

Principios Básicos de un Estado Mayor y su Actual Evolución.—Saint Hilaire . . . . .	367
Qué es Electricidad?—Tte. 1º Jorge del Río . . . . .	385
Responsabilidad y Descentralización del Mando.—C. de C. Miguel Rotalde . . . . .	395
Los Principios de la Guerra.— Contralmirante C. R. Brown, U.S.N. . . . .	401
Ingeniería Naval en la Marina Real.—Vice-Almirante (Ingº.) Sir John Kingcome, K.C.B. . . . .	425
Introducción a los Reglamentos de la Armada.—Tte. 2º Alberto Jiménez de Lucio . . . . .	444
Ultimos Adelantos en la Navegación.—Lieutenant Commander Alton B. Moddy, U.S.N.R. . . . .	469
Las Guerrillas Yanquis.—Comdr. Melvyn H. McCoy USN., Major Samuel Grashio, USAF., Lieutenant Colonels Austin C. Shofner, Jack Hawkins, y Michel Dobervich, USMC. . . . .	489
Una Vuelta de Horizonte; El Pacto del Atlántico.—René Grandchamp . . . . .	575
<b>NOTAS PROFESIONALES</b>	
<b>ALEMANIA:</b> Las Ondas Sonoras, Una Arma de Guerra	585
<b>BRASIL:</b> Hierro y Manganeseo . . . . .	586
<b>EE. UU.:</b> Buques de Guerra Propulsados Mediante Energía Atómica . . . . .	586
Cañón de Pruebas Mayor del Mundo . . . . .	587
Investigaciones sobre Cohetes Satélites . . . . .	587
Desmantelan las Defensas Portuarias . . . . .	588
Los Cojinetes de Nylon están despidiendo a las aceiteras. . . . .	588
Terminología Militar . . . . .	589
Bote de Fibras de Cristal . . . . .	589
Túnel Supersónico para Altas Velocidades . . . . .	589
<b>CIENCIA:</b> Contador Geiger Perfeccionado . . . . .	590
<b>MEDICINA:</b> La cloromicetina . . . . .	591
<b>FRANCIA:</b> Justificación y Rol del Portaaviones de Combate . . . . .	591
<b>GRAN BRETAÑA:</b> Buque para el Rescate de Submarinos . . . . .	594
Turbina de Gas Propulsa Buques de Guerra . . . . .	595
Iluminación Fluorescente . . . . .	595
Desmantelamiento del "Ajax" . . . . .	595
<b>SUECIA:</b> Defensa Contra las Bombas Auto-Dirigidas. . . . .	596
<b>CRONICA NACIONAL:</b> . . . . .	597
Resumen de la Memoria Anual de la Sociedad Mutualista Militar del Perú; Período 1948 - 1949. . . . .	603
<b>Anexos: (SOLO PARA JEFES Y OFICIALES EN SITUACION DE ACTIVIDAD).</b>	

# Revista de Marina

DIRECTOR

Capitán de Navío A.P. Jorge Arbulú G.

JEFE DE REDACCION - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Carlos A. Salmón

REDACTOR

Capitán de Corbeta A.P. Aurelio Carrillo P.

## 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 1/2 página .....	"	70.00
Página una sola vez .....	"	80.00

AVISOS EXTRAORDINARIOS — PRECIOS CONVENCIONALES

TODO PAGO SERA ADELANTADO

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

Cualquier persona del Cuerpo General de la Armada, así como los profesionales no pertenecientes a ella, tienen el derecho de expresar sus ideas en esta Revista, siempre que se relacionen con asuntos referentes a sus respectivas especialidades y que constituyan trabajo apreciable, a juicio de la Redacción.

Se replica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla No. 92 — Callao - Perú S.A.

367

# Principios Básicos de un Estado Mayor y su Actual Evolución

Por SAINT HILAIRE

Antes de conocer la organización de un Estado Mayor General Moderno, así como sus funciones y procedimientos, creo es indispensable para los aficionados a esta clase de estudios, el conocimiento de los Principios Básicos de la Organización de un Estado Mayor.

El "Grupo Técnico" que algunas veces se sitúa en una organización de Estado Mayor, junto al Grupo Funcional, es similar al Estado Mayor Especial, que actúa junto al Estado Mayor General del Ejército Americano; esta separación se debe a la naturaleza misma de la guerra terrestre, como se indicará más adelante.

El Almirante Castex en su magnifico estudio de "Estado Mayor" sostiene que no debe modificarse la organización básica de un Estado Mayor, añadiéndole un órgano suplementario que no constituiría sino un elemento perturbador.

En la organización de los Estados Mayores actuales, el "Grupo Técnico" está involucrado en el Estado Mayor Operacional, formando una sola unidad, puesto que al lado del Comandante en Jefe no habrá sino un solo Estado Mayor.

A fin de familiarizar a los lectores de esta Revista con los estudios de Estado Mayor, se hará un esbozo muy sintetizado de lo que entendemos por Organización Básica de un Estado Mayor, así como de la evolución actual de este organismo objetivo, haciendo presente que para su desarrollo, se ha dis-

puesto del Curso de Estrategia del Almirante Castex y de muchos otros trabajos presentados por Oficiales de las Marinas inglesa y americana, sobre esta materia.

---

El principio de una organización es muy antiguo; hace más de 20 siglos Aristóteles establecía que para obtener eficiencia en cualquier actividad humana era necesario: "La separación de oficios y coordinación de esfuerzos".

La organización, proporciona las formas para actuar, establece jerarquías, deberes y atribuciones y nos habla de las relaciones y engranajes entre las diversas partes del sistema.

Al planear una organización hay que tener presente ciertos preceptos como:

- a) La relación e independencia entre los miembros y partes del organismo para obtener un todo homogéneo.
- b) La división y distribución del trabajo para que cada organismo desempeñe una función de acuerdo con su importancia.
- c) La cooperación, que permite la acción suave y coordinada de todos los elementos.
- d) La flexibilidad y ductibilidad para soportar reformas y mantenerse al día.

La organización de un Estado Mayor no escapa a estos preceptos, pero para que exista un organismo se hace necesario una organización que le dé estructura, y una vez planeada ésta, se requiere un Mando que utilice tal organismo.

Nosotros trataremos de una organización de Estado Mayor y sus relaciones con el Mando.

El carácter esencial del Comandante reside en su poder de tomar **DECISIONES** y en la responsabilidad de su ejecución.

Pero es imposible para el Comandante hacer frente por sí solo a las meditaciones que requiere un comando importante y los detalles concernientes a la ejecución de los planes, así como la **Apreciación Consecutiva de la Operación**, tan necesaria para modificar la primera Decisión, debido a cambios de la situación actual. Resulta difícil multiplicarse hasta el punto de abarcar el Comando y la conducción de la manio-

bra; por esta razón es preciso que el Comandante cuente con Ayudantes preparados, capaces de secundarlo con eficiencia y lealtad.

¿Cuáles son las formas de ayudar al Comando que dispone de hombres, armas, buques, bases, objetos materiales y otros medios?

La ayuda puede considerarse en dos formas diferentes, que está representada en el siguiente Cuadro:

**AYUDANTES DEL COMANDO**

**AYUDA OBJETIVA**

**AYUDA SUBJETIVA**

Se ocupa del EMPLEO de los medios, (buques, hombres, máquinas, etc.) puestos a disposición del Comando para el cumplimiento de su MISION.

Se ocupa de la construcción de armas, diseño y construcción de buques, adquisiciones, reparaciones y medios puestos a disposición del Comandante.

**ESTADO MAYOR**

**SERVICIOS**

Siendo el objetivo, el que dirige, los medios deben adaptarse al FIN, luego la dirección pertenece al ESTADO MAYOR, porque representa a la idea, al espíritu.

Representa la materia, máquinas o medios puestos a disposición de la idea para alcanzar un FIN. Como la IDEA rige a la MATERIA, ésta debe amoldarse a los propósitos de aquélla.

Como se ve por el Cuadro adjunto, la ayuda objetiva se ocupa esencialmente del uso que se dará a los medios puestos a disposición del Comando; en el segundo caso, la ayuda subjetiva se refiere a asuntos materiales, como construcción de máquinas y armas, su reparación, aprovisionamiento de medios, etc.

El Comandante, naturalmente debe considerar estos dos aspectos de la cuestión, siendo ambos de la mayor importancia.

Si se desea asesorar al Comando para que responda a su MISIÓN, esto es, a sus preocupaciones objetivas, el órgano que llenará esta condición se llamará ESTADO MAYOR.

Cuando se requiera asesorar al Comando en materia subjetiva, se le rodeará de órganos denominados SERVICIOS.

Pero como se dijo anteriormente, cerca al Jefe no habrá sino un solo ESTADO MAYOR, puesto que sólo hay un FIN único para todos los hombres, para todos los buques y para todas las armas.

Pueden existir en cambio muchos servicios, tanto como armas o máquinas se pongan en juego. Cada uno de estos servicios se ocuparán de la parte técnica, como son ensayos, reparación, conservación, etc., así como de su aprovisionamiento.

Pero para facilitar la función del Comando debe establecerse un orden de preeminencia entre ESTADO MAYOR Y SERVICIOS.

En el Cuadro anterior se explica el por qué, el ESTADO MAYOR, debe tener la preeminencia.

### ¿CUAL ES LA BASE ORGANICA DE UN ESTADO MAYOR?

También nos serviremos de un Cuadro para explicar mejor el fundamento de esta organización.

Tenemos un Comandante en Jefe frente a un acto de guerra; él debe considerar por supuesto al enemigo y el FIN que desea alcanzar, luego, ¿qué es necesario a este Comandante frente a estas dos consideraciones básicas?: SABER, QUERER y PODER.

En consecuencia la Base Orgánica del Estado Mayor será:

## BASE ORGANICA DEL ESTADO MAYOR

SABER

QUERER

PODER

INTELIGENCIA

OPERACIONES

ORGANIZACION Y  
LOGISTICA

Tener informes sobre el enemigo.  
(Poder económico, industrial, moral Fuerzas Armadas, etc.

Combinar planes de operaciones, disponer sus fuerzas para tener éxito. Prever maniobras e imponer su voluntad sobre el enemigo.

Estar en condiciones de ejecutar su Plan, REUNIENDO Y ORGANIZANDO los medios necesarios en hombres, buques, armas, etc.

Vemos pues que la estructura básica de un Estado Mayor (Organo Objetivo del Comando) debe comprender tres funciones esenciales, pudiendo tomar cualquier denominación: Despacho, Sección o División, pues el fondo no varía; nosotros denominamos Secciones a estos tres órganos del ESTADO MAYOR BASICO: o sea; Sección Inteligencia, Sección Operaciones y Sección Organización y Logística.

Este trípode que soporta la estructura básica del Estado Mayor tiene la virtud de su permanencia, porque es independiente del medio y del tiempo.

Nuestros actos de la vida común descansan también, si cabe la comparación, sobre las tres consideraciones orgánicas en que se basa el Estado Mayor. Supongamos que Ud. desea ir de Lima a Nueva York. Tiene necesidad, primero, de SABER, esto es, de conocer el itinerario de aviones o vapores que efectúan este viaje, sus horas de partida y de llegada, los lugares en que hará escala, el precio del pasaje, etc. Con estos informes, le precisa a Ud. QUERER, esto es, tomar la DECISION de hacer el viaje según el interés y la urgencia que tenga para Ud.; así como el tiempo que quiera consagrarle. Le precisará por último PODER llevar a cabo su DECISION, es decir, organizarse en este sentido, solicitando el permiso correspondiente, reuniendo el dinero necesario y preparando su equipaje según la duración del viaje.

Esto no puede decirse de los **SERVICIOS** que fluctuarán con el medio y con el tiempo, tanto en su número como en su organización. Los Servicios dependen de la evolución científica y técnica del momento.

Pero la organización de los Servicios es mucho más sencilla; pueden haber tantos servicios como armas, equipos técnicos o actividades especiales hayan en el momento. Así, habrá Servicio del Personal, Servicio de Construcción, Servicio de Artillería, Servicio de Intendencia, etc.

En el conjunto de los Ayudantes colocados al lado del Comandante para secundarlo, se encontrará representada una arma o equipo técnico cualquiera. En la Sección Operaciones para lo que concierna solamente a su **EMPLEO MILITAR**; y en la Sección **ORGANIZACION Y LOGISTICA**, para lo concerniente a su organización o abastecimiento de tal arma o equipo, con el fin de apoyar los planes de operaciones.

En los altos escalones de un Estado Mayor General, por ejemplo, puede ser necesario agrupar muchos servicios de la misma índole, en **DIRECCION DE SERVICIOS**, de modo que el Comandante se dirija sólo a una entidad, en lugar de entenderse con una gran cantidad de elementos subordinados.

En el escalón más alto del Comando se hallará la siguiente Organización:

- a) Un Estado Mayor con sus tres Secciones.
- b) Elementos Combatientes como Fuerzas Navales, Defensa de Costas, etc.
- c) Servicios.

Los elementos Combatientes tendrán también la misma organización, es decir con su Estado Mayor de tres Secciones, pero aquí, que es un escalón intermedio e inferior, el Comandante puede ser al mismo tiempo Comandante de Unidad y Jefe de Servicio, puesto que una Fuerza Naval tiene autonomía operacional en artillería, guerra química, etc.; en relación con la logística cada unidad lleva consigo su tripulación, munición, víveres, combustible, agua, y aún talleres para reparaciones urgentes.

El siguiente esquema nos muestra al **ESTADO MAYOR, ELEMENTOS COMBATIENTES Y SERVICIOS EN EL MAS ALTO ESCALON**:



En esta Organización puede el Jefe de Estado Mayor dar órdenes en nombre del Comandante a los Servicios, y éstos mismos muchas veces solicitan ayuda para una mejor eficiencia en su actividad, al E. M.

Hemos esbozado en forma muy breve los principios básicos de un Estado Mayor, esto es, la base orgánica en la que descansa este elemento objetivo del Comando; ahora nos ocuparemos de la evolución que ha sufrido el ESTADO MAYOR.

Toda actividad tiene sus propios problemas particulares de dirección y organización, y la necesidad de un Estado Mayor se encuentra entre las condiciones inherentes a cada Institución Armada. Todos nosotros sabemos que el propósito del Estado Mayor es la guerra, pero lo notable del caso es que ésta muy raras veces se practica. La consecuencia es que las Instituciones Armadas inevitablemente tiendan a desarrollar tendencias que, aunque excelentes por si mismas, no son adecuadas a la finalidad verdadera; el objeto del Estado Mayor es precaverse contra este peligro, colocando el control de las operaciones y entrenamiento, en manos de Oficiales que estén libres de trabajo de rutina técnico y administrativo. De aquí que el principio guía del sistema descansa en una separación bien clara y definida entre la administración, es decir, la producción y la conservación del instrumento de la guerra y las operaciones, es decir, su EMPLEO.

Pero la organización de los Estados Mayores en la actualidad, sin salirse de su estructura básica, tienen que amoldarse a las exigencias de la guerra moderna y a los diferentes tipos de operaciones bélicas. Pasó la época en que el Comandante Naval que operaba en el mar, debía concebir sus planes estratégicos y tomar sus decisiones según este concepto. En la guerra moderna, las rápidas y seguras comunicaciones radiotelegráficas y el empleo de la aviación en combate y reconocimiento, han aumentado el horizonte de un Comando Naval. Las informaciones a su alcance son mucho más completas que antes y han aumentado los elementos técnicos.

Un análisis completo de las características militares de los estudios estratégicos, requiere la consideración de problemas relacionados con la nueva organización de Estados Mayo-

res. Es inevitable que mientras más aumente la complejidad de la guerra y más pronunciada sea la uniformidad de los objetivos de las operaciones militares, mayor será también la complejidad del sistema de mando y organización requeridos para la conducción de la guerra.

De aquí que la organización tan sencilla de Estado Mayor Básico en tres Secciones (SABER) INTELIGENCIA, (QUERER) PLANES Y OPERACIONES, (PODER) LOGISTICA Y ORGANIZACION, tenga que, sin modificar su estructura fundamental, subdividirse en otras Secciones de acuerdo con las necesidades de cada Comando.

Por ejemplo: LOGISTICA Y ORGANIZACION se puede desdoblar en Sub-Secciones, Personal, Logística y Organización. La Sección INTELIGENCIA puede comprender una Sub-Sección de Aerología. OPERACIONES, admitir una Sub-Sección de Comunicaciones y Aviación. PLANES, comprender Sub-Secciones de Alistamiento y Aviación.

En general se puede asegurar que no existe un modelo de ESTADO MAYOR de las grandes Marinas del mundo.

Debido a que los tipos de Comandos Navales, fueron variados en la guerra que acaba de terminar (por ejemplo se disponía de Fuerzas de Tarea de Portaaviones, FUERZAS ANFIBIAS, etc.), los detalles de organización del ESTADO MAYOR, tenían que responder a las necesidades y funciones de cada Comando, pero repetimos, sin variar su estructura orgánica. Durante la última guerra existieron como 14 tipos de ESTADO MAYOR NAVAL, en donde se daba una mayor o menor importancia a una determinada actividad, creándole una Sección especial para ella o suprimiéndola.

Vamos a enumerar y definir cada una de estas actividades con las que se organizará cualquier tipo de ESTADO MAYOR NAVAL de acuerdo con las exigencias del Comando. Cada una de estas actividades, son funciones del Comando, y por lo tanto pueden constituir Secciones independientes; es posible también agrupar dos o más actividades en una sola Sección, todo dependerá de la importancia que dicha actividad tenga para un determinado tipo de Comando Naval.

EN CUALQUIER ORGANIZACION DE ESTADO MAYOR OPERATIVO EXISTIRAN ESTAS ACTIVIDADES, DEPENDIENDO DE LAS FUNCIONES DEL COMANDO EL DAR UNA MAYOR O MENOR IMPORTANCIA A CADA UNA DE ELLAS.

Planes

Alistamiento

Operaciones

Logística

Inteligencia

Comunicaciones

Aereología

Personal

Administración

LAS FUNCIONES DE UN ESTADO MAYOR ABARCAN LAS SIGUIENTES ACTIVIDADES

ESTADO MAYOR EN OPERACIONES

(1). PLANES.—Se considera a planes de gran importancia, esto es, a planes estratégicos para operaciones futuras. Esta actividad irá como SECCION independiente, en un Estado Mayor del alto escalón, pero no en un Estado Mayor de Fuerza de Tarea, en donde sólo se trazarán planes de operaciones, para afrontar la situación actual.

(2). ALISTAMIENTO.—Esta actividad involucra asuntos concernientes al uso de materiales en las operaciones e instrucción técnica del personal. Puede constituir una *Sección* independiente en el escalón superior; no es necesario a un ESTADO MAYOR de una ESCUADRA o a una FUERZA DE TAREA.

(3). OPERACIONES.—Esta actividad comprende la preparación de Planes de Operaciones, formulación y emisión de directivas, así como la inspección de la acción planeada. Formará una *Sección* independiente de un Estado Mayor de Fuerza de Tarea o cualquier Estado Mayor Operativo.

(4). LOGISTICA.—Se ocupa de las necesidades de aprovisionamiento y medios destinados a satisfacer los recursos para apoyar los grandes PLANES ESTRATEGICOS y PLANES DE OPERACIONES ACTUALES.

La Logística puede constituir *Sección* independiente en los escalones bajos e intermedios.

(5). INTELIGENCIA.—Esta actividad comprende la recolección de informes referentes al enemigo; inteligencia evalúa estos informes antes de diseminarlos a quienes concierne. Esta actividad puede formar *Sección* independiente en cualquier escalón del Comando.

(6). COMUNICACIONES.—Comprende a las actividades relacionadas con el material de comunicaciones, incluyendo el radar que no sea de control de tiro. Se ocupa también del tráfico de comunicaciones y su seguridad; formulación del Plan de Comunicaciones.

(7). AEROLOGIA.—Esta actividad comprende los estudios del tiempo en la operación aérea.

(8). PERSONAL.—Se ocupa del personal, su moral, disciplina y salud.

(9). ADMINISTRACION.—Esta actividad incluye las funciones de rutina, asuntos civiles, condecoraciones y entretenimientos.

Como hemos dicho anteriormente, la importancia relativa y extensión de las actividades depende de la naturaleza del comando. Algunas veces una de las actividades es considerada como sección especial y otras solamente como Sub-Sección.

Por ejemplo: La organización del ESTADO MAYOR de un alto escalón naval operativo tendrá las siguientes Secciones:

1. PLANES
2. INTELIGENCIA
3. OPERACIONES
4. ALISTAMIENTO
5. LOGISTICA

A este alto escalón concierne el planeamiento de largo alcance, tanto logístico como operacional.

No figura aquí COMUNICACIONES como Sección independiente, porque en un alto escalón esta actividad no tiene otros deberes que los del tráfico. Por consiguiente, Comunicaciones en este tipo de Estado Mayor, va como una Sub-Sección en OPERACIONES.

Tampoco figuran, PERSONAL y ADMINISTRACION, debido a que esta actividad en este Estado Mayor no tiene gran importancia y las funciones correspondientes, están a cargo del Secretario del Comandante en Jefe o adscritos al Estado Mayor General.

El más alto escalón naval no ejerce supervigilancia del Plan de Operaciones, por consiguiente no requiere en su Estado Mayor la actividad de AEROLOGIA.

Presentamos otro tipo de Estado Mayor con seis secciones:

1. PLANES
2. INTELIGENCIA
3. OPERACIONES

4. LOGISTICA
5. COMUNICACIONES
6. ADMINISTRACION

Aquí faltaría considerar sólo las tres actividades restantes de todo Estado Mayor: Personal, que va incluido como Sub-Sección en ADMINISTRACION; AEROLOGIA, en Inteligencia y ALISTAMIENTO, puede involucrarse en Planes.

En un Estado Mayor para Operaciones Anfibias, será necesario crear una Sub-Sección especial de *Fuerzas de Desembarco* en la Sección OPERACIONES.

Estas consideraciones nos hacen ver que los detalles de organización de los Estados Mayores, variarán en relación a los deberes particulares que cada Comandante en Jefe debe afrontar en un tipo de Operaciones dado, pero siguiendo los principios básicos de este organismo objetivo.

Sin embargo, existe una organización de Estado Mayor que por su flexibilidad parece adaptarse con ligeras modificaciones a cualquier tipo de Estado Mayor Operativo y está compuesto de las siguientes Secciones: (*Ver Cuadro adjunto*).

No es el objeto de este esbozo dar un Manual o Reglamentación en el que se determine el funcionamiento y procedimientos de un Estado Mayor, sino solamente, presentar una información sobre la base orgánica de un Estado Mayor y sus actividades en la época actual. Pero, a fin de proporcionar una mayor comprensión del último tipo de Estado Mayor que acabamos de mencionar, presentamos una descripción sintetizada del trabajo de este organismo operativo.

#### SECCION PERSONAL Y ADMINISTRACION

- a) Coordinación con la Sección similar del Ejército, cuando se emprenda Operaciones Anfibias.
- b) Encargada de la conducción de personal en lo referente a su moral y bienestar.
- c) Relaciones con el Gobierno Civil, incluyendo la Justicia Militar, relaciones con la Prensa y administración de áreas enemigas ocupadas por Fuerzas Navales.

**TIPO DE ESTADO MAYOR PARA UNA FUERZA DE TAREA**  
 (Adaptable para coordinarse con un Estado Mayor del Ejército)

**COMANDANTE**

**JEFE DE ESTADO MAYOR**

**ADMINISTRACIÓN Y PERSONAL**

Of. de Personal  
 Of. de Administración

(1)

Personal y Administración

**INTELIGENCIA**

Of. de Inteligencia  
 Of. Aerología  
 Of. Infantería de Marina

Inteligencia y Aerología

**OPERACIONES Y PLANES**

Of. de Operaciones  
 Of. Aviación  
 Of. Artillería

(3)

**FUNCIONES**

Operaciones, Allstamiento y Planes

**LOGÍSTICA**

Of. Logística (Ingeniero)  
 Of. Abastecimiento

(4)

Logística

**COMUNICACIONES**

Of. de Comunicaciones  
 Of. Ayudante (Claves)

Comunicaciones

## SECCION INTELIGENCIA

- a) Es responsable de mantener al día y minuto toda la información concerniente al enemigo.
- b) Cooperar con las demás Secciones del Estado Mayor en la Apreciación de la Situación, formulación y emisión de Directivas.
- c) Prepara el borrador del Plan de Inteligencia; redacta el párrafo de Información de la Orden de Operaciones.
- d) Supervigila las actividades de contra-inteligencia y contra propaganda.
- e) Se encarga de la interpretación de la inteligencia fotográfica.
- f) Mantiene el trazado estratégico de las fuerzas enemigas.
- g) Es encargada de obtener, interpretar y diseminar la inteligencia de combate a quienes concierne.

## SECCION DE OPERACIONES Y PLANES

En este tipo de Estado Mayor, esta Sección es la de mayor importancia, pues constituye el principal elemento operativo del Comando; sus obligaciones específicas son:

- a) Preparación y coordinación de planes de corto alcance; es encargada del entrenamiento del Comando para el combate.
- b) Preparación de instrucciones standard para Fuerzas de Tarea.
- c) Prepara y supervigila la Apreciación de la Situación, formulación y emisión de Directivas. Es directamente responsable de la Apreciación consecutiva una vez comenzada la acción, en coordinación con Inteligencia y Logística.
- d) Preparación de planes para el empleo táctico de unidades.
- e) Es responsable de la coordinación de las soluciones de todos los problemas complementarios.



- f) Asignación de buques para deberes especiales.
- g) Mantenimiento del trazado táctico en la Carta de Situación de Operaciones.
- h) Mantener en todo momento la siguiente información:
  - (1). Disposición de nuestras fuerzas.
  - (2). Movimiento de los buques.
  - (3). Fuerzas propias disponibles.
  - (4). Características del Teatro de Operaciones.

#### SECCION LOGISTICA

En general esta Sección tiene la responsabilidad de asegurar el apoyo y control de los elementos logísticos de las propias fuerzas; esto requiere:

- 1.—Determinar las necesidades logísticas que necesite el Plan de Operaciones.
- 2.—Proporcionar la información adecuada y oportuna a las agencias de apoyo logístico responsables.
- 3.—Mantenimiento del material, reparaciones, salvatajes.
- 4.—Obtención, almacenaje, transporte y distribución de todos los abastecimientos incluyendo combustible y munición.

#### SECCION COMUNICACIONES

Provee los medios por los que se ejerce el Comando, pero específicamente tiene las siguientes obligaciones:

- a) Coordina la organización del Comando y presta su apoyo técnico en la preparación de los planes de bombardeo aéreo.
- b) Obtiene la radio-inteligencia para la Sección de Inteligencia.

- c) Es responsable de la eficiente operación de todo el material de detección, excepto el radar de control de fuego.
- d) Es responsable de la eficiente operación de todas las comunicaciones visuales, radiotelegráficas y acústicas.
- e) Prepara el Plan de Comunicaciones en coordinación con las demás Secciones del Estado Mayor.
- f) Es responsable de la seguridad de las Comunicaciones.

### EL JEFE DE ESTADO MAYOR

Es el primer ayudante del Comandante en Jefe y el coordinador de todas las Secciones del Estado Mayor.

La autoridad del Jefe de Estado Mayor, es solamente aquella delegada por el Comandante. Da las órdenes e instrucciones de éste; pero las directivas las da en nombre del Comandante en Jefe, siendo por consiguiente la responsabilidad de este último.

El supervigila la preparación, iniciación y ejecución de planes y órdenes; es responsable de la eficiencia del trabajo de todas las Secciones del Estado Mayor.

### EL POR QUE DE CIERTAS DIFERENCIAS ENTRE LAS ORGANIZACIONES DE ESTADOS MAYORES DEL EJERCITO Y LA MARINA

Ya se ha visto que para hacer efectiva la coordinación de las Fuerzas Armadas es necesario armonizar el funcionamiento de sus Estados Mayores; ésto como se verá más adelante es sólo posible en la parte básica de la organización operativa, pero no en los detalles, debido a diferencias esenciales entre la acción naval y la terrestre.

El tipo de organización de Estado Mayor que acabamos de enumerar se amolda a este intento de coordinación de funciones básicas; en efecto, para el Ejército la denominación de las Secciones, excepto Comunicaciones que aquí es considerada como un Servicio, sería:

<b>EJERCITO</b>	<b>MARINA</b>
1ª. Sección	1ª. Sección
<b>PERSONAL</b>	<b>ADMINISTRACION Y PERSONAL</b>
2ª. Sección	2ª. Sección
<b>INTELIGENCIA MILITAR</b>	<b>INTELIGENCIA</b>
3ª. Sección	3ª. Sección
<b>ENTRENAMIENTO Y OPERACIONES</b>	<b>OPERACIONES</b>
4ª. Sección	4ª. Sección
<b>APROVISIONAMIENTO Y EVACUACION</b>	<b>LOGISTICA</b>
	5ª. Sección
	<b>COMUNICACIONES</b>

Como se ve, la organización básica es muy parecida, pero en cuanto a las funciones y procedimientos de trabajo de las Secciones tienen que diferir por las siguientes consideraciones:

**MOVIMIENTO.**—Los planes del Ejército para el movimiento de las tropas y equipos, son complicados, debido a que tienen que amoldarse a la existencia de vías férreas, carreteras, etc.; esto es, a las peculiaridades del terreno.

Los movimientos de las Escuadras, son comparativamente simples, restringidos solamente por la navegabilidad de las aguas.

**TERRENO.**—Exceptuando la limitación de la navegabilidad de las aguas, el terreno, no juega ningún papel importante, en las operaciones navales. El mar no ofrece posiciones defensivas.

Para un Estado Mayor del Ejército, los accidentes del terreno son de capital importancia.

**CONTACTOS.**—En la guerra terrestre, después de establecido el contacto con una fuerza enemiga este contacto se mantiene en forma constante.

Pero la información obtenida en estos contactos no establecen en forma precisa la composición y poder de las fuerzas enemigas.

Los contactos navales, aunque menos frecuentes y además faltos de continuidad, pueden ser mucho más ilustrativos sobre la composición y disposición de la fuerza enemiga.

**VELOCIDAD DE DESPLIEGUE.**—La mayor parte de las operaciones de tierra son más o menos lentas y por lo común un serio ataque es precedido por una operación de artillería.

Las fuerzas navales avanzan frecuentemente más durante la obscuridad, lo que pueden explorar hacia adelante los más eficientes aviones existentes a bordo, durante la última luz del día.

Las últimas horas de cada noche y todos los crepúsculos, presentan por consiguiente, la posibilidad de una acción inmediata.

**APRECIACION DE LA SITUACION.**—Comparativamente, a consecuencia de los limitados contactos de las fuerzas navales, y la posibilidad de rápidos y grandes movimientos, los planes de operaciones navales deben más a menudo basarse sobre conclusiones derivadas de la Situación General, que apoyarse sobre una gran cantidad de Inteligencia de Combate que es e l caso más frecuente, en operaciones del Ejército.

Como consecuencia de esta diferencia, la detallada apreciación de la Situación, escrita como base para un Plan de Operaciones, es posiblemente más adaptable para el uso naval, que para el del Ejército.

**INTELIGENCIA.**—En Operaciones del Ejército, las informaciones del enemigo provienen de muchas fuentes, pero por regla general contienen sólo pequeños datos de inteligencia. La evaluación de credibilidad y exactitud es, pues, muy importante como paso preliminar.

En las operaciones navales, la mayor información proviene de contactos, usualmente menos frecuentes, pero mucho más dignos de crédito. El grado de credibilidad y exactitud son mucho mayores y su significación es generalmente mucho más importante que las informaciones recibidas por la Sección de Inteligencia del Ejército.



## Qué es Electrónica?

Por el Teniente Primero A.P.

JORGE DEL RIO

Hoy se habla de Ingeniería Electrónica, o simplemente Electrónica. El autor, sin pretensiones de técnico, sino como un aficionado entusiasta se propone explicar lo que quiere decir "Electrónica". El artículo no tiene carácter científico sino puramente ilustrativo.

### Un poco de historia.

El nacimiento del siglo XX ha traído consigo la aceptación de la "Teoría Electrónica de la Constitución de la Materia", también llamada por algunos Teoría Atómica de la Materia.

Los maravillosos progresos logrados en este siglo en el campo de la Ingeniería y la Ciencia son, sin lugar a duda, consecuencia directa de la aceptación de esta Teoría.

Su nacimiento puede decirse que comienza, según la Enciclopedia Británica, en 1756 cuando Franklin como, consecuencia de sus estudios sobre electrostática enunció su teoría de que la materia estaba formada por minúsculas partículas eléctricas. Sin embargo, pasaron muchos años, casi cien, antes de que estas partículas fueran nuevamente mencionadas por los científicos.

Posteriormente Faraday y luego Maxwell en la primera mitad del siglo XIX (1833) reactualizaron las ideas sobre el concepto electrónico de la materia al hacer estudios sobre electrolisis. En 1871 Weber explicó el electromagnetismo con una teoría que en el fondo era electrónica, explicándolo como producido por minúsculas partículas eléctricas positivas que giraban alrededor de un fuerte núcleo negativo. La teoría de Weber estuvo errada en la polaridad de las partículas. En 1879 Sir William Crookes estudiando los rayos catódicos estableció que la materia estaba formada por pequeñísimas partículas indivisibles, cuyo movimiento podía ser controlado por el hombre.

Hasta acá vemos como las diversas teorías de muchos investigadores van forjando la actual concepción electrónica. Fué el Dr. G. Johnston Stoney quién en 1891 bautizó a estas diminutas partículas con el nombre que conservan hasta hoy: ELECTRONES. Su contribución concreta fué que un átomo debía tener cuando menos dos electrones: uno positivo y otro negativo, es decir estableció lo que hoy es universalmente admitido, que el átomo en condiciones normales, sin agentes exteriores que lo alteren es neutro. Posteriormente se probó que el átomo de hidrógeno tiene una carga positiva y una negativa.

Entre otros investigadores, J. J. Thomson (1897) en Inglaterra, Lenard (1898) en Alemania, casi simultáneamente con los descubrimientos de Zeeman y Lorentz en Holanda, aportan sus contribuciones que traen la aceptación definitiva y universal de la "Teoría Electrónica de la Constitución de la Materia", la cual ya bién, entrado el siglo XX, sigue siendo estudiada, conociéndose los trabajos de Thomson (1913), Aston (1922 y 1926), Bothe y Becker (1930), Irene Curie Joliot y Chadwick (1932), Rutherford, O. W. Richardson, H. A. Wilson, F. Horton, Wehnelde, C. J. Davisson, Carl Anderson (1933) y otros. Fué Rutherford quién bautizó a la partícula positiva que está en el núcleo, llamándola: PROTON.

### *Teoría electrónica de la Constitución de la Materia*

Citaré como un "recordativus" una de las definiciones más populares de materia: "Es todo aquello que ocupa espacio"

Todo cuerpo, cualquiera que sea el estado en que se encuentre está constituido por moléculas. La molécula es la más pequeña porción de materia que conserva todas las propiedades del cuerpo que forma.

La molécula a su vez está formada por átomos, que son los elementos que en número de 92 (los conocidos hasta hoy), están combinados con otros átomos para constituir los cuerpos o compuestos que nos rodean. Citemos algunos de estos 92 elementos o átomos: Hidrógeno, Oxígeno, Cobre, Plata, Hierro, etc.

Pasémos a estudiar el átomo, con lo cual abordamos de plano el terreno de la "Teoría Electrónica".

La palabra átomo se deriva de la voz griega átomos, que quiere decir indivisible. Huelga decir que esto ya no es cierto, pues actualmente está definitiva y absolutamente probado que el átomo a su vez está formado por pequeñísimas partículas.

(1) El átomo es la más pequeña partícula de un elemento que puede existir sola o en combinación con otras partículas similares, del mismo o diferente elemento.

(2) Estas pequeñísimas partículas, que están presentes en el átomo de todo cuerpo son de tres clases: el electrón, el protón y el neutrón.

La constitución del átomo por estas partículas es más o menos compleja.

Existen otras partículas semejantes, pero que no están presentes en todos los átomos, dándose el caso de que en ciertos átomos tienen existencia sólo transitoria o efímera.

Los protones y neutrones están agrupados íntimamente formando un núcleo cuya carga eléctrica es, evidentemente, positiva. Alrededor y a distancias del núcleo comparativamente enormes, giran los electrones, que son cargas eléctricas negativas, cuyo tamaño es pequeñísimo comparado con el del núcleo.

El físico danés Nils Bohr, en 1913, propuso un "modelo atómico" que quizás sin ser absolutamente correcto da una clara "idea visual" del átomo. De aquí ha surgido la comparación con el sistema planetario solar. En el átomo el núcleo es el "sol" y los electrones son los "planetas".

Resumiendo en palabras sencillas: "El átomo es UN SISTEMA ELÉCTRICAMENTE NEUTRO, que consiste de:

- a) —NUCLEO, con carga positiva, y de gran tamaño comparado con el electrón, y formado por: PROTONES, partículas de carga eléctrica positiva y masa 1830 veces mayor que el electrón (3). NEUTRONES, partículas neutras, sin carga ni positiva ni negativa y cuya masa es sensiblemente igual a la del protón, (3).

(1) Enciclopedia Británica II-642a.

(2) Principles of Physics—Sears—Tomo II.

(3) Descubiertos Bothe y Becker (1930), Irene Curie, Joliot y Chadwick (1932).

b).—ELECTRONES; cargas minúsculas negativas, que giran alrededor del núcleo y a gran distancia del mismo. Su masa es 1830 veces menor que la del protón.

Además de los tres elementos mencionados se conocen otros que no están presentes en todos los átomos. Me limitaré a mencionar algunos:

Positrones; cargas minúsculas positivas, cuya masa es prácticamente igual a la del electrón (4).

Neutrinos; de composición desconocidas, carga neutra y masa igual a la del electrón.

Mesón o mesotró;n; de composición desconocida, carga positiva o negativa y masa aproximadamente 200 veces mayor que el electrón.

Deuterón; compuesto de neutrón protón, carga positiva (igual al positrón) y masa aproximadamente 3660 veces mayor que la del electrón.

Partícula alpha; compuesta de dos neutrones y dos protones, carga positiva doble de la del electrón y masa aproximadamente 7320 veces mayor que el electrón.

No sería completa esta breve explicación, si no se mencionara otro término que es familiar en este campo: el ION.

Cuando por alguna causa externa, el átomo pierde electrones, quedando en consecuencia positivamente cargado, se le designa como ION POSITIVO, y a los electrones liberados como IONES NEGATIVOS. Este fenómeno se conoce con el nombre de IONIZACION, y es aplicado casi exclusivamente cuando ocurre en gases.

De estas dos, la más empleada es la expresión ION POSITIVO, llamándose por lo general al ion negativo por su otro y verdadero nombre: ELECTRON, lo cual es por ende más simple así como también resulta más fácil decir "ion positivo" en vez de "átomo que ha cedido electrones y como consecuencia ha quedado positivamente cargado".

Sobre todo lo dicho hasta acá, cabe formular la siguiente pregunta:

(4) Descubiertos por Carl Anderson (1933) en el Tecnológico de California.



¿Todo esto, sirve para algo?

La respuesta es afirmativa en forma contundente. La clave está en el electrón. Es gracias a esta diminuta partícula que podemos escuchar en un receptor de radio o de televisión un programa musical, que disfrutamos en nuestros hogares de las comodidades que ofrecen los artefactos eléctricos, que nuestro automóvil puede arrancar con sólo apretar un botón, en fin, no creo exagerar al decir que las aplicaciones y utilización del electrón en innumerables aspectos de la vida diaria es interminable.

¿Por qué?

La respuesta es simple:

"El electrón en movimiento ES ese fluido prodigioso que llamamos CORRIENTE ELECTRICA, el electrón ES la ELECTRICIDAD".

