombres reunidos por el Sistema de Servicio Selectivo. Las escuelas de candidatos para oficiales, de las cuales nuestro actual Ejército obtuvo la vital jefatura de unidades pequeñas; también estaban a cargo de oficiales de la Reserva. Estos eran en su mayor parte veteranos de la primera Guerra Mundial y gradua-

dos del Cuerpo de Cadetes de la Reserva. Lo reducido de las asignaciones había circunscrito el adiestramiento militar a un breve período cada 3 ó 4 años, y a tan limitado número de hombres que la poca instrucción que recibían los oficiales de la Reserva era de muy poco valor práctico para las realidades de la guerra.

Esta falta de tropas con las cuales los oficiales de la Reserva hubiesen podido adquirir experiencia práctica en las faenas de dirección y comando, constituyó la más crítica de las limitaciones. No había casi soldados rasos en estas fuerzas, y había poca coordinación entre el Cuerpo de Oficiales de la Reserva y la Guardia Nacional—que tenía bastantes hombres de fila. Además, el número de éstos en el Ejército Regular era tan pequeño que resultó imposible preparar a los oficiales de la Reserva mediante el adiestramiento con regulares. En los centros de densa población era donde menos tropas regulares había, a pesar de que en ellos se hallaban los grupos más grandes de oficiales de la Reserva. Aunque se hubiese dispuesto de fondos para transportar oficiales a las zonas donde hubiese más tropas regulares disponibles, el reducido número de éstas se habría sumergido bajo un diluvio de oficiales de la Reserva. Por ejemplo, en 1938 el número de individuos en el Cuerpo de Oficiales de la Reserva era más del doble del número de soldados regulares en las unidades de combate estacionadas en los Estados Unidos.

Sólo el Adiestramiento Militar Universal puede inyectar el vigor necesario al sistema de la Reserva. Crea una acumulación de soldados y oficiales bien instruídos y preparados de la cual pueden obtener voluntarios la Guardia Nacional y la Reserva Organizada. Provee también oportunidades a las unidades de la Guardia y de la Reserva de participar en maniobras con ejércitos o cuerpos de divisiones, lo cual es necesario para lograr el éxito en campañas militares. Sin estos soldados y oficiales instruídos, sin las oportunidades de perfeccionar la pericia en maniobras a lo vivo, ni el Ejército Regular, ni la Guardia Nacional, ni la Reserva pueden tener esperanzas de adquirir alta eficacia en sus misiones.

Aunque los graduados del ROTC (Cuerpo de Cadetes de la Reserva) constituían el 12 por ciento de los oficiales de la guerra, su contribución más importante fué la inmedita dis-

ponibilidad de hombres ya preparados. No sé lo que habríamos hecho sin este elemento en las primeras etapas de la movilización. Tengo la certeza de que nuestros planes hubiesen sido muy reducidos y se hubiera demorado el cese de las hostilidades en Europa. Debemos agrandar y fortalecer el sistema. Debe establecerse en un nivel más alto, comparable al de los estudios académicos a que se dedican los jóvenes del ROTC. Todo esto sería muy factible si el estudiante participase en el Adiestramiento Militar Universal, con lo que podría reducirse a un año la duración del curso. El alumno entraría en el ROTC con tanto conocimiento como sus predecesores poseían después de 2 años y medio del curso original de 3 años. Habría completado su instrucción militar elemental—equivalente a la instrucción primaria y secundaria de las escuelas— y estaría listo para estudios universitarios, esto es, para recibir adiestramiento como oficial y futuro líder de tropas. Los individuos que saliesen de esta organización proveerían a la Guardia Nacional y a la Reserva Organizada un cuerpo de oficiales de carácter excepcional.

Parece esencial, para el éxito de un buen plan de seguridad, basado en un ejército de ciudadanos, que se establezca un período continuo de un año de adiestramiento militar.

Es posible instruir individualmente a los soldados en un período bastante corto, como lo hacemos ahora, para que sirvan de reemplazo en divisiones y grupos aéreos de veteranos. El adiestramiento de la unidad en sí no se puede hacer satisfactoriamente en menos de un año; las unidades aéreas requieren aún más. El principio es idéntico al de adiestrar a un equipo de fútbol. Un zaguero puede aprender rápidamente a correr con la pelota, pero toma tiempo, mucha práctica y largas horas de ensayo coordinado antes de que el jugador sea capaz de llevar la pelota a través del equipo adversario, utilizando la ayuda de sus compañeros. Lo mismo pasa con una división del ejército o con un grupo aéreo de combate. El soldado aprende rápidamente a manejar el fusil o la ametralladora, pero le toma largas horas de ensayo, que el ejéllama maniobras, antes de que pueda coordinar los disparos de su fusil con las actividades de más de 14.000 compañeros suyos.

Todos los individuos que acaso tengan algún día que luchar en defensa de la nación, necesitan esta instrucción coordinada. El guerrero sazornado de nuestras magníficas divisio-

nes de hoy habrá sobrepasado la edad de servicio militar. La situación del ejército en tiempo de paz será similar a la que había cuando comenzamos a movilizarnos para esta guerra, en que todos los hombres tuvieron que recibir por lo menos un año de adiestramiento en unidades, antes de que tuviésemos divisiones siquiera preparadas para cruzar el mar.

El programa de instrucción debe seguir las normas que, en esta guerra, han hecho del soldado americano el parangón del mejor guerrero. Este programa habrá de mantenerse a la altura de todos los perfeccionamientos técnicos y de las consecuentes modificaciones tácticas.

Durante todo el período de adiestramiento militar se debe seguir un programa vigoroso, más no resultará posible, en tiempos de paz, conducir las actividades a la misma tremenda presión que en la actual época de guerra. Será preciso proveer juegos atléticos actividades recreativas, cortas vacaciones de fin de semana y otras como las de Navidad. Sin embargo, para que el Gobierno pueda justificar los gastos del programa, tendrá que implantar un vigoroso plan; de lo contrario sólo se obtendrán resultados a medias, insuficientes para merecer el respeto de las naciones del mundo, lo cual negará el propósito fundamental de todo el proyecto.

A aquéllos que temen que el Ejército podría militarizar nuestra juventud y doctrinarla en concepciones peligrosas, a aquéllos que dudan de la capacidad del Ejército para llevar a cabo esta faena, someto la evidencia de nuestros presentes ejércitos. Las tropas han sido lo suficientemente preparadas para derrotar a un enemigo de primera clase. Sin embargo, nunca se torció la mente del soldado, todo lo contrario. El pueblo americano está satisfecho y yo estoy seguro que sus ejércitos son, en realidad, ejércitos de democracia. Nuestra gente sabe que los individuos que los componen están físicamente muchísimo mejor de lo que hubiesen estado en otras circunstancias, que su salud general ha sido mejor que la que tenían en sus casas, con excepción de aquéllos que sirvieron en las selvas tropicales. Los oficiales que instruían a nuestros ejércitos eran, en su mayor parte, ciudadanos soldados. Al principio, naturalmente, fueron guiados por oficiales del Ejército Regular, pero sólo 2 por ciento de todos los oficiales eran

soldados de carrera. Un número ligeramente mayor pertenecía a la Guardia Nacional, un 25 por ciento venía del Cuerpo de Cadetes de la Reserva, y un 12 por ciento eran individuos extraídos directamente de la vida civil a quienes se otorgó nombramiento por su competencia en ciertas profesiones. La gran mayoría de los oficiales surgieron de las filas, constituyendo el 59 por ciento del total. Ello garantizó en todo momento la democracia del Ejército.

A quienes consideran que la introducción de un sistema de adiestramiento militar universal sería una imposición contra la democracia, yo les diría que, en mi opinión, tal sistema vendría a ser la expresión más democrática de nuestra vida nacional. Cualesquiera que sean mis limitaciones al juzgar este asunto, someto como evidencia la propuesta de nuestro primer Presidente.

El programa de Wáshington disponía el adiestramiento militar de todos los hombres que alcanzasen la edad de 17 años. La milicia ciudadana debía ser dividida en tres clases, hombres de los 17 a los 21 años, conocidos como cuerpo de avanzada; hombres de los 21 a los 46, conocidos como cuerpo principal, y hombres de los 46 a los 61, conocidos como cuerpo de reserva. Toda la instrucción militar en tiempos de paz debía concentrarse en los cuerpos de la avanzada, más, en su día, todos los miembros de los cuerpos principal y de la reserva habrían sido graduados del programa de adiestramiento militar. El proyecto se presentó primero en la tercera sesión del Primer Congreso, se consideró en la Cámara el 5 de marzo de 1792, y, pasó en ésta sin ninguna de las recomendaciones de Wáshington. Fué de tal manera mutilado que el mismo legislador que lo presentó se opuso a la aprobación, votándole en contra.

Tal vez si las recomendaciones de Wáshington hubieran sido aceptadas por el Congreso se habrían evitado muchas de las guerras que llenan nuestra breve historia. El apresamiento de los marineros americanos a principios del siglo XIX no hubiese sido considerado un inofensivo pasatiempo; tampoco el Kaiser, en 1914, se hubiera dispuesto tan fácilmente a vengar con una guerra mundial la muerte del Archiduque Francisco Fernando, ni a Adolfo Hitler le habría sido

tan fácil violar la paz, si a través de los años los instigadores de la guerra hubieran reconocido a los Estados Unidos como una nación preparada para la lucha.

El Ejército de tiempos de paz debe estar preparado, no sólo para la inmediata movilización de un eficiente ejército de guerra, sino que debe tener en reserva las armas necesarias para los primeros meses de la lucha, y planes bien definidos para producir inmediatamente las inmensas cantidades adicionales de pertrechos que requiere la guerra total. No debemos permitir más nunca que nos sorprenda una gran crisis nacional sin proyectiles para nuestros cañones, sin cañones para hacer fuego, y sin planes definidos para obtener armas vitales en cantidades suficientes.

La urgencia de continuar investigando los aspectos militares del desarrollo científico es ahora indudable, y no sería demasiado difícil obtener las asignaciones necesarias para ello durante la paz. Sin embargo, los desembolsos requeridos para laborar en el mejoramiento de los materiales de guerra siempre encuentran mucha oposición, porque estos carecen de utilidad alguna cuando no hay guerra.

El desarrollo de los aviones de combate está ligado muy de cerca al de la aeronáutica civil; los prototipos de muchos de nuestros actuales y futuros aeroplanos de transporte fueron originalmente bombarderos. La mayoría de los principios aeronáuticos que ayudaron a dar a esta nación la más grande fuerza aérea del mundo, tienen su origen en perfeccionamientos comerciales. Ese *saber cómo producir* que caracterizó a nuestro país desde el principio de la guerra, fué parcialmente fruto de nuestras empresas de tiempos de paz. Se ha descuidado mucho el desarrollo de muchos tipos de armas por el solo hecho de que no tienen equivalente comercial. Las armas antiaéreas son un buen ejemplo de esto. Los eficacísimos cañones antiaéreos de que disponemos hoy no fueron una realidad sino mucho después de comenzar la lucha. Lo que ha costado a la nación, en tiempo, vidas y dinero, el descuido de asignar durante la paz las sumas necesarias para estas actividades, es algo espantoso.

Hay otro aspecto de la investigación científica que, a mi parecer, fué un tanto ignorado: el perfeccionamiento de métodos rápidos para la producción en gran escala de materiales de guerra. Esto tiene gran importancia, toda vez que es el factor que determina la rapidez con que podamos movili-

zar nuestros recursos en caso de guerra, así como el volumen y el costo de las reservas de pertrechos. Pueden economizarse muchos millones de dólares a los contribuyentes mediante el estudio serio de este asunto.

Podemos estar seguros que la próxima guerra —si viene alguna vez— será más extensa que la presente. La naturaleza de la guerra es tal que una vez empezada no puede terminar más que como ésta está terminando: con la destrucción del vencido. Debemos tener la certeza de que, si surge otro conflicto, la labor de reconversión se llevará a cabo, desde el principio, bajo el bombardeo enemigo. Hay que basar los planes para la movilización industrial sobre esta suposición y organizarlos de manera que podamos enfrentarnos inmediatamente con esta circunstancia o con cualquiera otra que se desarrollare. Y esto hay que realizarlo sin retrasar o estorbar en forma alguna la producción pacífica normal.

Si queremos continuar siendo una gran nación debemos tener presente, ahora y en el futuro, que los pueblos que unan fervientemente la paz no pueden escoger entre ésta y la guerra. La guerra se desencadena por las maquinaciones de quienes, por ventajas políticas, están dispuestos a recurrir a la violencia. Estoy convencido de que si tomamos las medidas bosquejadas en este informe, podremos evitar el desastre, y así protegidos, vivir bastante confiados en que el futuro nos traerá lo mejor, y que, aún en el caso de que nos viniese lo peor, estaríamos preparados para ello.

Como dijera el Presidente Wáshington en su mensaje al Congreso el 3 de diciembre de 1793:

No puedo someter a vuestra consideración las medidas que debemos tomar para cumplir nuestras obligaciones con el resto del mundo, sin antes insistir otra vez ante vosotros sobre la necesidad de colocarnos en una posición de completa defensa, y de exigirles a los demás el cumplimiento de sus obligaciones hacia nosotros. Los Estados Unidos no deben dejarse persuadir de que, contrario al orden natural, ellos se mantendrán alejados para siempre de las dolorosas levadas que tanto abundan en la historia de los pueblos. Los Estados Unidos merecen cierta jerarquía entre las naciones, y ésta le

será aplazada, o negada, debido a su reputación de debilidad. Si queremos evitar los insultos debemos estar listos para rechazarlos; si queremos asegurar la paz, una de las más poderosas instituciones de nuestra creciente prosperidad, debe saberse que estamos listos para la guerra en cualquier momento.

G. C. MARSHALL.

Jefe del Estado Mayor General

Washington, D. C.

1º de septiembre de 1945.

De Mahan a Mackinder

Por SAINT HILAIRE

Durante los últimos cincuenta años del siglo XIX y los primeros del siglo XX, dos nombres fueron familiares en la literatura política, militar y naval del mundo. Eran estos Alfred Thayer Mahan y Sir Halford Mackinder.

El primero fué un Oficial Americano, el último: un geógrafo británico. Mahan interpreta la Historia del Mundo como una grande y continúa lucha por el control de los mares. De sus estudios intensivos de los siglos XVII, XVIII y XIX, edad de oro del Poder Naval, él obtiene la conclusión de que el control de las rutas marítimas por donde se hace el tráfico comercial fué y seguirá siendo la llave del poder mundial.

Mackinder, interpreta la historia como una lucha entre el Poder Naval y el Poder Terrestre. Este geógrafo dudaba del futuro predominio de los países marítimos, asegurando que la importancia del Poder Naval podía considerarse como una etapa ya superada en la historia de la lucha por el poder político entre las grandes potencias, y, en contraposición a las teorías de Mahan, sustentaba la tesis de que el grupo de tierras y mares, con abundancia de vías naturales, que se extiende en Eurasia, podría ser capaz de hacer surgir Imperios, para reemplazar la influencia dominante del Poder Naval. Tal Poder Continental, combinaría el dominio del mar y el Poder Terrestre, bajo el Gobierno de un solo Estado, extendiendo su invencible influencia sobre todas las tierras y mares del Mundo.

Con la publicación del notable libro: "LA INFLUENCIA DEL PODER NAVAL EN LA HISTORIA", Mahan emerge desde una obscura rutina naval, para convertirse en un brillante escritor de fama internacional.

Indiscutiblemente, no hay nadie que jamás haya ejercido una influencia tan directa y profunda sobre la Teoría y Estrategia del Poder Naval, como Alfred Thayer Mahan. El

aceleró y dirigió una revolución que se había formado lentamente en la política naval de los Estados Unidos, estableciendo un fundamento teórico en la tradición británica de predominio político mediante su Poder Naval.

Asimismo, dió ímpetu al desarrollo naval alemán y japonés. En una u otra forma las publicaciones de Mahan afectaron también al pensamiento naval en Francia, Rusia e Italia. Su filosofía de la historia y sus ideas sobre el poder mundial, aparecen en diferentes publicaciones en una forma algo descuidada. Para obtener provecho de sus escritos sería necesario leer el conjunto de todos sus trabajos, porque, resulta difícil encontrar en un pasaje o grupo de pasajes, sus ideas concisamente sumarizadas. En consecuencia, la interpretación de la historia y el futuro del Poder Naval de acuerdo con la tesis de Mahan, sólo podrán estudiarse conjuntamente en los libros y artículos publicados a través de dos décadas de su intensa labor intelectual.