La Teoría Electrónica de la Constitución de la Materia nos ha permitido llegar hasta esta partícula, hasta el electrón. Hasta acá lo hemos conocido simplemente como una parte constituyente del átomo. A continuación vamos a conocerlo más de cerca y así nos iremos acercando al objeto de este artículo: definir qué es Electrónica.

### El Electrón.

El electrón es una pequeñísima partícula elemental que posee carga eléctrica negativa y una masa dada, tangible aunque muy pequeña. Su forma y composición no están definitivamente establecidas. Sin embargo se conocen muchas de sus características, algunas de las cuales se dan a continuación:

Carga eléctrica (negativa)	$4.803 \times 10^{-10}$	u e. s.
	$1.602 \times 10^{-20}$	u. e. m.
	$1.602 \times 10^{-19}$	culombios
Masa	$0.911 \times 10^{-27}$	gramos
Diámetro (aproximado)	$2 \times 10^{-13}$	centímetros

¿Cómo se obtienen electrones?

Existen materiales que los liberan con relativa facilidad, siendo necesario para que esto ocurra, que actúe un agente externo. Los métodos más comunes y actualmente en uso son:

- a).—Emisión termiónica; que consiste en someter a calentamiento al material emisor, con lo cual éste libera o emite electrones. Los materiales más empleados son: Óxido de bario y estroncio, tungsteno y tungsteno toriado.
- b).—Emisión secundaria; que consiste en bombardear al átomo el cual, por la fuerza del impacto emite electrones. El caso más común es en los gases, ocurriendo el fenómeno antes mencionado de la ionización.
- c).—Emisión fotoeléctrica; es la liberación del electrón por materiales sensibles a la luz; cuando ésta incide sobre el tal material, éste cede electrones.
- d).—Emisión de campo; es puramente electrostática, y ocurre cuando entre dos electrones se establece una diferencia de potencial de suficiente fuerza o tensión para "arrancar" electrones del electrodo cargado negativamente.

Para el estudio de Electrónica es de importancia básica tener en mente siempre, que los electrones son los únicos componentes del átomo que pueden ser liberados o abandonarlo. Los protones o neutrones no abandonan al átomo.

## ELECTRONICA

Repetiré el concepto citado anteriormente al definir corriente eléctrica y que decía: "El desplazamiento de electrones ES la corriente eléctrica".

Para que exista corriente eléctrica es pues absolutamente imprescindible:

- 1).—ELECTRONES.
- 2).—ALGO que los haga mover.
- 3).—UN MEDIO en el cual se muevan.

La Electrónica, por su nombre trataría del estudio y empleo de los electrones en movimiento, o sea pues de todos los fenómenos físicos que implican flujo electrónico, sea cual fuere el medio donde ocurra el desplazamiento electrónico (sólido, líquido, gas o vacío).

Según esta pseudo definición la Electrónica abarcaría toda la Electricidad. Esta no es la realidad. La Electrónica abarca un campo limitado, mejor dicho es una parte y una especialización

de la Electricidad y se limita al estudio y empleo de los electrones cuando el desplazamiento se realiza EN EL VACIO O EN UN GAS. El "punto" de diferenciación entre la Electrónica y otras ramas de la Electricidad está pues en el medio en que la conducción se realiza.

El libro "Applied Electronics" preparado por el Cuerpo de Profesores del Instituto Tecnológico de Massachusets define la Electrónica simplemente así:

".....aquella rama de la Ciencia y la Tecnología que trata de la conducción de la electricidad a través de gases o del vacío".

En el libro "Principles of Electrical Engineering", sus autores William H. Timbie del Instituto Tecnológico de Massachusets y Vannervar Bush del Carnegie Institute, complementan la anterior definición estableciendo que los gráficos o curvas voltios-amperios de los circuitos en que hay conducción en el vacío o en un gas, no son líneas rectas.

Combinándolas, podemos dar la siguiente definición de Electrónica: "ES LA RAMA QUE TRATA DE LA CONDUCCION DE ELECTRICIDAD A TRAVES DE GASES O DEL VACIO HACIENDO TAMBIEN USO DE CIRCUITOS EXTERNOS DONDE LA CONDUCCION ES EN SOLIDOS O LIQUIDOS Y CUYO GRAFICO VOLTIOS-AMPERIOS NO ES UNA LINEA RECTA".

Hasta acá hemos tenido una muy breve historia del descubrimiento del electrón y también hemos enunciado y explicado la "Teoría Electrónica de la Constitución de la Materia" cuya aceptación es hoy universal. Luego se ha definido y dado características del electrón para pasar luego a explicar a qué se llama hoy Electrónica, que es precisamente el fin que se persigue.

Veamos algunos elementos o rudimentos de Electrónica.

¿Cómo se obtiene flujo electrónico en el vacío o en un gas?

Anteriormente hemos visto como se emiten electrones, ahora veremos como estos electrones se hacen fluir o desplazarse para constituir lo que se llama "Conducción Electrónica".

La conducción electrónica ha hecho posible controlar con un gasto de energía relativamente insignificante, enormes cantidades de corriente eléctrica. En esto radica una de sus aplicaciones más ampliamente usadas e importantes.

La conducción electrónica es debida al hecho de que bajo ciertas condiciones, un electrodo o cátodo encerrado en un continente <sup>(5)</sup> dentro del cual se ha hecho el vacío o colocado algún gas, puede emitir electrones y éstos a su vez en el caso de que haya gas presente lo bombardean produciendo su "ionización".

Los electrones emitidos o liberados se encuentran en una región donde están sometidos a la acción de un campo eléctrico que ejerce acción sobre los electrones libres, siguiendo las leyes de la electrostática, produciendo en consecuencia desplazamiento de electrones, vale decir corriente eléctrica.

Lo importante desde el punto de vista práctico de la Electrónica es que el hombre ha conseguido dominar al electrón liberándolo primero y luego obligándolo a seguir tal o cual camino. Hoy pues el electrón camina por donde el hombre le ordena.

Concretando, la conducción electrónica implica:

- a).—La producción de electrones.
- b).—El control del flujo de electrones.
- c).—La utilización práctica de lo obtenido en (a) y (b).

Estos tres puntos nos dicen lo que la electrónica ES.

Completaremos esta última parte con algunos ejemplos que ilustran como se obtienen electrones. La forma más común es empleando materiales que los liberan fácilmente de los cuales ya se ha tratado antes. En el tubo de vacío usado en radio, el agente externo que produce el calor necesario para la emisión electrónica es el calor que se obtiene por medio de un filamento por el que circula corriente. En el caso de la válvula la fotoeléctrica o fototubo el agente exterior es el rayo de luz que al insidir sobre el cátodo lo hace emitir electrones.

¿Cómo se ha logrado controlar el flujo electrónico?

El Control se obtiene insertando dentro del continente o tubo diversos electrodos con potenciales cuya polaridad y frecuencia varían. Caso típico es el del tubo multielemento usado en radio y el tubo de rayos catódicos. En el primero el control se hace por rejillas polarizadas y en el segundo por pares de placas (electrodos), entre cada par de éstas hay un campo eléctrico o magnético adecuado al propósito buscado y que altera el flujo electrónico.

---

(5) La palabra continente en este caso quiere decir lo que contiene algo y para el caso es sinónimo de bulbo, receptáculo, cápsula, tubo, etc.

¿Cómo se combinan la conducción electrónica y los medios de control para obtener de ellos resultados útiles y prácticos?

La aplicación práctica consiste en combinar la "conducción electrónica" con elementos externos para formar circuitos, que en conjunto tienen un fin dado.

Citaré algunos ejemplos:

El oscilador de un transmisor de radio es en esencia un tubo de vacío combinado con un circuito externo compuesto de capacidad, inductancia y resistencia de valores adhoc para que, cuando se le conecta a la fuente exterior de energía eléctrica, oscile a una frecuencia dada o, en palabras "profanas" podría decir que el transmisor por medio de su oscilador "fabrica" una onda de frecuencia dada.

El cine sonoro, el entretenimiento por excelencia ha sido posible gracias al fototubo, cuyo cátodo emite electrones según las variaciones de luz que reciba las cuales dependen del sonido. El fototubo es pues el artificio más práctico para convertir las variaciones de amplitud y frecuencia del sonido en variaciones eléctricas.

El fotómetro o exposímetro que emplea el fotógrafo aficionado no es otra cosa que un registrador de la corriente o flujo electrónico que establece el rayo de luz que inside sobre el elemento emisor.

Quién ingrese al Hotel Crillón de Lima, al aeropuerto de Panamá o la estación ferrocarrilera de Pennsylvania en Nueva York observará allí el "milagro" de que las puertas se abren solas al acercarse una persona. El fototubo es el responsable del milagro, pues el cuerpo de la persona no hace otra cosa que interrumpir un rayo de luz que entonces deja de insidir sobre el elemento emisor o cátodo. El fototubo combinado con artefactos eléctricos y mecánicos hace que la puerta se abra "sola".

El radar, la maravilla de esta decada ha sido posible porque la Ciencia Electrónica ha diseñado y desarrollado el Magnetrón, tubo de vacío maravilloso que permite generar ondas tan cortas como 10 centímetros, las cuales tienen notables propiedades direccionales. En el mismo radar existen dispositivos electrónicos que permiten "manipular" al oscilador (magnetrón) de modo que emita pulsos de un microsegundo de duración (un millonésimo de segundo).

Está generalizado además el uso de dispositivos electrónicos como elemento de control de grandes y complicadas maquinarias industriales.

La Electrónica ha cobrado tal importancia y su campo es tan vasto que las Universidades y Centros Tecnológicos ofrecen una carrera, profesión o especialidad dedicada exclusivamente a esta rama.

El estudiante de Ingeniería Eléctrica del Instituto Tecnológico de Massachusets después de los dos primeros años de estudio debe escoger una entre las tres ramas, opciones o especialidades siguientes:

I.—Fuerza (generación, trasmisión y distribución).

II.—Comunicaciones eléctricas.

III.—Aplicaciones electrónicas (llamada comunmente Ingeniería Electrónica).

La Marina Norteamericana experimentó durante la última guerra las enormes ventajas que ofrece la Electrónica y sus posibilidades futuras, por eso previéndolo así, organizó en combinación con el Ejército norteamericano la "M.I.T. Radar School" que funcionó desde Mayo 1941 hasta Diciembre 1945 entrenando a 5500 Oficiales de Marina como técnicos para instalar, manejar, conservar y reparar equipos electrónicos. Hoy en plena paz, esa "M.I.T. Radar School" se ha convertido en la "U.S. Naval School, Electronics Engineering" que continúa funcionando en el Tecnológico de Massachusets (M.I.T.) donde se entrena a un grupo selecto de Oficiales de la Armada. Además esta Marina cuenta con otros centros de instrucción en Electrónica.

Es inojetable que la Marina de los Estados Unidos es hoy día la mejor del mundo en todo orden de cosas y bajo cualquier aspecto. Si la "hermana mayor" nos está indicando con su ejemplo el camino a seguir, nosotros, las hermanas menores, las marinas latinoamericanas, no debemos descuidarnos y debemos dar el paso firme y decisivo hacia adelante entrenando personal en Electrónica.

# Responsabilidad y Descentralización del Mando

Por el Capitán de Corbeta A.P.C.  
MIGUEL ROTALDE DE ROMANA

“Y Moisés escuchó las palabras de su padre e hizo todo lo que le dijo; e cogiendo a los hombres más hábiles de Israel los hizo Jefes de la gente, gobernadores de millares, gobernadores de centenares, gobernadores de grupos de a cincuenta, gobernadores de grupos de a diez. Y ellos juzgaron a la gente en todas las estaciones; las causas difíciles las presentaban a Moisés, pero las de poco peso las juzgaban ellos mismos”. (Exodo, Capítulo 18).

El presente trabajo tiende a ser una análisis teórico y no una crítica a métodos usados actualmente. Muchos conceptos se han vertido hasta la fecha sobre la definición de responsabilidad, y muchos son los ensayos que demuestran su necesidad, pero bien pocos son los estudios efectuados desde el punto de vista de la “descentralización de funciones” en el mando militar, a pesar de ser el campo donde ésta tiene más importancia.

Seguramente que el título, va a confundir a muchos. Probablemente no van a encontrar hilación entre los conceptos de “responsabilidad” y “descentralización”. Estos dos conceptos enunciados, están tan estrechamente unidos, que uno sin él otro, no podrían desarrollarse en la práctica. Descentralizar significa, poner a cada uno dentro de la esfera de autoridad, actividad y competencia que le corresponde, sin mengua de la autoridad conferida. Este concepto no podrá desarrollarse y no será verdadero, si no está unido al concepto de responsabilidad, ya que este último presupone: fe en sí mismo, autonomía en la acción, y confianza en los demás, dejando así a los individuos, orientar sus facultades hacia metas elegidas libremente hasta alcanzar un fin común; de aquí, que la responsabilidad surja como el corolario lógico de todo plan descentralizador.

Para descentralizar, hay que tener presente las formas y presentaciones de la responsabilidad en cada esfera de su ejercicio, llegando después al estudio paralelo, de los regímenes de mando usados, esto es: el régimen centralizador y el descentralizador.

Toda Organización, cualquiera que sea el principio o los principios en que se funda, y bajo los cuales están orientados los fines que desea alcanzar, se rige y se basa, en el postulado de responsabilidad; llevándola a la ejecución entre cada uno de sus miembros, dentro de las tres esferas, que la cadena jerárquica, necesaria para que pueda funcionar y desarrollarse, presenta en su ejercicio; esto es: en la esfera del Superior, en la esfera del Subalterno y en la esfera de los de igual grado.

Es necesario llegar a analizar las exigencias y demandas de estas tres esferas, para poder llegar a estudiar los conceptos de descentralización.

Las esferas de responsabilidad para con el Superior, exige: Ejecutar las órdenes sin objeciones. Con esto no se debe entender que el subalterno, no deberá hacer notar al Superior, cuando las circunstancias de tiempo y lugar así lo requieran, sus observaciones eventuales derivadas de un espíritu de lealtad y devoción, basadas en hechos y deducciones lógicas. Con esto se establece que, una orden, una vez emanada y perfeccionada, no tiene discusión.

Por ejemplo; mostrará responsabilidad para con el superior, quién colabore con él, en la fase de las decisiones haciendo observaciones sobre circunstancias y previsiones que podrían habersele escapado. Si el subalterno lo hace con tacto, y con evidente espíritu de lealtad, no podrá existir el peligro de ser mal interpretado, o que se le haga notar, que no debe hacer objeciones. Sin embargo, debemos tener presente, que esta actitud, es una de las más difíciles de las que debe asumir el subordinado con respecto a sus superiores. Debemos notar, que he dicho "debe" asumir, y no "puede asumir", pues la responsabilidad siempre presupone lealtad, ya que sin ella, todo organismo se debilita y su cadena responsable es nula.

La responsabilidad, considerada dentro de la segunda esfera de su ejercicio, nos exige: Dar órdenes ponderadas y realizables,



evitando dar contraórdenes. La frecuencia excesiva de contraórdenes, no debidas a causas mayores, tienden a menoscabar la autoridad.

La tercera esfera, nos exige: Colaborar con exactitud y prontitud, con los del mismo grado. Esta responsabilidad se hará máxima, cuando las circunstancias nos lleven a afrontarla ante ellos. Quien no subordinase su propia actividad a la de los de igual grado, no tendrá sentido de responsabilidad; y ésto dentro de la ética de la carrera Naval, nos exige siempre, comportarnos unos con otros con leal y sincera amistad.

Ha sido necesario dejar formulados los conceptos anteriores, para establecer la comparación entre los regímenes de mando centralizados y descentralizados, analizándolos desde el punto de vista general de la esencia ejecutiva del mando.

En todo régimen de mando descentralizado, la base primordial de su funcionamiento, es dejando la resolución de problemas de su sola competencia, a la propia iniciativa y libertad de acción de los subordinados, trayendo como resultado, la exaltación del amor propio de los mismos, los que verán obligados a mejorar y trabajar con el máximo redimiento posible, desde que sólo de ellos dependerán las acciones provenientes de la ejecución de las órdenes que las presuponen; asumiendo así las responsabilidades de sus propias decisiones y de los resultados alcanzados, ya sean éstos buenos o malos.

En el régimen de mando centralizado, el efecto es contrario; los espíritus tenderán a deprimirse, pues nadie se atreverá a tomar iniciativas, tratando por el contrario, cada uno de esquivar sus propias responsabilidades ante cualquier acto que implique la más mínima actitud al respecto. Todo se detendrá sin la intervención del superior vigilante, y a cada instante se pedirán instrucciones que detendrán la marcha del Organismo, porque lógicamente se tendrá temor de proceder, dudando que sus acciones sean bien interpretadas.

En cuanto a las órdenes, en el régimen de comando descentralizado, éstas serán claras e inequívocas, y este estilo de mando sabrá infundir en los subordinados, fe en el Comandante, y en ellos mismos; ya que la atmósfera de serenidad y mutua comprensión que se derivará de ello, harán muy poco probables los errores

de interpretación y de ejecución. En el régimen descentralizador, el Comando significa centralización de autoridad con descentralización de funciones.

En el régimen centralizador, por el contrario, aún siendo concienzudo, será siempre equívoco en la emisión de sus órdenes, con el objeto de transferir responsabilidades, necesitando por lo mismo de muchos rodeos para conseguir evadirlas, pudiendo justificar sus decisiones, y en caso necesario, condenar la ejecución efectuada por los subordinados, si estos fallaran al interpretarlas. De esto podemos deducir, que en esta clase de régimen de comando, la persona que, investida de una posición jerárquica, con su correspondiente autoridad de mando, se ocupa sistemáticamente de cuestiones de competencia de los subordinados, terminará por descuidar lo esencial en beneficio de lo secundario, adquiriendo una mentalidad analítica, en lugar de una mentalidad amplia.

Si pensamos un poco, podemos notar que al centralizar funciones e invadir las esferas de los subordinados, la educación "responsable" de los mismos, será nula. El único método empleado por la grandes organizaciones militares modernas, las que por razones físicas y morales necesitan de autonomía de acción, es el que tiene como base y piedra fundamental la "descentralización de funciones", esto es, resumiendo: "dando al César, lo que es del César", y dejando a cada uno de sus miembros asumir las responsabilidades de su sola competencia, dentro de la esfera de autoridad que se le ha conferido.

Para llegar a la descentralización, se necesita educar el carácter "responsable", de los individuos; y la base de ello será obtenida al conseguir la aducción del espíritu responsable, como consecuencia del carácter disciplinado; identificando los conceptos de orden y disciplina, con los de respeto y obediencia a la autoridad.

En los regímenes descentralizados, se concibe la disciplina en su acepción más común, como un sistema de vínculos, que reposan sobre sentimientos de mútuo respeto y desinterés. Es la cooperación consciente y desinteresada, prestada por un grupo de individuos que desean obtener un fin común, estando en la idea de cooperación, incluido el concepto jerárquico, con su cadena de responsabilidad, sin el cual no podría funcionar. La disciplina, así entendida, necesita ser desinteresada; sin existir en ella, móviles egoístas basados en ventajas personales, pudiendo solamente conciliarse así los conceptos disciplinarios con el ambiente militar, el mismo que acoge al desinterés, como la religión de la vida.

Elemento importante, en la educación responsable de los individuos, es el sentimiento de respeto a las tradiciones, y con ello hacia lo que otros han hecho. Se conservan las tradiciones, no solamente conmemorando hechos y combates históricos, que nos llenan de gloria y nos reconfortan; sino, también, al relevar a un colega en su puesto; al conservar lo que él ha hecho, y no cambiando nada hasta después de maduras reflexiones y larga experiencia. El criticar al predecesor, dejando salir conceptos amargos sobre el trabajo realizado por éste, muestra solamente poca seriedad, poseer muy poco espíritu de crítica responsable, y tener poca benevolencia para el que hemos relevado. Es necesario, estar animados de un sentimiento de respeto hacia lo hecho por otros, que han crecido en el mismo ambiente y han sido educados bajo los mismos principios. Es deber nuestro, el evitar cualquier interrupción de continuidad en la vida del organismo que se nos ha confiado.

El estudio de los Reglamentos, conducirá a una educación responsable, que introducirá paulatinamente hacia el régimen de comando descentralizador. Debemos, sin embargo, recordar que los Reglamentos de disciplina, son códigos educativos, y que éstos no son manuales; es decir, que darán normas generales e indicarán lo que se debe hacer y obtener, quedando el modo de interpretarlos, al sentido de equidad, espíritu de observación, a la inteligencia y a la experiencia de los mayores.

Como ejemplo práctico de educación responsable del individuo, podremos citar el que tendría lugar en el puente de mando de un buque. Sabemos que ninguna actividad militar, ni civil, requiere tanta rapidez de apreciación y decisión como la necesaria para maniobrar un buque; y sabemos, también que la maniobra es prerrogativa del Comando, es la manifestación, por decirlo así, más llamativa y visible de la investidura y de las dotes de carácter del Comandante; pero esto no quita que de vez en cuando transfiera su autoridad al Segundo Comandante y a los Oficiales que le siguen en la cadena de mando, cediéndoles la maniobra. Cuando así lo haga deberá estar listo a intervenir, cuando el caso lo requiera, y observando en silencio. Intervenir no quiere decir "interferir". El intervenir quiere decir, dar un consejo oportuno, cuando se juzgue conveniente, en presencia de un error manifiesto, educando así prácticamente "la responsabilidad" del individuo que maniobra, el que estará en cualquier momento, habilitado para ocupar su puesto dentro de la cadena de mando del buque, cuando las circunstancias así lo requieran; el caso contrario, de "interferir", supondría intervenir en un estado de aprensión vigilante, que impediría al maniobranete desarrollar toda su iniciativa obligándolo a cometer errores, manteniéndolo en un estado ner-

vioso lamentable, que lo privaría de toda observación clara y precisa.

Para terminar, podemos meditar un momento y dirigir un pensamiento nostálgico a los tiempos, en que figuras magníficas de Almirantes y Comandantes de la Historia Naval Universal, estaban obligados por el tiempo a resolver por sí solos los problemas más áridos después de haber recibido antes de zarpar, por meses y quizás años, unas pocas directivas del camino a seguir. Hoy día las técnicas modernas de la guerra en el mar, nos dan amplio margen para desarrollar nuestra responsabilidad teniendo en cuenta que su uso deberá dirigirse solamente, a la centralización de la autoridad a través del espacio, anulando prácticamente el tiempo, pero dejando descentralizadas las funciones de los demás.

# Los Principios de la Guerra

(MENCION HONROSA 1949, "PROCEEDINGS").

Por el Contralmirante C. R. BROWN, U.S.N.

N. de la R.—El Rear Admiral Brown se graduó en la Academia Naval de Annapolis en 1921. Durante la II Guerra Mundial sirvió en los siguientes puestos: Comandante de los portaaviones "Kalanin Bay" y "Hornet"; Jefe del Estado Mayor del Comandante del Fast Carrier Task Group; miembro del Joint and Combined Chiefs of Staff Organization en Washington, D.C.; Tomó parte en las operaciones en las Marshallis, las Marianas, en Palau, Golfo de Leyte, Iwo-Jima y Okinawa. Terminada la guerra pasó a servir en la Air University y luego a la Escuela de Guerra Naval de Newport, Rhode Island, donde actualmente es el Jefe de Estado Mayor.

Parece ser que jamás nadie se ocupa de los principios de la guerra sin citar al General Forrest. Por nuestra parte no deseamos ser la excepción. El General logró resumir en una breve frase de tono familiar ocho de los nueve principios de la guerra cuando dijo: "Yo siempre llego al lugar más rápido con el mayor número". Esta frase expresa todas las ideas que contienen los principios a excepción de la de *cooperación*, sin oponerse no obstante al espíritu de esta palabra. "Llegar al lugar más rápido" es obtener la *sorpresa* por medio del *movimiento*. Para lograr ésto debemos tener *seguridad*. "Al lugar" es, por supuesto, el *objetivo*. Toda la frase está impregnada del espíritu de la *ofensiva*. Tener "el mayor número" significa lograr la *masa* y ésto quiere decir *economía de fuerzas* en los demás lugares. Por último, su laconismo y claridad de expresión son la quinta esencia de la *simplicidad*.

Se han escrito y dicho muchas palabras acerca de los principios de la guerra. Muchas encierran sabiduría; algunas son tonterías. La actitud varía desde el punto de vista lleno de reverencia de aquellos que consideran los principios de guerra como "básicos e inmutables" hasta el completo rechazo de aquél que dijo: "La ciencia de la guerra es tan oscura e imperfecta que sus bases y sustentación no son más que el prejuicio confirmado por la ignorancia", y aquél otro que con sorna dijo: "Los principios no son más que un montón de sustantivos".

Los principios de la guerra han sido muchas veces desacreditados por la extraña conducta de algunos de sus exponentes. Tenemos el caso del General Townshend que escribió muy sabiamente sobre este asunto, pero en la práctica mostró su completa falta de comprensión del verdadero significado de los principios. Su desastrosa campaña en Mesopotamia, que terminó con la humillante rendición de Kut-el-Amara, contiene más lecciones valiosísimas de como *no* deberá conducirse una campaña que todos los escritos del infortunado General. (\*) Luego, como ya se ha dicho antes, otros se oponen a todos los intentos de abordar el tema en forma objetiva adoptando la actitud emocional de que esta forma de abordarla no es tolerable; es una herejía.

De modo que desde el comienzo debemos aclarar un punto. Este artículo no trata de convertir a nadie. Es sencillamente una discusión de los principios de la guerra. Nosotros los consideramos interesantes y útiles. Desde que la guerra es una empresa peligrosa y temible, aprovechamos todo lo que nos sirve para hacerla más corta y victoriosa para nuestras armas. Pero estos principios no son sagrados ni son inmutables. Debemos considerarlos como lo que realmente son — meras suposiciones, hasta abstractas, que se derivan del estudio de toda la complicada experiencia de la guerra a través de toda la historia. Estas suposiciones o axiomas son abstracciones sacadas de una contextura histórica particular. A medida que la ciencia cambia el aspecto de la sociedad y de las armas, puede que los antiguos axiomas retengan su validez o puede que no. Si se pueden encontrar otros mejores, los actuales deben descartarse, con facilidad, sin miramientos como una piel vieja.

---

(\*) En el periodo comprendido entre el 8 Diciembre 1915 y 29 Abril 1916, un destacamento Indio-Británico bajo el mando del General Townshend hizo un avance por el Tigris y casi toma la ciudad de Bagdad. Pero el mal planeamiento y la presión política le obligaron a extenderse demasiado, aprovechando entonces los Turcos para cercarlo en Kut-el-Amara. Los esfuerzos hechos para salvarlo fallaron y costaron 24,000 bajas. Por último se rindió después que hubieron sido comidas las últimas mulas y que hubieron fallado los intentos de salvarlo. Esta ignominiosa rendición puede atribuirse a una completa inseguridad en el objetivo, que fué agrandado y cambiado después de cada éxito inicial; a la mala apreciación de las cualidades del enemigo, y finalmente, al total colapso de la administración.

Los principios pueden también ser peligrosos. La guerra no se puede conducir de acuerdo a un libro de reglas. Siempre será esencial la capacidad de pensar. Muchas veces la satisfacción de un principio exige la violación de otro. El comandante que se adhiere inflexiblemente a determinadas reglas está invitando al desastre por manos de un enemigo de recursos.

Ni deben tampoco aceptarse las reglas mismas sin un análisis crítico a fondo. La repetición constante hasta de las verdades incontrovertibles no es buena práctica. Tenga cuidado aquel que constantemente cita los principios de la guerra! Tiende a convertirlos peligrosamente en palabras huecas. Se crea así un dogma y se inhibe al pensamiento original. Pero más peligrosa aún es la tendencia que se desarrolla a buscar reglas y a aceptar las frases sonoras como guías y verdades sagradas. No debemos hacer ésto jamás.

En realidad es a esta tendencia hacia el dogma a la que podemos atribuir mucha de la oposición a los principios de la guerra. Tal vez sea por ésto que el General Fairchild (actualmente Sub-Jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea, ex-Director de la Universidad Aérea) tomó medidas para asegurar que los principios de la guerra no fueran ciegamente aceptados en la Fuerza Aérea. Este distinguido jefe exigía que estos principios fueran nuevamente examinados desde el punto de vista de la guerra moderna. Esta tarea fué legada a la Escuela Superior de Guerra Aérea, en donde sus sucesores la están cumpliendo.

Mis estudios personales no me han hecho cambiar sustancialmente opiniones sobre los nueve principios dados por Leavenworth (ni siquiera en vista de la guerra moderna). Pero nadie acepta mi palabra en este asunto. Cada estudiante debe abordar el tema en forma crítica y objetiva. Debe examinarse detenidamente cada principio hasta probar su valor. Si encuentra Ud. que uno está errado, no será la primera vez que un "principio" ha resultado engañoso. Napoleón hizo una vez una lista de "máximas", como él las llamaba. Sin embargo, su primera máxima nos muestra cuán equivocado puede estar hasta el más grande genio militar. Napoleón dijo:

*Máxima 1.—Las fronteras de un estado son o grandes ríos, o cadenas de montañas, o desiertos. De todos estos obstáculos a la marcha de un ejército, los más difíciles*

*de vencer son los desiertos; luego vienen las montañas; y en tercer lugar se encuentran los ríos caudalosos.*

Nótese la ausencia del mar como frontera! Esta increíble omisión es en sí una trágica explicación de la caída final de Napoleón. Napoleón, emperador de un país cuyas fronteras marítimas eran sus fronteras más largas, se olvidó del mar! Napoleón, que en 1805 se paseaba por los acantilados de Boulogne, buscando en vano la forma de cruzar el Canal de la Mancha con su ejército, dijo que los desiertos eran el mayor obstáculo a la marcha de un ejército!

Napoleón jamás comprendió al mar. Insistió que las mismas "reglas de tierra" que tan brillantemente había aplicado en la guerra terrestre, se podían aplicar más allá de la costa. Sus porfiados esfuerzos por tratar de dominar un elemento sin antes entenderlo fueron la causa de su derrumbe. El poder naval inglés fué el instrumento de su derrota.

Por eso en esta época del poder aéreo, los principios de la guerra deben ser sometidos a un minucioso análisis. Aún más, ya sea que los principios queden o caigan, lo importante que debe recordarse es, como ya lo ha insinuado el General Fairchild, que las reglas son una ayuda para los capacitados y una trampa para los ineptos.

Los principios de la guerra han sido llamados "historia destilada". Son cápsulas de sabiduría que se han derivado del estudio profundo de los éxitos y fracasos del pasado. Son guías en la formulación de una teoría de la guerra. Son metas a alcanzar en la conducción de una guerra. Son una ayuda nuestra para captar lo esencial de un arte difícil. El simple conocimiento de los principios de la guerra con seguridad que no bastará para solucionar un problema de guerra, pero sí, servirá para ordenar y guiar a una mente entrenada a analizar y formular conclusiones del estudio objetivo de un problema. Nos permitirá transformar la masa incoherente e informe de verdad en un arma afilada lista para nuestras manos.

Los principios de la guerra tratan de la ciencia de la guerra. Algunos dicen que la guerra es un arte y no una ciencia. Pero decir ésto es sacrificar la verdad por una máxima. Hay tanto un arte como una ciencia de la guerra. Si no existiera una ciencia de la guerra, ésta tendería a convertirse en un arte perdido por falta de un conocimiento progresivo que



la mantenga viva. El arte y la ciencia no son incompatibles. Ambos se encuentran en toda empresa humana. Los artes del músico, del escultor y del pintor están todos erigidos sobre las firmes bases de sus ciencias particulares. La ciencia consiste en el saber; el arte en la ejecución. La ciencia es conocimiento; el arte es el conocimiento convertido en acción. En realidad la ciencia es algo más que el conocimiento. Es el conocimiento clasificado. Es conocimiento útil. Pero la ciencia es sólo un instrumento. Jamás podrá ser amo. El arte es el amo.

No todos están de acuerdo en que "principios de la guerra" es el nombre adecuado a estos conceptos. En este artículo ya los hemos llamado "suposiciones fundamentales". Hay quienes les llaman "factores". Liddell Hart los llama "axiomas". Napoleón los agrupa como "máximas". Pero en el diccionario de Webster encontramos que para la palabra "máxima" nos dice que veamos "axioma" y en este mismo diccionario encontramos que "axioma" es un "principio" universalmente aceptado. En realidad "la rosa con cualquier otro nombre tendría el mismo olor", de modo que dejemos esta discusión para los semanticistas. por el uso de la costumbre hemos decidido que son "principios". Dejémoslo entonces así, recordando siempre que en este caso un principio no es "una verdad fundamental" sino más bien una "suposición fundamental".

Existe igualmente una diversidad de opiniones sobre el número verdadero de principios. Como veremos más adelante, yo me inclino a pensar que son once. Leavenworth, considera que son nueve. Hay quien insiste que sólo son cinco los verdaderos principios de la guerra: "el objetivo", "masa", "seguridad", "cooperación", y "simplicidad". Esto lo demuestra basándose en que un "principio" es una verdad fundamental y que como tal, no puede tener excepciones y que en los otros cuatro llamados principios hay excepciones, puesto que no siempre hay sorpresa, no siempre hay movimiento, etc. Llega, por consiguiente a las conclusiones, de que aquellos que admiten excepciones no son principios verdaderos, sino meramente "doctrinas". Liddell Hart nos presenta seis nuevos principios o axiomas que él describe con palabras algo floridas. Pero después de un cuidadoso estudio, descubrimos

que Hart sólo nos presenta dos principios de la guerra; lo que pasa es que Hart tartamudea al hablar. Traducido a otro lenguaje Hart parece haber reducido todo a: sorpresa, sorpresa, sorpresa, sorpresa, flexibilidad, flexibilidad, flexibilidad!

Cierto amigo mío sostiene que sólo existe un verdadero principio de la guerra, el principio del objetivo. El nos hace notar de que no importa en qué forma diverjan las listas de los principios, casi todas las autoridades están de acuerdo en que "el objetivo" debe encabezar la lista. La razón de ésto, nos dice, es sencilla. Sin el objetivo todos los demás principios dejan de tener razón de ser. Una vez que hemos determinado el objetivo, todos los demás llamados principios no son más que medios para conseguir este objetivo. Se ocupan de la forma de lograr el objetivo. Son en realidad métodos y no principios.

Algunos sostienen que los principios de la guerra deberían limitarse a aquellos que controlan el empleo de la fuerza armada. Otros sostienen que la lista debe también incluir aquellos que se refieren a la organización, desarrollo y administración de las fuerzas armadas. Esta incluye el avituallamiento, transportes y tesorería o su equivalente moderno. Pero en realidad parece haber poca razón para limitar el campo de los principios. Si los restringimos al empleo con las mismas razones podríamos restringirlos al empleo táctico. Por otro lado si permitimos que entren al campo de la estrategia, recordemos que este campo es prácticamente ilimitado. La estrategia nace en los parlamentos y sale de las cabezas que gobiernan a las naciones. Si el campo de la estrategia no tiene límites, ¿por qué limitar el campo de los principios de la guerra?

Todos estos puntos de vista son interesantes y útiles. Nos demuestran que hay muchas mentes que no se contentan con aceptar los principios de hecho sin antes examinar minuciosamente el asunto. Nos será provechoso seguir paso a paso su razonamiento. Esto nos ayudará en nuestro propio modo de abordar el problema.

Pero ya hemos tardado demasiado. Pasemos a examinar los principios mismos:

## LOS PRINCIPIOS DE LA GUERRA

*(Según Leavenworth)*

- 1.—El Objetivo
- 2.—La Ofensiva
- 3.—Masa
- 4.—Movimiento
- 5.—Sorpresa
- 6.—Seguridad
- 7.—Economía de Fuerza
- 8.—Cooperación
- 9.—Simplicidad.

## EL OBJETIVO

Durante la pasada guerra un Oficial de Marina inglés valientemente llevó su buque a combatir contra fuerzas abrumadoras con el fin de cubrir la retirada de su convoy. La derrota era cosa segura; no obstante, él buscó el combate y luchó hasta el amargo fin. Esto fué posible porque tenía un claro concepto de su objetivo. No buscaba la victoria sino la seguridad de su convoy.

El objetivo, también conocido como "misión", es sin lugar a duda, el más importante de todos los principios de la guerra. Es el único eslabón de unión que puede impartir coherencia a la guerra; porque pelear sólo por pelear se convierte en insensata carnicería. Sin el objetivo, todos los demás principios carecen de fin. Le proporciona al comandante el "por qué". Los otros principios son las guías en el "cómo". Por ésto se le llama algunas veces "el principio militar fundamental".

La nación, las fuerzas armadas y cada elemento de las fuerzas armadas hasta el último escalón, deben tener su propio objetivo. Además, en cada escalón puede haber un objetivo principal y uno o más objetivos secundarios. Pero lo importante es ésto: los objetivos primarios y secundarios de cada escalón, en último análisis deberán contribuir al objetivo de la nación.

Una vez que el objetivo ha sido formulado y comprendido, el problema se simplifica enormemente. La decisión más difícil es la selección del objetivo. En cada escalón, sólo se

puede seleccionar el mejor objetivo después de una cuidadosa y juiciosa evaluación del objetivo del escalón inmediato superior. Esta es la idea central alrededor de la cual se ha preparado el Manual Naval de Planeamiento de Operaciones (Naval Manual of Operational Planning preparado recientemente en la Escuela Superior de Guerra Naval), el Formato de Apreciación para las Fuerzas Armadas (Armed Forces Estimate Form).

Mucho se ha escrito sobre cuál es el verdadero objetivo en la guerra. Leavenworth mantiene que el verdadero objetivo es siempre la destrucción de las fuerzas armadas enemigas. Esto nos parece demasiado restringido. En la Primera Guerra Holandesa, Holanda pidió la paz sin que el enemigo hubiese puesto pie en su territorio. En la Segunda Guerra Mundial, el Japón hizo algo parecido. Si estallara una Tercera Guerra Mundial, Inglaterra podría verse obligada a rendirse si su enemigo lograra cortar sus vías de comunicación marítima. Sin estas vías de comunicación vitales, no bastarían todos los soldados, tanques y aviones del mundo para salvar a Inglaterra. Algunos aviadores y algunos marinos han llegado, por consiguiente, a la conclusión de que el verdadero objetivo de la guerra es destruir la "capacidad" de una nación para llevar adelante la guerra. Pero, aún esto parece demasiado limitado. El verdadero objetivo, en mi opinión, es el *objetivo nacional*, sea cual fuere. Una vez determinado éste, se simplifican los problemas de todos los demás. Desde ese momento es más fácil determinar el objetivo propio individual para todo el mundo, desde los Jefes de Estado Mayor hasta el soldado raso.

"Pero", se nos responde, "el objetivo nacional ya ha sido determinado y se ha escrito en un centenar de textos. El objetivo de una nación en guerra es imponer su voluntad sobre el enemigo".

Pero cuál es la voluntad de la nación? Esto es algo que no puede escribirse en ningún libro de texto. Tiene que ser determinado por la nación misma.

En la Primera Guerra Mundial nuestro objetivo nacional era el derrocamiento del gobierno enemigo. En la Segunda Guerra Mundial nuestro objetivo nacional era "la rendición incondicional". Los efectos que tuvieron estos objetivos diferentes sobre nuestros militares fueron profundos y de gran alcance. En la Primera Guerra Mundial nos fué posible de-

bilitar grandemente la moral del enemigo con palabras: los catorce puntos de Wilson. Pero en la Segunda Guerra Mundial nos vimos obligados a destruir un gobierno y sus fuerzas armadas y doblegar a otro gobierno ante nuestra voluntad antes de alcanzar la victoria. El hombre de la calle de estos países enemigos principales se mantuvo firme hasta el final — algo que no sucedió en la Primera Guerra Mundial.

La selección de un sólido objetivo nacional es, por lo tanto, la decisión más importante de la guerra. Debe estar precedida por una consideración de la clase de condiciones sociales y materiales que deseamos dejar en el país enemigo y en el *resto del mundo* una vez que se haya infligido la derrota militar al enemigo. La solidez de este razonamiento está respaldado tanto por la lógica como por la experiencia. En un lapso de casi veinticinco años hemos ganados dos guerras con una gran pérdida de vidas y propiedad, sólo para perder la paz, ambas veces por falta de una clara y definida política de objetivos nacionales.

Teóricamente, ahora tenemos un método efectivo para determinar nuestra política nacional de objetivos. La política, basada en una inteligencia adecuada, se origina en el escalón más alto de la autoridad civil. (\*) Luego pasa el Establecimiento Militar Nacional para traducirla a planes estratégicos y finalmente para que los servicios llenen los detalles técnicos. Entonces regresa arriba en forma de programas presupuestales específicos, pasando por sucesivas etapas de revisión hasta la acción final por el Congreso.

Pero, en la realidad, no se está cumpliendo ésto. Parece que la amarga lección de las dos últimas guerras no ha sido aún aprendida. Nuestras políticas exterior y militar no están todavía íntimamente entrelazadas. Se están haciendo planos estratégicos sin un claro concepto de los objetivos de la paz a largo plazo. Se les está basando en suposiciones hechas por los militares, que pueden estar erradas. En otras

---

(\*) El Consejo de Seguridad Nacional.

palabras, los militares están planeando cómo pelear la próxima guerra —si llegara esta desgracia— sin saber exactamente por qué la estaríamos peleando. O, dicho de otro modo, a falta de una guía política, los militares están en efecto determinando ciertas fases de la política exterior.

En realidad el asunto es aún peor. En lugar de que los militares hagan efectivas las directivas recibidas *desde arriba*, están tratando de llegar a la solución transando entre tres grupos de ideas que representan las ambiciones de los servicios *generados desde abajo*. En efecto, algunos no se contentan con esto, sino que, por intermedio de la oficina de un solo Jefe de Estado Mayor, esperan ver el triunfo de las ambiciones de uno u otro de los servicios. Buscan una unión a la fuerza que obligaría al desarrollo de planes estratégicos y su implantación por medio de una correlación y unificación máxima de las misiones del servicio, responsabilidades logísticas del servicio, planos de operaciones del servicio y personal y material del servicio basada no en los objetivos nacionales determinados por el más alto escalón de la autoridad civil, ni siquiera en una solución de transacción acordada por el más alto escalón de la autoridad militar, sino en el triunfo de las ambiciones particulares de uno de los servicios.

El momento de escoger el objetivo nacional es antes de que estalle la guerra y no en el fragor del combate. Cuando las tensiones internacionales son tales que nuestros posibles antagonistas son aparentes deberíamos examinar detenidamente no sólo la probable naturaleza del amenazante conflicto sino, (permitidme que repita), la clase de mundo de post-guerra que deseáramos ver. Es poco probable que nuestra querrela sea con el pueblo mismo de nuestro enemigo y menos probable aún que tengamos ningún reclamo territorial sobre tierras que son realmente suyas. Pero es muy posible que nuestra meta en el caso de guerra sea el derrocamiento del gobierno enemigo por ser incompatible con nuestra paz y seguridad futuras. Este objetivo, de ser adoptado con resolución y firmeza, sería una enorme fuente de fuerza. Se le puede utilizar no sólo para unir a nuestro pueblo sino también como base para un llamado directo y posiblemente dramático al pueblo del país enemigo. Por otro lado, una demanda de "rendición incondicional" refleja una decisión de llevar la guerra hasta lo último con el fin de subyugar totalmente al enemigo antes de confiarle su destino futuro.

No ofrece al pueblo del país enemigo ninguna esperanza aparte de nuestra posible caridad. Con toda seguridad que tenderá a robustecer las filas enemigas antes que a debilitarles. Es una decisión tan grave que jamás debería tomarse bajo la influencia de las pasiones que inevitablemente entran en juego una vez que la guerra está a punto de estallar.

### LA OFENSIVA

La Ofensiva significa llevar la guerra al enemigo. Impecables formaciones, y fuerza aérea o flota en potencia no pueden traer la victoria. Todas estas cosas sólo son efectivas cuando cobran vida debido al espíritu resuelto de la ofensiva. La esencia misma de la guerra es la violencia. La cosecha la recoge el lado que tome la ofensiva. La victoria no se gana con la defensa pasiva que sólo puede servir para evitar la derrota.

Esto no quiere decir que la defensa nunca es permisible. Pero aún cuando no está en la defensa, deberá ser con el espíritu de la ofensiva. La defensa debe representar en último análisis, ya sea una ofensiva retardada o bien una defensa local para cubrir la ofensiva real.

Lo que *no* quiere decir la ofensiva es casi tan importante como lo que *sí* quiere decir. Un ataque de frente no lleva al éxito. En realidad esta obsesión puede conducirnos al desastre. Nos encanta citar las famosas palabras de Danton: "l'audace, encore l'audace, et toujours l' audace". Pero el ataque no debe buscarse por el ataque mismo. El objetivo deberá ser crear las condiciones favorables para el ataque. El ataque *a tiempo* es lo que vale. Tiene que ser hábilmente conducido, de lo contrario reacciona contra el iniciador.

### MASA

Hay quienes han dicho que la masa es el más vital de todos los principios. Significa superioridad en el punto de contacto. Quiere decir una superioridad capaz de ser *mantenida* mientras la situación así lo requiera (o, como algunos la llamas, "capacidad"). La correcta y hábil aplicación de todos los demás principios de la guerra debe llevarnos a un solo fin: la concentración de la máxima fuerza combativa en el lugar y tiempo escogidos para dar el golpe fulminante en el punto decisivo a fin de lograr el objetivo.

A este principio se le dan también otros nombres tales como "fuerza", "poder", "superioridad" y "concentración". Ninguno de los términos es completamente descriptivo. La palabra "masa" da a entender algo pesado y de difícil manejo. El término "concentración" tiene un tono más dinámico y es por eso preferido por muchos.

El principio de masa quiere decir mayor número, pero no sólo número de unidades combativas. Significa material, capacidad de fuego, armas, habilidad, resolución, disciplina, mando, administración y moral.

Las Escuelas de Estado Mayor Inglesas, consideran a estas dos últimas como principios de guerra separados. No puede haber ninguna objeción seria contra esto. Quizás se alargue la lista; tal vez se esté elevando a los sub-títulos a la condición de títulos, pero, por otro lado, sirve para dar mayor énfasis a estos dos factores tan importantes.

Naturalmente es tan errado darle demasiada importancia a la administración como es el no tomarla en cuenta. Todos sabemos perfectamente que la función del comando es algo más que ser simplemente un buen administrador, un buen gerente de oficina. Pero sin lugar a duda existen algunos "horribles ejemplos" de los dañinos efectos de una mala administración. Podemos recordar varios casos, pero uno que los ingleses suelen citar es el de la total destrucción de dos regimientos ingleses en la guerra de los Zulús por falta de desarmadores con que abrir las cajas de munición.

Hoy en día se le ha dado mayor énfasis a la necesidad de una eficiente administración debido a la avalancha de descubrimientos revolucionarios que estamos enfrentando. De todos estos descubrimientos, el más dramático es por supuesto el de la bomba atómica. Pero quizás el mayor factor entre todos ellos haya sido el triunfo final de la industria de guerra con sus ejércitos, flotas y fuerzas aéreas en masa y sus técnicas de organización y producción en masa. Su fantástica capacidad ha sido suficiente para dejar abismados a los observadores.

Como ya hemos indicado, tal vez sea peligroso darle demasiada importancia a la administración, pero en cuanto a la moral es algo que difícilmente podríamos recalcar demasiado. En mi opinión, las Fuerzas Armadas de los EE. UU. descuidaron mucho la moral durante la pasada guerra. Quizás esto sorprenda a muchos, que dirán: "Cómo, ¿y las fun-



ciones para las fuerzas armadas, y nuestro servicio de correos, y nuestra forma humana de tratar a la gente, etc.?" De acuerdo. Todo eso fué importante, pero en resumen no fué más que una curiosa mezcla que bien pudo haber nacido de los esfuerzos mancomunados de un psiquiatra y un secretario de la Y. M. C. A. Fué algo que más o menos nos vimos obligados a aceptar debido a nuestra falta de plan militar para la moral. Dejamos que las revistas "Yank" y "Stars and Stripes" se extralimitaran. Permitimos que nuestro cuerpo de Oficiales fuese insultado y humillado ante el personal subalterno. Nuestros reclutas fueron suavizados en vez de imbuirles ese espíritu fiero y rudo de lucha que la experiencia ha mostrado ser el que hace al buen guerrero. No niego que entrenamos a nuestro personal haciéndolos pasar por alambradas bajo el fuego real de ametralladoras, que desarrollamos su fortaleza física con muy ingeniosos aparatos y que hicimos muchas otras buenas innovaciones en el *entrenamiento*. No nos referimos a las cosas que hicimos sino a las que dejamos de hacer. La palabra "cobarde" fué traducida por una serie de frases eufónicas e indescriptibles que quizás sean clínicamente correctas pero que de ninguna manera pertenecen al vocabulario de un militar. Dejamos que la podredumbre de un concepto casi femenino de la disciplina invadiera toda la estructura de nuestro comando. Nuestro Ejército y Fuerza Aérea se vieron amenazados por desórdenes y asambleas de amotinados al final de la guerra. En efecto, hay quienes sostienen que nos salvamos sólo por la decencia innata de nuestra juventud.

Esté o nó de acuerdo el lector, debemos darnos cuenta que la próxima vez no tendremos tanta suerte. En la próxima guerra probablemente el primero en ser atacado será el cuerpo de oficiales. Podemos estar seguros que cualquier enemigo potencial habrá estudiado bien y podrá aplicar eficientemente las lecciones de la guerra pasada. No descuidará este punto débil en nuestra armadura, que es parte del precio que pagamos por nuestra forma de vida democrática.

Debemos tener un plan para combatir estos ataques. El momento de hacer ese plan es durante la paz. Es la tarea más importante que tenemos por hacer y debería considerarse como un asunto de suma urgencia.

La manera como levantar la moral del soldado es algo tan viejo como la guerra misma. Debemos aprovechar de los métodos ya conocidos al hacer el plan para conseguir el fortalecimiento de la moral de nuestros guerreros. Tenemos la "fe en la causa"; esto es, una firme convicción de que la guerra es una guerra justa y de que es asunto vital para la supervivencia de la nación ganarla. Cromwell dijo: "Quiero que el soldado sepa por qué está peleando y que ame lo que sabe".

Otra característica que puede levantar la moral es que el soldado esté convencido de su inherente superioridad personal sobre los hombres de cualquier otro país o cualquier otra raza. Esto ha sido resumido en una feliz frase como "el inmortal prejuicio". Viene a ser el alma del espíritu de cuerpo. Es esa sensación de ser "el mejor hombre de la mejor sección de la mejor compañía del mejor ejército del mundo".

Por supuesto que el bienestar del personal y sus familias es también muy importante y no debe tomarse nada de lo que hemos dicho anteriormente como que se opone a esto.

En realidad son muchísimos los factores que contribuyen a la moral: confianza en el comando, la que sólo se consigue con un comando competente; los símbolos de la organización, tales como las águilas de la Legión Romana y los distintivos que lleva el soldado moderno en el hombro; y aquella "pompa y ceremonia", blanco de tantas burlas pero de incalculable valor.

Luego queda la tarea de *infiltrar en el pueblo la confianza en los hombres de armas y hacerle sentir la nobleza de la profesión militar*. América no es la China, en donde el guerrero que está dispuesto a dar su vida por la patria es considerado un ser digno del desprecio. Y sin embargo, todos sabemos que existe una tendencia moderna americana de despreciar a todo el que comanda nuestras fuerzas combatientes y de emplear la palabra "engalonados" como sinónimo de brutalidad y estupidez. Cuánto de esto se debe a la inspiración comunista y cuánto a un complejo de inferioridad entre nuestros escritores; no lo sabemos. Pero lo cierto es que debemos iniciar una vigorosa e inteligente campaña para desterrar esta debilitante filosofía. La siguiente cita tomada de la introducción del Coronel Maude al libro de Clausewitz "De la Guerra", nos pinta la nobleza del verdadero guerrero:

“Finalmente, para aquellos que se preparan a priori para esta responsabilidad, no conozco consejo más inspirado que el dado por Krishna a Arjuna hace siglos, cuando éste temblaba ante la terrible responsabilidad de lanzar a su ejército contra las huestes de Pandav:

Esta Vida, dentro de todas las cosas vivientes, mi Príncipe, Es inaccesible al dolor. No sufráis, pues, por aquello que no puede sufrir. Haced lo que os toca.

Cuidad vuestro nombre y no tembléis. Nada mejor puede sobrevenir al alma guerrera que la guerra justiciera. Feliz el guerrero a quien llega la alegría del combate.....

Pero si rechazáis este honorable campo —un Kshitriya—. Si, conociendo vuestro deber y vuestra tarea, dejáis que pasen de lado — habréis pecado!

Y las generaciones venideras te maldecirán

Por los siglos de los siglos. Y la infamia es para los hombres de noble sangre más difícil de sobrellevar que la muerte!

Levantaos, pues oh hijo de Kunti! Preparad vuestro brazo para el combate; templad vuestro corazón para enfrentar,

como cosas iguales, el placer o el dolor, el éxito o la ruina, la victoria o la derrota.

Así iluminado, armaos para la lucha, que con ello no pecaréis!”

Y por último, algo que no debemos olvidar, tenemos el mejor y más seguro de todos los medios, aquel que más a menudo nos vemos tentados de descuidar: la disciplina, *disciplina*, **DISCIPLINA!**

No hay límite a lo que se pueda escribir sobre este asunto. La lista de los sustentadores de la moral es larga y todos han sido probados y aceptados. Se les empleó en el pasado para tomar esas terribles mezcolanzas —la escoria de las calles— y convertirlos en aguerridos y feroces soldados. Debemos usar este mismo método conocido en forma inteligente y humana para conseguir mejores guerreros aún del material superior de que disponemos ahora, la juventud de América que se nos confiara cuando nuevamente tengamos que defender al país y nuestro modo de vida.

## MOVIMIENTO

El Movimiento proporciona la Masa. Es el vehículo que lleva la fuerza a la mejor posición para cumplir el objetivo. Es el agente catalizador capaz de fundir los principios en un plan realizable. El movimiento (o movilidad) ha sido considerado a veces como sinónimo de la sorpresa. Pero esto es una simplificación exagerada. La sorpresa no es sino una de las ventajas de la movilidad. Los ingleses pudieron conservar Gibraltar durante un prolongado sitio y, durante la pasada guerra, mantuvieron Malta durante otro, no por la sorpresa sino porque su flota jamás perdió la movilidad.

Muchos de los comandantes del pasado (Aníbal, Napoleón, Stonewall Jackson, etc.) tuvieron éxito por la rapidez del movimiento. Tal vez sea esta cualidad dramática del movimiento rápido una de las razones por las cuales ya no se estila considerar al lento buque de superficie como un representante del movimiento. Comparado con la extrema velocidad del avión moderno, el transporte parece que estuviera fijo en el espacio. Pero el principio entraña algo más que la capacidad de moverse rápido. Porque no sólo debemos estar en condiciones de transportar la fuerza rápidamente de un lugar a otro, sino que debemos poder *mantenerla* en combate una vez llegada a su destino. Es por esta razón que algunos prefieren las palabras "movilidad" o "flexibilidad" en lugar de "movimiento". En realidad, tal como ocurre con la masa, ninguno de estos títulos es verdaderamente descriptivo. El mismo término "flexibilidad" es un término relativo. La flexibilidad absoluta no tiene tanta importancia como la flexibilidad relativa. Basta con que nuestras fuerzas sean más flexibles que las enemigas. Por ejemplo, hay muchos lugares que están geográficamente más lejos pero cronológicamente más cerca a los Estados Unidos que lo que están de un enemigo posible, si es que ese enemigo se limita a las comunicaciones terrestres. Más aún, si volamos ciertos puentes llave y otros medios de comunicación, especialmente en terrenos difíciles, el enemigo se vería obligado a emplear las mulas de carga. Una mula pueda llevar doscientas libras una distancia de 20 millas en un día, si se le obliga. Pero al siguiente día sólo avanzará 10 millas. Y si el viaje es de muchos días tenemos que comenzar a contar las nueve libras de forrage que necesita diariamente, es decir que en 300 millas habrá consumido to-

do el peso que es capaz de cargar. Mientras tanto un buque Liberty puede transportar seis mil toneladas a una distancia de 240 millas al día, día tras día y comparado con la mula de carga, el consumo de combustible es uno de sus menores problemas.

Si una potencia terrestre pudiese concentrar rápidamente su fuerza aérea en el punto amenazado, podría entorpecer a nuestros portaaviones. Desgraciadamente para la potencia terrestre, siempre existe la pesadilla logística de tener que mantener una parte de la fuerza aérea en las posiciones avanzadas. Tácticamente, la fuerza aérea es el arma más flexible que existe. Pero estratégicamente su flexibilidad se ve seriamente obstaculizada por las pesadas instalaciones y el enorme apoyo logístico que requiere. La fuerza aérea sólo tiene verdadera flexibilidad cuando va unida a una fuerza naval capaz de moverse libremente. Este es el caso ya sea que opere desde portaaviones o desde bases avanzadas abastecidas por la fuerza naval.

### SORPRESA

A menudo se dice que la sorpresa es la más formidable de las armas en una guerra. Sin duda es uno de los medios más efectivos para obtener la victoria. Tiene un efecto enorme sobre la moral. Sólo los que llegaron a Pearl Harbour durante la primera semana después del 7 de Diciembre pueden formarse un concepto del tremendo efecto que produjo este ataque en la moral. Hasta qué punto pudieron los japoneses haber aprovechado esta sorpresa, será por mucho tiempo un asunto muy discutido.

La sorpresa significa la creación de una situación inesperada para la cual el enemigo no se ha preparado adecuadamente. Siempre deja una huella no sólo física sino también moral. La sorpresa nos puede proporcionar todas las ventajas de un buen trabajo de Estado Mayor a la vez que se las niega al enemigo. La situación se presenta como algo nuevo para él; se ve obligado a improvisar. Para nosotros la situación es vieja; ha sido tranquila y deliberadamente pensada y planeada en todos sus detalles y ensayada, por lo menor mentalmente, por todas las personas que tienen en ella la responsabilidad directa.

La sorpresa se encuentra en todos los demás principios de la guerra. Los mejores resultados se obtienen cuando se aplican los demás principios con sorpresa. El principio de la masa *tiene* que ser aplicado con sorpresa, de lo contrario no se le podrá explotar. La sorpresa japonesa en Pearl Harbour fué un golpe en vano si lo consideramos en la perspectiva total de la guerra. Los japoneses habían descuidado el principio de la masa.

Los factores que entran en la sorpresa son el secreto, preparación, rapidez en la ejecución, y decepción. El elemento de la sorpresa puede encontrarse en el tiempo, lugar, dirección, fuerza, estrategia, táctica o armas. Ninguna sorpresa es más efectiva que esta última, la sorpresa de las nuevas armas o dispositivos. Son muchos los ejemplos: los gases, tanques, radar, cohetes, el puerto artificial "Mulberry", la espoleta de proximidad y la bomba atómica. Su valor nunca es mayor que cuando recién se introducen. Y repetimos, *tiene* que haber masa para su completa explotación. Es realmente extraordinario el número de veces que el hombre no ha sabido explotar las nuevas armas simplemente por haber descuidado el principio de la masa.

La sorpresa puede también ser un tiro por la culata. Puede marcar en tal forma al que la emplea que lo deja expuesto a una mayor sorpresa aún. En la guerra jamás debemos enfrascarnos demasiado en nuestros propios fines. El enemigo, también puede estar planeando una sorpresa. Utilicemos este hecho como un arma y no permitamos que se convierta en una trampa para nuestros descuidos. Estamos firmemente convencidos que podrá ser nuestra mejor arma en caso de otra guerra siempre y cuando la usemos inteligentemente. Parece estar tácitamente aceptado que si llega la guerra total, ocurrirá cuándo y dónde el enemigo escoja. Este parece ser un punto de vista demasiado pesimista, pero suponiendo que el país siga aferrado a él, esto quiere decir que si va a haber una guerra el enemigo está planeando una sorpresa. Aún bajo estas condiciones podemos ganar mucho con la sorpresa. Cualquier sorpresa que podemos nosotros dar al enemigo será doblemente efectiva por tratarse de un enemigo que se encuentra sumamente concentrado en sus propios planes.

Todo el desarrollo de la guerra puede ser grande y favorablemente afectado por los éxitos iniciales que podamos obtener. Debemos tener un plan bien concebido para el retiro

de cualquiera de nuestras fuerzas que pudiera hallarse en posición expuesta. Este plan de evacuación deberá estar afirmado sobre una serie de líneas que abarquen las posiciones llave. Deberá permitir la explotación de cualquier ventaja debida a la falta de empresa de parte del enemigo. Al mismo tiempo deberá evitar el entorpecimiento de todo el plan de reagrupamiento en caso de que la ofensiva del enemigo de-nuestre ser vigorosa y bien planeada. Pero la retirada no es todo lo que debemos tener en mente. Durante esta fase nosotros también podemos ocupar territorios, siempre que mantengamos nuestros objetivos dentro de nuestra limitada capacidad. Las ventajas que se podrán obtener compensarán ampliamente los riesgos que habrá que correr. Pues estaremos adquiriendo territorio a poco costo — territorio por el cual tendremos que pagar elevado precio en sangre y material si permitimos que el enemigo avance a su antojo y consolide sus posiciones antes de que nosotros estemos listos para lanzar una vigorosa contraofensiva.

Una de las mayores ventajas que tiene una potencia naval sobre una potencia terrestre es su capacidad para evitar los asaltos frontales. La potencia naval puede sorprender a la terrestre asaltando cualquier punto desguarnecido. Puede escoger sus bases dentro de amplios límites - bases que pueden ser abastecidas por la amplia ruta del mar. La toma de estas bases puede tener lugar en plena ofensiva enemiga, porque el poder naval (por su innata capacidad para la sorpresa) puede, en el futuro así como lo ha hecho en el pasado, utilizar fuerzas reducidas para obtener resultados completamente fuera de proporción con su tamaño.

### SEGURIDAD

La misión de la seguridad es darnos libertad de acción. Se le ha llamado también la compañera de la sorpresa. Ella impide la sorpresa por el enemigo; es esencial para sorprender al enemigo. No sólo significa negarle la información al enemigo sino también la capacidad para obtener la información acerca del enemigo.

Pero la seguridad es algo más que mera información. Significa también la protección, la capacidad para evitar las interferencias hostiles. Una gran base de bombarderos requiere seguridad. Existe la seguridad contra ataques aéreos

que se la pueden dar las escuadrillas propias de cazas; la seguridad contra los ataques terrestres que se la dan los soldados; y la seguridad de sus comunicaciones marítimas que se la dan las fuerzas navales. Ni tampoco se obtiene la seguridad siempre por medio de la defensa. Muy a menudo se alcanza la seguridad por medio del ataque. El bombardero mismo puede defender su base por medio del éxito de sus ataques.

### ECONOMIA DE FUERZAS

El complemento de la masa es la Economía de Fuerzas, lo que significa tener los menores recursos en todo lugar y tiempo que no sean los decisivos. Este principio es, hasta cierto punto, una recapitulación de los principios del objetivo, ofensiva, masa, y seguridad. Una buena información reduce las necesidades de la seguridad. Esto aumenta la masa disponible. Con ésto crece nuestra capacidad para tomar la ofensiva.

La economía de fuerza no quiere decir mezquindad. Significa un inteligente empleo de las fuerzas disponibles. Se la ha definido como el inteligente empleo para las necesidades presentes a fin de conservar la máxima fuerza para un uso futuro. Su aplicación involucra la definición de lo que es y lo que no es una "necesidad". Si este principio es violado, no podrá haber masa.

Este principio implica que siempre existe un compromiso entre dos exigencias opuestas: dispersión y concentración. Pero el ideal se obtiene cuando logramos la concentración de nuestras fuerzas a la vez que obligamos al enemigo a dispersarse. Esto logra fácilmente una potencia naval cuando se enfrenta a otra terrestre. En este caso, para la potencia terrestre, mientras mayor será su tamaño mayor será su desventaja. Tendrá que dispersarse para cubrir todos sus flancos. Tendrá que estar preparada para rechazar los desembarcos y los ataques aéreos que podrán venir de innumerables puntos. Además, existen muchas otras complicaciones. A lo largo de las costas de la potencia terrestre típica existen obstáculos a sus esfuerzos, tales como desiertos, montañas, barreras acuáticas, y despoblados. Es imposible para el enemigo mover siquiera una parte de sus tropas a través de estas regiones o dar el apoyo logístico necesario a los campos de aviación defensivas que desee tener en estos lugares.



Esto significa que deberá mantener mayores fuerzas defensivas en reserva lo más próximo posible a estos lugares vulnerables. Mientras tanto, la potencia naval y la potencia aéronaval pueden lograr concentrar una inmensa superioridad en cualquier momento y lugar deseado, a corto plazo.

### COOPERACION

Los ingleses no consideran ya a la cooperación como un principio de la guerra. Ignorando las razones que puedan tener sólo puedo aferrarme a mi convicción de que es uno de los más importantes principios de la guerra. El principio de la cooperación, como el principio del objetivo, es un principio unificador. El objetivo señala una mira común. La cooperación da por resultado un método común. Es la fusión de muchas mentes para producir una sola mente, o dicho de otro modo, un entendimiento común. Logra concentrar toda la fuerza de la nación contra el enemigo — militar, política, económica, financiera y psicológica. Dentro del campo militar, la cooperación implica una correcta organización arriba, confianza y respeto mutuos, conocimiento mutuo de las posibilidades y limitaciones de las demás armas, y sobre todo entrenamiento combinado. Quiere decir trabajo de equipo, en que cada miembro del equipo trabaja por el bien común sin tener en cuenta sus conveniencias personales. Sólo por medio de la cooperación se puede lograr la cohesión de las partes componentes para desarrollar la máxima fuerza. La falta de cooperación significa egoísmo, deslealtad — y derrota; cada uno para sí y él se lleve lo demás. Si esta base no ha sido creada antes del combate ya será demasiado tarde querer formarla durante la batalla.

En la esfera más amplia deberá existir la cooperación y armonía entre los aliados. Esto no es nunca fácil de obtener, pues habrá que vencer las características nacionales, los orgullos, y prejuicios. El éxito obtenido por nuestro Estado Mayor Combinado durante la pasada guerra no tiene paralelo en la historia. Es un triunfo del que tanto Inglaterra como los EE. UU. pueden enorgullecerse. Pero no podemos dejar de pensar qué éxito habría tenido un Estado Mayor Combinado Franco-Americano o uno Anglo-Francés.

Hoy en día se están haciendo sinceros esfuerzos por conseguir una verdadera cooperación entre las tres Armas. Tenemos el Secretario de Defensa Nacional, el Estado Mayor Com-

binado, la Escuela de Guerra Nacional y la Escuela de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas. Además, en la Escuela Superior de Guerra Naval, en la Universidad del Aire y en Leavenworth tenemos alumnos de las tres Armas. Tenemos varios teatros combinados con sus estados mayores combinados. Y ahora tenemos pilotos de la Fuerza Aérea que se están entrenando en los escuadrones de portaaviones.

Yo iría más lejos aún si de mí dependiese. Haría un intercambio de alumnos y profesores entre Annapolis y West Point. Se les debería hacer recordar que todos son jóvenes americanos que hace poco eran vecinos. De los cuatro años que dura el curso, cada alumno pasaría un año en la Escuela de la otra arma — con futbolistas y todo! Con el actual sistema de las visitas de fin de semana no se obtienen los resultados deseados. Sólo les da una oportunidad para "farolear" y molestarse mutuamente.

Con ésto llegamos a otro asunto; un sólo Jefe de Estado Mayor. Debería haber uno?

Si con ésto queremos decir un Oficial de Marina, mi respuesta es NO! — Conozco demasiado a los Oficiales de Marina. Estoy convencido que con éllo sufrirían los mejores intereses de la Aviación. Lo mismo sucedería con los intereses del Ejército.

Si se refiere a un Oficial de Aviación, mi respuesta también es NO! También conozco muy bien a los Oficiales de Aviación. Y lo mismo se aplica al Ejército!

Además ésta no es la mejor forma de conseguir la cooperación. La Fuerza Aérea lo probó cuando estaba unida al Ejército. Dió resultado? Tenían entonces un solo Jefe de Estado Mayor. Pudo haber sido un aviador en vez de un militar, y tampoco hubiera dado buenos resultados. Si no pudo dar buenos resultados para dos armas, cómo es posible creer que pueda tener éxito para el caso de las tres armas? La cooperación no es algo que pueda obtenerse por medio de órdenes. No se le puede comprar ni ordenar. Es algo voluntario.

#### SIMPLICIDAD

La mayor ventaja de la simplicidad es que facilita la cooperación. Tiende al orden. Aclara el objetivo. Permite ver todos los demás principios. La simplicidad es la llave del correcto planear. Las instrucciones deben ser tan claras que "co-

riéndolo se las pueda leer". Los planes deben ser sencillos y fáciles de entender; las órdenes, directas, claras y precisas. Si un plan es sencillo seguramente también será fuerte y capaz de resistir contratiempos. Los métodos simples y directos por lo general conservan la necesaria elasticidad para hacer frente a las diversas situaciones que se presentaren.

Pero la necesidad de la simplicidad va más lejos de las directivas. Deberá también haber simplicidad en la estrategia. Debe haber simplicidad en las armas. Y también debe haber simplicidad en la organización. Las relaciones del comando deben ser claras y la cadena de mando directa y sin interrupción. Un hombre debe obedecer sólo a un amo.

La simplicidad es, por supuesto, relativa. Aquellas operaciones que sean simples para fuerzas bien entrenadas y bien endoctrinadas podrán parecer sumamente complicadas para las unidades sin entrenamiento.

El gran enemigo de la simplicidad es la vacilación. No hay nada que complique y confunda más una situación que los frecuentes cambios. Un proverbio francés resume ésto en forma muy concisa: "Orden, contraorden, desorden".

El mayor de los Moltke era famoso por la simplicidad de sus órdenes. En la guerra de 1866 sus órdenes más importantes eran sencillas y breves, pero sumamente claras. No entraban en detalles excepto cuando los detalles eran esenciales. Procuraban evitar el obstaculizar las acciones del receptor.

## CONCLUSION

En conclusión, vemos que los diversos principios de la guerra se complementan mutuamente, dependen uno de otro y, en ocasiones, pueden oponerse uno a otro. Y debemos recordar ésto: sólo son herramientas. Deben ser nuestros sirvientes. Jamás deberán convertirse en los amos de nuestros pensamientos. No son, como algunos creen, ingredientes que al ser mezclados en adecuadas proporciones, producirán una especie de pastel de la victoria. Son más como los colores de la paleta de un artista, que sólo en las manos del artista podrán producir una obra maestra.

Y, para no volvernos arrogantes por todo el adelanto científico de nuestro día, no olvidemos que sigue siendo el artista y no el científico, quien maneja el arte de la guerra. Porque el gran principio motor de todas las armas sigue siendo la mente humana, la que es lo mismo hoy que cuando el hombre peleaba con palos y piedras.

En la edad de piedra hubieron artistas que con unos cuantos trazos hábilmente hechos con una piedra sobre un hueso producían la imagen de un bisón que aún hoy podemos admirar como una obra de arte.

En el siglo trece un hombre sin educación, analfabeto, llamado Gengis Khan surgió hasta ser un verdadero maestro del arte de la guerra.

Ambos hombres tomaron los materiales que encontraron a la mano. Pero la habilidad con que los usaron proclama al artista.

El mayor de los Molinos era famoso por la simplicidad de sus ordenes. En la guerra de 1866 sus ordenes más importantes eran sencillas y breves, pero sumamente claras. No estaban en detalles excepto cuando los detalles eran esenciales. Procuraban evitar el obstaculizar las acciones del receptor.

#### CONCLUSIÓN

En conclusión, vemos que los diversos principios de la guerra se complementan mutuamente y dependen uno de otro y en ocasiones, pueden operarse uno a otro. Y debemos recordar esto: sólo son hermanitas. Deben ser nuestros sirvientes. Jamás deben convertirse en los amos de nuestros pensamientos. No son como algunos creen, ingredientes que se mezclan en determinadas proporciones, producen una especie de pastel de la victoria. Son más como los colores de la paleta de un artista; que sólo en las manos del artista pueden producir una obra maestra.

# Ingeniería Naval en la Marina Real

Revisión de los progresos alcanzados durante los últimos  
veinticinco años

Por el Vice-Almirante (Ingeniero)

Sir JOHN KINGCOME, K.C.B., M. I. Mech. E.

Ex-Ingeniero en Jefe de la Real Flota

## REQUISITOS DEL DISEÑO

En todos los diseños navales hay tres requisitos principales: precisión de funcionamiento, economía a plena potencia y durabilidad. Sin embargo, el diseñador naval debe obtenerlos con el mínimo peso y el mínimo espacio y, en adición, el diseño debe proporcionar buena economía en todas las potencias, autonomía y flexibilidad combinadas con facilidad de operación y mantenimiento.

De esta manera, hay tres condiciones principales en donde la economía es importante: a la velocidad de crucero en tiempo de paz, a la velocidad de crucero en tiempo de guerra y a toda fuerza, y éstas deben ser tenidas en cuenta al desarrollar el diseño. Debido a la excesiva importancia dada a la economía de peso en el diseño naval, como resultado del Tratado de Washington, los buques Británicos han sido diseñados para una máxima eficiencia a plena potencia. Tratando de conseguir máxima eficiencia en algún punto inferior al de plena potencia, se puede obtener un diseño que dé un mejor resultado total considerando la economía a las velocidades de crucero, pero con algún sacrificio en peso y espacio (Fig. 1).

Reducción en el peso de las maquinarias navales es de importancia para el constructor naval, porque cualquier economía puede ser empleada para llevar más combustible u otros artículos de importancia militar, pero, para el ingeniero diseñador, la reducción de peso no debe ser llevada a cabo a expensas de la seguridad, y el grado que pueda alcanzarse en la disminución de peso dependerá del buque considerado como una unidad militar. Ade-

más, los márgenes que se toleran entre las diferentes clases de buques sólo pueden ser impuestos por la experiencia y por un perfecto conocimiento de la maquinaria que será instalada.

La Tabla I da una comparación entre diferentes clases de buques indicando los progresos conseguidos en cada clase. Los números representan caballos de potencia en el eje por tonelada de máquinas principales y calderas.

Tabla I.—Progresos en rendimiento (s. h. p.) por tonelada de Máquinas principales y calderas.

Buques Capitales	Cruceros		Destroyers
	Grandes	Pequeños	
"Queen Elizabeth" (diseño original), 26			
"Hood", 34	"Hawkins", 39	Clase "D", 48	Clase "Vee", 77
"Queen Elizabeth" (convertido), 51			
Buque grande moderno, 60	Crucero moderno, 75		Destroyer moderno, 95

Este progreso poco considerable fué mayormente producido por un lento método, paso a paso, en el cual cada nuevo avance solo podía ser puesto a prueba en el programa de construcción del año siguiente.

### MAQUINARIA DE VAPOR

Los factores básicos en las maquinarias de vapor, disponibles para ser variados son: la presión y temperatura del vapor generado en las calderas. Elevando la presión y temperatura aumenta el potencial termodinámico y, si se puede sacar ventajas de ello, la eficiencia total de la instalación.

En 1922, los buques Británicos estaban usando vapor saturado a 220 lbs/pulg<sup>2</sup>, pero se introdujo el vapor supercalentado en todas las nuevas construcciones: las condiciones del vapor en la clase "Nelson" fueron 250 lbs/pulg<sup>2</sup> y 575°F. Por 1928, las presiones y temperaturas se habían elevado a 300 lbs/pulg<sup>2</sup> y 625°F y fué aparente que las mayores temperaturas presentarían nuevos problemas poco familiares. En esa época, las condiciones

promedio en las plantas terrestres eran de 330 lbs/pulg<sup>2</sup> y 720°F., con un máximo de 620 lbs/pulg<sup>2</sup> y 840°F., siendo evidente que pronto se usarían condiciones de vapor más elevadas.

Una unidad experimental que empleaba vapor a 500 lbs/pulg<sup>2</sup> y 750°F. fué instalada en el destroyer "Acheron". Se efectuaron pruebas satisfactorias, el consumo de combustible para todo propósito fué de 0.608 libras/s. h. p. /hora, comparado con 0.81 libras/s. h. p. /hora de sus buques gemelos que usaban vapor a 300 lbs/pulg<sup>2</sup> y 625°F. Naturalmente hubieron fallas, y fué muy infortunado que el "Acheron" fuese transferido al Mediterráneo con el resto de su flotilla. Las operaciones normales pueden ser la mejor manera de determinar las debilidades de un diseño, pero tratándose de un diseño nuevo es mejor retenerlo en las aguas territoriales y probarlo en las condiciones más severas, pero bajo el control del Ingeniero en Jefe de la Flota. En total, las calderas y auxiliares se portaron bien y se aprendieron muchas cosas de valor para diseños posteriores. Las turbinas de alta presión presentaron continuas fallas, que indudablemente podían haberse solucionado de haber tenido facilidades para efectuar pruebas en laboratorios de tierra. Desgraciadamente, en esa época el país atravesaba una crisis financiera y no había dinero suficiente para efectuar los cambios necesarios con el fin de completar las pruebas.

Por 1935, las nubes de guerra soplaban sobre Europa y se tuvo que adoptar una política en el gran programa de reconstrucción que comenzó en 1936. En dicha época las condiciones del vapor en las plantas de tierra eran hasta 400 lbs/pulg<sup>2</sup> y 750°F. como promedio, con un máximo de 1800 lbs/pulg<sup>2</sup> y 900°F. y se sabía que ciertas marinas extranjeras estaban usando condiciones de vapor más altas; en vista de nuestra experiencia con el "Acheron" se decidió no correr riesgos y regresar a nuestro método de progresar por etapas. Como resultado, a la ruptura de la guerra 1939-45 nuestros buques capitales estaban usando vapor a 400 lbs/pulg<sup>2</sup> y 700°F.; los destroyers estaban sin embargo todavía usando vapor a 300 lbs/pulg<sup>2</sup> y 650°F. por razones de producción y mantenimiento; ésto fué un completo retroceso en nuestra práctica usual, que era de incorporar los diseños más avanzados en los destroyers y sólo adoptarlos en los buques mayores después de haber sido completamente probados en los destroyers bajo las condiciones más severas.

Las pruebas del "Acheron" fueron un gran contratiempo y robusteció la necesidad de contar con un establecimiento de investigación del Almirantazgo con facilidades para efectuar en tierra pruebas completas de las maquinarias y equipos de los buques.

El hecho de que las condiciones del vapor en los buques Británicos fuesen más bajas que las de las marinas Norteamericana y Alemana ha sido objeto de muchas críticas, y puede ser interesante considerar cómo fueron desarrolladas mayores condiciones de vapor en esos países respectivamente.