La idea principal de Mahan, referente a la continuación del predominio del Poder Naval sobre el Poder Terrestre, puede encontrarse en muchos de sus artículos o Conferencias. En 1893, por ejemplo, en un artículo titulado: "HAWAII AND OUR FUTURE SEA POWER" decía: "El mar, hasta sus accesos a la tierra, constituye una vasta llanura ininterrumpida y libre de obstáculos. . . . Esta llanura extendida y monótona, sin embargo, origina no en pequeña parte, la concentración de pueblos y villas, con sus centros de comunicaciones. La posesión de los lugares de convergencia o cruce de estas vías marítimas, proporciona un predominio político, de acuerdo con la importancia y número de rutas que se reúnen. El Océano no ofrece obstáculos a los buques que pueden seguir cualquiera de las rutas que se trazan sobre la carta que representa la superficie de la tierra, excepto ciertas restricciones determinadas por el mismo tráfico, economía de distancias y condiciones del mar y viento".

Este concepto del mar entrelazado por vías no marcadas, pero intensamente traficadas, fué concebido por Mahan en la creencia de que el transporte terrestre no podría competir nunca, comercial o estratégicamente, con el transporte marítimo.

En otro artículo titulado, "THE ISTHMUS AND SEA POWER", decía en 1893: "Por más de 400 años se ha mantenido latente en el pensamiento del hombre, una gran idea, que a pesar de su amplia difusión y naturaleza profética, se parecía a uno de aquellos instintos fundamentales que dominaba el ambiente de la época. Este pensamiento, de una fácil comunicación que uniese dos civilizaciones antiguas, la de Europa, con centro en el Mediterráneo, y la de India con centro en el Mar Oriental, guió toda la vida de Cristóbal Colón, no obstante los escasos y oscuros conocimientos de aquella época.

Antes del descubrimiento de las grandes rutas marítimas que unieron Europa, la India y América, las comunicaciones se hacían por tierra en viajes duros y aventurados. Aun entre los pueblos de un mismo país, el intercambio social y económico era muy reducido. Pero las ciudades situadas en las cercanías del mar (por ejemplo las ubicadas en el litoral del Mediterráneo) simbolizaban con su progreso material y alta cultura, el futuro de la gran familia de Naciones, que se unirán sucesivamente con el transporte marítimo cada vez más seguro y veloz. En esta forma los pueblos separados aparentemente por grandes extensiones de mar, en realidad, estarían enlazados gracias a las inmejorables rutas marítimas".

El resurgimiento y explotación del Poder Naval Británico, según Mahan, fué sólo posible, gracias al control que Inglaterra tenía de las rutas marítimas más importantes del mundo.

De su hipótesis básica, de que el Poder Naval era vital al crecimiento nacional, a la prosperidad y a la seguridad, Mahan pasó a examinar los elementos de este poder, nombrando seis factores fundamentales que afectan su desarrollo: la posición geográfica, la conformación física, la extensión del territorio, la población, el carácter nacional, las instituciones gubernamentales.

Para mantener el Poder Naval y las comunicaciones marítimas, era necesario poseer bases, especialmente en aquellos puntos estratégicos de obligada ruta comercial. En esta forma Inglaterra estableció sus estaciones navales en Gibraltar,

Malta, Cabo de Buena Esperanza, Singapur, etc. Mahan, decía a este respecto, que los barcos de un país que no tuviesen bases adecuadas, serían como pájaros de tierra, imposibilitados de volar lejos de sus costas.

En el siglo XX una serie de acontecimientos alteraron el equilibrio de poder naval impuesto por Inglaterra. Estos acontecimientos fueron el surgimiento de nuevas potencias navales, el gran aumento del Poder Naval en Europa, y ciertos descubrimientos tecnológicos que disminuyeron la efectividad del bloqueo como arma. El dominio universal de los mares por Inglaterra desapareció, y junto con él, la histórica balanza de la inmensa, intrincada y eficiente maquinaria de aquella comunidad económica mundial, que el PODER NAVAL BRITANICO había formado y protegido durante el siglo anterior, ciñéndose estrechamente, en los últimos años de este siglo, a las teorías sustentadas por Mahan.

La influencia máxima ejercida por Inglaterra con su poder marítimo se debió principalmente al estado primitivo de los transportes terrestres en el Continente Europeo. Los productos enviados desde el Noroeste al Sur de Alemania, por ejemplo, eran llevados normalmente por barcos desde los puertos del Norte, a través del Canal de la Mancha, por Gibraltar, los Dardanelos y remontando el Danubio hasta su destino.

Uno de los elementos principales para obtener y mantener el Poder Naval decía Mahan, es la posición geográfica, y en este sentido, la posición de Inglaterra era envidiable en el siglo XIX, sin embargo, el tiempo y la tecnología han alterado éste y otros factores del Poder Naval. Los submarinos y después el avión, vinieron gradualmente a disminuir el valor de la protección dada por la insularidad. Mahan no vivió lo suficiente para llegar a ver el contra-bloqueo impuesto a Inglaterra por los submarinos alemanes, ni presenció el "BLITZ" aéreo de 1940 contra las industrias y los puertos que constituían la base del Poder Naval Británico.

Mahan dudaba que Inglaterra pudiese continuar indefinidamente manteniendo su posición de Potencia Naval. La amplia base de ese poderío, escribía Mahan, continúa siendo su gran comercio, sus inmensas industrias y un extenso sis-

tema colonial. Aunque la Marina Americana, en esa época, era débil, Mahan pensaba que con una política de fortalecimiento, EE. UU., podría reemplazar, finalmente, a Inglaterra en el puesto de Potencia Naval predominante. En este caso, confiaba, en que nada podría romper nuevamente, las buenas relaciones de estos grandes pueblos de habla inglesa.

Sin embargo, acontecimientos posteriores demostraron que este ilustre escritor naval, no dió la importancia debida a las posibilidades políticas, económicas y militares de Eurasia, así como al incremento del potencial humano en esta área continental, comparada con la población casi estable de la Europa Occidental, y cuya consecuencia afectó la distribución del poder político del mundo.

Mahan parece no valorizó debidamente el desarrollo que tendría el transporte terrestre. El tampoco tenía una buena impresión de la enorme potencialidad de Alemania, y de la posible industrialización de Rusia, como consecuencia de la que surgiría uno o dos Estados dominantes en el Continente.

Mahan contempló el panorama del mundo hasta 1914, pero fué extremadamente conservador en la evaluación de las nuevas armas, pues no tenía un verdadero concepto de la revolución técnica, ésto es, de la dependencia capital que una nación importante tiene de la Ciencia y de la Tecnología.

Desde 1904, la guerra ha venido a convertirse cada vez más en un conflicto de tecnologías. De la aptitud de un Gobierno para seguir una vía intermedia entre un extremado conservatismo y una apresurada experimentación de inventos técnicos, puede resultar la diferencia entre la victoria y la derrota.

Ciertos principios estratégicos y tácticos de Mahan, son aun aplicables a nuestros tiempos. El escritor M. T. Sprout de la Universidad de Princeton en su libro MAHAN EL EVANGELISTA DEL PODER NAVAL, dice: "Las comunicaciones, constituyen el elemento más importante político y militar de la estrategia. La eminencia del Poder Naval reside en su control sobre ellas. Por lo tanto, la Nación que puede asegurar-se dichas comunicaciones para sí y que puede interrumpirlas

a su adversario, llega a la raíz misma del vigor de una Nación. Esta es la prerrogativa de las potencias marítimas, de cía Mahan”.

Mahan hacía hincapié en que la concentración de la fuerza es un principio fundamental, tanto en la guerra naval como terrestre. Mahan, observaba que si, al contrario, el verdadero fin de las fuerzas navales es superar la Marina del enemigo y controlar así el mar, entonces la Flota de éste es el verdadero objetivo que debe ser atacado en todas las ocasiones. Si el fin último de una Flota no consiste en dar caza, ni huir sino en controlar los mares, la característica dominante de la Flota no debe ser la velocidad sino la acción ofensiva-defensiva. De nada sirve llegar antes a cierto lugar, si, cuando llegue el enemigo, Ud. ya no posee una mayor fuerza. En opinión de Mahan este principio era más cierto en el mar que en tierra, porque en el mar la falta de artillería no puede compararse como a veces es posible hacerlo en tierra, por medio de una adecuada selección del terreno. La velocidad es útil, pero sin sacrificar la potencia de fuego”.

Pero a la luz de las dos últimas guerras mundiales, ciertas ideas de Mahan tienen que ser revisadas y enunciadas de nuevo; otras conservan su actualidad.

Si el Poder Naval según Mahan hizo concebir a Eurasia, como una unidad, y determinó las relaciones entre el antiguo y nuevo mundo, debe reconocerse que fué el notable geógrafo inglés, Sir Halford Mackinder quien en 1904, estudia por primera vez, en forma detallada, las relaciones entre el Poder Naval y el Poder Terrestre, como base para su estudio analítico del mundo, considerando a Eurasia como centro geográfico del globo.

En una de sus obras más difundidas “IDEALES Y REALIDAD DEMOCRÁTICA”, publicada en 1918-1919, hizo un amplio estudio de Eurasia, en la actualidad prácticamente dominada por la Unión Soviética.

El análisis de Mackinder comenzaba con la idea del “Heartland” (corazón del mundo, situado geográficamente cerca a los Urales). La vasta extensión de Rusia comprendiendo a Siberia fué considerada como una sola unidad, en rela-

ción a las vertientes internas de sus ríos, así como de acceso al mar. Además en Eurasia, Mackinder, comprende a toda la Europa Continental.

La importancia de la región denominada Heartland, fué apreciada por primera vez por Mackinder al tener la concepción de una posición central con líneas de comunicaciones interiores, suficientemente eficientes y unificadas mediante el desarrollo avanzado del transporte terrestre, al extremo de que fuera capaz de competir con las comunicaciones marítimas. Este geógrafo, vaticinó también la transformación de las estepas rusas de áreas de un bajo potencial económico, en zonas de alto desarrollo industrial y agrícola.

Los hechos actuales de la economía y de la geografía rusa, sin embargo, no presentan un cuadro definido para determinar si el "Corazón del Mundo" es o podría ser en el futuro el centro de comunicaciones, movilidad y poder potencial del globo. Sin duda el Gobierno Soviético ha hecho y continuará haciendo los mayores esfuerzos para trasladar el centro de la producción al centro geográfico de Eurasia o sea al "Heartland". Las cifras de producción industrial entre los Urales y Novosibirsk continúan siendo inciertas e inexactas, y es difícil llegar a una apreciación completa de la importancia potencial de esta región. Pero no se puede negar que la Unión Soviética está fomentando el progreso industrial y agrícola de esta región en forma acelerada.

Contrariamente a Mahan, Mackinder sustentaba la tesis de que el grupo de tierras y mares, con abundantes vías naturales, que se extiende en Eurasia, podría ser capaz de hacer surgir Imperios, para reemplazar la influencia dominante de Gran Bretaña.

Mackinder, a semejanza de Mahan, interpreta la historia como una sucesión de luchas entre pueblos marítimos y continentales, pero difiere de este último, en su tesis de que el predominio político en el futuro corresponderá a los pueblos continentales y no a las naciones marítimas. Para apoyar su tesis, Mackinder afirma que la Europa Central, Alemania y Rusia, tienen todos los componentes para hacer surgir un gran imperio que pueda dominar el mundo. Estos com-

ponentes incluyen: a)—Abundante potencial humano; b)—Inmensos recursos naturales; c)— Un posible desarrollo de las vías de comunicación terrestre y navegación fluvial, para apoyar el resurgimiento económico y la movilidad militar; d)— el notable talento de organización y desarrollo tecnológico del pueblo alemán.

¿Qué pasaría, decía Mackinder, si el Gran Continente Europa y Asia (ISLA MUNDO) se convirtieran en el futuro, en una sola base de Potencia Naval? ¿No serían superadas las bases insulares de Gran Bretaña y Estados Unidos en relación a construcciones navales y potencial humano para las tripulaciones? Sus flotas no cabe duda lucharían con el heroísmo familiar a sus tradiciones, pero al final sucumbirían. Mackinder advierte este peligro y pide a los líderes políticos que busquen un sistema capaz de detener el desarrollo de este inmenso poder único.

La tesis de Mackinder se puede exponer en síntesis en la forma siguiente: "Quien controla Europa Oriental, gobierna el Heartland; quien gobierna el Heartland, gobierna la Isla Mundo (Eurasia, comprendiendo la Europa Continental) y quien gobierna la Isla Mundo, gobierna al Mundo. Esta tesis de Mackinder ha sido modificada con el siguiente grito de combate de los poderes políticos del Viejo Continente Europeo, en la forma siguiente: "Quien controla el *Rimland* (Todos los países marítimos de Africa y Europa incluyendo a Inglaterra y excluyendo a la Unión Soviética) gobierna la Eurasia; quien gobierna la Eurasia, controla los destinos del mundo".

Mackinder apreció la importancia política del potencial humano, y la diferencia en la relación de crecimiento de la población entre el Oeste y Este de Europa. Asimismo, tuvo una clara concepción del desarrollo que alcanzarían los transportes terrestres y la importancia del Poder Terrestre mediante una eficiente administración centralizada.

Sin embargo, no todo parece sombrío en la apreciación de este panorama político; pues Mackinder, no dió la debida importancia a las dificultades políticas y resistencias enconadas que encontraría la potencia terrestre dominante, en su pretensión de imponer su voluntad sobre Europa. Los países de este continente son extremadamente racionalistas y con-

servan sus propias tradiciones históricas y culturales, y muy difícilmente se someterán al invasor sin oponer la más heroica resistencia.

Mackinder como Mahan tampoco apreció debidamente la enorme importancia que tendrían las nuevas armas y en particular del Poder Aéreo, en las futuras relaciones entre los pueblos continentales y marítimos.

Felizmente, hasta un período que puede abarcar una década o más, los países anglo-sajones mantendrán todavía una enorme ventaja en los adelantos científicos y tecnológicos, que han hecho variar sensiblemente las predicciones de los notables intelectuales Mahan y Mackinder.

El escritor británico, podría posiblemente tener éxito en su vaticinio, en el caso de que se permitiese a la Unión Soviética dominar Europa Continental y constituir un Poder Naval. En la actualidad, el Poder Aero-naval anglo-sajón, continúa como factor predominante de la política mundial; la 2ª Guerra no ha hecho sino modificar ciertos conceptos tradicionales impuestos por Mahan, pues la Aviación y otras armas conocidas sólo han fortalecido al Poder Naval. Pero el aforismo tan conocido de "Quien domina el mar, está en gran libertad de hacer la guerra" se ha modificado ahora en la forma siguiente: "Quien domina el mar hoy, debe primero dominar el aire sobre el mar". Las fuerzas aero-navales constituyen el principal componente de la Armada para el fin total de obtener el dominio del mar. La fuerza aero-naval como una arma táctica, es una parte de la Armada, tanto como lo son el acorazado, el crucero, el destroyer, el submarino y las fuerzas anfibas. Este nuevo concepto del poder aero-naval se formó en la segunda guerra mundial y brilló en todo su poderío por exigencias especiales de la lucha en el Pacífico desde 1942-1945. El último período fué la era de la Fuerza de Tarea de portaviones y acorazados veloces. Fué en este período que recién debía aceptarse la teoría de que "El dominio del mar dependía del dominio del aire sobre el mar". Estados Unidos, obtuvo primeramente el control de los mares mediante el empleo de fuerzas aeronavales en la destrucción del poder naval japonés y alemán, y después, fué consolidado por la reducción de estas naciones, mediante las grandes operaciones anfibas.

Como dijimos anteriormente, el Poder Aero-naval, continuará siendo un factor dominante para los países anglosajones, cuando menos por un período de 10 á 15 años, época en que Eurasia podría crear un Poder Aero-naval, que unido a su enorme fuerza terrestre, desarrollo industrial y potencial humano, constituiría el peligro previsto por Mackinder.

El Poder Aero-naval según el Almirante Nimitz, en una probable próxima guerra, actuaría en la forma siguiente:

DEFENSIVAMENTE

- a) Protección de los centros vitales, de los devastadores ataques aéreos y de submarinos lanza-proyectiles.
- b) Protección de áreas de vital importancia estratégica, tales como fuentes de materias primas, centros industriales, bases avanzadas, etc.
- c) Protección de las líneas esenciales de comunicación durante el reaprovisionamiento o evacuación.

OFENSIVAMENTE

- a) Devastadores bombardeos desde portaviones sobre las instalaciones vitales del enemigo.
- b) Destrucción de las líneas de comunicación del enemigo accesibles a las fuerzas navales y aéreas.
- c) Ocupación de bases avanzadas seleccionadas en territorio enemigo con el empleo coordinado de las fuerzas navales, aéreas y anfibas.

El concepto del Poder Aero-naval, sigue apoyándose en los factores de concentración de fuerzas, alta movilidad y potencia de fuego. Pero el principal elemento de la acción es el de movilidad y sorpresa táctica, en el cual se capitaliza en la actualidad el poder inherente de la Aviación Naval. El portaviones es sólo una base aérea. A diferencia de la base establecida en tierra posee el poder de moverse y maniobrar; por lo tanto, es en principio un arma ofensiva y la fuente de continua sorpresa táctica.

Pero aún el actual concepto del Poder Aero-naval, puede hacer frente a un nuevo cambio en la próxima guerra. Los adelantos científicos y tecnológicos ya no siguen un ritmo lento sino revolucionario, y el arte de la guerra puede cambiar en forma no prevista por los ilustres escritores Mahan y Mackinder.

La Marina de Hoy y la del Mañana

Las sucesivas reducciones del personal de las Fuerzas Armadas anunciadas en 1947, hicieron muy difícil al Almirantazgo llevar adelante los planes para reorganizar la Marina sobre la base de servicios largos de tiempo de paz. Cuando, en Octubre de ese año, tuvo que ser reducido adicionalmente hasta 147,000 (una reducción de 17% del total de 178,000 para 1947-48, fijado solo dos meses antes), el Almirantazgo tomó una decisión valerosa. Decidió inmovilizar la mayor parte de la Marina de manera que pudo ejecutarse la reducción y nuestro poderío naval levantado nuevamente en el tiempo más corto posible.

La Guerra es una continuación de la Política y no hay duda que los Servicios Armados hablaban en ese tiempo de que no debía desecharse la posibilidad de una guerra en un futuro inmediato. Realmente, como lo indicó, Lord Chatfield en la Cámara de los Lores, la Junta del Almirantazgo debía estar informada de que podrían paralizar la Flota por más o menos seis meses. Además, ellos probablemente tenían en mente la intimación del Gobierno de que esa reducción era parecida a la final y debería ser considerada como la planta de tiempo de paz del personal naval.

Como resultado, probó ser la decisión más acertada. Hace un mes o dos, el Comandante Noble, un P. M., que habla con autoridad de asuntos navales y que no retrocede en sus críticas de la política naval del Gobierno, expresó la opinión de que la Marina tenía un adelanto de un año o dos en planeo y organización, con respecto a los otros dos servicios. Y el número de los buques de la Home Fleet que zarpó de Inglaterra en Setiembre pasado, para hacer un crucero por los puertos de la Indias Occidentales y Sud-Africa, aunque insignificante comparado con el tamaño de la Home Fleet de los días de pre-guerra, es una clara indicación del satisfactorio progreso efectuado en la reconstitución de la Marina durante 1948.

La principal dificultad para comisionar buques en servicio en la actualidad, sin embargo, no es la falta de hombres, porque el flujo de voluntarios para servicios largos es ahora el doble de lo que fué antes de la guerra, sino la falta del personal entrenado. A lo largo de los seis años de guerra, la mayor parte del personal ingresó a la Marina sólo por el tiempo de las hostilidades.

Además de eso, cada año desde 1939 en adelante, numeroso personal de pre-guerra con largos servicios, que estaban en la Marina por siete, doce o veintiún años, llegaron a la expiración de sus contratos y estaban listos para ser dados de baja a la terminación de la guerra. De esta manera, hemos perdido desde la época de la guerra un número de Oficiales y un muy alto porcentaje de Oficiales de Mar y Marineros. Hasta que los reemplazos no hayan sido entrenados en las complicadas armas e instrumentos que ahora se usan en los buques de guerra, lo que no puede hacerse en un día, no podemos esperar tener un gran número de buques en servicio con tripulaciones eficientes y listas para la guerra.

¿Cuál es nuestra potencia material? ¿Tenemos suficientes buques y son de la clase correcta? Los resultados de desarrollos e investigaciones toman mucho tiempo para ser estudiados y aplicados en la forma de materiales mejorados y no hay razón para suponer que algún posible enemigo haya avanzado en ese sentido más rápido que nosotros. Por esta razón se puede decir con seguridad que si la guerra llegase mañana, estaremos en posición de dar buena cuenta de nuestras actividades en el mar. Todavía tenemos plenitud de buques efectivos puestos en la reserva desde la guerra y una vasta reserva de personal entrenado, actualmente en la industria y disponibles, después del período de caos de los primeros días de la movilización, para tripularlos.

Pero el peligro real es la guerra de tres, cinco o diez años. Con cada año que pasa, los buques de guerra están menos preparados para efectuar sus funciones apropiadas en la guerra y los buques grandes demoran mucho en ser construídos. Por consiguiente no pueden ser retardados demasiado los programas de nuevas construcciones. El tamaño y naturaleza de los programas a ejecutarse sólo pueden ser cono-

cidos por la Junta del Almirantazgo. Sin embargo, es posible para los estudiantes entendidos en la guerra del mar, discutir ventajosamente los considerandos que deben influenciar para llegar a decisiones, con especial referencia al ataque atómico en la guerra naval y al futuro de los acorazados, los portaaviones y los submarinos. Son estos tipos de buques los que probablemente incluyen los más sorprendentes desarrollos durante y desde la guerra.

El efecto de la bomba atómica en la guerra naval

En la actualidad, probablemente sólo un pequeño círculo de científicos están en condiciones de decir si las cargas atómicas pueden ya sea, ser incluídas en un proyectil disparado desde un cañón, o de una plataforma de cohetes, o colocados en la cabeza de combate de un torpedo. Sin embargo, se deben anticipar progresos de esta clase y ser tomados en consideración cuando se calcule nuestros requisitos de ofensiva y defensiva navales. Afortunadamente, los resultados publicados acerca de las pruebas de la bomba atómica, llevados a cabo en Bikini, proporcionan valiosa información, no sólo para los diseñadores de buques, sino también para los Jefes y otros encargados de conducir la guerra en el mar.

No son necesarias pruebas para asegurar que en su forma presente las cargas atómicas han incrementado grandemente la importancia y valor del arma aérea-naval. En principio, la bomba atómica es meramente una bomba mejor, completamente más efectiva en sus resultados que la mayor bomba hasta ahora lanzada desde un avión. Al mayor radio de acción proporcionado al avión por el portaaviones se añade ahora, por consiguiente, la potencia destructiva altamente incrementada de la bomba que puede llevar. También, la más efectiva neutralización de la bomba atómica es interceptar y derribar el avión que la conduce, aviones transportados son los únicos capaces de extender geográficamente el área en la cual puede ser practicada tal interceptación.

El valor real de las pruebas de Bikini descansa en la evidencia que proporcionan. Desde el aspecto defensivo, la Marina será menos afectada por la bomba atómica que cualquiera de los otros dos servicios armados al llevar a cabo las tareas adju-

dicadas. La mejor forma de reducir la cantidad de daños efectuados por una explosión es la dispersión, principio que fué muy definitivamente confirmado en Bikini. En ambas explosiones, sobre y bajo la superficie, los buques que estaban separados más de una milla sufrieron poco o ningún daño, tanto en el material como en el "personal" expuesto. Las formaciones tácticas de los buques de guerra y convoys deberán, por consiguiente, ser cambiadas de manera que los buques puedan navegar separados una milla (o más si la carga atómica es incrementada) en vez de llevar un orden cerrado, dos o tres cables aparte, como se hace actualmente. La amplitud de los océanos hace perfectamente fácil esto, excepto en áreas focales, aunque ello bien pueda significar un gran aumento del número de buques de escolta anti-submarinos hasta ahora requeridos, en vista de la necesidad de proporcionar escolta cerrada para buques solos.

Todo esto no significa que los buques no serán hundidos por la bomba atómica, sino que quiere decir que el número de buques hundidos o puestos fuera de acción por una bomba atómica será probablemente reducido a uno (en adición a los buques pequeños que puedan estar en la escolta cerrada). Aún durante la reciente guerra, buques grandes e importantes (tales como el "Prince of Wales", "Barham" y el "Reynown") fueron hundidos por una bomba o torpedo, pero la Marina seguía capacitada para continuar su tarea.

Las pruebas de Bikini también pusieron de manifiesto la necesidad de reforzar los cascos de los buques, rediseñar y reforzar las superestructuras y la protección del personal de los efectos de la radio-actividad, presión del aire y del efecto del resplandor y para reducir los daños debidos a los "proyectiles perdidos". Esto se aplica a todos los "proyectiles perdidos", ya sean bombas perdidas, torpedos magnéticos, minas o granadas. Por otra parte, el Departamento de Marina de los Estados Unidos y la Junta del Almirantazgo tienen el conocimiento y los datos necesarios para decidir los cambios de diseño que sean necesarios. Pero el hecho que ellos requieren y que puede imponer un considerable trabajo de reconstrucción, da énfasis al buen criterio de la política del Almirantazgo de "acelerar despacio" con los buques paralizados durante la guerra y que han decidido completarlos.

Finalmente, hay la cuestión de las bases que, se argumenta, serán destruidas por la bomba atómica. La protección de las bases navales, en nuestras costas, no es fundamentalmente de responsabilidad naval. Se debe tener confianza en las medidas del Gobierno acerca de la defensa civil y en una poderosa ofensiva de los bombarderos de la R. A. F. Pero al llevar a cabo operaciones ofensivas en ultramar, una fuerza naval de operaciones puede ahora ser independiente de sus bases terrestres como resultado del desarrollo de la Flota Tren, detalles de la cual han sido proporcionados en anteriores artículos, para proporcionar combustible, artículos, munición, equipos y para reparar y reacondicionar buques de guerra en el mar.

El acorazado de hoy y el de mañana

Con la consignación al material de desecho, a comienzos de 1948, del remanente de nuestros acorazados y cruceros de batalla de pre-guerra adaptados para servicio activo, nos hemos quedado sólo con el "Vanguard" y los cuatro de la clase "King George V". Oficiales de Marina de alta graduación han expresado la opinión que el acorazado de 42,500 toneladas "Vanguard" será posiblemente el último de los nuestros. La base de esta profecía parece ser la definición de un acorazado, involucrado en el Tratado de Paz con Italia: un buque de guerra, no un portaaviones, con un desplazamiento standard que no exceda de 10,000 toneladas, o que pueda llevar cañones de calibre mayor de 5". Esto, por supuesto, es la definición del buque capital dada por el antiguo Tratado de Washington, establecida en una época cuando las principales Potencias navales estaban construyendo cruceros de 10,000 toneladas con cañones de 8". Esto ciertamente no conduce a una definición clara.

Un acorazado es descrito con más seguridad como un buque de guerra que es capaz de combatir con éxito a un oponente que pueda desarrollar un volumen igual de potencia de fuego (no necesariamente cañones) y que, sujeto a esos requisitos, tiene el máximo posible de armamento anti-aéreo y protección contra los ataques aéreos y submarinos. Es obvio, por consiguiente, que si la Gran Bretaña va a construir otro acorazado, el buque no será necesariamente otro "Vanguard".

Puede, por otra parte, ser diferente a cualquier buque hasta ahora conocido, puesto que sus características dependerán del tamaño y armamento del buque requerido para desarrollar un volumen de potencia de fuego igual o mayor que el que pueda ser desarrollado por cualquier buque de guerra, que cualquier posible enemigo pueda construir. En ese sentido, los Americanos están actualmente experimentando con armamento principal de cohetes en dos de sus acorazados no terminados durante la guerra.

Por qué, se podría preguntar, requerirá cualquier potencia naval tal tipo de buque, cuando parece por las operaciones llevadas a cabo en el Pacífico durante la reciente guerra, que los combates decisivos fueron llevados a cabo por portaaviones muy distanciados entre sí? Esto, sin embargo, es desafortunadamente, sólo la mitad de la verdad, porque se presentan tales condiciones como niebla y oscuridad, que pueden dificultar muy considerablemente las operaciones aéreas. Y si nuestro enemigo posee acorazados, él puede seleccionar dichas condiciones para llevar a cabo un combate decisivo o, alternativamente, atacar a los mismos portaaviones. Un portaaviones que tiene que acomodar, permitir despegar y aterrizar a un gran número de aviones no puede nunca ser tan poderosamente ofensivo y defensivo como un buque de igual tamaño, que no tiene que hacer las mismas cosas. El mismo, por consiguiente, requiere protección, particularmente cuando las condiciones impiden que sus aviones operen efectivamente. Es de importancia anotar también, de pasada, que cuando los portaaviones Norteamericanos estaban operando dentro del alcance de los aviones japoneses con bases en tierra, consideraban invaluable contar con la fuerte ayuda de los acorazados con su fuerte, listo y eficiente armamento anti-aéreo y protección más sustancial contra las averías por ataques de bombardeo.

En la época actual ningún posible enemigo tiene aun un acorazado merecedor de ese nombre y nuestros cinco acorazados modernos serían, por consiguiente, suficientes para cualquier operación llevada a cabo por una Fuerza Naval Inglesa de Tarea durante una guerra en un futuro cercano. Incidentalmente, es muy deseable que el término Americano "Fuerza de Tarea" sea adoptado en la Marina Británica.

La composición de la fuerza a ser empleada en cualquier operación es entonces fijada, nó por el deseo de tener una "flota balanceada", sino por lo que esa fuerza tiene que hacer, sea que tenga que soportar un ataque submarino, servir de defensa a un convoy contra un poderoso raidista del mar, o atacar objetivos militares en tierra frente a aviones con bases terrestres.

Es, sin embargo, claro que ya sea que el "Vanguard" o sus consortes tengan que ser añadidos a, o reemplazados a su tiempo, deberá depender de las consideraciones antes indicadas y nó en profecías que fallan por la base de falta de argumentos lógicos o claro concepto.

El porta-aviones de hoy y el de mañana

La R. A. F. ha sido criticada por concentrar sus esfuerzos antes de la guerra en la ofensiva del bombardeo estratégico (el bombardeo de los establecimientos industriales del enemigo, detrás de la línea del frente) y poner poca atención en la defensa de las rutas oceánicas de comercio o tener una cooperación aérea con el Ejército, como fueron las características distintivas de la ofensiva Alemana en las primeras etapas de la guerra.

Sin embargo, si la R. A. F. debe ser criticada en esos terrenos, la Marina no está por cierto menos abierta a la crítica por entrenar y desarrollar su Arma Aérea Naval en la suposición de que la acción de la flota es el objetivo principal en mente. La función de los portaaviones fué así proporcionar el relativamente gran número de aviones para ser empleados en la búsqueda de la flota enemiga y para atacar con torpedos, primero a los portaaviones enemigos, para prevenir los ataques de sus aviones contra nuestra propia flota, y, segundo, a la flota de combate enemiga para reducir su velocidad y asegurar así su subsecuente destrucción por la artillería de nuestros acorazados.

Esta concentración de ideas sobre la acción de una flota dió como resultado una provisión restringida de aviones de caza y por lo tanto fué poca la demanda de alto desempeño de los cazas y otros aviones proporcionados. No hubo ninguna dificultad seria para operar tales aviones desde porta-

aviones de pre-guerra diseñados para dar 30 nudos. Sin embargo, las operaciones combinadas en el Pacífico, en las cuales grandes fuerzas navales estaban dentro del radio de acción de fuertes bombarderos enemigos con bases terrestres, requirieron aviones de alto desempeño transportados en portaaviones. Parece que no hay duda que el desempeño de los aviones navales debe incrementarse en forma igual al de los aviones terrestres. En el futuro, las operaciones ofensivas en aguas distantes del enemigo (ya sea para desembarcar tropas o bombardear emplazamientos de cohetes y otros objetivos militares) llegarán a ser la regla más que la excepción.

El siempre aumentado peso de los aviones es otro de los problemas principales (hecho todavía más difícil con la introducción de los tipos de dos motores) que tienen que vencer los portaaviones. Aparte del "Eagle" y del "Ark-Royal" actualmente en construcción, todos nuestros seis portaaviones son de diseño de pre-guerra. Su velocidad de 30 nudos es solo lo suficiente para permitir despegar a los cazas "Sea Mosquito" de dos motores, bajo condiciones normales de viento. En los seis portaaviones ligeros de la flota (14,000 toneladas comparadas con 23,00), algunos de cinco o seis nudos de menos velocidad, la longitud efectiva de la cubierta de vuelos, es aproximadamente la misma. Sin embargo, en los portaaviones ligeros aun los cazas modernos de un solo motor tienen que ser ayudados con cohetes para poder despegar con vientos moderados.

Casi las mismas dificultades se presentan con el aterrizaje, aunque con las innovaciones introducidas en el tren de aterrizaje y con el tren de aterrizaje de triciclo pueden reducirse en alguna extensión. La aceptación del "Vampire" de propulsión a chorro para operar desde portaaviones, se ha debido a esta última innovación.