La Marina de los Estados Unidos decidió llevar a cabo una prueba similar a la del "Acheron", pero en una flotilla de destroyers y nó en un solo buque. Sin embargo, resolvieron el problema en forma diferente; hicieron uso de su industria terrestre de ingeniería, la que ya tenía la experiencia de trabajar con mayores condiciones de vapor y fijaron como pauta para el problema producir un diseño para las maquinarias de destroyers, que reuniese dos condiciones alternadas: 42,000 s. h. p. con vapor a 385 lbs/pulg<sup>2</sup> y 620°F o 52,000 s. h. p. con vapor a 375 lbs/pulg<sup>2</sup> y 285°F, ambos en la válvula de cuello de la turbina. La decisión de la Marina sobre su política de construcciones no fué hecha hasta 1938, época en que la mayor parte de sus fallas en el diseño original para los destroyers ya habían sido solucionadas. Aún así, se sabe que hubieron muchas discusiones antes de que dichas condiciones de vapor fuesen extendidas a los buques mayores, pero su subsecuente adopción fué plenamente justificada por la experiencia de la guerra. El punto que probablemente contribuyó más a éste desarrollo satisfactorio fué el engranaje de doble reducción del tren acorazado, que fué perfeccionado en los Estados Unidos durante los años de la guerra.

En Alemania, en donde la tendencia fué usar aún mayores condiciones de vapor, el desarrollo fué llevado a cabo en buques mercantes, siendo el primer ejemplo el "Uckermark", al que se le adaptó una caldera Benson de alta presión por el año 1932. Mayor experiencia naval se obtuvo con los de línea "Scharnhorst" y "Gneisenau" (650 lbs/pulg<sup>2</sup> y 850°F.) y "Potsdam" (1300 lbs/pulg<sup>2</sup> y 875°F.), éste adaptado con calderas Benson. Un destructor de la clase "Narvik", que vino al Reino Unido después de la rendición de Alemania en 1945, estaba adaptado con turbinas con engranajes de reducción simple, usando vapor a 1100 lbs/pulg<sup>2</sup> y 930°F. Posiblemente esta alta presión fué usada con el



objeto de reducir los diámetros de las tuberías de vapor y economizar los espacios para la maquinaria; realmente, el espacio para maquinarias, aunque muy congestionado, es mayor que en el destructor Británico correspondiente y su consumo de vapor es mayor.

Hacia el final de la guerra 1939-45, las condiciones de vapor en los destroyers Británicos fueron elevadas y se preparó un diseño que empleaba vapor a 650 lbs/pulg<sup>2</sup> y 850°F. para este nuevo diseño y para posteriores trabajos en las regiones de alta presión y alta temperatura de vapor, se requerirán grandes avances en la técnica de diseño de detalles de turbinas y de su fabricación, en la producción de engranajes de alta precisión, en la fabricación de las tuberías y válvulas de vapor, en el desarrollo de las máquinas auxiliares y en muchas otras direcciones, pero creo con confianza que la industria de la ingeniería naval solucionará estos problemas con su usual habilidad y energía. Las firmas de la industria han mostrado signos de apreciar la falta de facilidades de investigación y han dado el primer paso para rectificar su posición, instalando el P. A. M. E. T. R. A. D. A. (Parsons and Marine Engineering Turbine Research and Development Associations). Este establecimiento incluye una sala de pruebas en donde se pueden instalar equipos navales de alta potencia para probarlos a toda fuerza. Este es un buen comienzo, pero hay mucho trabajo de investigación por efectuar, no sólo en diseños avanzados, sino en la técnica de producción, sin la que ningún gran paso adelante en el diseño puede llevarse a cabo por retraso en la producción. Recibiendo toda la ayuda de las firmas manufactureras y del Almirantazgo, hay posibilidades de que en la próxima década veamos un avance muy real en el campo de la ingeniería naval a vapor.

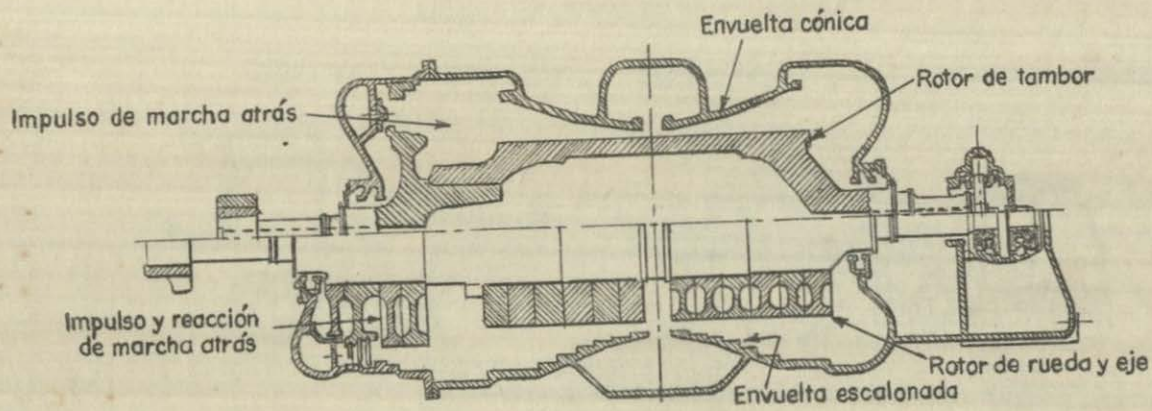
## CALDERAS

Durante los últimos veinticinco años, los progresos en los diseños de calderas son indudablemente los que han proporcionado la mayor contribución para economizar peso y espacio en la maquinaria naval. Las dos razones principales para estos avances son las facilidades de que han dispuesto los fabricantes para efectuar pruebas completas de calderas y de que en el Establecimiento de Investigaciones del Almirantazgo en Hasler se han llevado a cabo continuas investigaciones y se han desarrollado trabajos en el diseño de calderas y en todas aquellas íntimamente relacionadas con la combustión de los combustibles.

La tarea primordial asignada a la A.F.E.S. a la conclusión de la guerra 1914-18 fue el perfeccionamiento de un supercalentador adaptable a los buques de guerra. Se preparó un diseño con los tubos del supercalentador detrás de la cuarta hilera de los tubos de generación, para vencer las desventajas del supercalentador tipo ascendente previamente instalado. Se llevaron a cabo pruebas de éste nuevo diseño en la sala de pruebas de la fábrica Babcock and Wilcox de Renfrew y fueron satisfactoriamente terminadas a tiempo para que se instalasen supercalentadores de este tipo en el "Nelson", el primer buque nuevo del período de post-guerra. Este tipo de supercalentador con pequeñas modificaciones fué instalado en los subsecuentes buques, hasta que fué reemplazado por el diseño Melesco.

Durante la guerra 1914-18, dieron buenos resultados en los cruceros y destroyers las calderas a petróleo de tubos cortos, pero el cambio de carbón a petróleo solo tuvo lugar en los grandes buques hacia el final de la guerra. Con este cambio no hubo mayor razón para mantener las calderas de tubos largos previamente instaladas en nuestros grandes buques y el "Hood" terminado justamente después de la guerra 1914-18, tuvo veinticuatro calderas a petróleo de tubos cortos para sus 144,000 s.h.p., mientras que el "Tiger" de 108,000 s.h.p. tenía treintinueve calderas a carbón de tubos largos. La economía resultante de peso y espacio de maquinaria y personal indicó el camino a seguir para la adopción en futuros diseños de un pequeño número de grandes calderas. Con esta meta a la vista, se llevaron a cabo muchos trabajos en la A.F.E.S. para perfeccionar quemadores grandes de petróleo; al comienzo de este período, el quemador de petróleo más grande era de 900 lbs/hora, pero nuevos diseños con descargas hasta de una tonelada por hora han sido perfeccionados. Durante todo el período se continuaron los trabajos en la A.F.E.S. para el mejoramiento de los sistemas de los quemadores, siendo intensificado durante la guerra 1939-45 con satisfactorios resultados.

El desenvolvimiento de los trabajos en calderas se ha mantenido en progreso, mediante pruebas completas en tierra de las calderas de los buques; pero debido a la infortunada posición de la A.F.E.S. en Hasler, en donde la duración de las pruebas son limitadas por las mareas, muchas de esas pruebas se han llevado a cabo en las fábricas en Birkenhead y en Tyne and Clyde. Estas instalaciones no eran completamente satisfactorias, y durante los



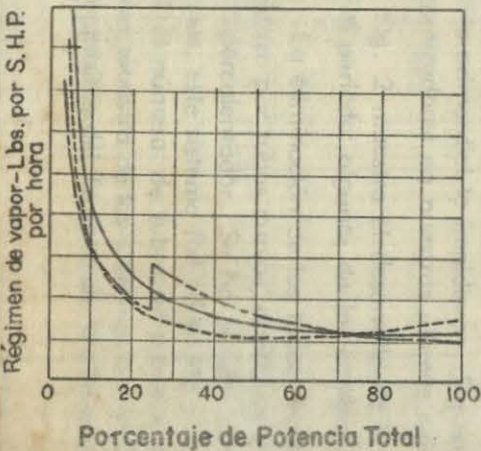
Mitad Inferior: Clase "Kent"

Mitad Superior: Crucero Moderno de la Misma Potencia

FIG. 4.—TURBINAS DE BAJA PRESION



de  
cal-  
re-  
dra  
ne,  
:al-  
dad  
ca-  
co-  
es-  
s y  
se  
do  
ac-  
es:  
ta-  
no  
en-  
de  
en  
al-  
de  
los  
an-  
ne-  
la  
ser  
la-  
go:  
i:  
Y  
ite  
ra  
e-  
es  
lir



Regimen de vapor - Lbs. por S.H.P. por hora

Porcentaje de Potencia Total

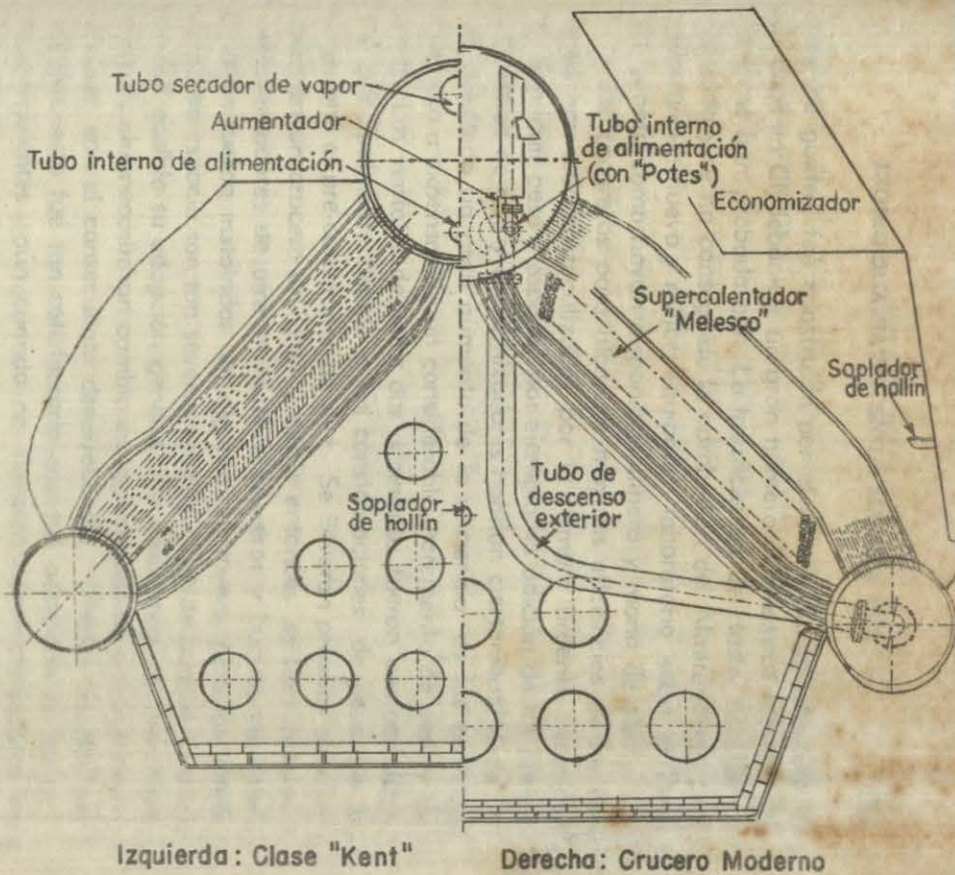
unidad con turbina de crucero ————

unidad con rueda de impulso a la entrada de la turbina de alta presión:

a) Con máxima eficiencia a plena potencia ————

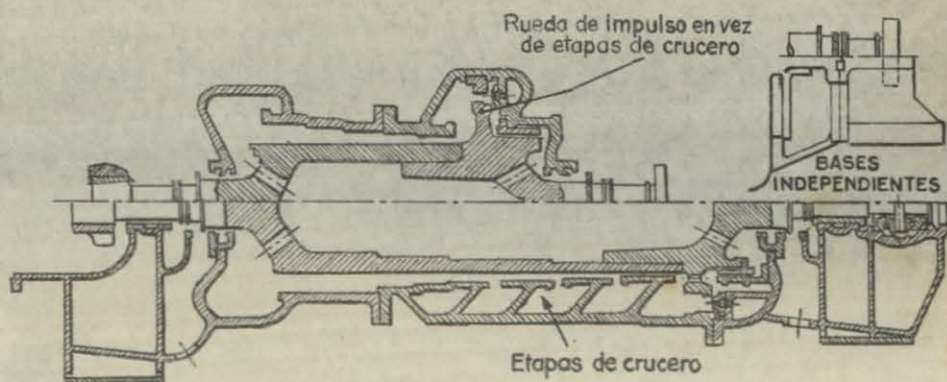
b) Con máxima eficiencia a media potencia - - - - -

FIG. 1.- CURVAS DE CONSUMO DE VAPOR



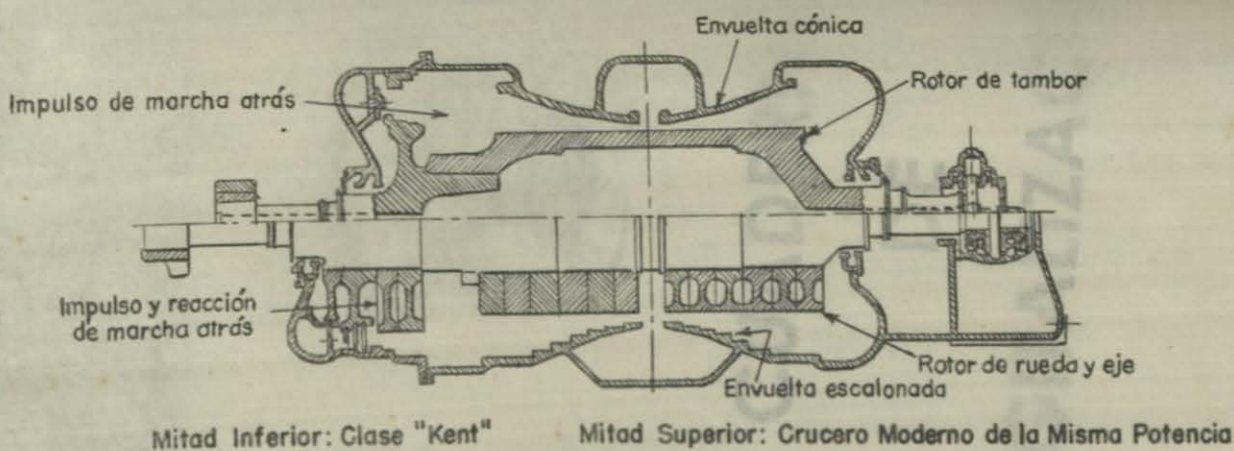
Izquierda: Clase "Kent" Derecha: Crucero Moderno

FIG. 2.- CALDERAS ALMIRANTAZGO



Mitad Inferior: Clase "Kent" Mitad Superior: Crucero Moderno de la Misma Potencia.

FIG. 3.- TURBINAS DE ALTA PRESION



Mitad Inferior: Clase "Kent" Mitad Superior: Crucero Moderno de la Misma Potencia

FIG. 4.- TURBINAS DE BAJA PRESION



años de guerra, fué construida por el Almirantazgo una sala de pruebas en Clydebank y un gran número de nuestras últimas calderas se han probado allí. La insuficiencia de Hasler ha sido reconocida y se ha conseguido la aprobación del Almirantazgo para construir un nuevo y mejor equipado laboratorio sobre el Tyne, tan pronto como hayan disponibles dinero y mano de obra.

Los progresos para alcanzar mayores eficiencias de las calderas han sido obstaculizados por la siempre urgente necesidad de disminuir peso y espacio; por ejemplo, la adición de los pre-calentadores de aire y economizadores habrían ciertamente dado como resultado un gran aumento de la eficiencia de las calderas, pero solo a expensas de un considerable incremento de peso y espacio. Las ventajas de estos dos accesorios fueron comparadas y fué principalmente debido a las consideraciones de peso que se seleccionó el pre-calentador de aire. Se llevaron pruebas satisfactorias en un crucero en 1931 y desde entonces se han instalado pre-calentadores de aire en muchos cruceros y buques capitales; también fueron instalados en algunos destroyers, pero las limitaciones de espacio son tan severas en esta clase de buques, que no ha sido posible su adopción general. La colocación del pre-calentador de aire necesita un cambio en los sistemas de combustión de petróleo, con el consecuente desarrollo del "frente cerrado" en calderas; esto fué tan satisfactorio que fué adoptado en las calderas siguientes aún cuando no llevasen pre-calentadores de aire. Siempre fueron tenidos en mente los posibles usos de los economizadores y con los nuevos diseños de menor peso podrían posiblemente haber sido instalados para pruebas en las postrimerías de la década 1930-40, pero la situación internacional y la necesidad de diseños standard cuando la producción llegó a ser el requisito primordial lo impidieron. Sin embargo se han instalado economizadores en nuestras últimas calderas.

La Fig. 2 muestra el desarrollo de la caldera Almirantazgo durante el período; algunos de los cambios principales incluyen:

(a) La eliminación de los tubos rectos del diseño Yarrow y su reemplazo por tubos curvos, dando así un espacio conveniente para el supercalentador. Se ha puesto atención en la curvatura de los tubos; este sistema fué adoptado para economizar peso, reduciendo el número de tubos de repuesto llevados a bordo y es una buena muestra de los extremos a que llegamos para cumplir con los requisitos del Tratado de Washington.

(b) La ampliación de los bancos de tubos desde diecisiete o dieciocho hileras hasta veinte o veintiuno. El método antiguo de valorizar el régimen de una caldera en libras de combustible quemado por pie cuadrado de superficie de generación sería bien efectuado en cada hilera de tubos de generación extrayendo la misma cantidad de calor de los gases, pero, con las hileras del lado de fuego tomando más que las hileras exteriores, puede ser extraviado. Colocando algunas hileras adicionales en la parte posterior del banco y reteniendo el mismo régimen forzado de la base antigua, se sujeta a las hileras del lado de fuego a una mayor carga. Como los tubos en las hileras de fuego están más pesadamente cargados en la caldera, se creó un nuevo régimen de carga: libras de combustible por pie cuadrado de área de la pared del tubo, es decir, el área plana del banco de tubos expuestos al calor radiante de la hornilla.

(c) El cambio de los diámetros interiores de los tubos desde  $1\frac{1}{2}$ " hasta  $1\frac{3}{4}$ " para los tubos de las hileras del lado de fuego y desde  $1\frac{1}{8}$ " hasta 1" para los tubos exteriores al supercalentador. El primer cambio fué necesario debido a los mayores regímenes de carga y por los tubos más largos en las hileras de fuego de las calderas modernas; el segundo fué hecho con el objeto de aumentar la eficiencia sin ningún aumento apreciable de peso.

(d) El aumento del diámetro del colector de vapor desde 50" hasta 56" para dar así un arco adecuado de placa tubular, con el objeto de aumentar las hileras de tubos. Este cambio tuvo las ventajas adicionales de proveer una mayor área de línea de agua y un mayor espacio para el vapor.

(e) Adopción de aumentador de alimentación para perfeccionar la circulación. Este fué perfeccionado en Hasler e introducidos al primer aumento de los regímenes de carga.

(f) Adopción de tubos de descenso externos para asegurar la circulación a los regímenes altamente forzados.

(g) La colocación de dos tubos internos de alimentación con "potes". Los dos tubos fueron necesarios debido a la adopción de los aumentadores, pero su uso fué seguido por oscilaciones del nivel de agua en el colector (Hillier, 1947). Esta falla fué subsanada con la colocación de los pots.

(h) El uso de colectores soldados o forjados en vez de remachados. Colectores todos forjados fueron usados en las calderas del "Acheron" con presiones de 500 lbs/pulg<sup>2</sup>; colectores forja-

dos con tapas remachadas fueron usados para presiones bajas (300-400 lbs/pulg<sup>2</sup>), pero con el progreso en la técnica de soldadura, la práctica actual es usar colectores remachados hasta 300 lbs/pulg<sup>2</sup> y colectores soldados para presiones más elevadas.

Los avances resultantes de estos cambios en las partes sometidas a presión de las calderas se muestran en la Tabla II.

Tabla II:—Avances en el rendimiento de Calderas

	Nelson	Destroy. Clase 'I'	Destroy. Moderno	Buques Capitales Modernos	
				Con pre- calenta- dor.	Con eco- nomiza- dor.
Longitud tubos hi- leras fuego	9'-6"	10'-0"	11'-8"	11'-0"	10'-3"
Longitud de la hor- nilla.	8'-9"	9'-8"	15'-1"	11'-1"	10'-3"
Evaporación desde y a 212° F., en libras hora.	104,000	136,000	290,000	222,000	200,000
Combustible por pie cuadrado de área de pared, Lb./hr.	44	48	59	55	55
Combustible por pie cúbico de cámara de combustión, Lb./hr.	9.2	11.6	12.6	12.7	11.6
Combustible por pie cuadrado de: Superficie de gene- ración, Lbs./hr.	1.18	1.34	1.4	1.6	1.6
Superficie total de calefacción, Lbs. hr.	1.02	1.14	1.26	0.74	0.71
Eficiencia, por ciento,	73	78	75	80	85
Evaporación desde y a 212° F., por Lb. de peso de la calde- ra, Lbs./hr.	0.92	1.34	1.64	1.74	1.24

## TURBINAS

Al terminar la guerra 1914-18, teníamos turbinas Parsons y Brown-Curtis (por conveniencia las designaré como de reacción y de impulso respectivamente), con preferencia hacia ésta última y se colocaron turbinas de impulso en los primeros cuatro buques del programa de post-guerra. Desgraciadamente, se presentaron serias fallas en el empaquetado, algunas debido a la vibración de las paletas y otras a movimientos de las ruedas de las turbinas. Como consecuencia de ésto, la opinión viró hacia el tipo de reacción y éstas han sido colocadas, con algunas excepciones, en todos los buques posteriores. Los méritos relativos de los dos tipos han vuelto a tomarse en consideración en conexión con nuestro último diseño de destroyer y se han decidido colocar tres diferentes diseños para así tener una experiencia directa en ambos tipos, estos son:

- (1) Con turbinas de reacción de alta y baja presión.
- (2) Con turbinas de impulso de alta presión y de reacción de baja presión.
- (3) Con turbinas de impulso de alta y baja presión.

Las turbinas han sido generalmente diseñadas para máxima eficiencia a o cerca de plena potencia y se han tenido que hacer dispositivos especiales para cumplir con los requisitos de economía a las velocidades de crucero en tiempo de paz y en tiempo de guerra. En algunos buques, se han colocado turbinas de crucero separadas, acopladas ya sea diréctamente o por intermedio de engranajes a la turbina de alta presión. Completamente aparte del peso y espacio adicional que involucran, esto significa complicaciones adicionales e indeseables en la instalación de las tuberías y en la operación; aún más, si los requisitos de la maniobra solicitan velocidades sobre la máxima desarrollada por la turbina de crucero, se vuelven supérfluas y las turbinas principales tienen que ser empleadas bajo condiciones desventajosas, en especial economía, (Fig. 1). En otros buques, se han colocado etapas de crucero en las turbinas de alta presión; esto no es muy satisfactorio puesto que hay tendencia al sobrecalentamiento que se presenta debido a la fuga del flujo de vapor que está en condiciones de alta presión. Probablemente el arreglo más simple es colocar una rueda de impulso en el lado de admisión de la turbina de alta presión con grupos de toberas controladas por válvulas, como se han instalado en los últimos diseños; pero la operación eficiente de-



pende de la abertura y cierre de mano de las válvulas de control del grupo de toberas para mantener al mínimo el número de toberas en uso para la potencia solicitada. Desgraciadamente hay una tendencia para mantener abiertas más válvulas de las necesarias con la consiguiente pérdida de eficiencia, y para vencer esta debilidad humana, está siendo adoptado en los últimos diseños el método de la Marina de los Estados Unidos de operar todas las válvulas de control del grupo de toberas en serie por el movimiento de la válvula principal de cuello.

Aunque las paletas de las ruedas de impulso son de acero austenítico de 39 toneladas, se han presentado serias roturas; se ha llegado a establecer que esas roturas se han debido a los esfuerzos vibratorios por resonancia de las paletas en su frecuencia natural, con la frecuencia del vapor impulsado desde el chorro de las toberas. Una vez conocida la causa de las fracturas, fué relativamente fácil tomar las medidas de corrección necesarias. También complicaron el problema las fallas al armar los primitivos diafragmas de toberas fundidos en una sola pieza y actualmente se colocan juegos de diafragmas de toberas trabajadas a precisión. Muy pocas otras fallas mecánicas se han experimentado con el empaquetado de las turbinas, pero cuando se estuvo operando en condiciones de guerra, hubieron algunas averías de corrosión en las paletas de acero inoxidable de las turbinas de baja presión de algunos destroyers; como no se presentasen averías similares en los buques mayores, se ha llegado a la conclusión que la corrosión fué probablemente causada por el arrastre de agua desde las calderas, como resultado de la contaminación del agua de alimentación con agua salada.

A pesar de no haberse efectuado cambios notables, se han diseñado detalles para el perfeccionamiento de las turbinas, ya sea para mejorar su eficiencia (por el uso de paletas con el tope asegurado en las turbinas de alta presión), o para simplificar la producción (por el uso de paletas con segmentos laterales para asegurarlas en vez de las originales paletas individuales con piezas de empaquetado), o cumplir con los requisitos de las elevadas temperaturas (por la adopción del fierro inoxidable o metal monel en vez del bronce para las paletas) o economizar peso o vencer detalles específicos.

Las Figs. 3 y 4 muestran una comparación entre las turbinas de un crucero de la clase "Kent" y la de un crucero moderno de la misma potencia. Las bases de los descansos de las turbinas de

alta presión eran originalmente de fundición integral con la mitad inferior de la envuelta de la turbina, pero con la elevación de las temperaturas del vapor, se presentaron distorsiones de los pies de las turbinas: actualmente se instalan bases separadas, aseguradas a la envuelta de la turbinas por medio de pernos, que van en huecos de forma elíptica; el alineamiento es mantenido mediante chavetas horizontales cerca de la unión horizontal y una chaveta vertical en la línea de centro cerca del fondo de la base.

Las mayores temperaturas del vapor también han agudizado el problema relacionado con la turbina de marcha atrás, la que, como se muestra en la Fig. 4, está montada en un extremo de la envuelta de la turbina de baja presión. Cuando se navega durante largo rato en marcha atrás, ocurre calentamiento de las paletas de marcha avante de la turbina de baja presión, debido a que algo del vapor de escape de la turbina de marcha atrás pasa por ambos lados del empaletado de marcha avante al anillo de escape en el extremo opuesto de la turbina. Esta dificultad ha sido vencida en los nuevos diseños colocando turbinas de marcha atrás en ambos extremos de la envuelta de baja presión, pero para vencer esta dificultad en los buques existentes se han tenido que colocar algunas veces desupercalentadores en la admisión de vapor a la turbina de marcha atrás.

La experiencia obtenida durante la guerra probó la debilidad al impacto del hierro fundido y casi al comienzo de la guerra 1939-45 estuvimos confrontados con el problema de cambiar todos los diseños con envueltas de hierro fundido. No fué posible un cambio de acero fundido, porque las fundiciones de acero no podían posiblemente haber soportado tan gran demanda. La soldadura parecía ser la única solución, aunque en esa época no habían suficientes firmas en el país con la debida experiencia en soldadura para cumplir con todos los requisitos, no habían tampoco mucho conocimiento acerca del diseño de estructuras soldadas de tan gran magnitud. Los requisitos fueron finalmente cumplidos usando envueltas de acero para las turbinas de alta presión y marcha atrás y envueltas soldadas para las turbinas de baja presión. El número de defectos en las envueltas de acero fueron más bien perturbadores y aunque muchas envueltas defectuosas fueron salvadas mediante el examen radiográfico y soldadura, es evidente que el diseño de fundición debe ser simplificado y perfeccionado el control y técnica de fundición, si se desea evitar tales defectos.

El efecto de los diferentes cambios en el diseño de turbinas en peso y espacio se muestran en la Tabla III.

Tabla III.—Avances en el diseño de turbinas

	Alta presión		Baja presión	
	Clase "Kent"	Crucero Moderno	Clase "Kent"	Crucero Moderno
Longitud entre descansos	10'-11"	8'-6"	12'-3"	11'-3"
Velocidad, r. p. m.	3000	3474	2100	2446
Peso de turbinas, toneladas	13½	10	30½	25

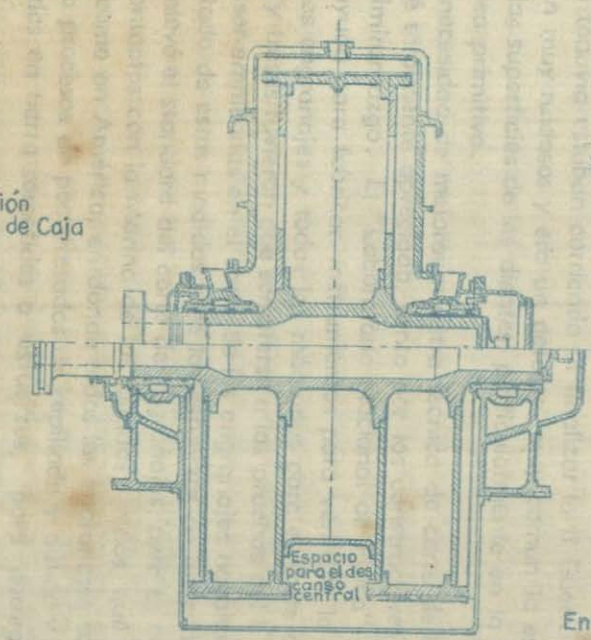
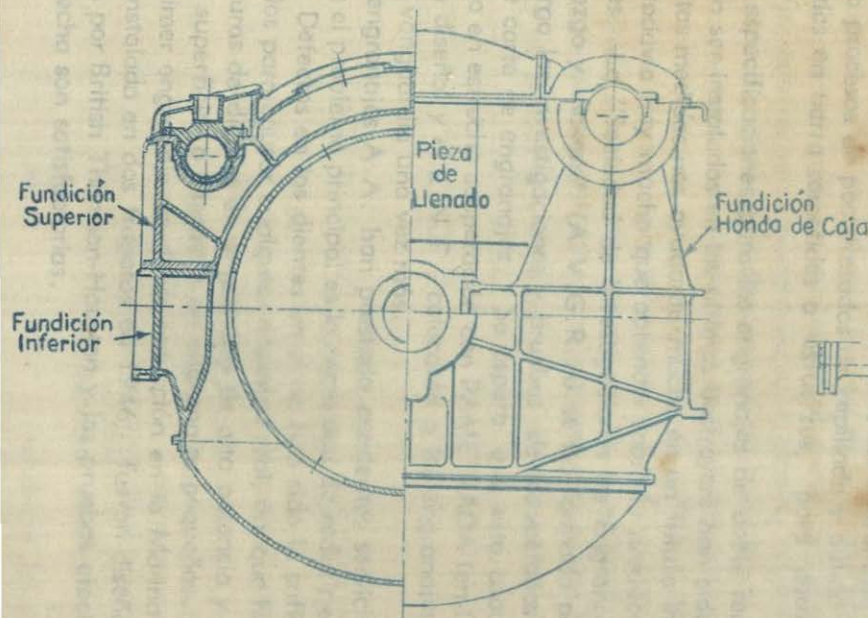
La operación correcta de los prensa-estopas, que es esencial para una eficiente operación, envuelve mucho trabajo para el personal de guardia de la sala de máquinas en los buques de guerra, en donde se hacen frecuentes cambios de velocidad. Sin embargo, la operación ha sido grandemente simplificada mediante la adopción del sistema de "marmita"; tuberías de diámetros apropiados se instalan entre los prensa-estopas de cada turbina y un reservorio de marmita, el que tiene una admisión de vapor y una descarga al condensador; manipulando las válvulas de control de ellas el personal de guardia puede mantener una presión de ½ lb/pulg<sup>2</sup> en la marmita y por lo tanto en las empaquetaduras de todos los prensa-estopas. Este sistema ha trabajado bien, pero todavía hay algunas fugas de vapor hacia la sala de máquinas, lo que aumenta al calor de dichos espacios. Para mejorar la habitabilidad de las salas de máquinas, que en las regiones tropicales son desagradablemente calurosas, la última palabra es adaptar un sistema de evacuación de los prensa-estopas, pequeños eyectores de vapor son colocados en los bolsillos de los prensa-estopas exteriores, mientras que el sistema de marmita hace estanco los bolsillos interiores de las presas, la presión en el marmita es elevada a 3 ó 4 lbs/pulg<sup>2</sup>.

#### ENGRANAJES PRINCIPALES

Los engranajes principales de reducción en los buques de guerra han sido, desde su introducción durante la guerra 1914-18, del tipo de reducción simple, doble helicoidal; las relaciones de reducción fueron entre 7 y 9 para las etapas de alta presión y 5 y 7

para las etapas de baja presión, pero cuando aumentaron las velocidades de las turbinas, subieron a entre  $8\frac{1}{2}$  y  $12$  y  $6\frac{1}{2}$  y  $8\frac{1}{2}$  respectivamente. Los juegos originalmente fueron muy ruidosos y se ensayaron diferentes modificaciones en los ángulos helicoidales y en la forma de los dientes, pero sin mucho éxito y hacia 1922 el diseño había sido estandarizado con un ángulo helicoidal de  $30^\circ$ , un ángulo de presión de  $14\frac{1}{2}^\circ$ , un paso del diente normal al diente de  $7/12''$  y la forma del diente de involuta con las aristas redondeadas. La longitud de cada helicoide fué de  $2\frac{1}{2}$  veces el diámetro del círculo primitivo del piñón de alta presión y fué necesario colocar un descanso central entre las dos hélices para evitar la distorsión debida a la flexión y torsión y mantenerla, dentro de los límites aceptables.

El primer paso hacia la modificación de la forma de los dientes, para capacitarlos con el fin de soportar cargas pesadas, fué dado por Messrs. Vickers con sus engranajes V. B. B. Después de ser probados en algunos engranajes de crucero en 1927, fueron aceptados los engranajes para las unidades principales de un buque de reparaciones en algunos destroyers y cruceros. Los engranajes del buque de reparaciones, que tienen un factor de carga aproximadamente igual a los de los engranajes standard, no dieron problemas, pero las roturas debido a fallas por fatiga en los pies de los dientes se presentaron en todos los otros buques. La rotura completa de los engranajes V. B. B. durante las pruebas de un crucero en 1935 fueron atribuidas a la absorción de juegos falsos y la consecuente distorsión y llevaron al rechazo de ésta forma de dientes en los buques de guerra. Poco después de la adopción del engranaje V. B. B., Parsons mejoró una forma de diente de involuta, comunmente llamado el A. A. o engranaje "todo addendum" (aunque es sólo el diente del piñón el que es todo addendum siendo los dientes de la rueda de engranajes todo dedendum). Este engranaje fué satisfactoriamente probado en un destroyer en 1930 y pasó a ser el engranaje standard para todos los engranajes principales y de crucero; el ángulo helicoidal y el paso normal permanecían en  $30^\circ$  y  $7/12''$ , respectivamente, pero el ángulo de presión fué aumentado desde  $14\frac{1}{2}^\circ$  hasta  $22\frac{1}{2}^\circ$ . Con el mayor factor de carga de estos dientes, la longitud de cada hélice vino a ser  $1\frac{1}{2}$  veces el diámetro del círculo primitivo del piñón de alta presión quedando capacitados para suprimir el descanso central y todavía mantener la distorsión debido a la torsión y flexión dentro de límites aceptables.



Engranaje A.A.

Engranaje Standard de Involuta

Izquierda: Clase "Kent"      Derecha: Crucero Moderno      Mitad Inferior: Clase "Kent"      Mitad Superior: Crucero Moderno

FIGS 5 Y 6.- ENVUELTAS DE ENGRANAJES Y ENGRANAJES DE UN CRUCERO CLASE "KENT" Y DE UNO MODERNO

Aunque muchos de los engranajes de la primitiva involuta han prestado excelentes servicios, como se ha puesto en evidencia por el hecho de que los engranajes instalados durante la guerra 1914-18 todavía estaban corriendo al finalizar la II Guerra Mundial, eran muy ruidosos y era un defecto muy común la escoriación de las superficies de los dientes, particularmente en la región de la línea primitiva.

La necesidad de mejorar nuestra técnica de corte de engranajes fué totalmente apreciada, tanto por los constructores como por el Almirantazgo. El "Laboratorio Nacional de Física" prestó mucha ayuda para fabricar instrumentos para verificar la precisión de los engranajes y todas las máquinas para el corte de engranajes y fresas tuvieron que someterse a las pruebas del L. N. F. antes de ser empleadas en el corte de los engranajes navales. Como resultado de estas medidas y de los esfuerzos de los constructores, se elevó el standard del corte de engranajes, pero es evidente, por contactos con la Marina de los Estados Unidos, que no es tan alto como en América, en donde todos los engranajes son sometidos a procesos de post-fresados de cepillado y pulido y luego son corridos en tierra sometidos a esfuerzos, para corregir los errores.

Las especificaciones para los engranajes de doble reducción que deben ser instalados en los últimos destroyers han sido reforzadas; estas medidas nos ayudarán mucho en un futuro inmediato, pero todavía hay mucho que aprender sobre la producción de engranajes. La "Sociedad de Investigaciones de Engranajes del Almirantazgo y Vickers" (A. V. G. R. A) se ha formado para tomar a cargo las investigaciones y pruebas de los métodos y máquinas de corte de engranajes. Se espera que esta asociación, trabajando en estrecha cooperación con PAMETRADA (en los problemas de diseño) y el L. N. F., colocarán a los engranajes Británicos a la vanguardia una vez más.

Los engranajes A. A. han prestado excelentes servicios, pero todavía el problema principal es la necesidad de reducir el fuerte ruido. Defectos en los dientes en si no han sido lo suficientemente serios para causar cualquier ansiedad real, aunque han habido fracturas de dientes en engranajes de alta potencia y defectos en las superficies o desgastes en engranajes pequeños.

El primer engranaje de doble reducción en la Marina Británica fué instalado en dos fragatas en 1946; fueron diseñados y fabricados por British Thomson-Houston y las pruebas efectuadas hasta la fecha son satisfactorias.

(a) Pruebas.—Los progresos en las pruebas de engranajes han sido dificultados por falta de facilidades de pruebas, pero ahora se obtendrán resultados útiles en la sala de pruebas de Pámetrada, en donde se están llevando a cabo pruebas totales. Se están tomando medidas para correr todos los engranajes de acuerdo con los lineamientos de las pruebas Americanas.

(b) Materiales.—Los materiales empleados en los engranajes han rendido bien y no han sido alterados durante el período aunque de tiempo en tiempo se han hecho investigaciones para usar materiales más duros. Con el reciente desarrollo de las máquinas de pulir engranajes, es posible que no estén muy lejos grandes avances en el campo de materiales.