Otro problema es el tipo de cubierta de vuelos. ¿Debe ser lo suficientemente acorazada para soportar a los aviones suicidas, o la bomba que explota o hace impacto, introduciendo así mayores problemas en conexión con la estabilidad? ¿O debe la coraza ser colocada más abajo para proteger las partes vitales de la acción retardada de una bomba? Poca información se dispone todavía acerca de los dos portaaviones

pesados y los dos ligeros paralizados durante la guerra y que todavía están en proceso de construcción. Pero las direcciones a tomar de los futuros desarrollos parecen ser claramente conocidas; el tipo y la longitud de la cubierta de vuelos, mayores velocidades y métodos perfeccionados para ayudar al despegue y aterrizaje, capacitando así a los portaaviones para que puedan operar con los pesados aviones de alto desempeño del futuro.

El submarino de hoy y el de mañana.

En ningún aspecto de la reciente guerra fué la pugna por superioridad entre la ofensiva y defensiva más intensa y más continua que en las operaciones submarinas y anti-submarinas.

En el Atlántico Este, los submarinos tipo U encontraron más productivo, en vista de nuestros dispositivos de detección Asdic y patrullas de aviones terrestres, concentrarse durante la noche en la superficie en "manadas", en la vecindad de un convoy y atacar en la superficie, siendo usado el radar en vez del periscopio para disparar sus torpedos. Pero mejoradas las facilidades del radar y de las armas anti-submarinas, nos capacitaron para dar en blanco contra los submarinos U en la superficie y ya sea hundirlos u obligarlos a entrar en inmersión. Esto hizo que ellos se dirigiesen más lejos hacia el centro del Atlántico, fuera del alcance de nuestros aviones terrestres, en donde podían permanecer en la superficie durante el día, entrando en inmersión sólo cuando era avistado el convoy y otra vez llevando a cabo el viejo y reconocido método de ataque en inmersión con el periscopio.

Hasta cierto punto el contra-ataque a ésto fué proporcionado por aquellos valerosos pilotos que eran lanzados desde catapultas en buques mercantes para llevar a cabo un patrullaje aéreo hasta que se terminase su combustible. Luego tenían que acuatizar en el mar y si era posible ser recogidos. Pero la respuesta real vino con el portaaviones de escolta, que acompañaban al convoy durante todo el viaje y permitían mantener una continúa patrulla aérea.

Una de las desventajas del submarino ha sido siempre que estaba obligado a salir a la superficie en las noches para cargar sus acumuladores. Ninguno, por cierto, que no haya estado en un submarino de patrulla en tiempo de guerra puede comprender completamente la sensación de inseguridad

que hay en un submarino cuando está en la superficie de aguas hostiles y cuando la noche está completamente oscura. Y los submarinos U en el Atlántico principiaron a darse cuenta que era muy peligroso estar en la superficie durante la noche, pues eran a menudo localizados con el radar. Para vencer esta dificultad los Alemanes respondieron con el schnorkel, una especie de tubo hueco articulado de 10" por 4". Con el tubo levantado hasta que el extremo abierto estaba sobre la superficie, las máquinas diesel quedaban así capacitadas para aspirar aire fresco y funcionar normalmente como si el submarino estuviese en superficie. Por consiguiente, estaba capacitado para permanecer sumergido en las noches para cargar baterías y podía, por supuesto, permanecer navegando en inmersión con sus máquinas diesel; nó, sin embargo, a una velocidad mayor de seis nudos, porque el schnorkel no podía ser muy elevado sobre la superficie, sin convertirse en un blanco para el radar.

Pronto llegó a ser práctica común para los submarinos U entrar en inmersión tan pronto como zarpaban de sus bases y llegar hasta el Mar del Norte, levantar sus schnorkels y permanecer en inmersión prácticamente durante todo el viaje. Con el submarino U navegando a seis nudos, el schnorkel hace poca "espuma" como para ser visto en el día, cuando estaba en áreas libres de buques o aviones aliados era levantado más alto sobre la superficie para permitir que el buque desarrollase mayores velocidades, particularmente en las horas de oscuridad.

Las investigaciones y desarrollos obviamente deberán ser concentradas en aumentar la velocidad del submarino cuando está en inmersión. La mayor ayuda del submarino es su habilidad para ocultarse entrando en inmersión, pero hasta ahora sólo se ha podido hacer ésto mediante un gran sacrificio de su velocidad. La propulsión, cuando está completamente sumergido, se obtiene por motores eléctricos alimentados por baterías de placas de plomo y ácido sulfúrico, lo cual, con un peso de las baterías en proporción al resto del equipo requerido, dará solo una velocidad máxima de 10 nudos. Aún esta velocidad sólo es posible por un corto período de tiempo, no obstante que en los recientes años se ha incrementado la capacidad de las baterías.

Los inexpertos rápidamente comprenderán la importancia de la alta velocidad en inmersión si se imaginan que ellos mismos están corriendo a 7 millas por hora por una carretera que va hacia un cruce de caminos. Si desea interceptar a un auto que está corriendo a una velocidad de 25 millas por hora hacia el mismo cruce por la otra carretera que está a ángulo recto, sólo podrá hacerlo, si cuando ve por primera vez al auto está más cerca del cruce. Muchos buques han sido avisados en condiciones similares, quizá separados 15 millas y han escapado al ataque sólo porque el submarino no tenía suficiente velocidad para interceptarlo.

El schnorkel es de poca ayuda bajo estas condiciones, porque la "espuma" sería enorme a altas velocidades y fácilmente vista desde un buque de superficie o avión, aparte del aspecto del radar. No obstante, durante la etapa final de un ataque el submarino tiene que reducir su velocidad hasta el mínimo de sus motores, antes de subir su periscopio para hacer una observación ocasional de la posición y rumbo del buque blanco. Aunque bien pueda ser que con el desarrollo del Asdic sea posible tomar marcaciones seguras al blanco mediante él sin necesidad de levantar el periscopio durante la etapa final del ataque.

Por consiguiente, el submarino requiere altas velocidades en las primeras etapas del ataque y de hecho, por un considerable tiempo. La presencia de un blanco alejado muchas millas puede ser informado a un submarino por otro submarino y puede verse obligado a entrar en inmersión a una gran distancia del blanco debido a la presencia de aviones. Pero también se requiere alta velocidad por otra e importante razón: escaparse de los buques anti-submarinos. No se necesita ser un experto para apreciar que será un serio problema para la ofensiva anti-submarina, si un submarino sumergido puede sólo ser perseguido y cazado por un buque que tiene la velocidad de un destroyer o algo parecido.

En una palabra, entonces, el objetivo será cambiar al submarino desde un buque de superficie que tiene la habilidad de sumergirse, como es en la actualidad, en un submarino real; esto es, un buque que normalmente navegue y permanezca completamente sumergido. Parece que todavía pasará algún tiempo antes de que sea alcanzada esta etapa, aunque con

las máquinas de peróxido de hidrógeno se está avanzando algo en este sentido. Algunos detalles de este tipo de máquina que hace caso omiso del aire, han aparecido en las revistas técnicas Americanas y se ha sabido que están siendo colocadas actualmente en dos submarinos Americanos. Hay, sin embargo, muy poca información disponible digna de confianza acerca de esas máquinas y parece posible, en cualquier caso, que las dificultades que hay en la actualidad para proporcionar este combustible, dan un límite marcado a su duración.

Nadie, fuera del Almirantazgo o del Departamento de Marina de los E.U.A. puede posiblemente sugerir una respuesta de valor a la pregunta: ¿qué clase de buque será el submarino del futuro? Por el momento, en cualquier caso, parece que la máquina diesel será todavía necesaria para hacer una corrida o para un crucero largo. Y a menos que la necesidad de efectuar observaciones con el periscopio en las últimas etapas de un ataque sea completamente eliminado, el submarino también requerirá todavía acumuladores y motores eléctricos para muy bajas velocidades de inmersión, aparte de los requisitos eléctricos de alumbrado y motores auxiliares. Por todo lo que se ha dicho anteriormente, no será extraño que el Almirantazgo esté observando todavía los desarrollos actuales y que el Presupuesto de Marina para 1948-49 no muestren submarinos en construcción.

Poder Naval y futuras necesidades

Desde la publicación del Presupuesto de Marina en Febrero pasado, las nuevas construcciones en 1948 no han hecho sino reforzar el poderío de las Marinas Canadienses y Australiana con un portaaviones ligero cada una, aparte de haber sido comisionado el último de los cuatro destroyers tipo "Weapon". La concentración de los recursos de los Astilleros en la construcción de buques mercantes, la necesidad de reconstruir nuestra economía nacional, el deseo de incorporar en nuestros nuevos buques el resultado del desarrollo e investigaciones operados desde la guerra y la necesidad de encontrar dotaciones entrenadas, han sido todos los factores que han contribuido a retardar la terminación de los buques comenzados durante la guerra.

Con la cancelación del viaje de Sus Majestades a Australia y Nueva Zelanda, el "Vanguard" fué enviado al Mediterráneo por unos cuantos meses a comienzos del año y parece que es muy deseable que regrese allá. Aunque la regla del futuro será la operación de las fuerzas de tarea más que acciones de la flota, los acorazados bien pueden formar una parte componente de esas fuerzas de tarea. Así parece muy deseable que nuestras dos principales concentraciones de buques (en aguas territoriales y en el Mediterráneo) cuenten por lo menos con un acorazado para operar en tiempo de paz con el resto de la flota.

Aun si está armado con cañones del mismo calibre, el crucero tiene más de ellos y está más listo y mejor equipado en cualquier forma para el combate, porque fué diseñado para ese objeto. Es por otra parte, el mejor tipo de buque para combatir con un mercante armado sin desgaste de fuerzas.

Los grandes portaaviones son más costosos de mantener en servicio que los portaaviones ligeros y proporcionan una más pequeña y mejor experiencia naval y de vuelos. Probablemente, por consiguiente, es una política acertada mantener en reserva la mayoría de aquellos que tenemos. De nuestros seis grandes portaaviones de la flota, en la actualidad hay cuatro en reserva, uno que está efectuando servicio de entrenamiento y el sexto es puramente un buque de bahía, usado para el entrenamiento de los nuevos reclutas. Otros dos están todavía en construcción.

Cuatro de los siete existentes portaaviones ligeros de la Marina Real normalmente operan con la flota (dos en la Home Fleet y dos en el Mediterráneo). Uno está prestado a Francia y dos están en reserva o dedicados a servicios especiales. De los diez indicados en el Presupuesto de Marina como construídos, uno ha sido transferido a la Real Marina Canadiense y otro a la Real Marina Australiana. Uno más cuando esté terminado irá también a la R.M.A. Tres de aquellos todavía en construcción han recibido poco trabajo en ellos desde la terminación de la guerra.

Pero es en cruceros y destroyers que será necesariamente urgente la construcción de nuevos. Los 29 cruceros que tenemos (a los que deben añadirse tres paralizados durante la

guerra y todavía en construcción) son en total muy pocos, aún para los requisitos de tiempo de paz. La necesidad de enseñar nuestro Pabellón en aguas extranjeras con propósito de comercio y prestigio (un pabellón que impresione, no una bandera gastada en una fragata o sloop) hace que esta clase de buque tenga mucha demanda.

En tiempo de guerra, podemos tener escasamente demasiados cruceros. Ellos serán requeridos para operar con las fuerzas de tarea y no puede saberse cuántas fuerzas de tarea se necesitarán o de que tamaño serán. Pero, sobre todo, los cruceros son esenciales para el control de nuestras rutas de comercio, particularmente en áreas focales de comercio, los que son los campos de caza felices de los raidistas. Estos no van a los vastos espacios de los océanos para conseguir sus presas, sino a aquellas áreas comparativamente pequeñas por las cuales deben pasar los buques para efectuar un desembarco o navegar por canales estrechos.

No podemos, desafortunadamente, calcular el número de cruceros requeridos para la defensa de nuestras rutas de comercio a la luz del número de cruceros que tenga un enemigo para atacarlas. Un buque mercante armado ofensivamente, hace de él un raidista formidable y no es difícil para un enemigo acondicionar y equipar un gran número de tales buques para atacar las rutas comerciales. Sin embargo, un mercante armado no es contendor para un crucero apropiadamente operado. De los cinco acorazados dos son usados actualmente para entrenamiento, siendo así su empleo más efectivo, aunque no más económico. Los restantes están re-acondicionándose. No hay por lo tanto un propósito útil al tratar de calcular el número de cruceros que debemos tener; debemos tener tantos como nuestros recursos financieros nos lo permitan.

Destroyers, también, son requeridos en gran número. Es imposible concebir una fuerza de tarea de la cual no forma parte esencial los destroyers. Pero son como buques anti-submarinos que estarán más en demanda en las primeras etapas de un guerra, a menos que en el entretanto se decida diseñar y construir fragatas o buques equivalentes, con alta velocidad, para competir con las altas velocidades de los submarinos del futuro.

En gran parte, el nuevo destroyer de la clase "Weapon" puede ser considerado como un genuino buque anti-submarino. Porque tiene un pobre armamento artillero (pobre, en cualquier caso, comparado con el de los destroyers standard existentes), pero un poderoso armamento anti-submarino. Sin embargo, es un destroyer y estos son muy costosos de construir. Nuestros destroyers existentes son en número sólo 117 (aparte de 10 que están todavía en construcción) y se espera por consiguiente, que la política de vender y dismantelar como fierro viejo este tipo de buque cesará de ahora en adelante. No importa cuán viejo pueda ser un destroyer, es un buque anti-submarino de primer clase, a causa de su alta velocidad y maniobrabilidad.

Rusia se acredita tener 250 submarinos y probablemente tiene más. No hay, por cierto, razones para suponer que está adelantada a otros países en el desarrollo de submarinos; pero permanece el factor de que las altas velocidades en inmersión son una certeza en un futuro cercano y no un larga y fantástico sueño. Por el momento la respuesta sólo se encuentra en el destroyer, porque la fragata de tiempo de guerra con sus veinte nudos es completamente inadecuada. Es, por cierto, durante el próximo año o dos que el destroyer estará más en demanda para este propósito. Hay indicios de que un buque más barato puede ser diseñado para servicio anti-submarino antes de mucho tiempo. Como evidencia, solo es necesario mencionar la turbina de gas y un casco más liviano de aleación de aluminio. Cada uno de estos inventos están siendo sometidos a prueba, en la actualidad, separadamente en dos buques pequeños.

Personal

El Acta del Servicio Nacional, que entró en vigencia el 1º Enero 1949, aun cuando reforma la duración del servicio de los conscriptos a dieciocho meses, presenta un problema difícil para la Marina. Un hombre puede ser entrenado para ser un razonablemente eficiente soldado de infantería o un avionero en dieciocho meses, pero nó un marinero. La Marina es esencialmente una profesión de largos servicios y aun el hombre que está en ella durante siete años (con cinco años en la Flota de Reserva) —el mínimo tiempo de servicios an-

tes de la guerra— es considerado como el eslabón más débil de la cadena. Debe hacerse hincapié, sin embargo, que la Flota de Reserva consiste del cuerpo de hombres más útil. Ellos ganan 1 s. por día y están obligados a una semana de entrenamiento cada año alternado. Al declararse la guerra son empleados para completar las dotaciones del gran número de buques que están mantenidos en la reserva en tiempo de paz, con suficientes oficiales y hombres a bordo para mantenerlos en estado de eficiencia. Como medida temporal los hombres que han servido por un período no menor de tres años durante la guerra se les permite entrar a la Reserva.

En los buques de guerra de alta mar hay un gran número de trabajos que sólo pueden ser efectuados por personal perfectamente entrenado; hay también un menor número de trabajos comunes, tales como mensajeros, telefonistas, ayudantes, etc. que pueden ser efectuados por muchachos o marineros de segunda en entrenamiento (después de su período de entrenamiento en tierra) entre los momentos que están aprendiendo cómo efectuar trabajos de cuidado, de los que se les requerirá después. Si, por otra parte, se adiciona un gran número de hombres comunes como parte de la dotación, será imposible colocarlos en los roles de actividades.