(c) Envueltas de engranajes.—Al comienzo del período, las envueltas de engranajes consistían de dos pesadas fundiciones de fierro, con una unión horizontal cerca de la línea de centro del eje de la rueda de engranajes. En los comienzos de la década 1930 se cambió el diseño para dar una construcción honda de caja, la tapa superior de aluminio y el sumidero de láminas de acero; se dejaron intervalos rectangulares en la parte superior de los dos extremos de caja para el armado de la rueda de engranajes y cerrada por piezas distanciadoras de fierro fundido, usando pernos para las uniones. La experiencia obtenida durante la guerra probó la debilidad de las envueltas de fierro fundido contra los choques y todas las nuevas envueltas de engranajes son de construcción soldada.

Las Fig. 5 y 6 muestran los engranajes de un crucero de la clase "Kent" y los de uno moderno de la misma potencia y la Tabla IV muestra las economías resultantes en peso y espacio.

Tabla IV.—Avances en engranajes y envueltas de engranajes

	<i>Crucero clase "Kent"</i>	<i>Crucero moderno de la misma potencia</i>
Tipo de engranaje	Involuta standard	A.A.
Relación de engranajes de A. P.	10.1	11.6
Relación de engranajes de B. P.	7.0	8.2
Longitud de piñón entre extremos de caras de engranaje, en pulgadas	61	34½
Peso de la rueda de engranajes y piñones, en toneladas	14.08	10.29
Peso envuelta de engranajes, tons.	14.98	12.94
Peso total, toneladas	29.06	23.23

(d) Acoplamientos de turbinas.—Se emplean acoplamientos flexibles para conectar los piñones a los ejes de las turbinas y son del tipo de uña, diseñados para transmitir el par de torsión, para permitir libertad axial y para absorber pequeñas fallas de alineamiento debido a que tanto los ejes de las turbinas como piñones trabajen sobre descansos con mucha "luz". Bajo condiciones normales estos acoplamientos no dieron problemas y fué más bien una sorpresa encontrar durante las pruebas de uno de los convertidos de la clase "Queen Elizabeth", que las caras de las uñas estaban seriamente malogradas. Al hacerse las investigaciones se encontró que, a altas velocidades, los extremos de los ejes de los piñones, se cortaban axialmente en los acoplamientos y que tales desplazamientos eran más severos en los ejes interiores cuando el buque hacía un giro metiendo todo el timón. Como una acción correctiva inmediata, se publicaron instrucciones para disminuir las velocidades de los ejes exteriores al efectuar un giro a alta velocidad y reducir así la inter-acción entre las hélices. Esta medida, aunque inconveniente, tuvo éxito al reducir el desgaste en los acoplamientos. Algo similar, aunque en general más superficial, se encontró que ocurría en otros buques; una investigación completa llevada a cabo por el Departamento del Ingeniero en Jefe (Rigby, 1948), mostró que cada eje tiene una frecuencia de vibración axial y que cuando ésta coincide con la frecuencia de las palas de la hélice, se encuentra una velocidad crítica. Debido a la mayor longitud de los ejes en los buques modernos dicha velocidad crítica ocurre justamente dentro de los límites de las velocidades empleadas; aunque este movimiento axial fué considerablemente atenuado por la hélice en sí, puede ser muy serio si contribuyen otras condiciones, como en el caso citado, en donde la corriente de deslizamiento de la hélice exterior cruza atravesando el disco de la interior cuando el buque está haciendo un giro a gran velocidad. La mejor forma de solucionar este problema sería llevar la velocidad crítica por encima de la velocidad máxima, pero para esto se necesitaría mover los bloques de las chumaceras de empuje más hacia popa, para así reducir la longitud del eje. Un método simple, adoptado en los peores casos, es colocar hélices de cuatro o cinco palas en vez de las usuales de tres palas.

## CONCLUSION

Aparte de la turbina de gas, no ha habido ningún cambio notable en los tipos de maquinarias de propulsión que se usan en



los buques de guerra, pero creo haber mostrado que ha habido un apreciable progreso en todo los campos.

Uno de los mayores obstáculos para progresar ha sido el énfasis dado a la economía de peso, impuesto por el Tratado de Washington; cada diseño es un compromiso y sólo es posible reforzar un detalle a expensas de los otros; un buen ejemplo es el diseño S. G. B.: estos fueron construidos para la guerra y se aceptó un bajo grado de durabilidad. Esto y la omisión de máquinas de atención o emergencia (que son de un bajo grado de seguridad) nos capacitó para efectuar una remarcable disminución de peso. Siempre, desde 1921, el principio que rige ha sido que la economía de peso es de primordial importancia y mayor aún que la eficiencia. Una limitación de tal naturaleza debe desaparecer y se espera que en los diseños del futuro, precisión de operación, eficiencia y durabilidad serán los objetivos principales, mientras que peso y espacio serán mantenidos al mínimo de manera de obtener el mejor diseño total del buque como una unidad de combate.

Quizá el mayor avance ha sido el reconocimiento del hecho de que un rápido progreso sólo es posible si se dispone de las adecuadas facilidades para investigaciones y desarrollo y para pruebas en tierra de los nuevos tipos de maquinarias y equipos. Nadie puede decir cuándo o cómo la potencia nuclear afectará la maquinaria de los buques, pero es evidente que se deben hacer planes para un futuro inmediato y sin tener en cuenta lo que pueda suceder si la potencia nuclear llega a ser una cosa práctica para la propulsión de buques.

Se considera que la maquinaria de vapor permanecerá como la unidad principal de propulsión de los buques de guerra mayores durante muchos años aún; la máquina diesel será de uso general en embarcaciones de poco tonelaje y aún puede ser empleada en los pequeños buques de guerra, colocando un número de máquinas en serie para un eje. La turbina de gas bien puede llenar el intervalo entre los otros dos, pero todavía es muy pronta para decir en qué forma o hasta qué punto reemplazará ya sea a la máquina de vapor o a la diesel.

Para la máquina de vapor es probable que los futuros diseños estarán basados en mayores condiciones de vapor; pero parece improbable que las muy altas condiciones de vapor empleadas en las estaciones de tierra puedan ser útilmente usadas a bordo.

El asunto completo de óptimas condiciones de vapor para las plantas marinas, incluyendo la provisión de potencia para dar marcha atrás y la mejor disposición que toma en consideración el vapor de admisión y escape de las máquinas auxiliares, necesitan un examen cuidadoso y detenido.

Es probable que futuros desarrollos de las máquinas de combustión interna para el servicio naval, clamen por mayor seguridad de operación, poco peso y un grado de estandarización para reducir el número de tipos y así simplificar producción, mantenimiento y repuestos.

Para la turbina de gas, queda mucho trabajo de desarrollo por delante; particularmente en la parte de combustión, porque, si estas unidades van a ser instaladas en los buques de guerra, el combustible usado debe ser el mismo que se usa actualmente en los quemadores de nuestras calderas.



# Introducción a los Reglamentos de la Armada

Por el Tnte. 2º A.P.

ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

Todo Oficial de Marina está por necesidad en continuo contacto con los reglamentos de la Armada, pues éstos son el conjunto de preceptos y disposiciones que rigen la vida de nuestra Institución. Pocos, sin embargo, tienen el tiempo necesario para hacer un estudio global de la materia, especialmente en lo que se refiere a la relación mutua y escala jerárquica que los reglamentos guardan entre ellos. El objeto del presente artículo es tratar en cierto detalle este importantísimo punto. Huelga resaltar la importancia de conocer la jerarquía de los reglamentos: desconocerla equivaldría a conocer a todos los Jefes y Oficiales de un buque pero no saber, en casos de duda o conflicto, a cual obedecer.

En los reglamentos, como entre los Oficiales, se cumple el antiguo dicho: "Donde manda capitán no manda marino". Así como la jerarquía entre los Oficiales está establecida por el grado del individuo, la jerarquía entre los reglamentos está establecida por la autoridad que los promulga. La ley fundamental del país es la Constitución; ninguna ley o reglamentación puede alterarla, excepto por el proceso de reforma constitucional que la misma Constitución establece. Siguen en jerarquía las Leyes del Congreso, expedidas por este Cuerpo, que es la más alta autoridad legislativa de la República. Vienen después los Decretos Supremos, promulgados por el Presidente de la República con aprobación del Consejo de Ministros. Siguen las Resoluciones Supremas, expedidas por el Presidente de la República y refrendadas por el Ministro del Ramo. A continuación vienen las disposiciones internas de la Armada, o sean primeramente las Resoluciones Ministeriales, y luego las disposiciones del Estado Mayor General de Marina, las Direcciones del Ministerio, la Comandancia General de la Escuadra, y los jefes de buques y dependencias. Cada una de estas autoridades promulgadoras puede ampliar o detallar las disposiciones emanadas de autoridad superior, pero por nin-

gún motivo alterarlas o modificarlas. Sucede, pues, lo mismo que en las relaciones entre Oficiales. El Segundo Comandante de un buque, por ejemplo, al recibir orden del Comandante de preparar una maniobra dada, puede y debe emitir a su criterio una serie de órdenes detalladas, necesarias para la realización de la maniobra; detalla, en otras palabras, la disposición del Comandante. Pero sería inconcebible, por supuesto, que expidiera una orden que resultara en la no realización de la maniobra.

Observando este criterio, es evidente que todo Oficial de Marina debe conocer perfectamente las leyes que el Congreso haya expedido para el gobierno de su Institución. Esto no quiere decir que los otros reglamentos no sean importantes: meramente quiere decir que hay que comenzar por el principio. Primero lo básico y después las disposiciones aclaratorias y ampliatorias.

La única ley que reglamenta en forma global la organización de la Marina de Guerra del Perú es el Código de la Marina Militar, expedido por el Congreso el año 1886. (El único otro código promulgado por ley y en vigencia actual es el Código de Justicia Militar, que constituye la ley N<sup>o</sup> 8991 del 16 de Septiembre de 1939, y que es de naturaleza más especializada). Desafortunadamente, con el trascurso del tiempo, los ejemplares del Código de la Marina Militar han ido desapareciendo, siendo en la actualidad árduo problema el conseguir una copia. Debemos recordar, sin embargo, que no habiendo ley del Congreso posterior que modifique las disposiciones básicas de este código (aunque sí ciertos detalles), este es el libro que debemos consultar continuamente, recurriendo a los manuales y otros reglamentos sólo para la información detallada que no se encuentra en él. La escasez de ejemplares, y el hecho de que el Código de la Marina Militar contenga ciertas disposiciones anacrónicas por no haber sido revisado últimamente, no destruyen el principio fundamental de su primacía, ni le quitan su carácter de reglamento básico de nuestra Armada.

El Código de la Marina Militar fué preparado por las comisiones nombradas al efecto por el Supremo Gobierno en los años 1877 y 1885; la comisión que hizo la mayor parte del trabajo y le dió forma final estaba compuesta del Contralmirante Antonio de la Haza, los Capitanes de Navío José Carreño, Ramón Ascárate, José María García, Manuel Villar,

Hercilio Cabieses, Amaro Tizón, Lino de la Barrera y Emilio Díaz, y el Capitán de Fragata Antonio de la Guerra, asesorados por el doctor Antenor Arias. Habiendo ambas Cámaras del Cuerpo Legislativo aprobado el código en su totalidad el 30 de Octubre de 1886, se mandó publicar y poner en vigencia. En vista de la escasez de ejemplares de este importante reglamento, al final del presente artículo se anexa un resumen del citado código.

Los reglamentos expedidos por Decreto Supremo, que son los que siguen en la escala jerárquica, son los siguientes: "Reglamento Orgánico para el Servicio A Bordo de los Buques de Guerra de la Armada Nacional" (Tomo I, 1907; Tomo II, 1909; Tomo III, 1917), Ordenanzas Navales del Perú (1939), "Reglamento de Ceremonial Marítimo" (1941) y "Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional" (1940). De estos reglamentos, el primer tomo del primero es en gran parte repetición de las disposiciones del Código de la Marina Militar; el segundo tomo ha sido derogado por Decreto Supremo; el tercer tomo sigue en vigencia, aunque con numerosas modificaciones. Las Ordenanzas Navales del Perú merecen mención aparte más adelante. El Reglamento de Ceremonial Marítimo es moderno y completo, y está en plena vigencia. El Reglamento de Capitanías y de la Marina Mercante Nacional se encuentra actualmente en proceso de revisión.

Los reglamentos expedidos por Resolución Suprema son el "Manual del Servicio del Personal" (1939), "Manual del Servicio Administrativo" (1939), y "Reglamento de Inspecciones de los Buques de la Escuadra" (1948). El primero de éstos ha sufrido numerosas modificaciones, pero sigue en vigencia; lo mismo sucede con el segundo, pero actualmente la Dirección de Administración prepara un manual completamente nuevo, para ajustar la organización y procedimientos de esa importante repartición a las exigencias actuales. El nuevo manual posiblemente comenzará a entrar en vigencia, gradualmente por capítulos, a fines del presente año y comienzos del siguiente. El Reglamento de Inspecciones se encuentra actualmente en impresión en las imprentas del Ministerio de Educación Pública, y será distribuido próximamente. Reemplaza al antiguo Reglamento de Inspecciones expedido por el Estado Mayor General de Marina, siendo mucho más detallado y completo que éste.

Por Resolución Ministerial se expidió el año 1934 las "Instrucciones para la Organización Interna y Diversos Ejercicios de los Buques de la Escuadra". Es de notarse que existe una opinión muy difundida que relega este libro a la categoría de simple manual de referencia, lo cual por cierto es, pero conviene recordar que ha sido promulgado por Resolución Ministerial, y que tiene precedencia por lo tanto sobre los reglamentos promulgados por autoridades subalternas, como por ejemplo el Reglamento Interno de la Escuadra, etc. Este reglamento, así como los reglamentos de roles y zafarranchos y otros expedidos por diferentes autoridades de la Armada, rigen sólo en la zona de jurisdicción de la autoridad promulgadora, y son demasiado numerosos para ser enumerados aquí. Huelga repetir que ninguno de estos reglamentos puede ir contra la letra o el espíritu de los de mayor jerarquía, siendo cualquier disposición de esta naturaleza automáticamente carente de valor.

Existen, por último, una serie de reglamentos sobre calderas, tiro de cañón, correspondencia, etc., que por su naturaleza especializada no hemos incluido en nuestra lista, la que más bien se concreta a los reglamentos sobre organización de la Marina.

Terminaremos el presente artículo con unas pocas palabras sobre las Ordenanzas Navales del Perú, que son el más notable intento hecho hasta la actualidad para introducir una pauta orgánica al cuerpo de reglamentos de la Armada. Estas Ordenanzas fueron creadas por el Decreto Supremo N° 4 del 28 de Agosto de 1939, el cual menciona en sus considerandos la necesidad de un sistema ordenado de reglamentos fácil de mantener al día, y especifica que las Ordenanzas serán un "cuerpo de legislación y reglamentación, general y de detalle, de carácter permanente, en el cual estarán coleccionadas todas las leyes, decretos, resoluciones y reglamentaciones en vigencia en la Armada o que se expidan en el futuro, impresas en formato uniforme y bajo el sistema de hojas sueltas para facilitar su modernización...". Reglamenta, por último, la organización de las Ordenanzas, que es como sigue:

**PARTE I: Leyes y Reglamentaciones Básicas.**

(a) El Decreto Supremo N° 4 que decreta la creación de las Ordenanzas; (b) la Política Naval General del Perú; (c) Ley Orgánica de la Armada del Perú; (d) Leyes de justicia

naval y conexas (Código de Justicia Militar); (e) Decreto orgánico del Ministerio; (f) Decreto orgánico de los comandos navales; (g) Cualquier otra ley o reglamentación básica que se expida referente a la Armada.

*PARTE II: Instrucciones Especiales del Estado Mayor General de Marina.*

(a) Informaciones; (b) Censura y propaganda naval; (c) Bibliotecas; (d) Planes; (e) Operaciones navales y combinadas; (f) Instrucción, entrenamiento y educación; (g) Ejercicios de armas; (h) Concursos y competencias navales; (i) Comunicaciones y sus procedimientos; (j) Correspondencia y archivos; (k) Inspecciones; (l) Otras instrucciones de carácter técnico sobre el manejo de armas o métodos de guerra.

*PARTE III: Manuales de los Servicios de la Armada.*

(a) Manual del Servicio del Personal; (b) Manual del Servicio del Material; (c) Manual del Servicio Administrativo; (d) Manual de los Servicios de Capitanías, Marina Mercante y Reserva Naval; (e) Manual del Servicio Hidrográfico; (f) Otros manuales de procedimientos de otros Servicios Generales de la Armada.

*PARTE IV: Instrucciones Técnicas Reglamentarias para el Manejo del Material y Armamento.*

(a) Electricidad; (b) Radio-electricidad; (c) Sonido; (d) Ingeniería mecánica; (e) Armamento; (f) Cascos y construcciones flotantes; (g) Otras instrucciones técnicas.

*PARTE V: Reglamentos de Arsenales, Bases y Estaciones de la Armada en Tierra.*

*PARTE VI: Reglamentos de Escuelas de la Armada.*

*PARTE VII: Instrucciones generales y de detalle para el servicio a bordo de los buques de la Armada.*

*PARTE VIII: Reglamentaciones diversas*

Como se verá, las Ordenanzas Navales no son en sí un reglamento, sino el cuerpo de reglamentos y manuales de la Armada. La idea es excelente; el método de llevarla a cabo capaz pudiera mejorarse en ciertos detalles, estableciendo una escala jerárquica entre los diferentes reglamentos en vez de agruparlos todos juntos y siendo más específicos en su enumeración, por ejemplo. Pero un análisis crítico de las Ordenanzas está fuera de los alcances del presente artículo.

Terminamos así, este breve bosquejo de los reglamentos de nuestra Armada, con la esperanza de que sea de alguna utilidad a los Oficiales que, por sus deberes y obligaciones, no hayan tenido suficiente tiempo para investigar este tema individualmente.

## A P E N D I C E

### RESUMEN DEL CODIGO DE LA MARINA MILITAR

Este Código consta de dos tomos: el primero consta de 11 títulos, e incluye los artículos 1 a 886, y el segundo de 15, e incluye los artículos 1 a 1066. Al final de cada tomo hay planillas y formas patrones de correspondencia. En resumen, las disposiciones que contiene son las siguientes:

#### TOMO PRIMERO

##### *Título Preliminar*

Capítulo 1º.—La Marina Militar comprende la Armada, los Departamentos y Apostaderos marítimos y fluviales; la Armada se compone de Escuadras, Divisiones y buques sueltos; los buques de guerra serán de 1ª, 2ª y 3ª clase, según designe el Supremo Gobierno; las clases de los Oficiales son propiedad de ellos y sólo la separación legal sin goces o sentencia judicial puede privarlos de este derecho; la antigüedad de los jefes y oficiales del mismo grado comienza de la fecha de sus despachos o nombramientos; si de igual fecha, es más antiguo el que lo fué en la clase anterior, siguiendo así hasta Alférez si es necesario; si aún así es igual, tiene precedencia el de mayor edad.



Capítulo 2º.—Mandos y destinos: Las escuadras, divisiones o departamentos independientes tendrán un Comandante General, y los subordinados simplemente un Comandante; la responsabilidad es inherente al ejercicio del mando; las autoridades tendrán las facultades y obligaciones que este Código indica (este es un punto importante: el Código especifica tanto los derechos como las obligaciones, es decir, no sólo exige del Oficial, sino también lo protege contra arbitrariedades); los oficiales desde Alférez de Fragata hasta Teniente 1º (inclusive) serán oficiales subalternos y alternarán en todos los actos del servicio; el inferior nunca puede mandar al superior en las colocaciones y servicios militares; el tiempo de embarque para oficiales será 3 años (en tierra 4), no pudiendo ser alterado sino por disposición suprema.

Capítulo 3º.—La sucesión en el mando sigue la caracterización; si no hay oficiales, tomarán el mando los Maestros y Oficiales de Mar sólo para conservación y dirección; los jefes y oficiales embarcados como pasajeros no tendrán mando aunque fueren de mayor grado, pero gozarán de las consideraciones de su clase.

Capítulo 4º.—Toda orden suprema verbal será cumplida, debiendo el que la ha cumplido solicitarla por escrito para salvar responsabilidad; el que imparte una orden se responsabiliza de los resultados producidos.

Capítulo 5º.—Del uso del uniforme: Deberá usarse con todas las insignias en los actos del servicio; no se usará en parajes no frecuentados por personas decentes.

Capítulo 6º.—Tratamiento de palabra y por escrito... Anticuado.

Capítulo 7º.—Disposiciones diversas: Todo superior está obligado a tratar bien a sus subordinados, sin familiarizarse con ellos; nadie podrá usar a sus subordinados en comisiones que no sean del servicio, ni deberá reprenderlos en presencia de otras personas; los superiores suprimirán las riñas entre subalternos; ningún jefe u oficial participará en elecciones populares excepto cuando la ley lo especifique, ni podrá abandonar o cambiar el puesto o comisión que se le ha asignado; todo inferior comunicará al superior cualquier noticia de interés al Estado; es prohibido hacer solicitudes, ver-

bales o por escrito, de modo colectivo; todo servidor manifestará siempre conformidad con su empleo y sueldo, y no se quejará de postergación ni se comparará con otros; es prohibido censurar las disposiciones superiores; el que está en servicio activo no podrá ejercer otra profesión o industria; es prohibido aceptar dinero por ejecutar funciones oficiales; los oficiales respetarán la religión y costumbres de los pueblos en que estén; observarán deferencia para con los superiores en toda ocasión; toda petición o reclamo se hará por la vía regular, sólo pudiendo emplearse la directa en el tercer recurso, si los dos anteriores han sido devueltos o no tramitados; serán valientes en el combate y generosos con el derrotado; las cartas particulares de superiores no se cumplirán cuando se opongan a lo mandado en una comunicación oficial; al embarcarse, lo harán del más al más y al desembarcar del más al menos; el que ha sido oficial no podrá ser admitido como tripulante; las autoridades verán que cada oficial tenga una copia de este Código, y lo cumpla; toda dependencia tendrá un reglamento interno formado por su jefe y aprobado por el superior; cuando el Comandante se ausente dejará siempre a bordo al 2º Comandante, especialmente en tiempo de guerra.

*Título 2º.—Del Mayor de Ordenes del Departamento*  
**Título 1º.**—Del Comandante General del Departamento (corresponde hoy al Jefe del Estado Mayor General de Marina).

**Capítulo 1º.**—Será nombrado por el Supremo Gobierno; procederá con completa independencia, sujetándose solamente a este Código y las órdenes del Ministro de Marina.

**Capítulo 2º.**—Atribuciones; Propondrá al Ministro de Marina todo lo que crea útil sobre el material, reparaciones, personal, etc.; sabrá el estado de cada buque en su jurisdicción; pasará revista anual a los buques y dependencias en su jurisdicción; verá que todos los buques estén siempre listos para hacerse a la mar; dará instrucciones para el desempeño de comisiones a los comandantes de buques sueltos o divisiones.

**Capítulo 3º.**—Estará enterado de las aptitudes de los oficiales y propondrá a quien se debe designar para los puestos y comisiones, tratando de intercalar los antiguos con los nuevos en la clase, pero en las comisiones importantes escogien-

do al mejor, sin ceñirse a la escala de grado; sólo podrá remover de su destino a jefe u oficial por causa justificada e informando inmediatamente al Ministerio.

Capítulo 4º.—Nombramientos de Oficiales de Mar: Los efectuará.

Capítulo 5º.—Tripulaciones para las dependencias: Las designará.

Capítulo 6º.—Podrá conceder licencia por un mes a los jefes, oficiales y otros bajo su jurisdicción, y no permitirá que nadie se ausente sin permiso suyo, o si tiene licencia del Gobierno, sin su respectivo pase.

Capítulo 7º.—Hará cumplir los reglamentos de Policía Marítima; sugerirá al Ministerio la ubicación de faros; informará sobre peligros a la navegación que se descubran; asignará fondeaderos a los buques de la Escuadra; verá que se balicen los puertos.

Capítulo 8º.—Actuará de acuerdo con las autoridades locales; prestará los auxilios que soliciten los comandantes de buques de guerra extranjeros.

*Título 2º.—Del Mayor de Ordenes del Departamento.*

Viene a ser un ayudante del Jefe del Estado Mayor General de Marina; inspecciona hospitales, verifica listas de revista, etc. Este título abarca 7 capítulos; no se resume por ser casi todo anticuado.

*Título 3º.—Del Comandante del Arsenal.*

Será nombrado por el Supremo Gobierno y tendrá bajo sus órdenes al 2º Comandante, Jefe del Parque de Artillería, Jefe Bibliotecario y encargado de los instrumentos náuticos, un Ingeniero Constructor... etc. Abarca 15 capítulos. El actual Arsenal funciona de manera tan diferente que todo resulta anticuado.

*Título 4º.—Del Comisario de Marina del Departamento.*

Viene a ser el actual Director de Administración de Marina. Dependerá del Comandante General del Departamento (Jefe del Estado Mayor General de Marina) en todo lo relativo a la Armada, y del Ministerio de Hacienda en todo lo

que concierna a ese ramo; llevará la cuenta general de todos los buques y dependencias, hará los ajustamientos, etc.

*Titulo 5º.—De las Milicias Navales.*

Capítulo 1º.—El Comandante Principal de las Milicias Navales (actual Director de Capitanías) estará a cargo de las Milicias Navales, y le estarán subordinados los Comandantes de los Tercios y Partidos; llevará los libros de inventarios, de matriz, etc.

Capítulo 2º.—El 2º Comandante de las Milicias Navales actuará de secretario y reemplazará al Comandante en caso de ausencia o enfermedad.

Capítulo 3º.—Organización de las Milicias Navales: las compondrán los individuos residentes en la costa, territorios fluviales e islas, que ejercen alguna industria o profesión marítima; del conjunto de las Milicias se formarán Tercios a cargo de un Jefe de Marina; los Comandantes de Milicias Navales serán los mismos Capitanes de Puerto.

Capítulo 4º.—Los Oficiales de la Marina Mercante, una vez inscritos y matriculados, están obligados a servir al Estado cuando sean requeridos.

Capítulo 5º.—Los Comandante de los Tercios Navales serán los capitanes del puerto principal del Departamento político respectivo.

Capítulo 6º.—Los Comandantes de Partido y Distrito serán los mismos capitanes de puerto de su respectiva demarcación territorial; no permitirán que ningún individuo ejerza la industria marítima sin inscribirse en cualquiera de los gremios que la constituyen.

*Titulo 6º.—De los Capitanes de Puerto.*

Capítulo 1º.—Serán jefes u oficiales de marina nombrados por el Supremo Gobierno; los de puertos mayores serán jefes y los de menores oficiales; al tomar posesión de su cargo se presentarán al Prefecto del Departamento; pondrán las tarifas aprobadas por el Gobierno en lugares notables; no podrán invertir lo que recauden en multas sin autorización del Comandante General de Departamento (Jefe del Estado Mayor General de Marina); en sus jurisdicciones, son los únicos

encargados de la policía de los puertos; no intervendrán en disputas privadas entre los matriculados; impedirán el embarque de personas con orden judicial de arraigo; investigarán sobre enfermedades en los buques que lleguen, y les designarán fondeaderos.

Capítulo 2º.—Toda embarcación, para usar la bandera nacional y navegar libremente dentro y fuera del litoral de la República, debe estar matriculada.

*Título 7º.*—De las Juntas de Marina.

Se formarán Juntas para atender al servicio, pudiendo ser "superiores" (dirigidas por el Comandante General del Departamento), o "subordinadas" (presididas por el más caracterizado de sus miembros); habrán juntas permanentes, tanto superiores como subalternas, de exámenes, economías administrativas y de sanidad marítima; además, se nombrarán las juntas extraordinarias que se requieran; para que puedan funcionar, se requiere que concorra la mayoría absoluta de sus miembros; en toda junta, el menos caracterizado opinará primero; el Comandante de buque será presidente nato de las juntas subordinadas que se formen a bordo.

*Título 8º.*—De los ascensos y premios.

Los comandantes de buque pueden proponer para ascenso inmediato a los Oficiales de Mar por acciones distinguidas, y promover directamente por iguales circunstancias a los marineros; en campaña por guerra declarada o frente al enemigo quedan reducidos a mitad los plazos para ascenso; el tiempo en licencia por asuntos particulares no contará como de servicios para el ascenso; las acciones distinguidas de guerra son los únicos méritos que permiten ascenso de jefes y oficiales que carezcan del tiempo requerido; los ascensos conferidos sin los requisitos establecidos por este Código son nulos y sin valor.

*Título 9º.*—De los sueldos y asignaciones.

A ningún servidor de la Marina podrá concedérsele sueldo de empleo superior al de su clase efectiva; las asignaciones no excederán 1/3 del sueldo; el sueldo es propiedad de los servidores, y sólo los jueces tienen autoridad para ordenar la retención, depósito o aplicación al pago de la obligación que

contraigan, designando para ello una cuota que no excederá  $\frac{1}{3}$  del haber, no incluyendo las gratificaciones; ningún oficial podrá ceder ni dar en garantía su sueldo, ni celebrar, sobre éste contrato alguno, siendo nulos los que se contraigan, todo el que tenga puesto fuera de la carrera disfrutará del haber de su empleo si es mayor que el que corresponde al destino civil que tomare, pero si éstos son superiores, los percibirán en vez del sueldo militar; el que obtenga licencia temporal por enfermedad es acreedor a su sueldo íntegro; el que obtenga licencia temporal no tiene derecho a gratificación alguna; los que han sido prisioneros del enemigo serán reembolsados.

#### *Título 10º.—De las banderas e insignias.*

Consta de cuatro capítulos, sobre banderas, insignias, insignias en las embarcaciones menores y honores en Arsenal. La información moderna se encuentra en el Reglamento de Ceremonial Marítimo.

#### *Título 11º.—Honores.*

Consta de siete capítulos, sobre honores militares a banderas e insignias, honores a Oficiales Generales, Jefes y Oficiales de la Armada, honores a los generales, jefes del ejército y funcionarios públicos, honores de servicio, saludos en embarcaciones menores, saludos por fiestas cívicas y religiosas, y honores fúnebres. La información moderna se encuentra en el Reglamento de Ceremonial Marítimo.

## TOMO SEGUNDO

**TÍTULO I: Del Comandante General de Escuadra o de División Independiente:**

**Capítulo 1º.—**Serán nombrados por el Supremo Gobierno; al tomar el mando arbolarán su insignia en el buque de su escuadra o división que elijan, pudiendo trasladarse a otro cuando lo desearén.

**Capítulo 2º.—**Pedirán al Comandante General de Departamento (hoy Jefe del Estado Mayor General de Marina) y a sus comandantes subordinados toda la información sobre el personal y material a su cargo que necesiten; se entenderán con el Comandante General de Departamento en lo relacio-

nado con los buques, pero si lo consideran necesario pueden hablar directamente con el Ministro; inspeccionarán todas las obras efectuándose en los buques; asignarán fondeaderos al llegar a puerto; no permitirán que ningún Comandante ejecute obra alguna o faena extraordinaria sin su autorización; verán que en la secretaría hayan todos los reglamentos, códigos y convenios firmados por el Perú; verán que se distribuya a la tripulación su vestuario completo; dispondrán que sus fuerzas estén siempre listas para zarpar; en caso de necesidad redistribuirán el personal de los diferentes buques.

Capítulo 3º.—Embarque de Oficiales: Pedirán al Comandante General de Departamento una lista de los oficiales disponibles para embarque y de ahí solicitarán los necesarios al Supremo Gobierno; no podrán alterar los destinos de los oficiales nombrados por el Supremo Gobierno y si fuere necesario lo harán bajo su responsabilidad y darán parte inmediatamente; si faltare alguno de los Comandantes nombrarán su reemplazo dando parte al Supremo Gobierno.

Capítulo 4º.—Instrucción de oficiales y guardiamarinas: La supervigilarán.

Capítulo 5º.—Disciplina e Instrucción: Exigirá el cumplimiento de los reglamentos; durante el rancho y en días feriados sólo permitirá los trabajos indispensables; a fin de año efectuará revista personal de los buques informando al Ministerio; podrá inspeccionar sin previo aviso cuando quiera; atenderá las quejas de sus subordinados; llegando a puertos fuera del Callao verá si las autoridades marítimas cumplen los reglamentos; cuidará la salud de su gente; si dejare en algún puerto desertores o enfermos avisará al Cónsul si es en el extranjero o a la autoridad marítima si es en el país.

Capítulo 6º.—Servicio de la Escuadra en puerto: En todo tiempo dictará las medidas necesarias para prevenir cualquier asalto o sorpresa por el enemigo; acordará las medidas de seguridad necesarias con las autoridades marítimas y terrestres cuando esté en puerto y las ayudará cuando no embarace el servicio; cuando sea necesario rectificará portulanos o levantará el de parajes desconocidos, informando al Ministerio.

Capítulo 7º.—Formará las divisiones de su Escuadra a su criterio con mira al mejor servicio; propondrá nombramientos de Comandantes de Divisiones Subordinadas; reorganizará divisiones como convenga; ejercitará a la Escuadra con frecuencia en maniobras y evoluciones.

Capítulo 8º.—En tiempo de guerra hará visitar con las formalidades del caso los mercantes nacionales y extranjeros, exigiendo a los Capitanes sus papeles, y si encontrare contrabando procederá según el Derecho Marítimo; la visita será hecha por un oficial de guerra con la gente desarmada y sólo la necesaria; en tiempo de guerra inspeccionará los mercantes que entren a puerto antes que las autoridades marítimas; no permitirá que ninguna autoridad extranjera practique reconocimientos en los buques de la Escuadra, empleando la fuerza en último caso; prestará auxilio en el extranjero cuando lo soliciten por escrito los diplomáticos; en puertos extranjeros tiene derecho de visitar los mercantes nacionales y buscar y arrestar a los desertores; puede destruir documentos importantes cuando parezca inminente que van a caer en manos del enemigo.

Capítulo 9º.—Procedimiento en caso de reunión o encuentro de 2 o más Escuadras: Si se encuentran, sólo se detendrán lo necesario para cambiar noticias; si van a navegar juntas, dirigirá el más antiguo; rechazará toda agresión; admitirá en su convoy los mercantes nacionales o aliados que lo soliciten.

Capítulo 10º.—Si se embarcase tropa en su Escuadra interviendrá no sólo con lo que reciban sus buques sino también los transportes contratados; organizará el convoy; ayudará en lo posible al Jefe de la Expedición; hará sugerencias al Supremo Gobierno sobre la expedición; combatirá al enemigo que se oponga al desembarco; escoltando a un convoy le es prohibido perseguir al enemigo aunque sea fuerza inferior; al llegar el convoy a puerto distribuirá los fondeaderos de la manera más ventajosa para protegerlos en caso de agresión.

Capítulo 11º.—De las licencias: No permitirá que nadie pase a tierra sin la autorización que el dará a los Comandantes de División Subordinada y Comandante de buques suel-



tos; en tiempo de paz, fijará cuanta gente puede salir franca; dispondrá movilidad a tierra; podrá conceder una mes de licencia a todo el personal, superior y subalterno, que esté a sus órdenes.

Capítulo 12º.—De las derrotas, instrucciones, diarios e informes: Dará anticipadamente a los Comandantes de División Subordinada instrucciones para caso de separación en sobre cerrado, conteniendo punto de reunión, hasta cuando esperar y destino final de la Escuadra; las instrucciones serán devueltas cerradas si no se han usado al final del viaje; además dará las otras instrucciones sobre señales, maniobras, etc., que juzgue necesario; sólo por causas graves podrá hacer arribadas contrarias a sus órdenes; llevará un diario de la derrota y sucesos del viaje; informará sobre los méritos de sus Comandantes; si en cualquier paraje hallare un peruanos lo recogerá u obligará a los Capitanes de buques mercantes a que lo lleven a la patria.

TITULO II: Del Mayor de Ordenes de Escuadra o División y sus Ayudantes.

Capítulo 1º.—Nombramiento del Mayor de Ordenes de Escuadra o Mayor de Ordenes de División y Ayudantes: El Mayor de Ordenes de Escuadra será nombrado por el Supremo Gobierno a propuesta del Comandante General de la Escuadra; el Mayor de Ordenes de División por el Comandante General de Escuadra a propuesta del Comandante de División Independiente o Comandante de División Subordinada; el Mayor de Ordenes de Escuadra o Mayor de Ordenes de División propondrá al Comandante General de Escuadra o Comandante General de División Independiente, los oficiales que deban servir de Ayudantes de la Mayoría de Ordenes; tendrá voz propia en todo lo que tenga por objeto el cumplimiento de las órdenes del Comandante General de Escuadra; hará ejercicios frecuentes, practicará visitas de inspección y cuidará de la instrucción profesional de los oficiales.

Capítulo 2º.—“Ordenes del Día” y distribución del Santo y Señá”: Supervigilará.

Capítulo 3º.—Derrotas, señales y diarios de navegación: Distribuirá todo lo relacionado con estos tópicos, recabándolos si un buque se fuera a separar; y dará el material a cualquier buque que se vaya a unir a la Escuadra o División.

Capítulo 4º.—Libros y documentos de la Mayoría: Llevará libros de los movimientos y operaciones de la Escuadra, de las señales, comisiones especiales, Ordenes Generales, instrucciones, artículos navales, hospitalidades, procesos, etc.; hará que los Comandantes, pasen a fin de mes "estados generales" y de fuerza, de los cuales formará uno general de toda la Escuadra para el Comandante General de Escuadra; basándose en ellos hará un memorándum de los artículos que falten.

Capítulo 5º.—De los Ayudantes: Durante su facción vigilarán los movimientos y señales de la Escuadra; cuando no de facción estarán listos para cualquier comisión.

### TITULO III: Del Comandante del Buque.

Capítulo 1º.—El Comandante del Buque será nombrado por el Supremo Gobierno; apenas nombrado se presentará al Comandante General de Escuadra y concurrirá con el Mayor de Ordenes de Escuadra para que lo ponga en posesión del mando; inmediatamente examinará el estado del buque y dará parte; desde la toma de posesión es responsable de su servicio en todo respecto.

Capítulo 2º.—Supervigilará la construcción de su buque, pudiendo detener el trabajo si advirtiera defectos; irá pidiendo el personal necesario conforme progresa la construcción; informará semanalmente a la Superioridad del progreso de los trabajos; hará observar a bordo los reglamentos del dique en que esté; chequeará el material que reciba o tenga almacenado en el Arsenal, y para su traslado designará un Oficial supervisor; una vez fuera de dique, izará el pabellón, hará pruebas y establecerá roles y guardias; le está prohibido hacer alteraciones en el casco, artillería o compartimientos de su buque sin autorización; dictará medidas para el chequeo del material y munición recibido a bordo; hará un ejercicio de tiro para probar la artillería; al estibar el buque escogerá

la línea de agua más ventajosa; verá que la dotación de su buque conste exactamente del número y clases reglamentarios; pedirá con anticipación el vestuario para la tripulación; informará diariamente al Comandante General de los trabajos efectuados y artículos recibidos; designará un Oficial u Oficial de Mar para que vigile los trabajos para el buque que se estén haciendo en el Arsenal.

Capítulo 3º.—Hará oportunamente todos los pedidos necesarios; exigirá economía en todos los consumos; chequeará trimestralmente el consumo; después de un combate, varada o siniestro que exigiera consumo extraordinario, pasará una revista de todos los cargos; para reparaciones en puerto empleará sus propios repuestos.

Capítulo 4º.—Siempre tendrá a su buque listo para hacerse a la mar y para combatir; comunicará a los oficiales sus órdenes por intermedio del Segundo, pero puede hacerlo directamente si quiere; hará cumplir los reglamentos; cuidará que los Oficiales de Mar sean obedecidos por la tripulación; igualmente que los Oficiales de Mar tranten bien a la gente; prohibirá todo tráfico comercial entre tripulantes; distribuirá el servicio; dará publicidad a las Ordenes Generales; será responsable del deterioro de cualquier artículo o compartimiento de su buque.