Por otra parte, la Marina de paz tiene que ser expandida inmediatamente después del estallido de una guerra. Las dotaciones expertas tienen que ser entonces diluidas, tanto como sea posible, de manera que algunos puedan estar disponibles para formar los hombres llaves de las dotaciones de un gran número de buques extras requeridos como escoltas, buques anti-submarinos, etc. Pero el volumen de las dotaciones de estos buques adicionales ha sido, en el pasado, provisto por la Reserva Voluntaria de la Marina Real, un cuerpo de oficiales y hombres a los que les gusta el mar, voluntarios para servir en la Marina en tiempo de guerra y que reciben una cierta cantidad de entrenamiento en tiempo de paz. Sin embargo, en el futuro, a menos que la Marina tome una debida proporción de los hombres llamados al servicio compulsivo, no quedará ninguno para la R.V.M.R. Porque, aunque un conscripto, después de terminar su servicio, pueda escoger una fuerza naval de reserva en vez de los Territoriales, en los que tiene que hacer su tiempo de reserva, es muy difícil que él haga eso después de haber sido soldado o avionero durante dieciocho meses.

Este es el problema que el Ministro de Defensa debe encarar y hasta ahora ha rehusado hacerlo. En la actualidad, aunque están llegando bien los reclutas para los requeridos servicios largos, la Marina todavía no ha reclutado el número de personal suficiente. Y como ha habido una fuerte merma recientemente, debido a bajas por razones de salud y compasivas, ha sido posible tomar 6,000 hombres del Servicio Nacional este año (tres veces más el número límite que la Marina estaba preparada para tomar) y parece que será posible tomar más durante el año 1949-50. No obstante, esto es puramente una disposición de abarrote, porque la Marina, cuando haya reclutado el número requerido de personal para servicios largos, no tendrá capacidad para los hombres del Servicio Nacional.

Hacia el 31 Diciembre 1948, el personal había sido reducido a algo parecido a su poderío de tiempo de paz (139,000 hombres con, en adición, unas 8,000 W.R.N.S.). Esto solo ha sido posible llevarlo a cabo retirando muchos buques de estaciones exteriores e inmovilizando una gran parte de la Home Fleet. Sin embargo, ésta marea ya ha cambiado y los buques están gradualmente regresando al servicio. Como ya ha sido indicado, el proceso de reconstrucción debe inevitablemente otra vez ser retardado hasta que la admisión anual de reclutas de servicios largos y, en consecuencia, el número de hombres y muchachos para ser entrenados llegue a ser otra vez normal.

Las condiciones presentes son hechas más difíciles por el hecho de que la Marina ahora entrena a su propia Fuerza Aéreo-Naval, aparte del entrenamiento preliminar de vuelo del que es responsable la R. A. F. El personal empleado en tal Arma representa el 30% del número total del Sorteo A, todos los cuales requieren entrenamiento intensivo. Esto, por otra parte, explica ampliamente por qué no menos de 65,000 oficiales y tripulantes están en bases terrestres actualmente y porque es necesario añadir dos portaaviones a los dos modernos acorazados y otros buques empleados ahora en tareas de entrenamiento. Nosotros (y nuestro posible enemigo) todavía no hemos dicho cuál será el poderío de nuestra Home Fleet y de nuestras flotas y escuadrones en estaciones exteriores,

en comisión e inmediatamente listos para la guerra. Pero podemos sentirnos casi seguros que nadie está más ansioso que nuestra Junta del Almirantazgo para acabar con este periodo anormal, que ha reducido más o menos a la Marina en un vasto establecimiento de enseñanza y levantar la flota otra vez al poderío requerido para cumplir con las comisiones dadas por el Gobierno.

Como parte de su política de hacer todo lo concerniente con la aviación dentro de la flota como una parte integral de la Marina, el Almirantazgo ha abolido últimamente la Rama (A) y los oficiales de esa rama están siendo ahora transferidos, apropiadamente, a las Ramas Ejecutivas y de Ingeniería. La nueva organización permite a esos oficiales llegar por ascensos hasta los más altos grados de la Marina. Se ha hecho también una oferta de comisiones de servicios cortos (cinco años) en la Rama Eléctrica a oficiales de la R.V.M.R. que estén empleados en trabajos técnicos conectados con radar, telegrafía, radio y su equipo, así como equipo general eléctrico. Otra importante medida de 1948, que se relaciona con el personal es, mayor edad de admisión para los Cadetes de Dartmouth (en el futuro podrán presentarse a examen desde los $15\frac{1}{2}$ o $15\frac{3}{4}$ hasta los $17\frac{1}{2}$); un sustancial incremento en la proporción de matrimonios permitido a los Oficiales y Clases y una mejora en el haber. Estos aumentos servirá para mitigar las penalidades que tanto los oficiales como tripulantes casados están sufriendo como resultado del incremento del costo de la vida en tierra y para inducir al personal técnico que se reenganche con miras a conseguir su pensión después de servir 12 años.

En vista del empeoramiento de la situación internacional, se está preguntando a los hombres que han prestado servicios en la Marina Real y en la Infantería de Marina Real, para que voluntariamente se presenten en caso de emergencia, sin obligación de ninguna clase para que en el entretanto estén sometidos a algún entrenamiento. Sin embargo, parece que se ha hecho poco esfuerzo desde la guerra para persuadir a los hombres "sólo de hostilidades", que al acabar sus servicios se unan a la R.V.M.R. Nominalmente, hay doce divisiones permanentes de la R.V.M.R. distribuidas a lo largo

de las costas con, en adición, cuatro Escuadrones Aéreos, pero el número de clases es pequeñísimo. La situación con respecto a los Oficiales es, sin embargo, más satisfactoria, pues se han enrolado el 70% de los requeridos.

La reconstitución de la Real Reserva Naval todavía espera un cálculo de sus requisitos por parte de la Marina Mercante. El Almirantazgo cree que no es conveniente enrolar oficiales y tripulantes de la Marina Mercante, de cuyos servicios no podrá disponerse en tiempo de guerra. Unos 600 oficiales de pre-guerra de la R.R.N. han, sin embargo, permanecido voluntariamente y todavía son considerados como de la R.R.N.

Una necesidad largamente sentida ha sido proporcionada recientemente con el establecimiento de la Reserva Voluntaria de la Infantería de Marina Real y la Reserva Especial de la Infantería de Marina Real. La última coloca a la Infantería de Marina Real en el mismo pie con la clasificación naval, en que un hombre puede ahora ingresar por un período de siete años de servicios activos y cinco años en la reserva.

Mantenimiento

Es la intención del Gobierno planear nuevamente nuestros astilleros navales, muchos de los cuales son inadecuados para cumplir con las condiciones modernas y tienen equipos fuera de época, con miras a una ulterior reconstrucción bajo lineamientos modernos. Mientras tanto, se ha hecho poco para reparar los daños que ellos sufrieron durante la guerra, debido a las anormales condiciones presentes de restricciones de los recursos de trabajo, material y financieros. Sin embargo, todos nuestros astilleros han sido mantenidos en servicio activo y hasta el reciente empeoramiento de la situación internacional, han sido capaces de efectuar ciertos trabajos comerciales, como resultado de la reducida actividad en la construcción y reparaciones navales.

Una buena cantidad de plata se ha gastado desde la guerra y todavía se está gastando en la reconstrucción de nuestra Base Naval y Astillero de Singapur. Esto es una decisión

acertada, a despecho de las opiniones expresadas por algunos expertos navales de que el sitio está fuera de uso y es indefendible. También se argumenta que aun cuando esté adecuadamente defendido tanto de los ataques de tierra como los del mar, como puede ser y será en el futuro. Singapur siempre fallará en el tercer requisito de una buena base naval, el no contar con recursos naturales. Casi todo lo necesario para la guarnición tiene que ser llevado por mar. Sin embargo, ésto se aplica igualmente a las bases de Gibraltar y Malta, cuya seguridad ha dependido siempre en una flota superior que les sirva de escudo para proveerlas o reforzarlas.

En vista del gran número de buques mantenidos en reserva (muchos de ellos sin tener tripulaciones a bordo), es satisfactorio saber que el método de "encurtido" de sus cañones y otros equipos ha probado tener considerable eficiencia. Este método de "encurtido" que es una idea Americana ya ha sido explicada en muchos artículos, consiste en rellenar el cañón y otras superficies, para lo cual se cubre con cinta adhesiva en forma de capa y sobre la cual se coloca una red. Todo el conjunto es rociado con un líquido que va quedando como el hilo, formando así un capullo, el que es entonces cubierto con capas de jebe y tres capas de halothene. También se coloca bajo la envuelta una bolsa con un agente secador. Los aviones navales almacenados en el exterior, también están siendo "encurtidos" en forma similar, rociándose halothene sobre ellos y colocando dentro del avión una sustancia absorbente de humedad.

Pruebas y otras actividades navales

El Almirantazgo no está dejando ninguna piedra sin voltear en sus esfuerzos de descubrir los efectos del fuego de cañón sobre las estructuras de los buques, explosiones submarinas y explosiones de bombas, tanto dentro como sobre el buque, para obtener datos para el futuro diseño de nuestros buques y armamentos. Tanto como es posible, el perfeccionamiento en el diseño de buques y armas, que se encuentra que es necesario hacer como resultado de estas pruebas, están siendo incorporadas a los buques actualmente en construcción. Toda clase de buques de guerra excedentes (desde aco-

razados hasta submarinos) están siendo usados. Las pruebas que comenzaron en 1945 se han continuado durante todo 1948 y se han programado más pruebas para incluir los últimos descubrimientos de los efectos de explosiones submarinas, pruebas de bombardeo, pruebas de seguridad contra fuertes destellos, el efecto del tiro de cañón en su propia estructura y el efecto de averías e inundación en el funcionamiento de las máquinas de un destroyer.

Otras pruebas están en progreso con un propósito más de tiempo de paz. Estas son encaminadas al diseño y construcción de una nueva ancla de 5½ toneladas, que tiene nada menos que cuatro veces la eficiencia de los antiguos modelos standard de peso equivalente; y a la introducción de un equipo de buceo que capacita al buzo para trabajar aproximadamente a la profundidad de estallido del submarino. Descendiendo desde el H.M.S. "Reclaim" (el nuevo buque de rescate submarino y buceo de gran profundidad) un buzo recientemente bajó hasta 535 pies. Un nuevo tipo de balsa salvavidas para llevar diez hombres está también siendo probada, para reemplazar al viejo flotador Carley. El nuevo flotador parece una gigantesca llanta provista de una tela engomada y cubierta por una carpa.

Aparte de un ejercicio submarino y aéreo que se efectuó en el Mar del Norte en el mes de Mayo, el cual duró solo cuarentiocho horas y en el cual tomaron parte los dos acorazados del escuadrón de entrenamiento como buques blancos, no han habido prácticamente actividades navales en las aguas territoriales durante toda la primavera y verano. No fué hasta el final de Setiembre que la Home Fleet se convirtió otra vez en una flota (después de estar para todo intento y propósito, inmovilizada durante todo un año) y zarpó para un cruceo por los puertos de las Indias Occidentales y Sud-Africa (una flota de un acorazado, tres cruceros, dos portaaviones ligeros y doce destroyers). Tanto con el objeto de dar entrenamiento y experiencia en alta mar a oficiales y tripulantes como para pasear el pabellón, el viaje fué enteramente satisfactorio y los buques fueron recibidos con una calurosa bienvenida en cada puerto de recalada.

En ultramar, nuestros esqueléticos escuadrones con bases en el exterior han tenido un año tranquilo, fuera de una

situación peligrosa en Belize, Honduras Británicas, cuando "elementos irresponsables Guatemaltecos" amenazaron la soberanía de esa colonia.

En Mayo llegó a su fin una misión muy desagradable para los buques de la Flota del Mediterráneo con la terminación del Mandato Británico en Palestina. El Lord Civil del Almirantazgo y el Sr. Eden pagaron un gracioso tributo en el Parlamento al espléndido trabajo de los buques al efectuar el patrullaje en Palestina. Unos cuarentiocho buques llevando inmigrantes ilegales fueron interceptados.

Para facilitar la cooperación entre los Servicios en el Lejano Oriente, el cuartel general en tierra y el estado mayor del Comandante en Jefe de la Flota Británica en el Pacífico fueron recientemente transferidos desde Hon Kong a Singapur; y el título de Comandante en Jefe cambió por el de Comandante en Jefe de la Estación del Lejano Oriente. Sin embargo, Hong Kong permanecerá como la base de entrenamiento de operaciones de la estación.

(Traducido de la revista Inglesa "The Engineer", Enero 1949)

Fundamentos de los Métodos de Enseñanza

Por HAROLD A. MAXFIELD,

Jefe del Departamento de Electricidad

U. S. General Line School New Port, R. I.

La enseñanza es el proceso por medio del cual se desarrollan en los alumnos, el *entendimiento*, conocimiento, actitudes, y habilidades de aplicación. Esencialmente la enseñanza consiste en demostraciones, conferencias, trabajos en clase, explicaciones, trabajo práctico, problemas, ejercicios asignación de estudio para horas fuera de las de clase, exámenes y discusiones, en las que el alumno aprende y añade a su conocimiento y experiencia, facultades de aplicación y utilidad, de manera que aumenta su eficiencia.

Lo primordial y esencial es el dominio del tema. Un profesor no sólo domina el tema que enseña cada día, al aproximarse éste, sino que dedica gran cantidad de su tiempo al estudio (1) para obtener idea completa del tema y de su relación con otros temas del plan de estudios del colegio; y (2) para obtener un conocimiento del tema que vaya más allá de las necesidades de sus alumnos. Su dominio del tema se convierte en algo muy importante y necesario para responder a las preguntas de los alumnos. No se puede esperar que los alumnos se adhieran a los objetivos limitados de una sola lección en su razonamiento y por supuesto que no se deseará que su pensamiento sea tan limitado. Pero no se debe apartar demasiado del especto general del tema, y, en particular, del tema del día, puesto que el tiempo de que se dispone no es suficiente para cubrir adecuadamente las partes esenciales y fundamentales del tema.

Los alumnos podían hacer preguntas que correspondan a puntos adelantados al tema señalados para el día. Estas preguntas no deben contestarse por el momento, sino quizá en

forma breve para evitar confundir a los otros alumnos de la sección. Debe felicitarse al alumno por formular tan buena pregunta, y anunciarse también que estas preguntas se responderán en una lección posterior.

El instructor no sólo debe conocer el tema, sino también saber con qué profundidad lo deberá estudiar el alumno para adquirir un completo conocimiento de dicho tema; en qué forma deberá orientar al alumno para capacitarlo para sus necesidades futuras y cuánto será capaz de asimilar el alumno en el tiempo disponible. Todo verdadero estudiante puede estudiar independientemente más a fondo cualquier tema ya tratado, si tiene un concepto adecuado del mismo. El instructor debe saber cuánto podrá probar el alumno por sí mismo, cuánto debe aceptar sin demostración, y cuánto deberá demostrársele. En cuanto a los puntos que se expliquen y prueben al alumno, el instructor deberá saber:

1.—Qué puntos podrá demostrar subsecuentemente el alumno, duplicando las explicaciones del instructor.

2.—Cuáles son los puntos en los que no será necesario que bastará con que los comprenda bien, basándose en que ya se les ha demostrado a conciencia una vez, y que de allí en adelante el alumno considerará la prueba como un principio aceptado o hecho básico. Deje que el alumno conozca con precisión cuál es su responsabilidad a este respecto.

El proceso de enseñanza puede dividirse en seis etapas:

1. Un entendimiento de parte del instructor, del objeto de todo el curso, el propósito de la lección en particular, y un medio planeado de familiarizar al alumno con estos propósitos en alguna forma de presentación.

Los instructores deben tener una idea clara del objetivo de su departamento. Debe darse al comienzo del curso —el primer día— un bosquejo breve del trabajo del período o del trabajo de todo el año. Al fin del período o al finalizar el curso, júntense las partes del trabajo, para el alumno, como un sumario del curso.

2.—Preparación.

3.—Presentación o explicación.

4.—Aplicación citada o demostración. Para despertar interés esta aplicación puede citarse antes de la explicación y en muchos casos este es el mejor orden a seguir. La aplicación puede también ser un esfuerzo (un esfuerzo dirigido) de parte del alumno en el trabajo práctico y puede seguir a la presentación, explicación o demostración.

5.—Examen.

6.—Discusión o crítica.

Preparación.

Una vez David Lloyd George hizo la siguiente observación: "El camino más seguro para la inspiración es la preparación". Quizás nosotros podamos invertir esta cita. El camino más seguro para la preparación es la inspiración, una inspiración para hacer nuestra preparación la mejor desde el punto de vista del bien de nuestros alumnos.

No se debe exigir que los alumnos reciban bajo la apariencia de instrucción una masa de hechos y enunciados vagamente unidos y pobremente presentados, que ellos deban hilvanar para formar un cuadro completo. La presentación simple y clara de un tema implica casi necesariamente una preparación muy minuciosa y concienzuda.

Esta etapa de preparación comprende la consideración de las siguientes ideas o problemas:

1.—El aula que se va a usar y las facilidades de que se dispone en el aula o disponibles para ser llevadas al aula. ¿Se dispone del aula durante un período anterior a la clase, o es usada por otra clase? Así, se puede disponer de una hora para colocar equipo de demostración en el aula o tener solamente un período de diez minutos entre clases para este fin. Estos detalles y otros similares pueden determinar la forma de presentación de que se dispone y deben conocerse antes de la etapa de preparación.

Decídase la forma de la presentación, ya sea explicación en pizarras, conferencias —con o sin la participación de la clase— ayudas de entrenamiento y la forma en que van a ser empleadas, cine sonoro y el arreglo para tenerlos disponibles,

etc. ¿Se han seleccionado los mejores medios para obtener el mejor éxito dentro de los límites del tiempo disponible? Lo principal es planear por adelantado para estar seguro de que se dispone de facilidades, y que ellas estarán listas al comienzo de la clase y que se ha seleccionado el mejor método de presentación. La mejor forma de presentación que se debe tratar de obtener es la que, si es posible, incluye la máxima participación de los alumnos. La duración del período de instrucción limita, por lo general, la participación de los alumnos.

¿Puede Ud. demostrar a los alumnos por qué es importante e interesante el tema a tratar durante el período de clase, empleando ejemplos navales siempre que sea posible? Prepare una síntesis exacta del tópico de la lección del día y trate de relacionar este tópico con las lecciones anteriores. Este tipo de introducción concuerda con una de las tres leyes principales del aprendizaje que contribuyen a explicar porqué en ciertas ocasiones los alumnos aprenden y en otras nó. Estas leyes son particularmente importantes para el instructor en las etapas iniciales de los cursos para que el alumno adquiera la disposición de aprender y disponga de las ideas fundamentales que habrá de necesitar en las etapas finales de los cursos.

Una introducción debe estar de acuerdo con la primera ley de aprendizaje que es la "Ley de Alistamiento". ¿Está el alumno listo y deseoso para recibir la enseñanza que se le vá a dar? Esta ley enuncia, en efecto, que los alumnos tienden a aprender o retener lo que se les enseña en proporción con sus sentimientos de deseo de aprenderlo, o de la necesidad de aprenderlo, cuando se les presenta por primera vez.

Esta ley sugiere una pregunta. ¿Presenta Ud. a los alumnos, y con mucha anticipación, un cuadro general del curso, no solo un cuadro de los contenidos del curso sino también el uso de equipo, métodos, procedimiento, principios estratégicos, etc. en la Marina? Si el equipo, métodos, procedimientos, principios estratégicos, etc., son relativamente nuevos y más complicados y demandan más esfuerzos propios en su estudio, manejo y dominio de estas cosas nuevas, ¿cómo los compara con los antiguos? ¿Puede relatar un cosa real donde estos nuevos equipos o nuevos métodos han logrado una labor magnífica? Vale la pena tratar de hacerlo,

Las implicaciones de esta Ley de Alistamiento pueden ser enunciadas en la forma de dos reglas explícitas.

La primera regla es una regla negativa: No espere que los alumnos retengan precisa y permanentemente el tema o tópico en el que no han visto razón ni motivo para dominarlo. Por lo tanto, el problema del instructor es lograr que los alumnos vean una razón para aprender una cosa dada. Cómo hacer ésto es una pregunta a la que la primera regla no da respuesta directa. La regla ofrece una sugerencia al instructor. Si el instructor no puede conseguir que los alumnos vean una razón para el aprendizaje que él insiste que los alumnos hagan, entonces el tema tópico en cuestión es algo que los alumnos todavía no necesitan aprender, o que de hecho no necesitan aprender, o que el instructor no está calificado para enseñar ese tópico en particular en su curso, o los alumnos no están calificados para seguir el curso.

El instructor debe hacer continuamente una crítica severa de sí mismo, de su curso y de sus métodos de instrucción. La instrucción no es una labor fácil.

La segunda, regla sugerida por la primera ley de aprendizaje es una regla positiva. Enséñese conocimientos, hábitos y habilidades después que los alumnos vean primero la necesidad de usarlos, en vez de mucho antes que surja la necesidad. Por supuesto, el instructor puede tener que ayudar a los alumnos a ver esta necesidad. Por ejemplo, pueden haber varios equipos que dependan de los mismos principios fundamentales. La economía en la instrucción demanda que estas ideas fundamentales se enseñen con anticipación y de una vez por todas estos diversos equipos. El alumno necesita estudiar y comprender estos principios fundamentales para poder comprender la operación de los equipos. Dígasele al admitir estos fundamentos básicos que ellos son los fundamentos que subrayan la operación de estos equipos. Muéstresele la *necesidad definida* de estos fundamentos.

En términos más generales, esto significa que el instructor debe adoptar algún plan definido para inculcar en sus alumnos la necesidad de hacer las cosas que él desea que hagan. Los métodos para hacer esto consumen tiempo y quizás

deben ser empleados sólo donde parezca muy necesario y cuando los otros medios no pueden dar resultados o han fracasado en dar resultados. En dichos casos, confróntese a los alumnos con una situación que se pueda considerar interesante y significativa desde el punto de vista de ellos y que demande el empleo de conocimientos o hábitos o habilidades que ellos todavía no han adquirido. Este método puede hacerse efectivo mediante otros medios. Los exámenes del conocimiento de los alumnos (o sólo una pregunta sobre un examen que tenga poco peso en la calificación) sobre habilidades en asuntos de importancia evidente para ellos, tomados antes de que estos asuntos hayan sido estudiados formalmente, pueden dar un buen resultado.

Los métodos anteriores sólo deben ser usados con poca frecuencia. Sin embargo, las demostraciones que el instructor hace de las habilidades valiosas, (habilidades en cómputo, en operación en los tableros de maniobra, en operación de diversos equipos, etc.), despertará con frecuencia en los alumnos una ambición por posesionarse de dichas habilidades.

3.—Luego se debe planear el desarrollo del tema punto por punto, progresando, por lo general, de lo más simple a lo más complejo, o si conviniere, siguiendo un orden cronológico. Determine cuáles son las ideas llaves que deben tener especial énfasis. Trate de recalcar los puntos importantes, omitiendo todo lo que sea supérfluo o no tenga relación con el tópico principal. Sólo se puede abarcar una limitada extensión en un corto espacio de tiempo, y no hay duda que el instructor querrá hacerlo lo mejor posible. Vea si su raciocinio y modo de pensar será de fácil comprensión y accesible a la mente de los alumnos. Analice si sus explicaciones son lo bastante claras, tratando de alcanzar la mejor claridad en la forma más simple.

Este esfuerzo continuo de parte del instructor para desarrollar mejores explicaciones, es una forma de mantener el interés en el tema y labor de instrucción propios. Si se puede desarrollar una mejor explicación de la que se ha hecho previamente en algún tema complicado, y esta explicación se hace conocer a otros instructores y pasa a los futuros instructores, entonces a toda la escuela se le habrá otorgado un adelanto permanente en su misión en los años venideros.

4.—Vea qué aplicaciones (aplicaciones navales si es posible) pueden ser citadas o demostradas como ayudas en despertar y mantener interés. Intercálaselas donde den el mejor resultado durante la presentación.

5.—Prepare sus preguntas y su redacción exacta con anticipación, u otros medios de dar participación al alumno. Algunas veces es más difícil hacer una buena pregunta que dar una buena respuesta.

Las preguntas que se hagan a los alumnos al empezar la clase, y que se refieran a la lección anterior, pueden servir para ligar el tema de hoy con el de la clase pasada, siendo al mismo tiempo algo así como un resumen del tema anterior. Tal tipo de preguntas pertenece a la introducción.

6.—Planéese el sumario.

7.—Finalmente, estudie la distribución del tiempo con el fin de que el tema pueda ser cubierto en el tiempo disponible, o si es necesario, modifique el tema para que corresponda con el tiempo asignado.

Considere un corto período para las preguntas que puedan formularle los alumnos. Inclúyase, donde sea necesario, tiempo para una explicación de cualesquiera de los puntos difíciles del tema de la clase siguiente si se desea, antes de que el alumno estudie esa lección. No debe hacerse el trabajo del alumno, pero es prudente evitarle desalientos o confusiones. Algunas veces es tan difícil para un alumno tratar de olvidar una mala interpretación como aprender la correcta.

¿Por qué debe planearse el trabajo para que pueda ser presentado o llevado a cabo en el tiempo asignado? Si los alumnos deben abandonar el aula de clase a una hora definida y tienen un período de estudio antes de la clase siguiente, este período de estudio pertenece a los alumnos y a la siguiente clase. Los alumnos deben entrar a la siguiente clase sin apresurarse, descansados, tranquilos y listos para comenzar a tiempo. *En interés de todo el horario de clases, no es justo ni correcto sobrepasarse del tiempo, con el fin de asegurar una ventaja al curso propio a expensas de los demás.*

Presentación.

La presentación comprende (1) La introducción, que incluye una relación con la lección o lecciones previas; (2) explicación y demostración; (3) sumario de los principales puntos vitales; (4) un adelanto o eslabón de enlace con la siguiente lección, si es posible.

Mucho de lo que concierne a la presentación ya ha sido cubierto en la discusión anterior puesto que Ud. va a seguir el plan que ha preparado. Las publicaciones del Buró del Personal, División de Entrenamiento, cubren muchos detalles, desde el no mirar por las ventanas cuando se habla a la clase, hasta el no hablarle a la pizarra. En este artículo no trataremos de todos estos detalles. También existe el informe "Notas sobre Buenas Técnicas de Instrucción", presentado por Mr. H. C. Rose del Buró del Personal, en el que expone sus observaciones personales durante las visitas que efectuó a varias clases el año 1948. La mayoría de los instructores de ese año tienen en su poder una copia del citado informe.

Sin embargo, discutamos unos cuantos de los detalles de los procedimientos en el aula de clase. Esto cubre el tiempo que transcurre desde la llegada del instructor al aula, antes de iniciarse el período, hasta el fin del mismo.

Cuando el instructor ingresa al aula de clase, debe verificar las condiciones de ventilación y temperatura. En este momento es que se hace más evidente "el humor" dejado por la clase anterior. Luego debe ver que hayan tantos asientos como alumnos en su clase, y que todos gocen de visión sin obstrucciones. Finalmente inspeccione la disposición y condiciones del equipo que vaya a usar durante la clase. Retire a un lugar conveniente todo lo que no vaya a emplear. Coloque el equipo teniendo en cuenta que deben contemplarse las mejores ventajas y condiciones para los alumnos antes que su propia comodidad.

Luego estudie la forma de presentación. Si Ud. va a hablar, omitiendo detalles cubiertos en otras lecciones:

1.—Trate de vocalizar con claridad. No abuse del "este", "como se llama", "aaa.....". etc. Este es un mal hábito difícil de extirpar y si no lo tiene ahora, evite el adquirirlo.

2.—Emplee las palabras más simples que den un claro significado de lo que Ud. quiera hacer entender.

3.—Puesto que los alumnos están escuchándolo y no están leyendo, no podrán regresar las páginas para refrescar la memoria con referencia a puntos oscuros. Por lo tanto, su ritmo de “pensar” debe ser moderado de modo que la clase lo pueda seguir y comprender lo que Ud. dice, sin perder el interés. Haga el mayor uso posible de la pizarra, aun cuando solo escriba los puntos principales en forma concisa. Trace diagramas o figuras en la pizarra para ayudar y complementar la explicación verbal.

4.—Trátese de obtener un sentido de comunicación, una forma directa de hablar a los alumnos. Por sentido de comunicación quiero decir una transmisión de las ideas y pensamientos propios a los alumnos. Cuando se hace una presentación oral se debe estar *pensando en las ideas* que se están dando en vez de pensar palabras y se debe tener un verdadero deseo de hacer que estos pensamientos vayan a los alumnos. El pensar las ideas conforme se habla ayuda a dar el debido énfasis. Esto ayuda a hacer que los alumnos piensen, aunque se dice que el 5 por ciento de la gente piensa realmente, el 10 por ciento piensa que piensan, y el 85 por ciento preferiría morir que pensar. Un instructor debe pensar en los alumnos, en su mensaje y en sí mismo, en este orden de importancia.

5.—Preste atención a su postura y modales en la clase. Se puede hacer todo lo que es natural, siempre que no sean posiciones difíciles y que no distraigan la atención de la instrucción que se da. La posición de pie debe ser derecha cómoda, natural; una posición balanceada que permita un movimiento libre y cómodo. Se recomienda que un pie esté ligeramente más atrás que el otro. Debe evitarse una postura estatuaría, pero tampoco debe pasarse como un león enjaulado.

Las manos no son tan grandes como uno se puede imaginar que lo son cuando se dicta la primera clase. Deben caer sin ser muy visibles a ambos lados del cuerpo, excepto cuando se les necesite. Esto puede ser difícil. Si se debe hacer algo con ellas no se debe jugar con tiza ni emplear algún otro objeto de distracción sino juntarlas detrás de la espalda. A mí mismo no me gusta ver a un instructor con las manos en los bolsillos; algunas personas no se oponen a ésto.

Háganse gestos sólo cuando sean útiles al alumno para demostrarles lo que se habla. Los gestos deben ser para llamar la atención hacia el tema, pero no a los alumnos ¿Son realmente necesarios los gestos? Los gestos de la cabeza se consideran absolutamente necesarios. Sin hacer gestos con la cabeza el instructor es simplemente una voz y no una personalidad. Normalmente siempre se hacen gestos con la cabeza aunque uno no se dé cuenta de ello. Los gestos espontáneos y naturales de la cabeza tales como la inclinación de la cabeza, levantar las cejas, expresión de la cara, miradas, indicios de una sonrisa y la cara iluminada son los gestos más elocuentes y efusivos. Los gestos de las manos no son considerados absolutamente necesarios pero constituyen una gran ayuda para el entendimiento cuando se emplean debidamente. Empleéense sólo gestos naturales de las manos. Los gestos mecánicos son malos y hacer mucho gesto es peor que muy poco.

Preguntas.

La participación de la clase haciendo que los alumnos respondan a preguntas bien dirigidas es buena instrucción si toda la clase piensa en las preguntas y tiene una respuesta para cada pregunta en sus mentes. Para este propósito, el procedimiento es el siguiente:

1.—Hágase la pregunta.

- a. Formule la pregunta a toda la clase, sabiendo los alumnos que uno de ellos será llamado a responderla.
- b. Las preguntas deben tener un fin específico.
- c. Las preguntas deben ser claras y fáciles de responder.
- d. Las preguntas deben estar agrupadas alrededor de una idea básica o central y arregladas en orden. Es decir, todas las preguntas de una serie deben estar juntas y en el orden debido de lógico raciocinio.
- e. Evítense preguntas que requieran una respuesta que contenga las palabras del instructor o del texto.
- f. No deben usarse preguntas “engañosas” o “enredadas”. Conducen a conclusiones erróneas y son injustas.

- g. Las preguntas no deben tener como respuesta "sí" o "no", sino que deben requerir que el alumno exprese sus ideas en sus propias palabras.
- h. Háganse preguntas que requieran establecer relaciones, explicación, solución de problemas, relación de puntos importantes, etc.

A mí me gustan las preguntas que se refieren a puntos importantes y que encierran el pensamiento de los alumnos sobre un largo período, durante el cual se obtienen una por una las respuestas para los puntos importantes y se van colocando en la pizarra conforme se reciben. La solución de un punto puede sugerir otros y por lo tanto pone en acción la capacidad de pensamiento de los alumnos. Me gusta emplear esta forma de hacer preguntas al comienzo de una clase con preguntas sobre el tema de la clase anterior como medio de empezar el trabajo de la presente clase sobre una base común. Me gusta emplear esta forma de hacer preguntas al fin de una clase para obtener eventualmente el resumen de la instrucción de la hora.

Cuando esto es un procedimiento común para una clase, ayuda a mantener a la clase en debida forma.

2.—Después de hacer una pregunta hágase una ligera pausa (5 o 6 segundos) para dar tiempo a que los alumnos piensen sus respuestas.

3.—Llámesese a un alumno para que responda. Se recomienda especialmente que se llame a los alumnos por su nombre y que se conozcan a los alumnos por su nombre tan pronto como sea posible. Me gusta el sistema de tarjetas para las preguntas, con una tarjeta para cada alumno en la que se pone una nota por cada pregunta que responda. Llámesese a distintos alumnos de la clase, si se usan tarjetas, mézclense visiblemente.

4.—Cuando el alumno responda, debe insistirse en que hable alto para que toda la clase le oiga.