Capítulo 5º.—Ejercicios e Instrucción de Oficiales: Verá que se cumplan, de que se disponga del material de instrucción necesario, y observará las aptitudes de cada uno; cuidará que todos tengan una copia de este Código.

Capítulo 6º.—Servicio de un buque navegando en Escuadra: Conservará el puesto asignado por el Comandante General; pondrá vigías; si se separase imprevistamente de la Escuadra enderrotará al punto de reunión, no pudiendo hacer otra cosa sino por gravísimos motivos y después de reunir a sus oficiales en Junta Consultiva; socorrerá a los buques que lo necesiten sin esperar orden superior excepto en combate, en que deberá esperar orden del Comandante General; el Comandante General del buque en que tremole insignia superior seguirá siendo completamente responsable de su buque, pero informará al superior de todo lo que ocurra de importancia; sólo en casos de peligro cruzará la proa al buque insignia.

Capítulo 79.—Servicio de un buque navegando sólo: Zarpará apenas reciba la orden; dará independencia a los prácticos, pero éstos siempre deben dar las órdenes por intermedio de él; si desaprueba las maniobras del práctico puede tomar el control, asumiendo desde ese momento toda la responsabilidad; será responsable de cualquier colisión; hará sondear cerca de tierra o bajos; cuidará que las órdenes sean las aprobadas, no permitiendo el empleo de voces extranjeras o poco marineras; estará presente en las maniobras importantes, y toda la dotación se considerará de guardia; auxiliará a todo buque de la Armada que lo necesite; cuando tenga que alterar la estructura del buque por temporal o incendio, o arribar sin órdenes a un lugar por desperfectos, reunió antes a sus oficiales en Junta Consultiva, el acta de la cual se deberá insertar en el diario de bitácora; en caso de abandono de buque mantendrá la disciplina y salvará todo lo que pueda; seguirá al mando en tierra después de un naufragio; en arribadas forzosas permanecerá sólo lo indispensable e informará a la superioridad inmediatamente; estudiará constantemente su buque; al llegar a puerto informará al inmediato superior todos los acontecimientos del viaje.

Capítulo 80.—Servicio en campaña y en combate: En combate ocupará el puesto que sea más conveniente, mantendrá su valor, combatirá hasta donde le permitan sus fuerzas, sin fijarse en las del enemigo, destruirá su buque antes de rendirse, cesará el fuego con las debidas precauciones cuando el enemigo arríe su pabellón y enviará una embarcación para traer al Comandante rendido con toda consideración; designará Jefe y dotación para el buque rendido y dispondrá se inventaríe todo lo tomado; si es atacado antes de enterarse del estado de guerra, se defenderá; antes de rendirse destruirá todos los documentos excepto su nombramiento; antes del combate comisionará un oficial para que anote todas las ocurrencias; terminado el combate, informará al inmediato superior; reparará inmediatamente todas las averías; si fuere herido, el que le siga no tomará ninguna disposición definitiva sin consultar y recibir su orden.

Capítulo 90.—Supervigilará el cuidado de los enfermos; podrá dar licencia hasta por 3 días a los tripulantes, y si fueren del lugar hasta por 8; tomará medidas para evitar deserciones; tiene facultad para admitir y ascender hasta Oficiales

de Mar de Segunda en su tripulación dentro de los límites de dotación reglamentarios así como para rebajar por mala conducta, dando cuenta al Comandante General inmediatamente; podrá igualmente proponer el ascenso y traslado de los que deban ascender, pero no puedan por falta de vacantes en su buque.

Capítulo 10º.—Llevará un diario de navegación en el que anotará todos los acaecimientos; hará que todos los oficiales lleven un diario; antes de entrar a dique desembarcará todos los explosivos; pasará a la superioridad bajo recibo el libro que debe llevar con todas las observaciones que hubiere hecho durante el ejercicio de su mando; el mando lo entregará con inventarios por duplicado; recibida la orden entregará el mando cualquiera que sea el paraje y situación en que esté.

Capítulo 11º.—Libros y documentos: Todo buque tendrá un libro historial con todas sus características y si no lo tiene el Comandante hará uno; ningún documento del buque tendrá valor sin su Vº Bº: a la salida o entrada al lugar en que esté su inmediato superior le pasará el estado de fuerza; auxiliará en incendios fuera del buque; sólo admitirá pasajeros por orden superior o de diplomáticos en el extranjero; presenciará las revistas y pago; en toda reunión de buques sueltos el más caracterizado de los comandantes izará la insignia de Jefe de Bahía y rendirá los honores y actos de cortesía a buques y autoridades extranjeros; en escuadra, división o en puerto, donde hubiere Jefe más antiguo, no hará uso de señales con otros buques sin autorización; hará reconocer personalmente o por el 2º Comandante a los oficiales nombrados al buque; podrá hacerse representar por el 2º cuando el Jefe que viene a inspeccionar es menos antiguo.

TITULO IV: Del Segundo Comandante del buque.

Capítulo 1º.—Sus funciones: Será nombrado por el Supremo Gobierno; a falta de éste lo será el más caracterizado de la dotación; tendrá bajo sus órdenes inmediatas a todos los oficiales de menor grado y tripulantes; sucederá provisionalmente en el mando en caso de muerte, ausencia o impedimento del Comandante; estudiará a su personal; estará encargado de la policía y disciplina; informará al Comandante terminada la policía; siempre recibirá órdenes directamente del Comandante y las hará cumplir; asistirá a todos los ejercicios generales; hará conocer este Código; dispondrá el ser-

vicio para la noche ordenado por el Comandante y los trabajos para el día siguiente; acompañará al Comandante en las inspecciones; llevará un libro de órdenes que será visado diariamente por el Comandante; prohibirá que se abran las lumbreras o escotillas sin su orden; supervigilará el zafarrancho de combate; si durante el combate asume el mando hará anotar en el diario de bitácora; terminado el combate informará por escrito al Comandante de las bajas y averías; siempre que sea Jefe, el 2º Comandante no hará guardias; si fuere subalterno, no hará guardia si hay 4 oficiales de dotación, si hay 3 hará la de 4 a 8, y si sólo 2 se alternará con ellos; no hará nada sin consentimiento del Comandante, y si no puede recibir la orden en una emergencia, le informará de sus disposiciones en la primera oportunidad; si el Comandante no está en cubierta puede hacer observaciones al Oficial de Guardia y hasta tomar el mando; pedirá permiso al Comandante para salir y entrar al buque; organizará los francos de acuerdo con lo ordenado por el Comandante; cuando se cometa algún delito pondrá en seguridad al culpable y elevará el parte escrito del Oficial de Guardia; será miembro nato de todas las juntas ordenadas por el Comandante; al ausentarse de a bordo dejará sus órdenes al oficial más caracterizado.

#### TITULO V:

Capítulo 1º.—Del Oficial de Detall: Habrá uno en cada buque, siendo en los buques menores el 2º Comandante y en los otros, el que le sigue; intervendrá en todo lo que se reciba y consuma a bordo y supervigilará la estiba y conservación de los artículos recibidos; anotará las averías que ocurran a bordo; tendrá las llaves de todos los pañosles; siguiendo las instrucciones del 2º Comandante, dispondrá los ranchos, ejercicios y servicios.

Capítulo 2º.—De los libros y documentos: Llevará libros de Ordenes Generales, Matriz, correspondencia oficial del Comandante, listas de revista, pedidos, etc.; tendrá en el Detall una copia de este Código y del Plan de Señales; no hará guardia en puerto, y en la mar hará la de 4 a 8 si hay menos de 4 oficiales; si hay menos de 3 alternará con ellos.

#### TITULO VI: De los oficiales subalternos embarcados.

Capítulo 1º.—Embarque de oficiales: El oficial debe presentarse al Comandante apenas reciba órdenes y una vez re-

conocido queda sujeto a todas las órdenes del servicio que le impartan sus superiores; se enterará del estado y reglamentos del buque; estudiará al personal; informará si no puede ejecutar una orden que ha recibido; el Oficial de Guardia saliente comunicará todo lo necesario a su relevo y se relevarán con permiso del Comandante; el Oficial de Guardia es responsable de todo lo que suceda durante su guardia, no pudiendo ejecutarse ningún acto del servicio sin su conocimiento; comunicará al Comandante vía 2º Comandante todo lo que suceda; podrá arrestar a cualquier infractor, debiendo dar parte sin dilación; no permitirá que ningún oficial mande armar a la tripulación sin orden directa del Comandante; no permitirá salir del buque sin autorización a nadie; no se separará de la cubierta sino por urgentes motivos, dejando a su segundo de guardia; distribuirá a sus ayudantes de guardia donde considere más conveniente; no maniobrará el buque sin permiso; todos los oficiales deben observar y trazar su derrota comunicando al Comandante la posición que obtengan después de cada singladura; todo oficial está obligado a estudiar su profesión y tener los libros e instrumentos necesarios; los oficiales se presentarán sobre cubierta con el uniforme e insignias que les corresponden; en ningún caso de queja contra un oficial superior podrá el oficial demandar satisfacción; los Oficiales de Guardia no pueden conversar, leer o hacer nada que los distraiga; ningún oficial puede oponerse a las disposiciones del de guardia en sus maniobras, pero si advertirle errores y de no hacer caso informar al Comandante.

**TITULO VII:** De los guardiamarinas embarcados: Antiguado.

**TITULO VIII:** De los Oficiales Mayores (los títulos han cambiado, pero las disposiciones de carácter general siguen en vigencia).

**Capítulo 1º.**—De los contadores: Habrá un Contador en todo buque de la Armada que llevará la cuenta y razón, verá todo lo que sea administración y economía de artículos y víveres, etc.; controlará racionamiento; llevará todos los libros relacionados con su cargo, los que depositará en lugar seguro antes de un combate.

**Capítulo 2º.**—Del Cirujano embarcado: Estará encargado de todo el material de sanidad y de la salud de la dotación; recabará las patentes de sanidad en el extranjero; des-

pués del combate informará sobre la cantidad de muertos, heridos y accidentados; hará el parte de enfermos; asistirá gratis a los miembros de la dotación aunque estén en sus casas; en accidentes del servicio elevará parte detallado de la naturaleza y gravedad de las lesiones.

Capítulo 3º.—Del cirujano en jefe: Será nombrado por el Supremo Gobierno a pedido del Comandante General de Escuadra o Comandante General de División, y residirá en el buque del Comandante General de la Escuadra correspondiente; dictará las órdenes de escuadra de carácter sanitario; hará frecuentes visitas sanitarias a los buques; visitará los hospitales y botiquines de los buques por zarpar; hará que los cirujanos subordinados le pasen partes mensuales de las condiciones sanitarias en sus buques; después de un combate visitará todos los buques participantes; semestralmente informará al Comandante General de la Escuadra sobre la aptitud de sus subordinados;

Capítulo 4º.—De los Capellanes: Serán nombrados por el Supremo Gobierno; estarán bajo la autoridad del Comandante no sólo en lo relativo a la disciplina sino en sus actividades religiosas; darán instrucción cristiana; visitarán a los enfermos; expedirán certificados de defunción; precisarán permiso del Comandante para salir a tierra.

Capítulo 5º.—De los maquinistas: El primer maquinista será nombrado por el Supremo Gobierno; al tomar cargo informará detalladamente al Comandante sobre el estado del departamento después de inspeccionarlo; no hará guardias, pero acudirá a zafarranchos y maniobras importantes; hará el rol de guardias de ingeniería; visitará diariamente las máquinas; supervigilará la instrucción, aseo, policía, trabajos y reparaciones de su departamento; el de guardia, si tiene que bajar velocidad o para por accidente, avisará antes al Of. de Guardia si es posible, sino inmediatamente después; harán lo posible por economizar combustible; el primer maquinista llevará el diario de máquinas; después de cada viaje informará por escrito al 2º Comandante sobre el estado de las máquinas y el consumo de combustible; llevará los libros de su departamento; hará oportunamente los pedidos necesarios; será informado inmediatamente de cualquier avería; designará un pañolero, el que no hará guardia.



**Capítulo 69.**—De los maquinistas subalternos: Harán las guardias de máquinas; ejecutarán las órdenes del Oficial de Guardia, y si fueren contra su parecer y el Oficial de Guardia insistiese, avisarán al primer maquinista; avisarán al Oficial de Guardia y al primer maquinista sobre cualquier avería; cuando las máquinas estén paradas o en circunstancias extraordinarias estarán obligados a efectuar en el buque cualquier trabajo de su profesión.

**TITULO IX:** De los Oficiales de Mar. Serán los inmediatos superiores de los tripulantes, por los que se harán respetar y a quienes instruirán; las especialidades y grados especificados son anticuados.

**Capítulo 19.**—De los contraмаestres y guardianes: Tendrán mando directo de la tripulación; cuidarán amarras y aparejos; etc.

**Capítulo 20.**—De los condestables: Supervigilarán todo lo relacionado con Artillería.

**Capítulo 30.**—De los carpinteros y calafates: Harán lo relacionado con su oficio.

**Capítulo 40.**—Del cabo de timoneles: Supervigilará a los timoneles.

**Capítulo 50.**—Del Armero: Cuidará del aseo y conservación de las armas a su cargo.

**Capítulo 60.**—Del buzo: Hará lo relacionado con su oficio.

**Capítulo 70.**—Del Herrero: Hará lo relacionado con su oficio.

**Capítulo 80.**—Del Maestro de Víveres: Hará lo relacionado con su oficio. No podrá disponer ni alterar ningún artículo sin orden escrita del Contador con la intervención del Jefe del Detall; llevará los libros relacionados con los víveres.

**Capítulo 90.**—Del cocinero: Hará todo lo relacionado con su oficio.

**Capítulo 100.**—Del cabo de luces: Anticuado desde Edison.

**Capítulo 110.**—Del maestro de velas: Pasó a la historia junto con los veleros.

Capítulo 12º.—Del farmacéutico: Auxiliará al cirujano; preparará remedios; cuidará del aseo de la enfermería.

TITULO X: De la división del equipaje (tripulación) y su policía: Las especialidades y grados, anticuados; la tripulación se organizará en ranchos, guardias, brigadas y trozos; los ranchos serán de 8 a 12 hombres; el total se dividirá en 2 guardias, cada guardia en 2 brigadas y cada brigada en 2 trozos; se organizarán los diferentes zafarranchos; la toldilla y puente sólo serán usadas por los oficiales y la gente de servicio; la banda de estribor será la de preferencia; la tripulación no podrá comer fuera de las mesas de su rancho; baldearán antes de las 0730, procediendo luego a lavarse; durante las comidas no saldrán botes; el 2º Comandante o el oficial por él designado inspeccionarán la cantidad y calidad del rancho; en cada bote en el agua habrá un hombre de guardia; no podrá abrir ningún bote sin permiso del Oficial de Guardia; la brigada de guardia se empleará de preferencia para cualquier trabajo extraordinario; los tripulantes no podrán tener armas propias; los Oficiales de Mar y patrones están obligados a aprehender a los faltos y desertores; al regresar a bordo todos deberán presentarse a sus inmediatos superiores y los tripulantes al Oficial de Guardia; para oficiales las guardias en puerto serán del menos al más y navegando al revés; la artillería deberá estar siempre lista para disparar; los domingos habrá misa y después inspección; los superiores darán el ejemplo; los subalternos serán respetuosos; se prohíbe conversar con las embarcaciones que pasan; se prohíbe el juego de envite; igualmente las imprecaciones y la embriaguez; se prohíbe introducir contrabando a bordo; nadie podrá emplear para su servicio personal a ningún individuo fuera de los especiales; es prohibido echarse en cubierta; se castigará a los ladrones y a los desaseados.

TITULO XI: Del plan de combate y de incendio.

Capítulo 1º.—Del plan de combate: todos tendrán un puesto de combate asignado por el Comandante a su criterio; un oficial custodiará el pabellón; los maquinistas irán a máquinas, y los médicos y capellanes al hospital de sangre; los especiales se utilizarán para conducción de muertos y heridos y para acarrear munición.

Capítulo 2º.—Del plan de incendio: Todos acudirán a su puesto de incendio al toque y repique de campana; se estará listos a inundar pañoles de munición

## TITULO XII:

Capítulo 1º.—De los alojamientos a bordo: Anticuado: básicamente los de los oficiales se reparten según caracterización; los de los Oficiales de Mar según caracterización, y los de los marineros por brigadas.

Capítulo 2º.—De los alojamientos para las personas de transporte: Se alojarán de preferencia, en el siguiente orden: Presidente de la República, Ministro de Marina, demás ministros, senadores y diputados, arzobispo y agentes diplomáticos según su rango, demás autoridades militares y navales peruanas según su rango.

## TITULO XIII: De las guarniciones embarcadas.

Habrà un Comandante en Jefe de las guarniciones embarcadas; la tropa embarcada está subordinada al Comandante y oficiales del buque; los oficiales de guarnición estarán subordinados a los Jefes del buque; el Comandante en Jefe estará a cargo de todo lo relacionado con su gente; los oficiales de guarnición alternarán con los del buque en todos los actos del servicio.

## TITULO XIV: De los toques y voces. Capítulo único.

Todo movimiento, acto o ejercicio del buque será precedido de los correspondientes toques; los toques son en su mayoría iguales a los por todos conocidos en la actualidad.

## TITULO XV: De la correspondencia oficial. Capítulo único.

Deberá ser clara, concisa y explícita; las disposiciones oficiales sólo se podrán transcribir de superior a inferior;... el Código sólo dicta medidas muy generales, para detalles e información más moderna debe verse el Manual de Correspondencia Oficial.

## Ultimos adelantos en la Navegación

Por el Capitán de Corbeta ALTON B. MODDY, U.S.N.R.

Hace muchísimos siglos que el hombre navega. De primera intención podríamos creer que ya no caben muchas mejoras en sus métodos, sin embargo la determinación de la longitud en la mar data de sólo hace un poco más de doscientos años y la determinación de la recta de altura por medio de observaciones astronómicas apenas si tiene cien años de conocida. Hace veinte años muchos aviadores navegaban con mapas de carreteras. Hace diez años se probó el primer radar rudimentario.

La navegación está abarcando cada vez más. Cuando Nathaniel Bowditch publicó su primera edición del "American Practical Navigator" en 1802, pudo presentar en un sólo volumen toda la información que se necesitaba para navegar en cualquier océano. En este libro se incluía cierta instrucción en matemáticas, meteorología y oceanografía. Además, daba cierta información de almanaque, y tablas para la navegación por estima, pilotaje y navegación astronómica. Hoy día hay bibliotecas íntegras que se dedican al asunto y en el Departamento de Marina de E. U. A. únicamente hay más de veinticuatro agencias que se ocupan directamente de los problemas de navegación.

La navegación ha progresado más durante los últimos veinticinco años que en cualquier siglo pasado. Hasta la Guerra Mundial II, los adelantos en la navegación se sucedían a un ritmo lo suficientemente pausado como para que el oficial promedio pudiese mantenerse al día en esta rama de la carrera, pero durante la guerra los adelantos se sucedieron tan rápidamente que muy pocos nos pudimos dar cuenta de la enorme velocidad como avanzábamos por la senda del progreso. Desde que han cesado las hostilidades hemos tenido tiempo de detenernos para echar una mirada retrospectiva y apreciar cuánto hemos avanzado.

## AUMENTO EN EL INTERES

Una prueba del aumento de interés en la navegación en los recientes años, es la creación del Instituto de Navegación en 1945, la formación de la Organización Internacional de Aviación Civil y la Reunión Internacional sobre Ayudas de Radio a los Navegantes realizadas en Londres en 1946 y en los EE. UU. en 1947, respectivamente.

Recientemente varias universidades han agregado cursos de navegación en sus programas y hasta las escuelas secundarias se han interesado en el problema. Los ingleses han establecido una Escuela Imperial de Navegación Aérea para proporcionar una adecuada instrucción a sus navegantes. En el Canadá se ha establecido algo semejante. Una interesante característica de estos cursos son los viajes aéreos de buena voluntad a los puntos más remotos del globo.

Antes de ser retirado del servicio, el bombardero inglés Lancaster "Aries" se hizo muy conocido en muchas partes del mundo debido a las visitas que efectuó como parte de este programa. Los datos recogidos durante sus vuelos árticos sobre los polos magnético y geográfico en 1945 contribuyeron a la adopción de una nueva posición para este último a unas 300 millas al norte y ligeramente al Oeste de la posición aceptada anteriormente en la Península de Boothia. La recolección de semejantes datos no está fuera de la misión de estos vuelos, pues la Escuela Imperial de Navegación Aérea es el centro de investigaciones sobre navegación aérea en la Gran Bretaña.

En los Estados Unidos no existe ninguna escuela semejante a ésta, pero un Oficial de Marina norteamericano ha sugerido la implantación de un curso universitario de cuatro años de duración con el fin de producir ingenieros navegantes bien versados en los diversos aspectos de la creciente ciencia de la navegación.

Entre los muchos adelantos de navegación logrados en los últimos años, ninguno ha alcanzado un desarrollo más espectacular que los de la rama electrónica.

## NAVEGACION ELECTRONICA

Anterior a la Guerra Mundial II, la navegación electrónica consistía esencialmente en el uso del radio-goniómetro, las radio-enfilaciones y radio-faros de los aeropuertos, las señales horarias

por radio y las comunicaciones. Durante los últimos años se han desarrollado o propuesto muchas ayudas electrónicas para la navegación.

### R A D A R

La bomba atómica habrá sido quizás el adelanto científico más espectacular de la última guerra, pero sin lugar a duda es el radar el que contribuyó más que cualquier otro desarrollo a nuestra victoria. Como la mayoría de los grandes adelantos científicos, el radar no emergió de la noche a la mañana. Ya desde 1886, mucho antes del advenimiento de las estaciones comerciales de radiodifusión, se comprobó que las ondas de radio eran reflejadas por los objetos sólidos. En 1904 un ingeniero alemán obtuvo una patente de varios países sobre un método propuesto para utilizar este principio como un detector de obstáculos y como ayuda a la navegación para los buques.

En 1922 unos ingenieros que estaban probando las comunicaciones de un avión a tierra en el Naval Aircraft Radio Laboratory en Anacostia, descubrieron que los buques al pasar cerca por el Río Potomac distorsionaban las ondas de radio, dando lugar a una señal fluctuante. Reconociendo la importancia de este descubrimiento, los hombres de ciencia comenzaron a explorar sus posibilidades, pero el progreso fué lento hasta 1935, año en que el Congreso asignó la cantidad de 100,000 dollars al Laboratorio Naval de Investigaciones para el desarrollo específico del radar. Un radar bastante primitivo fué probado con éxito a bordo del U.S.S. "Leary" en 1937 y otro más perfeccionado fué sometido a rigurosas pruebas a bordo del U.S.S. "New York" en 1939. Antes de esto, en los trabajos experimentales hechos en tierra se emplearon varios buques, aviones y el dirigible "Akron".

Lo dicho anteriormente no debe tomarse en el sentido de que el radar ha sido desarrollado exclusivamente por la Armada de los Estados Unidos. La idea de que las pulsaciones podrían utilizarse para detectar y medir las distancias a objetos tales como aviones y buques pareció haber ocurrido en forma independiente y casi simultánea en Estados Unidos, Inglaterra, Francia, Alemania y quizás también en el Japón. Los hombres de ciencia de estos países trabajaron secretamente en los diversos aspectos prácticos del problema.

Problamente ningún adelanto científico en el mundo se ha desarrollado en tal escala en todas sus fases simultáneamente. Investigación, desarrollo, métodos de producción, producción, pruebas de campo, y entrenamiento de miles de operadores y técnicos, todo ésto tuvo que hacerse a la vez, sin mencionar la educación de los comandantes sobre las posibilidades de este nuevo instrumento y el desarrollo de una nueva doctrina basada en su aplicación. Todo ésto se vió dificultado por manto del secreto que fue necesario mantener para aprovechar al máximo este nuevo adelanto científico.

El principio básico del radar es sencillo. Se transmite una pulsación potente de energía electromagnética de corta duración, y se mide en micro segundos el tiempo que tarda para llegar hasta un objeto y para que parte de la energía regrese reflejada. Toda esta información es mostrada por un tubo de rayos catódicos, de los cuales las formas más frecuentemente usadas son la pantalla A, en la cual un trazo horizontal sirve como base para la medición del tiempo entre dos elevaciones verticales llamadas pips; y la pantalla PPI, (Pantalla de Indicación Panorámica), que es una presentación estilo carta del área adyacente.

El radar se emplea en la navegación en una variedad de formas. Si se observan las marcaciones de dos o más objetos, se puede trazar la posición observada tal como si se tratara de observaciones visuales. La marcación se toma de acuerdo con la dirección en que está apuntada la antena direccional, pero el ancho del haz da cierta incertidumbre. Es por esto que la posición observada obtenida por medio de dos círculos de posición empleando dos o más distancias es generalmente más exacta. Si sólo se dispone de un objeto, se le toman la marcación y la distancia para obtener la posición observada.

Para facilitar el uso del radar en la navegación, se han desarrollado diversos faros y reflectores. El "racon" ideado para el uso de los aviones, consiste esencialmente de un "transponder" o sea un receptor-transmisor que recibe las pulsaciones del radar y transmite una señal de código. De este modo se obtiene una segura identificación de la posición señalada en la carta y además se aumenta el alcance útil del radar porque la señal de retorno es mucho más fuerte que un eco reflejado. Con este sistema se obtienen tanto la distancia como la marcación, exactamnte igual que con las señales reflejadas.

Un tipo diferente de faro de radar, llamado *ramark* ha sido desarrollado por el Servicio de Guarda Costas para el uso marino. Este produce un delgado haz de luz en la pantalla del PPI en la marcación del faro, aún cuando el faro se encuentre a una distancia mucho mayor de aquella para la cual está graduado el PPI. Como el *ramark* está aún en estado experimental, actualmente hay muy pocos en existencia. Este u otro tipo de faro de radar se encontrará sin duda dentro de muy poco a lo largo de las costas de los Estados Unidos.

Se ha demostrado que colocando un sencillo reflector en las ayudas a la navegación ya existentes, tales como las boyas, se obtienen mejores señales en los radares de los buques, pero aún no se han instalado en forma general.

Con la pantalla PPI se ha obtenido un método único para determinar la posición que no presentan las demás ayudas. La imagen de la pantalla puede ser comparada con una carta de la localidad y se obtiene la posición del buque haciendo coincidir las dos presentaciones. Para facilitar este uso del radar, se idearon cartas especiales durante la guerra. Estas se hacían al principio a bordo de los buques, pero más tarde esta tarea fué transferida a la Oficina Hidrográfica. Estas cartas se hacen a la misma escala del PPI y se utilizan con el Reflectoscopio Virtual del PPI, que es un dispositivo que se coloca delante del radar para producir una imagen virtual en la cara de la pantalla del PPI.

Se han utilizado plantillas hechas de fotografías de las pantallas y los Ingenieros del Ejército han experimentado con cartas de mosaicos obtenidas de fotografías progresivas de la pantalla mientras un buque navega por el canal del Río Ohio.

El Coast and Geodetic Survey ha impreso cartas de navegación que muestran los contornos en una forma que pueda ser útil para el buque equipado con radar. Se ha sugerido que la utilidad de estas cartas aumentaría si se indica en ellas la distancia al horizonte en lugar de la altura sobre el nivel del mar. Otra sugerencia más promisoría es que los contornos sean reemplazados por mosaicos de PPI sobreimpresos.

Se han publicado diversas cartas de radar para el uso de los aviadores, especialmente por el Servicio de Cartas Aeronáuticas de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos.



Se han llevado a cabo varios experimentos para determinar la posibilidad de emplear el radar en tierra para la supervigilancia de una bahía. Entre estos es notable el trabajo hecho en Liverpool, en donde solo se llega a la zona de los muelles principales después de atravesar 14 o 15 millas de un angosto canal. Un radar bien colocado puede proporcionar una vigilancia de todo el canal y ser de inestimable ayuda a los buques que entran o salen del puerto durante tiempo cerrado. Se puede anticipar que el uso de este radar será para servir de guía, más que de control. Esta instalación también será útil para comprobar la posición de las diversas ayudas a la navegación que hay a lo largo del canal.

Mientras continúan los experimentos para determinar el método más efectivo para emplear el radar en la navegación, las instalaciones actuales siguen siendo una enorme ayuda para el navegante. Pero al igual que las demás ayudas, el radar no es un "cúralotodo" y debe emplearse con tino y habilidad. Su mayor desventaja es el poco alcance. Debido a su corto alcance, que es prácticamente el mismo que el alcance visual, su uso está casi limitado exclusivamente para la navegación costera y pilotaje. Su valor radica principalmente en ser un método de pilotaje que se puede usar prácticamente en cualquier clase de tiempo.

### SISTEMAS HIPERBOLICOS

Se han desarrollado varios sistemas electrónicos por medio de los cuales se puede determinar la posición a mayor distancia que el radar. El más conocido de éstos es el "loran", uno de los varios sistemas que dan líneas de posición hiperbólicas.

Dos transmisores de loran situados en tierra a una distancia de 200 a 400 millas uno de otro, dan una serie de líneas de posición. Las señales pulsantes de corta duración de estas estaciones están debidamente sincronizadas de modo que se conoce la diferencia en el tiempo de transmisión con una aproximación de dos micro-segundos. Se emplea un receptor-indicador especial para medir exactamente la *diferencia* en el tiempo de llegada de las señales desde las dos estaciones. Todas las embarcaciones que en un instante dado tengan la misma lectura estarán, pues, a una diferencia de distancia constante entre las dos estaciones o sea, sobre una hipérbola. Es así como la diferencia de las lecturas del tiempo define una línea de posición hiperbólica. Se introduce

ciertos retardos controlados entre las señales de las dos estaciones que forman el par, para impedir que las lecturas se repitan a cada lado de la línea central que pasa por el punto medio de la línea que une a los dos transmisores y por otras razones más.

Dos de estas líneas de posición determinan la posición del buque. Se necesitan cartas o tablas especiales para convertir las lecturas del lorán en líneas de posición geográficas. La lectura de las diferencias de tiempo se puede obtener fácilmente bajo cualquier condición atmosférica con muy poco entrenamiento. El tiempo que se necesita para determinar la posición del buque por este método es casi el mismo que con las rectas de altura.

Por medio del lorán se extienden las técnicas del pilotaje a una distancia de 600 millas de la costa durante el día y de 1400 millas durante la noche, cuando las ondas celestes son reflejadas por la ionosfera. La exactitud de las posiciones determinadas por las ondas directas es comparable a la de una buena observación astronómica a bordo. La exactitud de una posición por las ondas reflejadas es comparable a la de una observación astronómica en avión.

Se han propuesto dos métodos para aumentar el alcance del lorán sin aumentar el número de estaciones. Uno de estos consiste en aumentar la potencia y el otro en emplear una frecuencia más baja. Probablemente se emplearán ambos. El lorán standard, trabaja con una frecuencia ligeramente mayor que la de las estaciones de radio comerciales de los Estados Unidos. El lorán de baja frecuencia ha sido ya probado. El mayor obstáculo que se encuentra es la identificación de la onda directa y la reflejada, porque, a esta frecuencia las pulsaciones son tan largas que las señales directa y la reflejada se unen y no se les puede separar como en el lorán standard.

El lorán es de fácil manejo y los operadores pueden ser entrenados en pocos días. No requiere ninguna transmisión desde el buque o avión, pero en cambio, sí requiere que el Estado mantenga costosas estaciones transmisoras en tierra, algunas de las cuales podrían ser vulnerables en tiempo de guerra. Podría suceder que nos viésemos privados del uso de las estaciones situadas en las zonas avanzadas en el momento en que más se les necesitaría. Si sólo puede obtener una línea de lorán, se le puede emplear con otra línea de posición obtenida por cualquier otro método para determinar la posición del buque.

Las líneas del loran se pueden utilizar a veces como indicadoras de rumbo. Se coloca el indicador en la lectura correspondiente a una línea que pase por el punto de llegada y se gobierna para mantener esta lectura constante. Durante la Guerra Mundial II, los aviadores que salían de las Marianas para bombardear Tokio encontraron este uso del loran sumamente cómodo.

De todos los sistemas que requieren una transmisión desde tierra, el loran es uno de los más atractivos desde el punto de vista de la economía de frecuencia, puesto que hasta 16 pares de estaciones o "régimenes" pueden transmitir en la misma frecuencia, para lo cual sólo necesitan variar el régimen de repetición de las señales.

El loran es mucho más reciente que el radar. Su desarrollo fue más rápido porque mucha de la información obtenida al perfeccionar el radar fué utilizada en el loran y además porque el receptor de loran es un aparato sencillo comparado con el radar.

El trabajo sobre el loran se comenzó en 1941 en el Radiation Laboratory del Massachusetts Institute of Technology y durante el invierno de 1942-1943 se puso en operación la cadena de estaciones transmisoras del Atlántico Norte. Unos cuantos meses más tarde se establecieron estaciones en Alaska y seguidamente se establecieron también en las Islas Hawai, varias islas del Pacífico Occidental y hasta en la India. Por último se establecieron también en la costa occidental de los Estados Unidos.

Durante la guerra el loran, como el radar, era un secreto celosamente guardado.

Los adelantos más recientes en el loran han sido la inclinación de contadores tipo velocímetro para facilitar la lectura y la construcción de un receptor que permite prácticamente la lectura simultánea de dos pares de estaciones.

Aún antes del desarrollo del loran, los ingleses estaban trabajando en sistemas semejantes llamado "gee". Su principal diferencia con el loran es que utiliza frecuencias de 20 a 85 megaciclos, lo que da por resultado un alcance mucho menor y además a un régimen de pulsaciones mucho mayor que el del loran. Cada par de estaciones del "gee" trabaja a una frecuencia distinta. Los receptores de "gee" están contruídos para poder leer dos pares de estaciones simultáneamente. Existen en funcionamiento varias estaciones "gee" en o cerca de las Islas Británicas.

Otro adelanto inglés reciente es el desarrollo del sistema hiperbólico llamado "Decca". En este sistema cada estación principal trabaja con dos o tres "esclavas", cada una de las cuales transmite en una frecuencia diferente. Las estaciones transmiten ondas continuas en lugar de pulsaciones y la diferencia en distancia se determina midiendo la relación de fase entre las señales que llegan al receptor.

Las lecturas de todas las estaciones de un grupo son continua y automáticamente indicadas por medio de tres dials. El sistema es sumamente sencillo de usar y da líneas de posición que son mucho más exactas que las del loran y las del "gee". Sin embargo, el alcance útil está limitado a 250 o quizás 300 millas.

La principal desventaja del Decca es que la zona por él cubierta está dividida en canales. La misma lectura puede ser obtenida en cualquier canal. Un buque o avión que salgan de una posición conocida no tendrán ninguna dificultad para identificar su canal, a no ser que ocurra una interrupción momentánea del servicio o de la corriente. Sin embargo, los canales son tan estrechos que un buque o avión que entren a una zona Decca muchas veces no pueden determinar con certeza el canal correcto. Se ha ideado un método para la identificación del canal, pero su eficacia no ha sido aun probada.

Se han instalado varias estaciones Decca en la vecindad de las Islas Británicas.

## OTROS SISTEMAS ELECTRONICOS

Durante la guerra los alemanes desarrollaron un radio-faro muy interesante llamado "Sonne". Después de la guerra los ingleses han perfeccionado el sistema y le han llamado "Consol". Para obtener una lectura sólo es necesario contar una serie de puntos y rayas y hacer referencia a una carta, escala o tabla especial. La línea de posición resultante es un círculo máximo con origen en el transmisor. Aunque el sistema es muy fácil para usar, no se ha demostrado aunque la posición determinada por él sea más exacta que la determinada normalmente por estima. Su alcance efectivo probablemente no es más de doscientas millas.

Actualmente hay dos estaciones Consol en el norte de Europa que trabajan todo el día y dos más en España que sólo trabajan algunas horas al día.

Todas las ayudas electrónicas que hemos discutido hasta este momento están a disposición tanto de los buques como de los aviones. Se han ideado varios sistemas para reemplazar a los radio-faros de enfilación que están actualmente en uso en los diversos aeropuertos de los Estados Unidos, y que tienen varias desventajas, siendo la principal de ellas el hecho de que estos radio-faros sólo pueden dar cuatro señales de rumbo cada uno y no tienen ningún dispositivo para dar rumbos paralelos, lo cual hace imposible atender al enorme tráfico de estos aeropuertos.

Un faro omni-direccional ideado por la Administración Aeronáutica Civil ha resuelto satisfactoriamente el problema de modo que los radio-faros antiguos serán suprimidos una vez que se haya terminado la instalación de los nuevos faros. Para usar el faro omni-direccional, el avión deberá tener un receptor especial capaz de indicar continuamente si el avión se sale del rumbo seleccionado y hacia qué lado se ha salido. Con la adición de un equipo para la medición de la distancia, se podrá obtener la posición del avión continuamente. Si se agrega un computador automático, se podrán obtener los rumbos a puntos secundarios, obteniéndose de este modo rumbos paralelos a lo largo de un aeropuerto.

Otros adelantos electrónicos recientes incluyen el desarrollo de los radiogoniómetros de alta frecuencia y los radiogoniómetros automáticos para los aviones. Estos dan una indicación continua de la dirección del transmisor por medio de un puntero y un dial.

#### SISTEMAS PARA ATERRIZAR CON POCA VISIBILIDAD

Uno de los mayores problemas de la aviación comercial y militar es el aterrizaje con mal tiempo. Actualmente se están usando dos métodos electrónicos para resolver este problema.

El Ejército y la Armada usan un sistema llamado Aproximación Controlada desde Tierra, en el cual unos operadores especiales de radar en tierra le van dando al piloto información verbal sobre su posición relativa al campo de aterrizaje.

Los aeropuertos civiles utilizan este sistema hasta cierto punto, pero por lo general prefieren un sistema de enfilaciones y radiofaros, llamado Sistema de Aterrizaje por Instrumentos.

Otra forma de encarar el problema ha sido tratando de despejar la niebla que cubre el campo de aterrizaje. Hasta el día de hoy el sistema más satisfactorio para despejar la niebla es por medio de quemadores situados a lo largo del campo de aterrizaje. El combustible más usado es la gasolina, pero también se han usado el kerosene, el petróleo bunker y el petróleo diesel. Este sistema, llamado FIDO ha sido empleado para despejar la niebla hasta una altura suficiente como para permitir el aterrizaje por medio del sistema de Aproximación Controlada desde Tierra o el Sistema de Aterrizaje por Instrumentos, pero hasta el momento es demasiado costoso para su empleo general. También se han utilizado el sonido y agentes químicos deshidratantes para despejar la niebla. Actualmente se están llevando a cabo experimentos para despejar la niebla en la Estación Experimental de la Marina para Ayudas de Aterrizaje situada en Arcata, California, el aeropuerto de más niebla en todo el país.

### CONTROL DE TRAFICO

El control del tráfico aéreo sobre las zonas congestionadas no es un problema de navegación estrictamente hablando, pero está íntimamente relacionado con ésta. Se han propuesto muchos sistemas para el control del tráfico, pero ninguno ha sido ampliamente aceptado. Casi todos los métodos incluyen el uso del radar en alguna forma, y por lo menos uno incluye el uso de la televisión.

### NAVEGACION ASTRONOMICA

Los adelantos en la navegación astronómica tampoco se han quedado atrás a pesar de no ser tan sensacionales como los adelantos electrónicos. En 1935, las publicaciones del Servicio Hidrográfico No. 208 (Dreisonstok) y No. 211 (Ageton) eran la "última palabra" en navegación. El principal adelanto desde esa época ha sido la aparición de las diversas soluciones tabuladas que han hecho quedar anticuadas a las soluciones trigonométricas.

El primer volumen de la H. O. 214 salió en 1936. La colección fué recién completada diez años más tarde con la aparición del tomo IX. La publicación de la H. O. 218 se hizo simultáneamente con la H. O. 214.

La última adición a este tipo de tablas astronómicas, la H.O. 249, apareció en Junio en 1947. Este libro tabula las alturas y azimutes de seis estrellas seleccionadas para cada grado del ángulo horario local del primer punto de Aries. El tamaño de esta tabla es más o menos igual al de un tomo de la H.O. 214. De este modo, si se utiliza un reloj con hora sidérea no se requiere ningún almanaque. Debido a la precesión de los equinoxios, esta tabla tiene que ser calculada nuevamente o por lo menos suplementada por una tablilla de correcciones cada cierto número de años. La Hydrographic Office tiene contemplada la publicación de una tabla suplementaria de declinaciones para el Sol, luna y planetas en vista de la popularidad de que goza la H.O. 249.

Algunos navegantes americanos han sugerido que se preparen "tablas de llegada". Los japoneses publicaban estas tablas como suplemento a su almanaque. En estas tablas se encuentran las alturas y azimutes de ciertos cuerpos celestes para las diferentes horas de ciertos lugares específicos. Utilizando estos lugares como posición supuesta y comparando las alturas tabuladas con las alturas observadas, el navegante puede obtener rápidamente su recta de altura.

El "Almanaque Aéreo" Americano, actualmente utilizado por todos los navegantes aéreos americanos y por muchos navegantes marítimos, comenzó con su número de Enero-Abril de 1941. Desde su aparición ha habido una agitación casi continua para la revisión del Almanaque Náutico. En 1950 saldrá el Almanaque Náutico con una nueva forma copiada del Almanaque Aéreo. Algunas páginas de muestra fueron publicadas en 1948 y actualmente se encuentra impreso todo el Almanaque.

El voluminoso identificador de estrellas de Rude que fuera tan popular durante varios años ha sido ahora reemplazado por el H.O. 2102-C, más compacto y más cómodo para usar.

Uno de los adelantos más interesantes provenientes de la Guerra Mundial II fué la aplicación de la técnica de visión nocturna a la navegación astronómica. Estas técnicas que se desarrollaron para aumentar la efectividad de los vigías en la oscuridad, consistían en el uso de anteojos rojos durante 25 o 30 minutos y luego dirigir la vista a un punto situado debajo o encima o bien a un lado del punto que se desea observar, de modo que se le vea por el "rabillo del ojo" que es la parte más eficaz cuando hay poca luz.

Varios submarinistas dicen haber obtenido buenas posiciones por medio de observaciones astronómicas hechas de noche con el sextante corriente.

### INSTRUMENTOS

El sextante naval no ha sufrido ningún cambio esencial desde que fuera inventado independientemente por Godfrey en 1730 y por Hadley en 1731. Las principales modificaciones han sido el uso del telescopio, una modificación bastante antigua y la reciente introducción del tambor micrométrico en lugar del vernier. Varios cambios pequeños en los sextantes aéreos de burbuja han dado por resultado un instrumento muy superior al que había al comienzo de la guerra. Muchos otros instrumentos también han sido mejorados durante estos últimos años. Entre estos es notable el desarrollo de un compás magnético de lectura remota, tanto para aviones como para buques y el compás magnético muy mejorado para uso a bordo de los buques.

Hace tiempo que los buques disponen de un instrumento para trazar automáticamente la posición por estima, el Trazador de Posición Estimada. Durante la Segunda Guerra Mundial se ideó una versión de este instrumento para aviones. Quizás no esté tan lejos como algunos creen, el día en que se disponga de un instrumento que dé continuamente la posición del buque por medios astronómicos.

### NAVEGACION POLAR

Desde que terminaron las hostilidades se le ha dado gran importancia a la navegación polar. Antes de la Guerra Mundial II hubieron varias expediciones a las regiones polares, pero el interés en estas zonas estaba limitado a un pequeño grupo de exploradores. Desde la guerra las expediciones polares han sido casi continuas. Aunque la navegación en las regiones polares es básicamente la misma que en cualquier otra región, la aplicación de los principios básicos es en algunos casos única.

El navegante polar tiene que "re-orientarse" y adquirir el "concepto polar". Aquellos términos tan familiares como dirección, latitud y longitud, tiempo, día y noche, orto y ocaso, tienen aquí significados diferentes.



En las cartas polares los meridianos salen del centro como radios y los paralelos parecen como círculos. La dirección verdadera cambia tan rápidamente que dos personas que estén dentro del alcance visual no se pueden considerar en marcaciones recíprocas. Cada uno puede encontrarse al norte (o sur) del otro si es que el polo está entre ambos. Como la dirección verdadera es de poca utilidad cerca del polo, rara vez se le utiliza. Los aviones tratan de seguir un círculo máximo (y no una serie de líneas mercator que se aproximan al círculo). Esto ha dado por resultado el desarrollo del sistema de navegación por cuadrículas en el cual se descartan los meridianos verdaderos y se usan unos meridianos ficticios. En la carta éstos aparecen como los meridianos verdaderos en una carta Mercator cerca del ecuador. Navegar sobre una línea de rumbos ficticia que forme el mismo ángulo con todos los meridianos ficticios no es más difícil que seguir una línea de rumbo verdadera en latitudes bajas. Ambas se aproximan al círculo máximo. La variación con respecto a los meridianos del cuadrulado se puede mostrar en la carta más fácilmente que la variación con respecto a los meridianos verdaderos, puesto que las líneas de igual variación en el cuadrulado no convergen hacia los polos geográficos como hacen las isogonas. La navegación por cuadrículas, propuesta por el Comandante de Ala, Kenneth C. Maclure, de la Real Fuerza Aérea Canadiense, se emplea muchísimo actualmente en las regiones polares. La principal excepción a esto es el trazado de las rectas de altura obtenidas por observaciones astronómicas, lo que se hace valiéndose de los meridianos y paralelos verdaderos que también se hayan representados en la carta.

La intensidad horizontal del campo magnético terrestre es débil en casi todos los puntos de ambas regiones polares y los girocompases navales se tornan menos efectivos a medida que se aproximan al polo. Esto ha dado lugar al desarrollo de un girocompás eléctrico direccional con muy poca precesión. Se le compara a intervalos con un astrocompás. La principal desventaja de este sistema de mantener la dirección es que se necesitan cuerpos celestes para hacer las comparaciones. En el polo el Sol se encuentra sobre el horizonte durante seis meses y oculto los otros seis meses del año. El crepúsculo dura varios días, durante cuyo tiempo no hay como mantener la dirección en un vuelo prolongado con los dispositivos actuales. Se espera que un compás celeste

que se está desarrollando actualmente; sirva para obtener observaciones durante este período de vuelo ciego.

Antes de la última guerra las cartas polares casi no existían. Hoy día hay cartas de las regiones polares en diversas proyecciones estereográfica, Mercator invertida, nomónica, azimutal equidistante y una reciente adaptación de la *Lambert conformal*. Estas cartas, sin embargo, son inadecuadas debido a la falta de reconocimientos adecuados de estas regiones. Es fácil comprender la falta de cartas de la acostumbrada exactitud cuando se considera la dificultad del acceso a estas regiones.

La Oficina Hidrográfica ha publicado recientemente un Atlas Polar del hemisferio norte que ha resultado muy exacto y de gran utilidad en las regiones árticas.

Debido al interés en las regiones polares, la navegación en vehículos terrestres ha recibido mayor atención. Para este propósito se están perfeccionando diversos instrumentos.

### C A R T A S

Las cartas se pueden editar en tal cantidad y son de tal grado de exactitud que por lo general el navegante no se detiene a pensar en el largo proceso de desarrollo que ha dado este resultado.

Con el ímpetu de la guerra, las facilidades para la producción de cartas aumentaron enormemente. Al comienzo de la guerra la mayor parte del teatro de operaciones del Pacífico carecía de cartas modernas, pero los equipos de reconocimientos hidrográficos siguieron muy de cerca a las fuerzas invasoras. Se idearon y aplicaron métodos más rápidos para la producción de cartas a bordo de los buques que operaban con las fuerzas de avanzada, de modo que transcurría muy poco tiempo entre el reconocimiento y la entrega de las cartas completas.

Además de las cartas corrientes de navegación, se hicieron cartas especiales para los aparatos electrónicos tales como el radar y el loran; se ampliaron algunas cartas aeronáuticas para incluir todo el mundo en diversas escalas y proyecciones y se hicieron muchas cartas especiales, tales como cartas impermeables impresas en seda para uso de los botes salvavidas. Desde la guerra se ha publicado una nueva serie de cartas magnéticas.

Uno de los principales problemas de la geodesia ha sido la medición de grandes distancias sobre el agua o terrenos inaccesibles. Hay varios adelantos modernos que permiten aumentar el alcance de las mediciones, siendo los dos principales el shoran y el método de "luz de bengala".

El shoran consiste principalmente de un transmisor tipo radar y dos faros terrestres tipo transponder. Las dos señales de retorno son captadas por un receptor especial que indica la distancia a los faros. El shoran, que fué desarrollado durante la guerra para permitir el bombardeo de precisión durante los períodos de baja visibilidad, ha sido posteriormente empleado con gran éxito en los levantamientos, habiéndose medido distancias de varios cientos de millas con sólo unas cuantas yardas de error.

El alcance visual ha sido también aumentado por medio del método de la "luz de bengala". Un avión deja caer una luz de bengala a una gran altura sobre la región inaccesible. Se toma la marcación desde dos o mejor tres estaciones cuyas posiciones se conocen exactamente, con lo cual se sitúa la posición de la luz de bengala. Este procedimiento se repite una o dos veces con luces de bengala sobre diferentes puntos. La Marcación de la luz también se toma desde la estación cuya posición se busca, la cual queda así situada con respecto a la luz de bengala y por lo tanto con respecto a las otras estaciones de posiciones conocidas.

## METEOROLOGIA

La meteorología también ha recibido algunos importantes adelantos. Entre los métodos perfeccionados para la obtención de informaciones se encuentra el uso del radar para detectar la presencia y situación de las precipitaciones. Actualmente se envían aviones para hacer el tracking de las tempestades tropicales, de modo que se puedan enviar los avisos necesarios a los buques y aviones. Se ha probado el uso del hielo seco con el fin de precipitar la caída de nieve desde nubes super-enfriadas. Se han estacionado trece buques meteorológicos en el Atlántico para formar una red meteorológica con el fin de obtener informaciones meteorológicas más exactas para esta zona. Se han establecido varias estaciones terrestres en el ártico.

Tal vez el adelanto meteorológico más interesante ha sido el desarrollo hecho por el Dr. John C. Bellamy, ex-meteorólogo de la Universidad de Chicago, de las fórmulas básicas para la deter-

minación del ángulo de corrección por abatimiento por medio de la comparación de los altímetros absoluto y barométrico a intervalos. Esto ha dado lugar también, al desarrollo del vuelo por diagrama de presiones y de un sólo rumbo, dos variaciones de un método para reducir el tiempo de vuelo sobre grandes trechos de mar tales como el Atlántico Norte escogiendo una ruta que tenga vientos favorables, aunque pueda resultar mucho más larga que la ruta por círculo máximo. La estación de radio WSY de Nueva York transmite las informaciones meteorológicas esenciales para estos métodos.

## OCEANOGRAFIA

Hasta la Segunda Guerra Mundial el principal interés de los navegantes en el trabajo de los oceanógrafos consistía en las predicciones de mareas y corrientes oceánicas. Pero en la pasada guerra se buscaron sus servicios para la predicción de las condiciones de las rompientes en las cabezas de playa que se tenía en perspectiva y para obtener información sobre las condiciones para la transmisión submarina del sonido, lo cual demostró ser de un gran valor para los submarinos así como también para los buques antisubmarinos.

El adelanto oceanográfico más espectacular fué el descubrimiento de un canal submarino de transmisión del sonido a gran profundidad bajo la superficie. Una pequeña carga de profundidad que se hizo estallar a más o menos 4000 pies debajo de la superficie cerca de Dakar, Africa, se pudo escuchar en las Islas Bahamas, a una distancia de 3,100 millas.

Este descubrimiento se está aprovechando por medio de la instalación de dos estaciones de escucha en la Costa Occidental y una en las Islas Hawai. La Dirección de Armamento ha ideado una carga de profundidad que será llevada por los botes y balsas salvavidas. Esta carga estalla al llegar a la profundidad adecuada y la hora de llegada será medida con una aproximación de un décimo de segundo en las estaciones de escucha. La diferencia en las horas de llegada a las diversas estaciones de escucha dará una línea de posición hiperbólica semejante a las del loran. Se espera que la posición de un bote salvavidas pueda ser situada con este método dentro de una área elíptica de una milla y media de ancho por cuatro de largo.

Recientemente se ha establecido una División de Oceanografía en la Oficina Hidrográfica para que sirva de centro para los trabajos oceanográficos del gobierno.

## INSTRUCCION

La Segunda Guerra Mundial dió lugar a que se expandieran enormemente las actividades y técnicas de enseñanza para que el programa pudiese alcanzar el éxito necesario. Quizás el adelanto más significativo en este campo haya sido el desarrollo de diversos dispositivos sintéticos para la enseñanza, tales como el dispositivo astronómico Link, el dispositivo ultrasónico para entrenamiento de radar y el dispositivo supersónico para entrenamiento de loran. La Marina creó un Centro de Dispositivos Especiales para el desarrollo y producción de los numerosos dispositivos para la enseñanza. Numerosas películas, producidas principalmente por la Marina, fueron empleadas como ayudas visuales en el programa de enseñanza.

## NECESIDADES ACTUALES

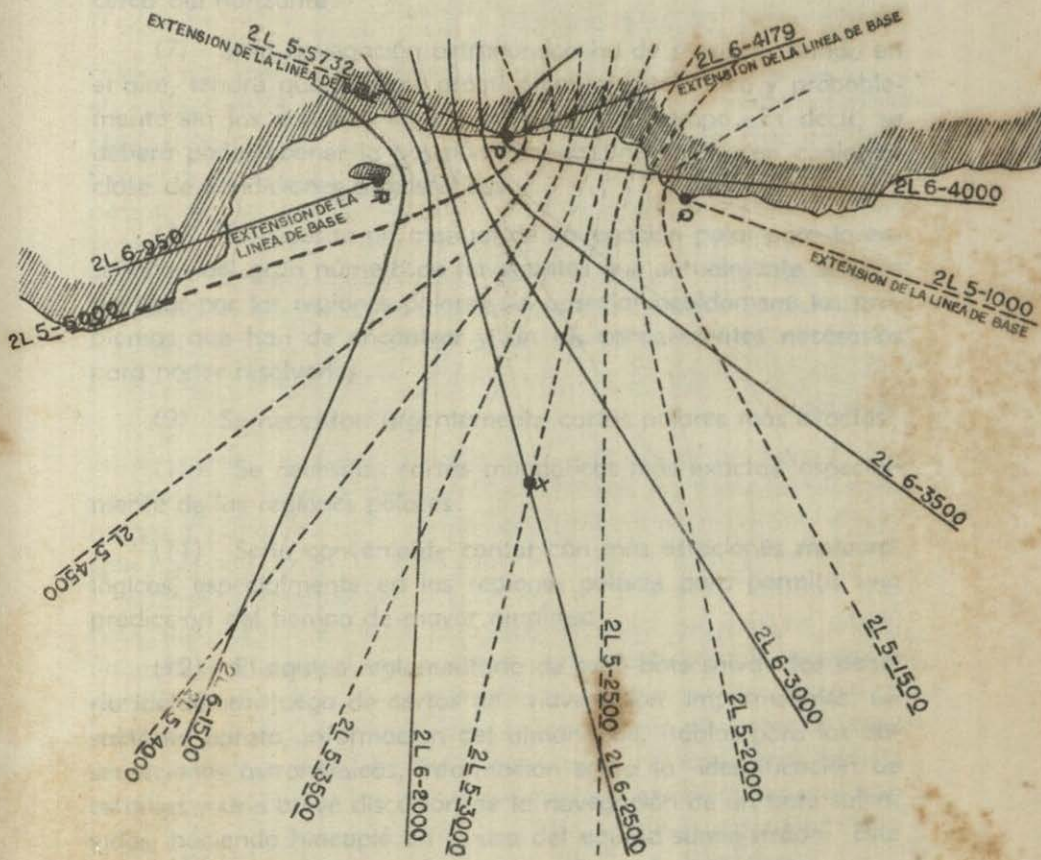
Con todos estos adelantos no se ha llegado aún a la perfección en cuestiones de navegación. Hay una serie de mejoras que se necesitan, algunas de ellas con urgencia. Entre éstas se encuentran las siguientes:

(1) Deberían seleccionarse las ayudas electrónicas más promisoras y difundirse en forma mundial. Se estaban actualmente proponiendo tantos sistemas que se oponen entre sí, que se ha originado una gran confusión que entorpece el desarrollo y expansión. Se están disipando las energías en todo el mundo. Una unificación de los esfuerzos, debidamente encausada, podría producir resultados de alcance mundial en un tiempo relativamente corto.

(2) Si se desea obtener el máximo beneficio de los sistemas seleccionados, se deberá proporcionar un entrenamiento adecuado al personal de operadores.

(3) Se necesita urgentemente un sistema adecuado de control de tráfico para las zonas de gran densidad de tráfico aéreo.

(4) Se deberá determinar cuál es el tipo de carta más efectivo para usar con el radar.



**EL LORAN DA LINEAS DE POSICION HIPERBOLICAS**

Si se tienen dos de estas líneas de posición, se puede obtener una posición rápida y exacta

(5) Se necesita un mejor sextante aéreo, en especial uno que reduzca el tiempo de observación a menos de dos minutos, que es lo que se requiere con los actuales instrumentos.

(6) Se necesitan mejores tablas de refracción, en especial para bajas alturas, para ser utilizadas en las regiones polares en donde a menudo los únicos cuerpos celestes visibles se encuentran cerca del horizonte.

(7) Si la navegación astronómica ha de seguirse usando en el aire, tendrá que hacerse prácticamente automática y probablemente sin las actuales limitaciones por mal tiempo. Es decir, se deberá poder obtener la posición casi continuamente en cualquier clase de condiciones atmosféricas.

(8) Se necesita un manual de navegación polar para la enseñanza del gran número de navegantes que actualmente salen a navegar por las regiones polares sin apreciar debidamente los problemas que han de encontrar y sin los conocimientos necesarios para poder resolverlos.

(9) Se necesitan urgentemente cartas polares más exactas.

(10) Se necesitan cartas magnéticas más exactas, especialmente de las regiones polares.

(11) Sería conveniente contar con más estaciones meteorológicas, especialmente en las regiones polares para permitir una predicción del tiempo de mayor amplitud.

(12) El equipo reglamentario de todo bote salvavidas debería incluir un juego de cartas de navegación impermeables, un sextante barato, información del almanaque, tablas para las observaciones astronómicas, información sobre la identificación de estrellas y una breve discusión de la navegación de un bote salvavidas, haciendo hincapié en el uso del equipo suministrado. Este equipo de navegación puede ser pequeño y de poco costo.

(13) A medida que las velocidades de los aviones se aproximan y pasan la barrera sónica, tal vez se necesiten instrumentos completamente nuevos, incluyendo los utilizados para la navegación.

(14) Si los cohetes guiados han de tener el gran alcance que se predice, habrá que encontrar un método para su navegación.

## CONCLUSION

Los adelantos en la navegación han sido rápidos en los últimos años porque las necesidades han aumentado. Que un mayor progreso es esencial queda demostrado con la lista de necesidades que hemos indicado anteriormente. Se encontrarán las respuestas a estas necesidades, y éstas a su vez crearán nuevos requerimientos. Así es el progreso.

Cuando la navegación se haya convertido en algo enteramente automático, aún será necesario el navegante. El navegante de mañana será más técnico, mejor entrenado y estará más alerta que el mejor de nuestros actuales navegantes, puesto que tendrá que comprender e interpretar la información que le suministrarán una serie de instrumentos hoy desconocidos. Tendrá que saber en qué momento un instrumento está dando información equivocada. Las velocidades a que se moverá el navegante aéreo harán necesarias las decisiones casi instantáneas. Es muy posible que entonces el navegante sea el miembro más caracterizado de la dotación.

Venga este adelanto y utilicémoslo al máximo. Pero recordemos también que el instrumento más perfecto que se pueda inventar está sujeto a las fallas mecánicas. No olvidemos tampoco que los botes y las balsas salvavidas están a bordo por algo más que estética. Durante la guerra sólo se entrenó a los navegantes en las cosas esenciales para la clase de servicio que iban a prestar. Pero el hecho de que se hayan desempeñado bien no quiere decir que esta clase de entrenamiento sea adecuado. El navegante precavido seguirá aprendiendo y practicando los métodos básicos de navegación, para estar preparado para cualquier emergencia y no confiarse exclusivamente en los métodos mecánicos, que como tales, son susceptibles de fallas y errores.



## Las Guerrillas Yanquis

Uno de los autores de "Las Guerrillas Yanquis", el Teniente Coronel Austin C. Shofner, USMC, quien al término de la II Guerra Mundial fué designado Agregado Naval de los Estados Unidos de América en el Perú, puesto que desempeñara en forma brillante hasta mediados de Junio de 1949, tuvo la gentileza de obsequiar una copia mimeografiada de este interesante y vívido relato al Contralmirante Roque A. Saldías, Ministro de Marina, y a requerimiento de éste, el Coronel Shofner puso su obra a disposición de la "Revista de Marina", la que a manera de primicia reproduce en sus páginas la primera versión en castellano de "Las Guerrillas Yanquis".

Los autores de "Guerrillas Yanquis" que relataron su historia a Carl Wiegman, son el Comandante Melvyn H. McCoy, de la Armada Norteamericana; el Mayor Samuel C. Grashio, de la Fuerza Aérea del Ejército y los Tenientes Coroneles Austin C. Shofner, Jack Hawkins y Michiel Dobervich de la Infantería de Marina.

Estos Oficiales se escaparon junto con el Coronel Dyess y otros cinco americanos de la prisión japonesa de Davao, en la isla de Mindanao en las Filipinas y sobrevivieron para continuar la lucha. Este es el relato de sus aventuras después de la fuga — algunas veces trágico, otras lleno de humor pero siempre emocionante.

Es la historia de sus aventuras en la jungla, de su trabajo y vida con el valiente ejército de guerrillas filipino durante aquellos días en que el mundo creyó que las Filipinas habían sido conquistadas. La publicación de esta historia fué retenida por la censura militar hasta finalizar la guerra.

Los prisioneros americanos confinados en el campo de prisión japonés de Davao jamás perdieron la esperanza de su pronta liberación. La única duda que tenían era la fecha exacta en que serían puestos en libertad.

En el verano de 1942, había en la prisión una lotería que consistía en que cada prisionero escogiera la fecha probable de su liberación. La última fecha nombrada era la Navidad de 1943. Casi todos se equivocaron en la fecha.

El Comandante McCoy escogió el 6 de Mayo de 1943. En esa fecha se encontraba libre junto con otros nueve de nosotros que nos habíamos escapado el 4 de Abril del año

anterior. No solamente nos encontrábamos libres el 6 de Mayo sino que nos habíamos unido al ejército de guerrillas del norte de Mindanao y nos preparábamos para luchar nuevamente por la liberación de nuestros compañeros de prisión y de todas las Filipinas.

Eramos guerrilleros. Peleábamos desde la emboscada con todas las mañas que los primeros americanos aprendieron de los pieles rojas.

Además de los cinco que estamos relatando esta historia, habían otros cinco americanos en el grupo que logró escaparse. Estos eran el Mayor (después Teniente Coronel) William E. Dyess, de las Fuerzas Aéreas del Ejército; el Mayor (después Teniente Coronel) Stephen M. Mellnik, de la Artillería de Costa; el Teniente (después Capitán) Leonard A. Boelens, Ingeniero de la Fuerza Aérea; y los Sargentos (después Tenientes) Robert B. Spielman y Paul Marshall.

Había muchos otros americanos en el ejército de guerrillas — hombres que habían logrado escapar a los cerros cuando las islas se rindieron.

Del número original de diez que escaparon de la prisión sólo quedan hoy ocho. Boelens murió en el mes de Febrero de 1944, peleando con las guerrillas. Dyess perdió la vida en Diciembre de 1943 en un accidente de aviación en California. Hoy al relatar esta historia, el Teniente Coronel Mellnik se encuentra en Australia, ayudando en la preparación de nuestra invasión a las Filipinas. Spielman y Marshall siguen peleando con las guerrillas.

Las fuerzas de guerrillas, de las que pasamos a formar parte, tenían fusiles pero muy poca munición. Teníamos bombas de aviación, pero no disponíamos de aviones. Contábamos con buenos médicos, pero no teníamos medicinas. Nuestros oficiales filipinos de guerrillas tenían mucho valor y determinación, pero muy poco entrenamiento.

Peleábamos contra un enemigo equipado con armas automáticas, una aviación y una marina que nos bombardeaban cuándo y dónde les conviniese. El nuestro era un ejército de bambú y rattan. Siempre estábamos en retirada, pero jamás nos rendíamos. Nos manteníamos en constante movimiento — un ejército sin municiones tiene que mantenerse en movimiento.

El estado normal del ejército de guerrillas era "todo embrollado" como dicen en la Infantería de Marina cuando las cosas andan mal. Pero a pesar de su debilidad y falta de competencia, según los patrones de la Infantería de Marina, las guerrillas hicieron bien su tarea principal. Lograron mantener a los japoneses embotellados en el puerto principal de Mindanao y les impidieron explotar las riquezas forestales y minerales de la isla.

Los japoneses sabían perfectamente que nosotros, prisioneros fugitivos de una prisión japonesa, estábamos peleando junto con las guerrillas e hicieron lo indecible por capturarlos. Pusieron carteles ofreciendo recompensas desde 1,000 hasta 5,000 pesos por la cabeza de cualquiera de nosotros. Un peso vale normalmente 50 centavos, pero por supuesto que los japoneses ofrecían pagar en la moneda recientemente establecida por ellos.

Debemos nuestras vidas a los filipinos, un pueblo valiente y generoso. Ellos nos ayudaron a escapar de la prisión, nos alimentaron cuando nos moríamos de hambre, nos cuidaron cuando enfermamos y siempre nos escondieron del enemigo. Ellos nos hicieron recobrar la fe en la humanidad que después de once horribles meses en una prisión japonesa casi habíamos perdido.

Expuestos a la tortura y la muerte, los filipinos permanecieron leales y optimistas, siempre seguros que los queridos "Americanos" llegarían pronto con los tanques y aeroplanos de que habían oído hablar por la radio.

Cuando el pequeño grupo de fugitivos americanos ingresó a las líneas de las guerrillas, nos presentamos con las manos vacías. Ofrecimos nuestros servicios y fueron aceptados gustosamente. A Shofner lo hicieron Sub-Jefe de Estado Mayor de una División que operaba al norte de Mindanao. Dyess fué nombrado Jefe de Operaciones, Hawkins Jefe del Servicio de Inteligencia, Grashio Jefe de Administración y Dobervich Oficial de Administración y de Enlace. A Boelens se le encargó la tarea de construir campos de aterrizaje en la jungla, con gran beneplácito suyo. A Spielman y Marshall se les dió el control de un regimiento de guerrillas.

Como el gobierno civil estaba totalmente dislocado por la invasión japonesa, el ejército de guerrillas asumió el gobierno en todos los lugares que no estaban ocupados por el enemigo. Nosotros, es decir, el ejército de guerrillas, emitimos dinero de papel como un medio de intercambio y prohibimos el uso del dinero emitido por los japoneses. También teníamos una especie de control de precios para impedir el aumento de los precios y el acaparamiento.

Establecimos fábricas de jabón. Instalamos destilerías para hacer el alcohol con el cual funcionaban nuestros camiones y fábricas de tejidos en donde se hacía la ropa para nuestra gente. Abrimos nuevamente los colegios. Publicamos un periódico semanal llamado "El Hombre Libre" y muchas veces tuvimos que transportar la imprenta en carreta tirada por carabaos cuando nos veíamos obligados a trasladar nuestro cuartel general.

El ejército organizó cada comunidad en un centro cooperativo productor de alimentos que entregaba una parte de sus productos al ejército. Estos proyectos de haciendas serán de gran beneficio para las Filipinas por mucho tiempo después de que los japoneses hayan sido desalojados, porque las islas dependían en gran parte de los alimentos importados antes de la guerra.

El ejército de las guerrillas estaba compuesto por toda clase de filipinos, desde estudiantes universitarios hasta peones analfabetos. Hasta los Moros salvajes, que jamás se han sometido, eran nuestros fieles amigos y aliados.

En cierta ocasión un submarino Americano torpedeó a un buque de carga y a un caza-submarino japonés frente a Mindanao. Cerca de 14 sobrevivientes de estos 2 buques llegaron a la playa y fueron capturados por los guerrilleros.

"No comuniquen nuestra captura, caeremos en desgracia", nos rogaban los prisioneros japoneses. Los descorazonados prisioneros fueron llevados a un campo de concentración de las guerrillas. Al ver nuestro ejército de guerrillas, el oficial japonés más caracterizado se quedó boquiabierto.

"Pero yo creí que las Filipinas estaban en nuestro poder", fué lo que dijo incrédulo este oficial.

Algunas semanas después los prisioneros se escaparon del campo de concentración, pero cometieron el error de caer en manos de los Moros. Esto fué lo último que se supo de ellos.

Otro buque de carga japonés fué torpedeado y llegaron a tierra 40 sobrevivientes. Los guerrilleros dieron muerte a 38 de ellos antes de que llegaran los oficiales americanos a tiempo para salvar a los otros dos con el fin de interrogarlos.

La guerra de guerrillas demanda mucho ingenio. En cierta ocasión los japoneses tomaron una aldea y los defensores que lograron escapar estuvieron planeando durante varias semanas la forma cómo podrían vengarse. Un joven y audaz teniente filipino decidió utilizar una de las bombas de aviación de 500 libras que se habían encontrado cerca de un campo de aviación americano antes de la guerra.

Como no disponía de un avión para llevar la bomba, se ingenió la manera de llevarla al lugar en que pudiera causar el mayor daño. Le colocó a la bomba un cartucho de dinamita y una larga mecha a éste. Luego cargó esta peligrosa combinación sobre un pacífico búfalo de agua, prendió la mecha y guió al búfalo hacia las líneas japonesas. Escondidos en los bosques, el teniente y sus soldados aguardaron ansiosamente la explosión. No tardaron mucho en oír, un violento estampido que hizo temblar todos los alrededores.

Más tarde le preguntamos al Teniente si su bomba había muerto a algunos japoneses.

"No sé, señor", nos respondió, "pero debe haber habido mucha carne de carabao por ese campamento".

Una de las unidades más importantes del ejército de guerrillas era la banda — compuesta de más o menos doce músicos, muchos de los cuales habían trabajado en orquestas de hoteles o estaciones de radio antes de la invasión japonesa. La banda estaba adscrita al cuartel general de la división, de modo que cada vez que nos veíamos obligados a retirarnos para escapar del enemigo, la banda desfilaba orgullosamente a nuestro nuevo cuartel con la bandera de las Estrellas y Franjas desplegada a la cabeza de la columna.

Así nos retirábamos triunfalmente de un lugar a otro. Al llegar a nuestro nuevo cuartel general, la banda daba inmediatamente un concierto y algunas veces hasta un baile.

Uno de nuestros mayores dolores de cabeza era poder mantener las comunicaciones. Escondíamos nuestra estación de radio en los cerros y la trasladábamos en carretas de bueyes cuando los japoneses se acercaban demasiado. Nuestro radio nos mantenía en contacto con Australia y el cuartel general del General MacArthur. Los japoneses hubieran dado un regimiento con tal de silenciarlo.

Era más difícil proteger las líneas telefónicas que el radio. Los japoneses sabían perfectamente que nos era imposible conseguir alambre nuevo, de modo que en repetidas ocasiones se llevaban secciones íntegras de nuestras líneas. En cierta ocasión sustituimos una sección de la línea robada con alambre de púas, utilizando botellas de cerveza como aisladores. Nos dió buenos resultados.

Cuando se nos descargaban las baterías del sistema telefónico, no teníamos gasolina ni corriente eléctrica para hacer funcionar el generador. Cuando nos ocurría esto, conectábamos el generador a una bicicleta y los filipinos se turnaban en pedalear hasta que estuvieran cargadas las baterías. En una ocasión las baterías no se recargaban, entonces las colocamos un rato en una media pulgada de vino de tuba. Parece que esto las rejuveneció.

Teniendo el control del mar, los japoneses podían desembarcar tropas y atacarnos en cualquier momento y lugar de la costa. Nuestra táctica consistía en tirar un cordón alrededor de sus guarniciones con el fin de contenerlos dentro de la menor área posible.

Había espías por todas partes tanto en nuestras líneas como en los campamentos enemigos. Por lo menos el 95 por ciento de los Filipinos eran leales pero el otro 5 por ciento nos daban bastante que hacer. Por intermedio de ellos, los japo-

neses sabían exactamente dónde se encontraba cada uno de los fugitivos americanos y cuándo teníamos tiempo para preocuparnos, éste era sobrado motivo de preocupación.

Los japoneses habían organizado lo que ellos llamaban el Buró de Policía, imitando a la Policía Filipina, que era la fuerza oficial de policía en las islas antes de la guerra. Era muy malsano ser miembro del Buró de Policía japonés. Los guerrilleros tenían especial interés en eliminarlos y a menudo lo conseguían.

A veces los japoneses soltaban deliberadamente a los prisioneros filipinos con órdenes de regresar con noticias de las actividades de las guerrillas. Cuando estos llegaban a nuestras ciudades les sacábamos toda la información posible, luego los mandábamos a sus pueblos natales, con órdenes al Alcalde o lugarteniente de que tuviesen especial cuidado para que a ninguno de estos individuos se les diese la oportunidad de regresar donde los japoneses.

Cuando les fallaban sus espías y no regresaban, los japoneses los declaraban fugitivos de la ley y de este modo hasta las pocas ratas que había entre los filipinos se pasaban a nuestro lado.

Por supuesto que nosotros los fugitivos de un campo de prisión no teníamos ni idea de la extensa organización de las guerrillas cuando éramos prisioneros de guerra en la colonia penal de Davao en la costa sur de Mindanao. Habíamos oído ciertos rumores acerca de algunas bandas de guerrilleros que operaban en el interior, pero no le habíamos dado mucha importancia.

Quizás, por ser soldados americanos, se nos pueda disculpar el haber creído que todo estaba perdido cuando vimos arriar la bandera derrotada en Corregidor. Un ejército leal de guerrillas de bambú y rattan que no se rendiría era algo que jamás habíamos soñado.

Al escapar del campo de prisión japonés de Davao en Mindanao, el Domingo 4 de Abril de 1943, teníamos en mente un plan vago de conseguir un velero y dirigirnos hacia Australia. Afortunadamente no tuvimos necesidad de poner en práctica ese descabellado plan, que con seguridad nos hubiese llevado al fondo del mar o a los brazos del verdugo japonés.

La historia de nuestra fuga y de nuestras penurias a través de los pantanos de la selva durante cuatro días horribles ya ha sido relatada, pero hasta este momento, por razones de seguridad militar se ha mantenido en secreto el relato de la forma cómo llegamos hasta donde los nativos amigos, de cómo nos unimos al ejército de guerrillas y cómo por último regresamos a los Estados Unidos.

Este relato comienza con nuestra segunda noche en la selva, cuando sabíamos que los japoneses nos estaban buscando. Habíamos visto en el campo de prisión hombres flagelados hasta morir de modo que sabíamos perfectamente que la captura significaba para nosotros la muerte, pero el terror de esta idea se borró de nuestras mentes cuando nos encontramos cara a cara con el terror y miseria de la selva.

El asfixiante calor, la maleza que crecía más alta que nuestros cabezas, el agua de los pantanos que nos llegaba hasta las rodillas, el temor constante a nuestros perseguidores a quienes no podríamos ver, los mosquitos y por la noche los lambores de los salvajes, se combinaban con nuestro cansancio para ponernos al borde de la desesperación.

En esa segunda noche, en que habíamos acampado sobre un gran tronco que sobresalía del agua del pantano, pudimos oír tiros de fusilería y ametralladoras hacia el norte, a unas 4 ó 5 millas. Resolvimos entonces dirigirnos en esa dirección al amanecer, hubieran o no japoneses.

Hoy, al rememorar los sucesos, no nos podemos sentir avergonzados de nuestro estado de ánimo. Los mismos nativos filipinos jamás se apartan de las trochas y los japoneses nunca se internan mucho en la selva a no ser que constituyan una fuerza numerosa. Nosotros no éramos más que diez hombres debilitados por la prisión.

Sam Grashio nos hizo rezar esa noche sobre el tronco, después de hacer nuestras camas con rattan y ramas lo más alto posible sobre el pantano. Sam, el único católico entre todos nosotros, rezó varias oraciones del misal de su credo, pero todos rezábamos sin palabras, con todas nuestras fuerzas.

Nuestro plan había sido llevarnos al Capitán Carberry, un capellán del Ejército, pero cuatro días antes de nuestra fuga se enfermó con desinteria amebiana y nos vimos obligado a dejarlo. Por consiguiente, Sam se convirtió en nuestro Capellán, y se desempeñó muy bien.

Además de la ayuda que recibimos del Cielo, teníamos con nosotros un mapa de las carreteras de las Filipinas, publicado por una compañía americana de gasolina y otro mapa dibujado por nosotros mismos en la prisión, hecho a base de los informes que nos pudieron dar los presos filipinos de la Colonia Penal de Davao, nuestros compañeros de cautiverio.

Por nuestros mapas sabíamos que al Este de nosotros se encontraba una vía férrea perteneciente a un campamento maderero y que si nos dirigimos al Noreste, tarde o temprano llegaríamos a ella. A las 2 p.m. del día siguiente, el tercero de nuestra fuga, llegamos al límite de la selva y tropezamos con la vía férrea.

“Grande fué nuestra dicha”, escribió McCoy en su diario — y qué corto se quedó!

Shofner y Leo Boelens quedaron como centinelas en la vía mientras el resto de nosotros esperábamos a unas 500 yardas de la selva. Bob Spielman se adelantó para hacer un reconocimiento junto con nuestros dos guías filipinos, Benigno de la Cruz y Victorio Jumarung, presos de la colonia penal que escaparon junto con nosotros. Nosotros los llamábamos Ben y Victor.

Spielman y los guías regresaron a eso de las 5:30 con la noticia de que sólo habían encontrado algunas chozas nativas abandonadas a unas millas más arriba sobre la vía férrea. Esta noticia no era muy reconfortante, porque temíamos que los nativos hubiesen abandonado sus hogares al ver aparecer a las patrullas japonesas que venían en busca de nosotros.

Por tercera vez acampamos esa noche en la selva, haciendo nuestras camas nuevamente. A Mellnik se le soltó el bolo mientras cortaba ramas y se hizo una profunda herida en la mano. Se la vendamos lo mejor que pudimos, pero nos preocupaba mucho. En la selva todas las heridas son peligrosas.

Al amanecer nos pusimos nuevamente en marcha sin detenernos para tomar desayuno, avanzando sobre la vía férrea hacia el Norte, listos en todo momento a internarnos nuevamente en la selva. McCoy, Ben y Victor constituían nuestra fuerza avanzada de exploración. Hawkins guiaba al cuerpo principal de nuestro pequeño ejército y Shofner con Dobervich formaban la retaguardia.

Pronto encontramos pruebas de que los japoneses nos habían precedido en el camino. Vimos restos de galletas japonesas, colillas de cigarrillos, arroz derramado y dos cacerinas de munición de calibre .30, de las cuales nos apoderamos. También encontramos manchas de sangre y señales de que habían estado registrando por la selva. Llegamos a la conclusión de que este era el lugar de donde provenían los disparos que habíamos escuchado la noche anterior.