5.—Evalúese la respuesta. Dígase si está bien o mal, pero más que eso, señálense las partes o ideas de la respuesta que están correctas. Corrijanse las partes de la respuesta que

están mal. Dígase una ligera palabra o halago para una respuesta excelente. Para que los alumnos respondan a la instrucción, hay que ser un poco consecuente. Los instructores que tienen más éxito son los que tratan de encontrar algo que alabar en el trabajo de sus buenos alumnos (preferentemente durante las sesiones informales en el laboratorio o trabajo práctico, en instrucción individual fuera de las horas de clase, etc., en vez de hacerlo en la clase) para alentarlos a ser mejores. A todos nos gusta una palmadita en la espalda y una palabra de alabanza y trabajamos más y mejor por el estímulo. Recordemos que los alumnos son humanos y necesitan a veces la ayuda de una sonrisa amistosa o una alabanza alentadora.

(Traducido de la Revista U.S. Naval Training-Bulletin, Enero 1949)



Una Escuela Técnica, hoy indispensable para el Mantenimiento de una Marina Moderna

Por el Tnte. 1º FERNANDO MOREY

“Los adelantos y perfeccionamientos realizados a raíz de la última guerra han revolucionado la técnica naval. Estos adelantos y perfeccionamientos han simplificado la acción directiva y se reducen actualmente, en términos vulgares, a apretar un botón en el momento oportuno, pero el funcionamiento de todo ese mecanismo complejo precisa de hombres que puedan mantenerlo en operación”.

Entre las más modernas actividades educacionales de la Marina de los Estados Unidos está la Escuela de Técnicos de Control de Fuego Clase “B”. Con menos de 2 años de funcionamiento, la Escuela es ya conocida como una de las Escuelas Técnicas más avanzadas de la Marina.

El grado de Artilleros Electricistas ha existido por 21 años hasta 1946, siendo en ese tiempo sobrecargado por la introducción electrónica en la Artillería y los cuidados necesarios.

El conocimiento y destreza requeridos para mantener y reparar los Equipos de Control de Fuego se volvieron tan complejos que fué preciso establecer otra plataforma de especialización. Consecuentemente se estableció el grado de Técnico Artillero Electricista ese año y en Febrero de 1947 se estableció la Escuela de Técnicos Artilleros Electricistas.

En el presente los complejos equipos de Control de Fuego y Radar son cosas comunes a bordo de los buques. Pero la mera posesión de esos equipos modernos no tendrá ningún valor sin personal altamente adiestrado para usarlos, mantenerlos, y repararlos. La Escuela de Técnicos Artilleros Electricista clase “B” de la U.S. Naval Receiving Station Washington, D.C. provee a la flota el personal altamente adiestrado que necesita para usar, mantener y reparar los equipos. La Escuela de Técnicos Artilleros Electricistas prepara personal altamente especializado para la Flota.

Cada (4) cuatro semanas los 10 mejores calificados en la clase "A" de Control de Fuego, quienes voluntariamente desean ser Técnicos, son nombrados a la Escuela de Técnicos Artilleros Electricistas asegurándose de que ellos prestarán 2 años de servicios obligatoriamente después de su graduación de un curso regular de 33 semanas. Al egresar graduados de la Escuela, el personal obtiene la clase de Técnicos Artilleros Electricistas de 3ra. clase, lo que puede ascender hasta 2da. clase sirviendo en la flota.

Para poder ascender a Técnicos Artilleros de Control de Fuego de 1ra. clase, este personal debe terminar satisfactoriamente el curso de 51 semanas en la Escuela de Técnicos Artilleros Electricistas clase "B", que es sobre la que nosotros estamos hablando. Este personal, así como los otros que siguen los cursos avanzados de Control de Fuego, están obligados a servir 2 años después de su graduación.

Otra fuente de la cual la flota obtiene Técnicos Artilleros Electricistas es del personal que, teniendo los grados de Artilleros de 1ra., 2da. y 3ra., desean convertirse en Técnicos Artilleros Electricistas. Para ello, deben haber servido en la Marina un tiempo mínimo que flutúa entre 3 o 4 años, debiendo a la vez ser graduados de una escuela avanzada de Control de Fuego dentro de los 30 meses anteriores a la fecha del examen de admisión (esto es con el objeto de que los alumnos todavía tengan conocimientos frescos). Todo este personal debe ser seleccionado por un examen especial y debe completar eficientemente un curso de 58 semanas en las Escuelas de Técnicos Artilleros Electricistas clase "B" para poder especializarse. Al término de los cursos este personal es ascendido.

La Escuela funciona según un programa semanal de 5 días y las horas diarias de trabajo son: de 07:55 a 12:00 y de 13:00 a 15:15 horas. Hay un período atlético en cada día de trabajo excepto los viernes y los días de pago, de 15:20 a 16:10. El Comandante realiza la inspección el primer sábado de cada mes.

Los períodos de vacaciones de 2 semanas son concedidos 2 veces cada año; estas usualmente se efectúan en las dos últimas semanas de Junio y las últimas semanas de Diciembre.

La Escuela está situada en una elevación de terreno cubierto de grass al este del río Anacostia, la Escuela ocupa 29 aulas, laboratorios y talleres en 5 cómodos edificios. Debido al énfasis dado al trabajo práctico, cuenta con un equipo de valor estimado en \$ 5'000.000 de dólares, este equipo consiste de Director de Fuego, computadores, directores, etc... y material del último tipo.

Incluyendo a los Jefes de Departamento, existe un cuerpo de 30 instructores. Este enorme número de instructores permite una esmerada atención personal a cada estudiante. Casi todos los instructores son Técnicos en Control de Fuego, cuidadosamente seleccionados entre los graduados de la Escuela.

Una gran diversidad de ayudas de entrenamiento son utilizados en la Escuela.

La capacidad de la Escuela es de 130 estudiantes; actualmente el número de estudiantes es alrededor de 100, admitiéndose a ella en grupos de 7 a 10 cada 4 semanas.

Desde Oficiales de Mar hasta Maestros asisten a la Escuela.

Después de graduados, los estudiantes son asignados por la Dirección del Personal a los buques y bases donde son necesitados. En la actualidad todos los graduados son nombrados a buques madrinan, buques talleres y cruceros nuevos.

BIBLIOGRAFIA: "All Hands" Boletín de Información del Bureau del Personal de la Marina de los Estados Unidos.

Notas Profesionales

BRASIL

El 6 de Agosto del año próximo pasado fondeó en Guanabara el nuevo buque escuela de la Marina Brasileira. Es un buque a vela que ha recibido el nombre de "Guanabara" y que anteriormente fué el buque alemán "Albert Leo Schlageter".

El "Guanabara" fué remolcado por el "Noord-Holland" desde el puerto

de Bremerhaven hasta Río de Janeiro, empleándose para esto cinco semanas. Sus principales características son: 295' de esloras, 39' de manga y 15' de calado. Posee dos motores Diesel de 70 caballos cada uno, que le permite obtener una velocidad de 10 nudos.

VARIACIONES CLIMATICAS DE LAS REGIONES POLARES.

El profesor Ahlmann de la Universidad de Estocolmo ha comunicado a la Universidad de California, que desde el año 1900 al presente, la temperatura de la zona ártica ha aumentado en 10° Fahrenheit. En consecuencia la temperatura del mar en las proximidades de Spitzberg se ha elevado de 3 a 5 grados. El deshielo más rápido e intenso en estos últimos años, ha sido notado con la navegación, que era posible durante tres meses en 1910 y ahora lo es prácticamente durante unos ocho meses.

Otra importante conclusión a que ha llegado el científico sueco, es que el Polo Norte no siempre ha estado cubierto de hielo y privado de vida vegetal.

En época remotísima, tal región gozaba de un clima semejante a los de Italia y California, suave y mediterráneo.

En la región de Spitzberg se han encontrado fósiles de coníferas otros vegetales propios de los climas semi-tropicales.

Entre las plantas fósiles del período mioceno descubiertas por la expedición ártica de Sir G. Nares, a los 83° de latitud, cuéntase la *Sequoia Sempervirens*, conífera de proporciones gigantescas y de gran vitalidad, que crece hoy espontáneamente en California y últimamente se está aclimatando en Italia, donde existe bellísimos ejemplares que miden 5.10 metros de circunferencia por unos 50 metros de altura.

Nada de anormal, ni de extraño existe en la naturaleza - comenta el articulista - pues todos los fenómenos están regulados por leyes evolucionistas de grandes ciclos, y que el hombre ha aprendido a la vista de documentos de incontrastable valor que son los restos con impresiones de plantas y animales.



No es pues de extrañar que el clima del Polo Norte venga a ser tropical en el futuro, como lo ha sido hace milenios.

Los resultados de las expediciones al Polo Sur de Byrd, Shackleton, Scott, Amundsen y Evans, han hallado rastros de árboles petrificados de va-

riedades semi-tropicales, de antracita y de carbón; las últimas de notable valor económico.

Débase pues pensar que también las regiones polares antárticas disfrutaron, en eras pasadas, de un clima suave y adecuado para la vida.

(De la revista "Saperel").

GRAN BRETAÑA.

Datos estadísticos publicados por la firma John I. Jacobs y Compañía, de Londres, revelan que a mediados del año próximo pasado, los Estados Unidos de América poseían el 40% de la flota mundial de petroleros, seguido por la Gran Bretaña con 21%. El predominio de los Estados Unidos corresponde en petroleros a vapor: 609 comparados con 214 de Gran Bretaña y 14 de Noruega. En compensación, Gran Bretaña tiene 230 petroleros con motores Diesel, contra 67 de Estados Unidos y 115 de Noruega.

En el primer semestre del año 1948, la flota petrolera mundial aumentó poco, pero habían muchos buques en construcción. En los próximos cuatro años se espera concluir la construcción de petroleros con un total de 6 millones de toneladas.

TERMOMETRO DE GALIO

La medida de las temperaturas se efectúa comunmente por medio de aparatos con escala visual, tales como

los termómetros por dilatación de líquidos (mercurio, alcohol...), por resistencia eléctricas, o por instrumentos de medidas indirectas como las termo-pilas, pirómetros ópticos o de radiación.

La utilización de estos últimos, así como los termómetros de resistencia eléctrica son muy delicados debido a su instalación mecánica y de los riesgos de desajustes. Especialmente para los operarios, estos últimos son menos manejables que los termómetros ordinarios; el empleo de estos últimos está limitado por la temperatura de volatilización del mercurio que es de 360°.

Ultimamente está siendo utilizado un nuevo termómetro en que el mercurio es sustituido por el galio. Este metal se licúa a 38° C. y permite medir temperaturas hasta 650°. El termómetro es de cuarzo en lugar de vidrio. Es sobre todo empleado en la zona 500-550° en la industria cerámica, metalúrgica y otras semejantes.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

TIEMPO ATOMICO.

El tiempo, la cuarta dimensión de nuestro mundo, es medido por el movimiento de la Tierra. La unidad básica del tiempo es un día: una revolución de la tierra. Pero recientemente la tierra ha caído en descrédito como controlador de tiempo. No es suficientemente exacta para las necesidades de la ciencia moderna. Su rotación está gradualmente disminuyendo debido a la acción de las mareas, (a un régimen estimado de dos milésimos de segundo por centuria). También varía ligeramente, de día a día,, por razones que la ciencia aún no comprende.

En la última semana el Buró Nacional de Standards ha anunciado de un controlador de tiempo mejor que la tierra: las vibraciones constantes de átomos en moléculas de amoníaco.

Debido a las características de sus moléculas, el amoníaco gaseoso absorbe micro-ondas de radio de cierta forma de frecuencias. Cuando tales ondas son lanzadas a través de gas de amoníaco, las ondas de radio son absorbidas durante el tiempo que ellas estén vibrando a la velocidad apropiada. Si ellas vibran demasiadas rápidas o demasiadas lentas, un dispositivo electrónico reajusta el trasmisor y hace que las ondas vibren a la frecuencia exacta a las que son absorbi-

das fuertemente. De este modo las ondas, reguladas por las moléculas de amoníaco como el escape de un reloj es regulado por su péndulo, mantienen un batido uniforme. Ligado a un "divisor de frecuencia", miden exactamente el tiempo en la forma ordinaria de minutos y segundos.

Sobre este principio, el Buró de Standards ha construido un "reloj atómico" que no tiene ninguna relación con el movimiento errático de la tierra. El presente modelo tiene una exactitud de una parte en 10 millones. Según piensa el Buró, un modelo mejorado puede tener una exactitud de una parte en 100 millones; éste variaría un segundo en cerca de tres años. Esto es mejor que la tierra, cuyas revoluciones varían, de un día para otro, por una parte en 20 a 30 millones.

Puede ser que algunos sentimentalistas lamenten el que la tierra sea sustituida como controlador de tiempo. Pero hay consuelos. Si el tiempo oficial del mundo es controlado por el reloj atómico, la longitud de un día, en horas atómicas, incrementará cuando el movimiento de la tierra disminuya. Eventualmente el hombre tendrá un día de 25 horas. Esto sucederá de acuerdo a ciertos cálculos dentro de 1,800,000 centurias.

(De Time, 17 Enero)

LA ARMADA AMERICANA COMISIONA UN NUEVO CRUCERO.—
(*Army and Navy Journal* 5 Febrero 1949).

El 29 de Enero último fué comisionado y puesto en servicio el nuevo crucero pesado de 17,000 toneladas "Newport News", en el Astillero Naval de Newport News, Virginia. Este crucero es el segundo de la Clase "Salem".

El Comandante en Jefe de la Flota del Atlántico, Almirante William H. P. Blandy, U.S.N., pronunció el discurso oficial en la ceremonia, la que fué presenciada por altos jefes de las Fuerzas Armadas. El Sr. J. B. Woodward, Jr. Presidente del Astillero de Newport News entregó oficial-

mente el buque al Contralmirante Ralph O. Davis, Comandante del Quinto Distrito Naval.

Después de la aceptación oficial del buque por el Almirante Davis, éste ordenó al Capitán de Navío Roland N. Smoot poner al buque en servicio y asumir el comando del mismo. El hacerse cargo del Comando del Crucero "Newport News", su Comandante pronunció un conceptuoso discurso. La Sra. Homer L. Ferguson, esposa del Presidente del Directorio del astillero de Newport News fué la madrina del nuevo crucero.

ESCUELA DE GUERRA NAVAL.—

(*Army And Navy Journal*, 5 Febrero 1949).

El Vice Almirante Donald B. Beary, U.S.N., Presidente de la Escuela de Guerra Naval de Newport, Rhode Island, anunció una mayor ampliación de los estudios en dicho centro superior. Consiste en el establecimiento de un curso avanzado para jefes de alta graduación. Con este son cuatro los cursos que en la actualidad se dictan

en la Escuela de Guerra de Newport, siendo los tres primeros, el "junior", el "senior", y el "logístico".

Este nuevo curso tendrá una duración de cinco meses y a él serán admitidos los contralmirantes y los capitanes de navío que hayan sido seleccionados para el ascenso a la clase de Contralmirante.

NUEVO SUPER PORTA-AVIONES.

—(*Army and Navy Journal*, 5 Febrero 1949).

El Presidente Truman acaba de aprobar el nombre acordado al nuevo super porta-aviones de 65,000 tonela-

das, cuya quilla se pondrá en el mes Abril próximo. El nombre asignado a este unidad es "United States".

De la cubierta de vuelo de este porta-aviones podrán decollar aviones de más de 100,000 libras de peso. Su costo estimado será de US\$ 124,000,000. Este buque será una verdadera base aérea móvil de alta velocidad.

LABORATORIO DE ARMAMENTO DE LA MARINA.—(*Army and Navy Journal*, 5 Febrero 1949).

En la primera semana de Febrero fué inaugurado oficialmente por el Secretario Auxiliar de Marina, Sr. Nicholas Brown, el nuevo Laboratorio de Armamento Naval en la localidad de White Oak, Maryland, el que tiene una área de 938 acres y ha costado 35 millones de dollars.

Está situado casi en los límites entre el Estado de Maryland y Washington, D.C. Este nuevo Laboratorio cuenta con casi cien edificios y en él trabajan 2,300 empleados.

En las ceremonias inaugurales hicieron uso de la palabra, además del

Es el segundo buque de la Armada Americana que llevará el nombre de "United States". El primero en poseerlo fué una Fragata de 200 pies de eslora, que entró en servicio el año 1797.

Secretario Auxiliar Brown, el Dr. Edward U. Condon, Director del National Bureau of Standards, y el Contralmirante Albert G. Noble, Jefe del Buró de Armamento.

La primera piedra fué colocada en el año 1946, en cuya ocasión el Contralmirante William N. Thomas, Jefe de Capellanes de la Armada hizo la invocación religiosa. Este mismo Capellán ha bautizado el nuevo Laboratorio, cuyo Comando ha sido entregado al Contralmirante Frank E. Beatty, USN.

Crónica Nacional

ESCUELA NAVAL DEL PERÚ

Graduación de los nuevos alfereces.

Clausura del Año Académico de 1948

El día 6 de Enero se llevó a cabo en la Escuela Naval del Perú la ceremonia de Graduación de los nuevos Alfereces, y la de Clausura del Año Académico de 1948, las que estuvieron presididas por el Señor General Manuel A. Odría, Presidente de la Junta Militar de Gobierno.

A las 1100 horas se hizo presente en el local de la Escuela Naval el Señor Presidente de la Junta Militar, acompañado por el Sr. Contralmirante Roque A. Saldías, Ministro de Marina, por el Gabinete en pleno y por los miembros de su Casa Militar, siendo recibido por el Capitán de Navío Director, por el Capitán de Navío Sub-Director y por los Jefes y Oficiales de la dotación de la Escuela Naval, quienes le presentaron su saludo. A continuación, el Sr. Presidente de la Junta Militar, acompañado de su comitiva, se dirigió al Patio del Edificio N° 2, donde revistó a la Compañía de Cadetes y Aspirantes, los que luego desfilaron rindiendo los honores reglamentarios. Inmediatamente después el Sr. Presidente inició la inspección del local, recorriendo los diversos pabellones y dirigiéndose luego al Estrado Oficial preparado especialmente en el Patiso de Honor de la Escuela, para

presidir las ceremonias. Una vez instalada la comitiva en el estrado, se procedió al Cambio de Mando de la Compañía de Cadetes, tradicional ceremonia por la cual los brigadieres salientes entregan el mando de la Compañía a los nuevos brigadieres, a la vez que el nuevo Abanderado recibe la Enseña de la Patria del Abanderado saliente. Terminada esta ceremonia, el Señor Director, Capitán de Navío Gordon Alexander McLean, procedió a dar lectura a la siguiente alocución:

Señor Presidente de la Junta Militar de Gobierno:

Henos aquí reunidos para dar fin a la jornada de 1948, en estos claustros de la Escuela Naval, tan llenos de tradición y en donde se han forjado muchas generaciones de Marineros Peruanos. Con vuestra presencia en esta sencilla pero trascendental ceremonia, estais demostrando la importancia que para la Marina tiene la Escuela Naval del Perú.

Concededme vuestra venia para dirigir algunas palabras de despedida a los Cadetes del Cuarto Año.

Cadetes del Cuarto Año:

Dentro de unos instantes el Señor Presidente pondrá en vuestras manos el Despacho que os acredite como Alférez de Fragata de la Armada Peruana.

Llegáis así a culminar con éxito la primera etapa de vuestra Carrera Naval. Al recibir vuestros Despachos vais a dejar la Escuela e iniciar vuestros pasos en un camino de responsabilidad y sacrificio. Esa es la Carrera Naval.

Estoy seguro que ingresáis al Cuerpo de Oficiales de la Armada Peruana con una preparación moral, profesional y física que os hace fuertes y capaces para recorrer con éxito el rudo camino que tenéis por delante.

Recordad siempre que ante todo sois peruanos. Es para servir a vuestro Perú, que la vocación os ha guiado a escoger la noble Carrera de las Armas, la de las armas del mar.

El buque moderno es sin lugar a dudas un portento, una maravilla, producto del esfuerzo e ingenio del hombre. Es el resultado del trabajo combinado de muchos, pues son muchos los hombres que han dado forma de buque a eso que vais a tripular.

Sin embargo, ese buque no tiene vida; vuestra misión es dársela.

Pasáis a constituir lo que es parte de la vida misma de la Marina de Guerra del Perú, y, al entrar en su seno recordad que es ese esfuerzo combinado, por un lado y el tesón y energía personal, por otro, los que llevarán a la Marina Peruana a compartir el primer puesto con las mejores del mundo. La Marina Peruana es pequeña en sus efectivos materiales, pero es grande por sus tradiciones y el valor moral de sus hombres. Así lo

han determinado y lo quieren los hombres que le dan vida. Así debéis quererlo vosotros.

Desde el honroso cargo que ocupo como Director de este Instituto, al daros la despedida de este vuestro hogar, de esta Escuela Naval que os ha forjado, sólo os pido que en todos los actos de vuestra vida tengáis siempre presente el nombre de vuestra Patria, el Perú y que cada paso, decisión u orden que déis sea para engrandecerla y hacerla cada día más próspera y feliz.

En nombre del personal de esta Escuela y en el mío propio, os deseo el más completo éxito en vuestro desempeño como Oficiales de Marina. Vais a ser Caballeros del Mar, vais a seguir el camino que los dejó trazado el más insigne de los Caballeros del Mar; El Almirante GRAU.

Mis palabras finales de despedida, serán las que, perpetuadas en bronce, resumen el homenaje y gratitud de esta Escuela a ese héroe inmortal:

“¡Cadetes Navales, seguid su ejemplo!”.

Os ruego señor Presidente entregue los Premios y Diplomas a los Cadetes que se han hecho acreedores a ellos y sus Despachos de Oficiales, a los Cadetes del Cuarto Año que hoy se gradúan.

Como Director de este Instituto me cabe la satisfacción de expresar a Ud. el agradecimiento del personal a mis órdenes y el mío propio por haber ve-

nido el día de hoy a presidir nuestra Ceremonia de Clausura del Año Académico.

Finalmente, os pido, Señor Presidente, que os dignéis declarar clausuradas las labores del Año Académico de 1948.

A continuación, el Sr. Presidente de la Junta Militar de Gobierno, procedió a entregar la Espada de Honor al Cadete del Cuarto Año Miguel Colina, quien por sus notas de Carácter Militar durante su permanencia en la Escuela se había hecho acreedor a tan honrosa distinción; entregó, asimismo, los despachos que acreditan como Alfereces de Fragata de la Armada Nacional, a los siguientes Cadetes del Cuarto Año, que han terminado satisfactoriamente sus estudios: Miguel Colina M., Kurt Plate C., Antonio Forcelledo D., Luis Pastor G., Oscar Gonzáles O., Raúl García A., Alfonso Nieri G., Luis Penny D., Herbert Koster J., y Luis Bianchi; finalmente entregó los diplomas de Aprovechamiento a los siguientes Cadetes que obtuvieron los primeros puestos en sus respectivos años: Ricardo Zevallos N., Jerónimo Cafferata M., Víctor Nicolini del C., y Jorge Bustamante R.,

Acto seguido, el Sr. Presidente pronunció el siguiente patriótico discurso, con el que declaró clausurado el Año Académico de 1948:

Señor Capitán de Navío Director de la Escuela Naval del Perú:

Señores:

Con patriótica satisfacción, asisto a la clausura del Año Académico de 1948 de esta Escuela Naval, Institución que sigue la trayectoria gloriosa de los héroes de nuestra Marina que, desde los albores de la Independencia, han forjado para el Perú una hermosa tradición de honor, de heroísmo y sacrificio: tradición que se inicia con Guisse en las campañas de la Emancipación y en los primeros años de la República, después con Villar en Abtao, más tarde con la brillante participación de toda nuestra escuadra en la memorable jornada del 2 de mayo de 1866; luego con el heroísmo inigualado de Grau en sus épicas campañas marítimas durante la infausta guerra del 79, en las que nuestro bicolor se paseó arrogante por las mares del Sur, desafiando osadamente la abrumadora superioridad de la armada enemiga; y durante ese mismo conflicto internacional, con la espectacular y heroica acción del Teniente Gálvez en la Bahía del Callao, y un poco antes, con la hazaña de Villavicencio al romper el bloqueo de Arica y pasar por entre el fuego de los buques adversarios apostados en esa rada, con su frágil corbeta "La Unión", cuya mástil continúa enarbolando nuestra hermosa Enseña en el Patio de Honor de esta Escuela.

Todo este acervo de tradiciones heroicas constituye el honor de nuestra Armada, tan digna y tan noble, que nada, ni las mismas vicisitudes del destino, podrá opacar o amen-

guar su prestigio, porque además, estas glorias de nuestra marina de guerra están grabadas con caracteres indelebiles en el corazón de todo peruano.

Para que una nación alcance sus destinos debe cumplir con el imperativo de forjar su porvenir y defenderlo. Con pesar constatamos que hoy, como en anteriores oportunidades, se ha descuidado la defensa de nuestro litoral, sin tomar en cuenta la importancia que tiene y lo caro que cuesta y nos ha costado ya estas imprevisiones olvidando la advertencia profética de Castilla y las enseñanzas de la Historia. Por eso, la Marina del Perú debe ser preparada convenientemente para obtener la victoria y seguir el camino indicado por nuestros héroes que se sacrificaron antaño por el honor de la Patria.

Es propósito de la Junta Militar de Gobierno elevar el nivel técnico y la eficiencia de la Armada Nacional, de acuerdo con nuestras necesidades y recursos. Para ello, es preciso renovar su material a fin de que pueda cumplir con buen éxito el deber de defender la soberanía del Perú en nuestras costas y en los ríos de nuestras selvas, y hacer respetar nuestro pabellón en todos los mares. Tal objetivo demanda un esfuerzo económico que, en la actualidad, es superior a las posibilidades del Estado; por lo que exhorto a la ciudadanía, que siempre respondió al llamado que le hizo nuestra Marina, para que colabore con el Gobierno en el empeño de llevar a cabo la renovación de nues-

tra Armada que hoy, en el orden material se encuentra postrada por contar con unidades anticuadas unas e inaperantes otras, pero que, en el orden moral, mantiene siempre el mismo espíritu gallardo y heroico de un Grau, de un Gálvez y de un Villar, y que es capaz y digna de revivir sus glorias y reverdecer sus laureles.

Cadetes Navales:

Que la práctica de las virtudes de caballerosidad, rectitud y sacrificio inculcadas en esta Escuela, sean siempre vuestra norma; y al iniciaros en el grado de Oficial, guardad y practicad estos elevados sentimientos, sirviendo a la Patria con honor, lealtad y abnegación, para hacerla grande y respetada.

No olvidéis que en esta Escuela se os ha instruído y educado para que seáis capaces de continuar la estela que trazara a la Marina Peruana nuestro inmortal Almirante Miguel Grau, quien, desde los arcanos de la Gloria, os manda que debéis prepararos para vencer.

Queda clausurado el Año Académico de 1948 de la Escuela Naval del Perú.

A continuación, el Sr. Presidente, a invitación del Director de la Escuela, pasó a la Cámara de Oficiales, en unión de su comitiva, donde recibió el saludo de los nuevos Alferoces. Al retirarse el Sr. Presidente, la Compañía de Cadetes y Aspirantes y Guardia Militar le rindieron los honores de ordenanza.

CRUCERO DE VERANO DE LA ESCUADRA

El día 10 de Enero a 20.00 horas se dió comienzo al Crucero de Verano que anualmente realiza la Escuadra.

Bajo las órdenes del C. de N. Pedro Mazuré, Comandante General de la Escuadra, zarparon rumbo a los puertos del Sur del litoral, las siguientes unidades:

B.A.P. "Almirante Grau", B.A.P. "Teniente Ferré", B.A.P. "Teniente Palacios" y B.A.P. "Teniente Gálvez", llevando a su bordo a los Cadetes de 1º, 2º, 3º y 4º año, a órdenes del C. de C. Armando Echeandía R., como Jefe de Cadetes Embarcados.

Después de recorrer el litoral Sur, dieron fondo en el Callao el 29 de Enero para reaprovisionarse y zarpar nuevamente el día 2 de Febrero,

uniéndose a la Escuadra el B.A.P. "Almirante Villar". En la segunda parte, la Escuadra recorrió el Norte de nuestro litoral.

Durante la realización del Crucero, se efectuaron diversos ejercicios tácticos, así como resolución de problemas de búsqueda y barrido con la cooperación de la División de Submarinos.

En los diversos puertos del litoral, los Cadetes y tripulantes realizaron visitas a los lugares de interés, como son las refinerías de petróleo de Zorritos y Talara; Central Hidroeléctrica del Cañón del Pato, Fábrica del Pescado y etc.

El día 26 de Febrero se dió término al viaje de Instrucción desembarcando los Cadetes.

VISITA DEL BUQUE ESCUELA "JEANNE D'ARC" DE LA MARINA FRANCESA

En la mañana del 24 de Enero, llegó al Callao, el buque escuela francés "Jeanne D'Arc" que realiza un viaje de instrucción por diversos países del mundo, llevando a su bordo 120 guardiamarinas que hacen su entrenamiento de fin de curso.

El mencionado buque de la Marina Francesa saludó a la plaza con 21 tiros de cañón, al ingresar a la rada, contestando la batería de

la Escuela Naval del Perú. A continuación, se dirigió al Terminal Marítimo donde fué acoderado a uno de los espigones.

La nave está comandada por el Capitán de Navío don André Ernest Beaussant, quien acompañado de su ayudante C. de C. José Maguiña, efectuó las visitas de estilo, al Prefecto y al Alcalde del Callao, así como al Capitán de Puerto, con

quienes departió cordialmente, manifestándoles su complacencia por encontrarse en el primer puerto de la República. Momentos después las autoridades del Callao retornaron la visita, a bordo del buque Escuela.

Los marinos franceses han sido objeto de especiales atenciones por parte de la Marina y Sociedad pe-

ruana habiéndoseles brindado diversos agasajos, destacando entre ellos la recepción ofrecida por el Ministro de Marina Contralmirante Roque A. Saldías, en el local de la Escuela Naval de la Punta y el almuerzo ofrecido por el Ministro de Relaciones Exteriores Contralmirante Federico Díaz Dulanto en el Club Nacional.

ASCENSOS

Con fecha 19 de Febrero, se han producido los ascensos de Promoción de Oficiales del Cuarpo Gene-

ral y Médico de la Armada. La Revista de Marina, se complace en felicitar a los Oficiales ascendidos recientemente.

CONCURSO DE ADMISION A LA ESCUELA NAVAL DEL PERU

En cumplimiento de las disposiciones reglamentarias, el presente año se llevó a cabo el Examen de Admisión a la Sección Preparatoria de la Escuela Naval, el que se desarrolló en el orden siguiente:

- a) Examen de Capacidad Física
- b) Examen Psicotécnico
- c) Examen de Aptitud Física
- d) Examen Pedagógico.

De los 119 Candidatos que iniciaron el Concurso, la Junta de Sanidad declaró aptos a 77, los que continuaron sus demás exámenes en

el orden ya indicado resultando aprobados 33 después de una rigurosa selección.

Estos Aspirantes serán incorporados a la Escuela el día Miércoles 2 de Marzo, con la tradicional Misa de acción de gracias y bienvenida del Capellán y de la Dirección.

El Orden de Mérito de los Aspirantes admitidos es el siguiente:

- 1) Velezmoro V. Alfredo
- 2) Bustamante S. Miguel
- 3) Lores L. Manuel
- 4) Anderson N. Oscar
- 5) Salomón C. Eduardo

- | | |
|-------------------------------|--------------------------|
| 6) Trigo T. Alberto | 20) Urrunaga A. Orlando |
| 7) Luna C. Ernesto | 21) Camino R. Jorge |
| 8) Novoa A. Fernando | 22) Yañes F. Guillermo |
| 9) Calvo H. Fernando | 23) Chaparro Ch. Emilio |
| 10) Kriljenjo V. Olej | 24) Ventocilla M. Efraín |
| 11) Luna C. Jorge | 25) Mas S. Leonello |
| 12) Calvo P. Salvador | 26) Scharff L. Carlos |
| 13) Mariscal G. Daniel | 27) Serra E. José |
| 14) Díaz D. Luis | 28) García A. Juan |
| 15) Sánchez S. Raúl | 29) Espinar D. Víctor |
| 16) Brain V. Enrique | 30) Parodi R. Augusto |
| 17) Váscones V. Manuel | 31) Parra M. Manuel |
| 18) Salinas S. Jorge | 32) Colunge G. Edgard |
| 19) Cussianovich C. Alejandro | 33) Rada E. Eduardo |

CONCURSO DE ADMISIÓN A LA

En cumplimiento de las disposiciones reglamentarias, el presente año se llevó a cabo el Examen de Admisión a la Sección Preparatoria de la Escuela Naval, el que se desarrolló en el orden siguiente:

a) Examen de Capacidades Físicas
 b) Examen Psicológico
 c) Examen de Aptitud Físico-Matemática
 d) Examen Pedagógico

De los 114 Candidatos que inscribieron en el Concurso, la Junta de Examen declaró aptos a 77, los que con algunas sus demás exámenes en