Quinientas yardas más adelante encontramos una aldea filipina, pero en ella no habían más habitantes que los perros, gallinas y monos. Los fuegos estaban encendidos en las cocinas pero no había ningún filipino.

Nos detuvimos en una de las casas para tomar el desayuno, utilizando lo último que nos quedaba de nuestro arroz. Hawkins y Dobervich hicieron una búsqueda por los alrededores y encontraron algunas papayas y casabas.

Mientras nos sentábamos para comer, Dyess y Victor, quienes habían quedado de centinelas, vinieron a toda carrera por el bosque, asustados y sin aliento. Dyess nos contó



que había visto a dos filipinos armados y que uno de ellos trató de dispararle. Llegó a oír rastrillar el gatillo pero el fusil no disparó.

Dyess les gritó a estos hombres, pero estos se escondieron rápidamente en la maleza. Esta era una noticia alarmante. Podría ser muy bien que estos dos hombres fueran guías de los japoneses o tal vez guerrilleros, los que primero dispararían y después investigarían. Terminamos nuestro arroz con gran apuro y salimos nuevamente a la vía férrea. A ambos lados no veíamos más que la densa selva, pero teníamos la sensación de que cientos de pares de ojos nos observaban. Ibamos a caer en una emboscada? No lo sabíamos, pero teníamos que seguir adelante.

Después de caminar muchas millas, nuestros guías encontraron una trocha que nos dijeron nos llevaría a la aldea de Lungnaog que sólo distaba unas cuantas millas. Al llegar a las primeras chozas, situadas en un pequeño claro de la selva, vimos a unos cuatro o cinco hombres. Cada uno llevaba un fusil de modo que enviamos a nuestros guías para que investigaran.

Ben y Victor les explicaron rápidamente que éramos unos americanos escapados de una prisión. Al principio los hombres parecían bastante escépticos y entonces Ben y Victor hablaron con más rapidez aún y gran gesticulación. Repentinamente los rifleros se acercaron a nosotros, dándonos la bienvenida: "Valientes soldados americanos, señor. Valientes soldados, señor".

En ese instante parecíamos cualquier cosa, menos soldados valientes. Todos teníamos la barba crecida de cuatro días. Nuestros uniformes estaban mojados y sucios, nuestras caras arañadas por la maleza de la selva. No teníamos más armas que los bolos. No estábamos muy seguros si éramos valientes o no, pero sí que éramos diez americanos aliviados.

Los nativos enviaron mensajeros para que notificaran al jefe del barrio y mientras esperábamos nos dieron alimentos. Aquí comimos por primera vez baloots. Esto es un manjar filipino, un huevo de pato o gallina de diez días de incubado, o sea cuando ha comenzado a formarse el pollo. Los preparan hervidos u hornados y los sirven fríos. A los filipinos les gusta mucho.

Cada uno de nosotros se comió dos baloots, y no nos parecieron nada malos. Los nativos nos dieron también arroz y casabas. Fué una comida deliciosa.

Después de comer nos afeitamos y nos bañamos en el riachuelo. Allí nos encontrábamos, completamente desnudos, cuando oímos un ruido distante de tambores. Nuestro primer pensamiento fué: "una emboscada".

De repente salió de la selva un corpulento y peludo filipino con una pistola en la mano. Se acercó a nosotros con aspecto feroz. Detrás de él venían otros dos hombres armados de fusiles.

El cabecilla, que era el filipino más alto y fornido que jamás hubiésemos visto, se acercó al Comandante McCoy, un hombre de mediana estatura, y le preguntó que quiénes éramos. McCoy le explicó, en forma que no nos pareció muy convincente, pero la expresión del corpulento filipino se ablandó gradualmente. Guardó su pistola en la funda y nos abrazó a todos. Luego alzó su brazo como señal.

Casi como por arte de magia, salieron de la selva algo así como cincuenta individuos — la más extraña compañía de soldados que jamás habíamos visto antes. Estaban descalzos, con las ropas a girones y sucios. Casi todos tenían armas de diferentes clases. Tenían fusiles automáticos Browning, fusiles Enfield, escopetas de fabricación casera, bolos y sables japoneses. Con grandes vivas se acercaron a nosotros.

Estos eran los guerrilleros de la provincia de Davao, un grupo de maleantes como no deseamos volver a ver. Dimos gracias a Dios que estuvieran de nuestra parte.

En nuestro primer contacto con los guerrilleros comenzamos a saborear la hospitalidad filipina, de la que jamás hemos dejado de maravillarnos. El corpulento cabecilla nos dijo que él era el Sargento Casiano de Juan del Ejército Filipino. Nosotros le pusimos el sobrenombre de "Grandazo", lo cual le agradaba mucho y cada vez que lo llamábamos así se sonreía mostrando sus blancos dientes.

Le tomó especial cariño a Ed. Dyess, el único de todos nosotros que era más alto que él y siempre le decía: "Ud. es el grandazo, señor. Ud. es el grandazo".

Cuando lo felicitamos por su trabajo como cabecilla de las fuerzas de guerrillas, nos respondía con cierta modestia:

"Yo no se mandar tropas, señor. Sólo utilizo mis tácticas".

Estas tácticas, tuvimos ocasión de ver, tenían excelentes resultados contra los japoneses. El Grandazo nos contó que hacía dos días que 16 de sus guerrilleros tendieron una emboscada a una patrulla japonesa de 83 hombres y mataron a diez de ellos. Los guerrilleros salieron del encuentro sin un rasguño.

Este era, sin duda, el tiroteo que nosotros habíamos oído el lunes por la noche, mientras nos encontrábamos tendidos en la selva, rendidos y descorazonados. El Grandazo nos dijo que los japoneses tenían varias patrullas sobre la marcha

y que él no había sabido a qué atribuir esta inusitada actividad hasta que nos encontró a nosotros. Algunas de sus gentes se encontraban todavía alarmadas por la proximidad de los japoneses y estaban reuniendo sus enseres para evacuar la aldea.

Pero cuando nosotros también dejamos ver nuestra aprehensión, el Grandazo se rió con gran desprecio por los japoneses.

“Malditos japoneses, no les tengo miedo”, nos afirmó.

Supimos que el Grandazo había efectuado tres viajes durante el año anterior a la ciudad de Davao, cerca de la colonia penal donde habíamos estado detenidos nosotros como prisioneros de guerra. En cada una de estas visitas los japoneses lo tomaron para que les diera informes sobre las actividades del famoso jefe de guerrillas Sargento Casiano de Juan.

Las dos primeras veces el Grandazo juró que no se llamaba Juan, que de Juan se encontraba en los cerros y los japoneses lo soltaron. En su tercera visita a Davao los japoneses lo reconocieron por medio de un espía y lo amenazaron con matarlo si no se rendía con su ejército.

De Juan risueñamente prometió marchar con su ejército a Davao para entregarse y los japoneses lo dejaron en libertad. Cuando llegó a su campamento, envió a un mensajero con una nota para el comandante japonés:

“Estoy en los cerros. Vengan a sacarme si pueden”.

Entonces los japoneses ofrecieron una recompensa de 100 pesos y un saco de arroz por la cabeza de De Juan.

Con gran pena y arrepentimiento en su voz nos dijo el Grandazo que uno de sus hombres había tratado de disparar contra Dyess el día anterior, pero que la munición era vieja, lo que había salvado a Dyess. Sus hombres creyeron que Dyess y Víctor, nuestro guía, eran exploradores de los japoneses.

El Grandazo hizo todo lo posible por darnos satisfacciones por este error. Nos dieron el edificio más grande del barrio, una choza nueva de bambú utilizada como armero de los guerrilleros. Cuando nosotros llegamos la encontramos llena de gallos de pelea, pero algunos de estos fueron inmediatamente desalojados. Las peleas de gallos son la principal diversión en las aldeas filipinas.

La población íntegra se reunió para vernos sacar nuestros enseres y alistarnos para dormir. Muchos nos trajeron obsequios de gallinas y huevos. Estas gentes eran terriblemente pobres, pero nos hacían sentir que les haríamos un favor al aceptar sus regalos.

El Grandazo nos hizo preparar una espléndida comida de choclos y sopa de gallina con vainitas. La comimos a la luz de un lamparín de aceite y luego nos fuimos a acostar. Dormimos durante 10 horas. Fué nuestro primer sueño tranquilo desde la fuga.

Los días siguientes los empleamos en descansar y en limpiar nuestro equipo y ropa. A pesar de que sólo estábamos a diez millas del puesto japonés más próximo y a sólo doce millas por avión de la prisión, nos sentíamos seguros entre amigos. El Grandazo nos dijo que los japoneses nunca se atrevían a internarse tanto en los cerros.

Nuestros admiradores nativos, jóvenes y ancianos, siempre nos traían regalos. Shofner tenía consigo algunas fotografías tomadas en Corregidor y antes, las cuales había logrado sacar de la prisión escondidas dentro del forro de su chaqueta. Los nativos se pasaban horas mirando las fotografías.

Era una rara sensación el ser tratados como si fuésemos héroes conquistadores, cuando en realidad no éramos más que mal trajeados fugitivos de la brutalidad japonesa. Sentíamos intensamente no poder retribuir a los filipinos por su bondad. Dos de ellos se encontraban muy enfermos de malaria, la plaga de los trópicos, de modo que les dimos un poco de quinina que Dyess había robado de la enfermería de la prisión antes del escape. También les dimos las dos cacerinas de munición japonesa que habíamos encontrado en la selva. Esto era como dar de beber a un moribundo, pues para ellos la munición tenía una enorme importancia.

Los nativos nos rogaban para que nos quedásemos hasta el Domingo, que es el día del mercado en las Filipinas. Ya habían beneficiado un carabú y preparaban un gran baile y festejo, pero decidimos seguir adelante para encontrarnos con el Capitán Claro O. Laureta, jefe de la organización de guerrilleros en la provincia de Davao y por lo tanto el comandante del Grandazo.

Partimos, pues, escoltados por el Grandazo y algunos de sus guerrilleros, formando una extraña procesión con nuestro chanco, gallinas, azúcar y demás regalos que habíamos recibido de nuestros anfitriones. El chanco iba muy a su pesar atado a una caña de bambú.

Nuestro primer descanso fué en un lugar llamado Luna, donde nos dió la bienvenida Onofre Beldúa, el dueño de una plantación de azúcar que había en ese lugar. Fuimos tratados a cuerpo de rey y nos pasamos la tarde escuchando discos de música, la primera música americana que oíamos en más de un año.

El Sr. Beldúa nos sirvió vasos de "bose", una bebida hecha de la caña de azúcar y que tenía el aspecto y sabor del vino, pero mucho más fuerte. Después de unos cuantos tragos de bose la cara de Sam Grashio se puso muy roja. El color de la juvenil cara de Sam era nuestro infalible barómetro para calcular la potencialidad de las bebidas extrañas, de modo que declinamos beber más bose, dando las gracias al gentil anfitrión.

Nuestros diarios de estos días de nuestra odisea contienen detalladas descripciones de lo que comíamos, mientras que los sucesos más emocionantes sólo merecen unas lacónicas frases. La realidad es que todos estábamos desnutridos y para nosotros la comida era lo más emocionante de todo. Cuando ya estuvimos de regreso en los Estados Unidos nos reíamos de los menús que figuraban en nuestros diarios, pero cuando teníamos hambre el alimento no era asunto para risas.

Habíamos combatido en Bataan y Corregidor durante cinco meses comiendo medias raciones y luego habíamos pasado casi un año comiendo raciones japonesas en una prisión. Allí aprendimos que las personas bien alimentadas no tienen derecho para criticar el comportamiento de aquellas gentes que se están muriendo de hambre.

El diario de Shofner se torna casi lírico al relatar la visita a la plantación de azúcar del Sr. Beldúa.

"Más o menos a las 5:30 tomamos café con torta de harina de arroz con miel — muy agradable", escribió. "Para la cena comimos el chanco que habíamos traído con arroz. El chanco estaba preparado en tres formas — costillas de chanco, chanco frito y otra forma nativa. Muy bueno".

Parece que Shofner dejó de comer por un momento para darse cuenta del paisaje, porque su diario termina así:

"La Luna estaba ya en cuarto creciente y los cielos llenos de estrellas".

En nuestra próxima parada, la aldea de Kapungagan, nuestro anfitrión fué Eligio David, ex-miembro del servicio secreto de las Filipinas, quien tenía que cuidarse mucho de caer en manos de los japoneses. Cuando los invasores japoneses tomaron la ciudad de Davao, él tuvo que huir con su mujer y cinco hijos a su escondite en la selva. El menor de sus hijos era una criatura en brazos.

Ahora, después de un año, había logrado limpiar un espacio en donde tenía una huerta que le daba alimentos para su familia. Como muchos otros en este extraño ejército, el Sr. David, un civil, era también jefe militar del distrito para la organización de guerrillas.

Una docena de bonitas muchachas filipinas nos dieron el encuentro cuando llegamos a la aldea y nos dijeron que habría un baile en nuestro honor. Una semana antes hubiésemos tildado de loco al que hubiese pronosticado nuestra presencia en un baile. Rápidamente nos bañamos en el río para hacernos lo más presentables posible. Se habían reunido más de cien filipinos y fuimos llevados en una procesión de antorchas hasta la casa que se nos había designado y que además era el lugar de la fiesta.

La fiesta fué amenizada por una orquesta de cuerdas de tres profesores. Pocos filipinos bailaban, por deferencia a nosotros, pero nos presentaban a las tímidas mozas filipinas. Las muchachas usaban vestidos blancos o de tela estampada y estaban descalzas. Pronto nos dimos cuenta de que no podíamos bailar sin pisarles los pies con nuestras pesadas botas, de modo que nos las quitamos.

Mike Dobervich, el de mejor corazón entre todos nosotros, sintió lástima por una de las muchachas menos agradecidas y se clavó con ella casi toda la tarde.

Un muchachito, cuyos padres habían sido muertos por los japoneses, bailó una conga con una chiquilla de cinco años. Varias muchachas mayores cantaron canciones nativas. Nos invitaron a cantar, lo cual nos desconcertó. Viendo que ésta era una situación crítica, hicimos una rápida consulta. Nuestros anfitriones podrían ofenderse si nos negáramos a cantar.

Dyess, que siempre salía adelante en las emergencias, se adelantó con gran aplomo y cantó la única canción que sabía completa:

“Hermoso, hermoso Texas,

Estando donde florecen los bluebonnetss.

Sentimos orgullo de nuestros antepasados,

Que pelearon en el Alamo”.

Mientras cantaba, Dyess se encontraba a unas 7,000 millas de Texas. La orquesta de guitarras trató de improvisar un acompañamiento, pero Ed se salió de tono varias veces, de modo que resultó bastante malo. Pero el aplauso que recibió al terminar fué formidable.

Envalentonado por el éxito de Dyess, Shofner hizo un baile que dijo se llamaba Tennessee Stomp. Shofner fué antes jugador de foot-ball en la Universidad de Tennessee y su baile casi derriba la frágil casa de bambú.

A las 10:30 cuando hubo terminado el baile, los filipinos se reunieron y cantaron “Dios Bendiga América”. Cuando terminó la canción, se adelantó McCoy.

“Todavía no hemos terminado”, dijo: Cantemos “Dios Bendiga a las Filipinas”.

Todos nosotros cantamos, con profunda sinceridad.

Después de esta hermosa recepción y agasajos proporcionados por el Sr. David y la gente de su aldea, descansamos allí algunos días más, esperando al Capitán Clarence O. Laureta, que iba a venir a vernos. El Capitán Laureta era jefe de las guerrillas en la provincia de Davao y con ésto que-remos decir JEFE con mayúsculas.

Se nos dió a entender que entrevistarse con el Capitán no era un asunto cualquiera. Aparentemente no confiaba mucho de nosotros, pues envió por delante dos de sus ayudantes, los Tenientes Rivera y Tuvilla, para que examinaran nuestras credenciales.

Estos fueron muy corteses, pero firmes y exigieron les mostrásemos hasta el último pedazo de papel que teníamos con nosotros. El Teniente Rivera, un hombre alto, de poca barba y con una pistola .45 al cinto, revisó todas nuestras pertenencias con sumo cuidado. Luego dijo:

“Cuáles de Uds. son Grashio y Shofner?”.

Sentimos que se nos paralizaban los corazones. Sin duda los guerrilleros sospechaban que los japoneses habían enviado a un grupo falso de fugitivos, utilizando alemanes e italianos para hacerlos pasar por americanos.

Grashio y Shofner, como es natural, se indignaron y presentaron sus papeles que los acreditaban como Oficiales del Ejército y de la Infantería de Marina, respectivamente, a pesar de sus apellidos. Shofner explicó algo acalorado que su antepasado, Martín Shofner, no sólo había peleado en la Guerra Revolucionaria, sino que había sido campeón de lucha en su regimiento.

Por fin los Tenientes Rivera y Tuvilla se dieron por satisfechos de que no éramos espías japoneses y mandaron a un mensajero para que le notificase al Capitán Laureta que todo estaba bien.

Unos cuantos días más tarde llegó el jefe en persona, un hombre pequeño, tranquilo, serio que exigía una lealtad fanática a todos sus guerrilleros. Nos dimos cuenta de que usaba una camisa de uniforme japonés. Nos explicó que un avión japonés se había estrellado en su territorio y que el artillero, el dueño original de la camisa, había muerto.

El Capitán Laureta, que había sido Oficial de la Policía Filipina antes de la guerra, era un espléndido ejemplar del patriota filipino. Gobernaba a su provincia con puño de hie-

ro, pero jamás aceptó ni el soborno ni los favores que tan fácilmente podría haber aprovechado por la posición que ocupaba.

Usaba la misma ropa que su gente y compartía con ellos los mismos sacrificios. Cuando lo conocimos estaba muy enfermo con la malaria, de modo que nos fué muy grato poderle dar algo de nuestro inapreciable tesoro de quinina que Dyess había logrado sacar de la enfermería de la prisión.

El Capitán exigía una absoluta obediencia de sus guerrilleros. El robo lo castigaba con pena de muerte por decapitación. Prácticamente todas las faltas eran consideradas como crímenes capitales. Tenía que ser duro para poder mantener el orden entre la obstinada gente de los cerros y los desalmados que formaban sus guerrillas.

Pero a pesar de su dureza, el Capitán Laureta era un hombre sentimental como lo son todos los filipinos. Adoraba a los Estados Unidos y siempre lo decía. Siempre desplegaba la bandera de las Estrellas y Franjas junto con la bandera de las Filipinas, y hacía que se cantara el "Dios Bendiga América" en toda ocasión posible.

Los filipinos estarán seguros mientras produzcan caudillos con la integridad y valor del Capitán Laureta.

Una de las primeras cosas que hizo el Capitán fué mostrarnos una carta firmada por el Teniente Coronel Earl E. McClish, del Ejército de los Estados Unidos, que en ese entonces comandaba la división de guerrillas del norte de Mindanao. La carta, que había sido entregada por un mensajero nativo, le pedía al Capitán Laureta que uniera sus tropas con las guerrillas del norte de la isla.

Laureta estaba ansioso por cooperar, pero temía que se tratara de una treta de los japoneses y nos pidió nuestro consejo, diciéndonos que él jamás había oído hablar de McClish. Nosotros tampoco habíamos oído hablar de él, pero la carta estaba escrita en el estilo militar y nos pareció auténtica de modo que le urgimos a Laureta para que hiciese todo lo posible por establecer contacto con el Coronel.

El propuso que nosotros que éramos americanos estableciésemos el contacto y que dos de sus hombres nos acompañaran para que pudiesen volver donde él con informes sobre la situación en el norte de Mindanao. Por supuesto que a estas alturas nosotros no teníamos noticias de la gran organización de guerrillas que había en el norte de Mindanao. Pero hubieron dos cosas que nos decidieron — nuestras ansias de retribuir a Laureta por su amabilidad para con nosotros y una referencia que hacía McClish en su carta respecto a un contacto por radio con Australia. Esto nos dió nuestra primera esperanza bien fundada de que tal vez al fin podríamos regresar a nuestra patria!



Aunque no lográsemos entrar en contacto con McClish, o encontrásemos que los japoneses controlaban la costa norte, todavía podríamos llevar a efecto nuestro plan original de conseguir un bote velero para irnos a Australia.

El Capitán Laureta envió gente a buscar provisiones para nuestro largo y penoso viaje al norte, la primera parte del cual sería en bote. Mientras se llevaban a cabo los preparativos, Dyess y Laureta trabajaban sobre un plan para el establecimiento de un campo de aterrizaje secreto, que sería utilizado algún día feliz por los bombarderos y cazas norteamericanos. Mientras ellos trabajaban, el resto de nosotros jugáramos póker, utilizando maíz en lugar de dinero. Shofner nos ganó a todos.

Antes de salir, la gente de la aldea nos dió un baile de despedida. Mataron un carabao, la mayor deferencia que pueden hacer los filipinos para un invitado de honor y había tanta carne en la mesa que Dyess dijo que le recordaba la época de la matanza de chanchos en su tierra natal. Nuestra última noche la pasamos levantados hasta tarde conversando a la luz de la Luna con nuestros buenos amigos, el Sr. y Sra. David y el Capitán Laureta.

Los obsequios de partida que hicimos a la familia David eran una curiosa mezcla. Shofner le regaló a Teresita, una niña de 5 años, un gemelo de perlas que había tenido escondido entre la basta de sus pantalones durante los once meses de cautiverio. McCoy le regaló a la familia una cantidad de quinina y dos pañuelos de seda para la Sra. David. Hawkins obsequió un invaluable jabón de tocador americano. Dobervich le regaló al Sr. David un cheque por 40 dollars, para un banco de Quantico, Virginia. Eso era todo el dinero que Mike recordaba tener en el banco.

A la mañana siguiente cuando nos despedimos, la Sra. David y sus dos pequeñas hijitas lloraron. Hasta nuestros tres Infantes de Marina, que no perdían ocasión para decirnos los recios que eran ellos, tuvieron que hacer grandes esfuerzos para ocultar su emoción. Nos despedimos de muy buenos amigos para dirigirnos nuevamente hacia peligros desconocidos.

El Comandante McCoy, el único de nosotros que era Oficial de Marina, había servido en acorazados y cruceros, pero su profundo conocimiento de los buques y del mar no le eran de mucho valor en este viaje por agua que iniciábamos.

Viajábamos en cinco borotos, recios botes hechos de troncos parecidos a los que usan los indios americanos, pero como íbamos contra la corriente en el río Linbugenan, los botes tenían que ser empujados, halados o fincados, según la profundidad del agua.

Nuestro destino era la ciudad de Ampara, en la Provincia de Agusan cerca de la costa norte, donde esperábamos encontrar al Coronel McClish y su estación de radio. La distancia por avión, según nuestro mapa, era de menos de 100 millas y nosotros estábamos muy optimistas del viaje — demasiado optimistas pudimos descubrir bien pronto.

Dobervich estaba enfermo con malaria, de modo que él iba sólo en un bote, bajo un toldo. En otro bote iban todos nuestros artefactos y en un tercero iban las provisiones. El resto de nosotros viajábamos en otros dos botes. Unos filipinos trabajaban afanosamente para propulsar los botes.

El trabajo del Estado Mayor de Laureta en la obtención de provisiones, botes, boteros, guías, escolta y cargadores fué de lo más eficiente. No existían depósitos de provisiones ni nada parecido en los alrededores. El grupo se componía de 46 hombres en total. Laureta nos acompañó en la primera parte del viaje y el Grandazo seguía con nosotros.

Al mediodía de la primera jornada nos detuvimos para almorzar en la casa de un chino, quien nos invitó licor de arroz mezclado con huevos crudos.

"El olor era terrible y tenía sabor a kerosene", anotó McCoy en su diario". "No pudimos beber más que un trago a pesar de que nuestro anfitrión se embriagó completamente".

Hawkins, Shofner y Marshall pronto se impacientaron con el lento progreso de nuestra flota y avisaron que se adelantaría a pie con un guía.

Se encontraban algunas millas adelante del grupo principal caminando por una trocha, cuando vieron un espectáculo escalofriante. Se acercaba a ellos un grupo de salvajes armados de lanzas y arcos con flechas. Estos hombres no usaban más ropa que un sucio taparrabo. Llevaban la boca llena de una semilla que les dejaban manchas rojas en el interior de aquélla.

Nuestros tres valientes y jóvenes exploradores se quedaron helados, pero sus guías los instaron a seguir adelante, caminando como si no ocurriera nada extraño. Cuando hubieron pasado los salvajes sin haber hecho ningún gesto amenazante, el guía les dijo:

"No se puede uno fiar de esta gente, señor".

"Esa es la impresión que nos dió a nosotros también", contestó Hawkins.

Poco después de este incidente los tres aventureros se encontraban nuevamente con nuestro grupo principal, y ya no se separaron más.

Nuestra próxima parada fué junto a una choza. El dueño se nos acercó cojeando. Era un viejo flaco y desmotado que no usaba más que un taparrabos y que se parecía mucho a Mahatma Gandhi. Nos sorprendió mucho ver que su piel era casi blanca.

"Caramba, que gusto de verlos", fué su inesperada bienvenida y luego siguió hablando en una extraña mescolanza de slang americano, español y dialecto nativo.

Nuestros guías nos explicaron que "Mahatma Gandhi" era un mestizo Español-Filipino que había vivido unos veinte años en los Estados Unidos. Ahora, nos informaron, está un poco chiflado y vive con una mujer de las montañas también loca.

Pasamos varias casas de los salvajes, llamados Atas. Aquellos que pasan casi la mayor parte de su tiempo robando y matando son llamados Magahuts. Las casas de los Atas estaban construidas sobre estacas de 15 pies de altura y cada una se encontraba particularmente sostenida por un árbol. Por lo general las casas se encontraban rodeadas de una pared de bambú afilado. Nos detuvimos en una de estas casas para almorzar y descubrimos que los dueños estaban ausentes.

Rebuscando por la casa, nuestros Infantes de Marina encontraron un arco con sus flechas. Fieles a su tradición de ser el alma de toda reunión, se pusieron a disparar por turnos las flechas a la selva. Muchas veces hemos pensado qué habrá dicho ese Ata al ver que habían desaparecido sus flechas.

En el río pasamos a varias familias Ata, navegando río abajo en balsas de bambú. Parece que esta escena impresionó a McCoy, quien escribió lo siguiente en su diario:

"Los Atas son gente muy curiosa. Los pechos de las mujeres son tan achatados como los de los hombres. (P.D. Acabamos de pasar otra balsa llena de Atas — estaba equivocado con respecto a los pechos.)".

Durante los dos primeros días de nuestro viaje contra la corriente, cubrimos una distancia que un corredor filipino la hace normalmente en medio día. Ya creíamos haber alcanzado el fin del mundo, donde no había llegado la civilización, cuando de repente arribamos a la casa del Teniente Rivera, quien nos acompañaba.

Era una casa grande, nueva de bambú, iluminada por una lámpara que quemaba aceite de coco y que daba una luz como de 300 watts. La Sra. Rivera era una perfecta dueña de casa. Nos invitó pastel de casaba y bananas y agua en tazas de bambú. Cada taza tenía el nombre de uno de nosotros

tallado en élla! Nos acabábamos de sentar a comer cuando comenzó un aguacero tropical y nos felicitamos de estar bajo techo. Ya habíamos sufrido bastante lluvia en la selva como para toda la vida.

El 25 de Abril, Pascua de Resurrección, Sam nos condujo en las oraciones. En nuestros diarios también figura que en este día dejamos el río y comenzamos el viaje a pie por las montañas. El Capitán Laureta nos dejó en este punto para regresar a su cuartel general. Como recuerdo, Dyess le regaló sus alas de plata de aviador y Shofner le obsequió su insignia de gorra de la Infantería de Marina de los Estados Unidos. Sabíamos que nos iba a hacer mucha falta este pequeño hombre dinámico.

Los Infantes de Marina tienen una expresión, "out in the boondocks", que quiere decir un terreno excepcionalmente malo o por analogía, cualquier trabajo muy difícil. Al escalar las montañas y atravesar los crecidos ríos y pantanos fangosos, con nuestra ropa y zapatos que jamás se secaban, supimos todo lo que significa la expresión "out in the boondocks".

Todavía estábamos débiles como resultado de los meses pasados en la prisión y varios de nosotros estábamos con malaria. Los verdaderos héroes de esta parte del viaje eran los Atas que nos servían de cargadores. Estos eran hombres pequeños de un peso no mayor de 110 libras, pero hora tras hora cargaban los bultos que pesaban 60 libras sin la más mínima señal de fatiga. Por la noche dormían sin frazadas y sin ninguna protección contra los mosquitos. Todo lo que recibían de pago era la comida que les dábamos y de vez en cuando un puñado de tabaco, que ellos masticaban.

Nosotros los americanos comenzábamos a sufrir de los pies a medida que las afiladas rocas y el agua convertían nuestro calzado en trizas. Pero los cargadores que iban descalzos jamás hacían una pisada falsa. Shofner, Dobervich y Grashio perdieron los tacos de sus zapatos, lo que les mortificó mucho. A toda esta miseria se sumaban los "leeches", que se metían debajo de nuestra piel y luego se hinchaban como globos. Teníamos que quemarlos cada vez que nos deteníamos para descansar. Llovía casi incesantemente.

Eramos un equipo mal vestido, adolorido y cansado cuando por fin llegamos a una aldea que llevaba el sorprendente nombre de Johnson, un pequeño puesto de avanzada de las guerrillas de la provincia de Agusan.

El Teniente Abunda, que estaba al mando de este puesto, hizo formar a sus tropas — unos doce hombres en diversos uniformes — y presentaron las armas militarmente. Era la primera vez desde la caída de Corregidor, que veíamos presentar armas con fusiles.

Enderezamos nuestras adoloridas espaldas y saludamos. No sólo era un saludo para la gente del Teniente Abunda, sino a todas las Filipinas.

Como seis de nosotros ya casi no teníamos zapatos, decidimos enviar a este grupo en bote a la próxima parada, un pueblo llamado Loreto, mientras el resto de nosotros caminaba. En bote, el viaje duraba todo un día, mientras que a pie se podía hacer en medio día, nos explicaron los guías.

Los que hicieron viaje de lujo fueron Grashio, Dobervich, Shofner, Mellnik, Dyess y Boelens. En dos horas de viaje por el río llegaron al pueblo de Nueva Gracia, donde los recibió el Alcalde y les ofrecieron un excelente almuerzo. Después del almuerzo hubo discursos. El Alcalde, cuando se enteró de su plan de ir a Loreto en bote, les dijo que era una tontería desperdiciar un día entero de esa manera. La ruta terrestre, les aseguró, era buena y estaba seca, y el pueblo quedaba a sólo dos horas.

Para probar lo que decía, el Alcalde llamó a una chiquilla con un vestido blanco muy limpio, y explicó que acababa de realizar el viaje por tierra desde Loreto.

El grupo, animado por el almuerzo, el vino, los discursos y las razones del Alcalde, dejó sus botes y emprendió, sin zapatos el viaje por tierra. Esta fué su primera experiencia de la costumbre de los filipinos para exagerar.

El camino ni era bueno ni estaba seco. Era orcoso, a veces fangoso, y casi siempre lleno de espinas. Los viajeros decidieron que la chiquilla debía haber llevado su vestido blanco cargado, si es que no la habían llevado cargada a ella también.

Ya era casi oscuro cuando llegaron a Loreto, cinco horas después. Tenían los pies destrozados y muy mal humor. El resto de nosotros había llegado mucho antes y estaba comenzando a pensar qué les podía haber sucedido.

Loreto era un puesto relativamente fuerte, con una guardia de más o menos cincuenta guerrilleros. Vimos allí una bandera norteamericana por primera vez desde que se arrió el pabellón en Corregidor. Desde entonces hemos visto el pabellón ondeando sobre muchos fuertes y unidades, pero nunca nos ha dado tanta alegría como esa vez, sobre la municipalidad de Loreto.

Comparado con la provincia de Davao, en Loreto había escasez de alimentos, pero recibimos pescado deshidratado y un huevo frito cada uno. Además, el Teniente Antonio, que comandaba el puesto, nos dió excelentes noticias. Nos dijo que había un transmisor de radio operado por los guerrilleros cerca de Ampara, al sur de la población costera de Butuán,

ocupada por los japoneses. Nos dijo también, que había oído (y ésto nos sorprendió) que submarinos norteamericanos estaban desembarcando provisiones.

Al siguiente día (29 de Abril), mataron el carabao de costumbre para el desayuno, pero estábamos tan exaltados por las noticias que ni podíamos comer. La espera hasta el momento que pudimos despedirnos y partir en cinco botes por el río Umayan, nos pareció una eternidad.

Antes de que partiéramos, Shofner estuvo de suerte; el zapatero del pueblo le hizo una suela para su zapato de un pedazo de llanta.

Poco después entramos al río Agusán, un amplio caudal que desemboca a la bahía en Butuán. En el camino pasamos varias casas flotantes amarradas a las riberas. Esas casas, rara vez se mueven, pero pueden subir y bajar con la marea. En la casa en que nos detuvimos a almorzar, el heredero de la familia, una criatura como de dos años, estaba amarrado de una pierna a la esquina de la choza, mientras su madre lavaba la ropa en las cercanías. Los filipinos son muy limpios, y las mujeres parecen pasarse todo el día en sus lavanderías al aire libre. Las mujeres también hacen la pesca y siembran trigo en las riberas del río.

Esa noche llegamos a Teegun, que consistía de unas cinco casas flotantes. Una de ellas nos la desocuparon, pero la familia dejó sus pollos, mono y gatitos. Los gatitos llamaron a su mamá toda la noche. Comenzamos a ver ciertas de las desventajas de la civilización y los animales domésticos.

Al día siguiente, poco después de nuestra partida, la corriente del río amainó, y tuvimos que bogar para avanzar. Al anochecer llegamos a Talacagán, y lo encontramos abandonado, pues la mayoría de los habitantes había huído atemorizados por la posibilidad que los japoneses avanzasen. Esto nos hizo acordar que los japoneses también tendrían interés en capturarnos a nosotros, y que pronto tendríamos que comenzar a jugar a los escondidos.

Otra cosa que nos preocupó fué la fría recepción que nos dió el comandante del puesto. Mientras que en otras ciudades nos habían dado comida y facilidades, allí no mostraron tal interés; más aún, nos cobraron 15 pesos por un lechón. Quizás tenían miedo de hacerse amigos nuestros, o quizás eran simplemente muy pobres.

Después de comida nos enteramos que dos misioneros católicos holandeses en el pueblo tenían un receptor de radio, y corrimos a su casa.

Después de una hora de estática oímos una transmisión de la Compañía Radiodifusora Británica sobre la guerra contra el Japón. La mayor parte fué sobre bombardeos japoneses — casi las mismas malas noticias que oímos la última vez que habíamos escuchado el radio, el día que se rindió Corregidor (6 Mayo 1942).

Al día siguiente la mayoría fuimos a la iglesia de los padres holandeses, aunque Grashio era el único católico del grupo. Sam nos había dirigido en las oraciones muchas veces cuando estábamos en la selva y lugares peligrosos, y nuestras oraciones siempre habían sido escuchadas. En eso pensamos al arrodillarnos en el suelo de la Capilla de bambú, y pedimos coraje para afrontar los peligros que sabíamos que nos aguardaba el futuro.

El domingo 2 de Mayo comenzó nuestra cuarta semana de libertad. Siguiendo el viaje por río llegamos a Ampara, (a más o menos 10 millas de los japoneses en Butuan), donde nos habían dicho que los guerrilleros tenían su transmisor de radio.

En Ampara nos enteramos de que el informe era erróneo; el aparato ya no estaba ahí. Pero encontramos algo casi tan animador: un norteamericano.

Era éste el Teniente Mester, del ejército de los guerrilleros, uno de los muchos civiles que habían rehusado aceptar que las Islas Filipinas fueran parte del Imperio Japonés. El Teniente Mester nos informó que el cuartel general de la división de guerrilleros estaba en Medina, donde seguramente podríamos encontrar al jefe de la división, el Coronel McClish, el hombre que buscábamos.

Debido a la proximidad de los japoneses, tuvimos una conferencia estratégica. La decisión fué que la mayor parte de nuestro pequeño grupo permaneciera en Ampara, mientras que McCoy y Shofner iban a Medina a buscar a McClish. El Teniente Tuvilla, un ayudante del Capitán Laureta, los iba a acompañar con una pequeña fuerza armada. Todos queríamos ir, pero nos dábamos cuenta que no era recomendable.

McCoy y Shofner consiguieron prestados un par de fusiles y 20 tiros de los guerrilleros, después de prometer que los devolverían. El resto de nosotros estaba un poco preocupado, y los despedimos cuando partieron río abajo hacia los japoneses. Sabíamos que el "telégrafo de bambú" ya habría comunicado que los diez fugitivos norteamericanos se estaban acercando a la costa de Mindanao.

Todos nos reunimos en la ribera del río para ver la partida de McCoy y Shofner hacia Medina en busca del Coronel McClish, el jefe de los guerrilleros. Su ruta, que era hacia

el norte por el río y luego hacia el oeste a lo largo de la costa, los llevaría a distancia de tiro de fusil de los japoneses, y los que los veíamos partir estábamos preocupados.

Al zarpar, ni McCoy ni Shofner parecían alarmados. El cerebro de McCoy es tan balanceado como una ecuación algebraica (tiene fama en la Armada por su genio matemático), y su cara, como de costumbre, no demostraba emoción alguna.

Shofner se sonreía, acariciando un fusil ametralladora Browning como si fuera una criatura. Había convencido al "Grandazo" que le prestara el fusil para el viaje, dejándole el Enfield que le habían prestado los guerrilleros.

"Ahora me siento armado", dijo Shofner.

Zarparon por fin, y al medio día estaban en Vicente, a milla y media del puesto japonés en Butuan. Allí almorzaron con toda calma en la casa de Mr. Bang, un abogado, quien los invitó a presenciar la fiesta local, que estaba en pleno auge.

En las Filipinas, nada puede interferir con las fiestas, ni siquiera la presencia del enemigo a milla y media. La gente viene desde muy lejos para estas fiestas anuales, y como los pueblos en la costa norte están tan juntos, es enteramente factible asistir a una fiesta cada semana.

McCoy y Shofner se quedaron en la fiesta hasta las 3:30 p. m., partiendo luego a lo largo del camino costanero principal a Buenavista, donde los guerrilleros tenían una compañía. Encontraron ahí tan buena comida y alojamientos que McCoy mandó un mensajero para decirnos que fuéramos inmediatamente.

Los guerrilleros recomendaron a McCoy y Shofner que hicieran el reso del viaje en bote de vela, viajando de noche, porque los japoneses patrullaban la costa en lanchas con ametralladoras durante el día. McCoy y Shofner estuvieron de acuerdo, y zarparon a las 11 p. m. en una "banca" (\*) de dos palos.

El cielo estaba despejado y lleno de estrellas cuando partieron y Shof suspiró pensando en su enamorada en Tennessee. McCoy observaba las estrellas con el interés profesional de un navegante, aún ponderando el plan de ir en bote de vela hasta Australia. Todavía tenía el crudo sextante que Leo Boelens había hecho en la prisión japonesa y que se habían traído cuando escaparon, y estaba seguro que podía hacer el viaje de 2000 millas.

(\*) Embarcación típica filipina.



Sin embargo, en esta bella noche no se precisaba de la navegación astronómica porque el patrón filipino bordeaba la costa, listo para saltar a tierra si aparecía una lancha japonesa. El mar estaba en calma y no había viento de modo que había que remar. Tirados sobre la pequeña cubierta, Mac y Shof se olvidaron de los japoneses y se quedaron dormidos.

De repente se despertaron y vieron al Teniente Tuvilla arrodillado a su lado, diciéndoles en voz baja pero excitada:

"Lancha japonesa, señor lancha japonesa! Alístense!"

Shof inmediatamente preparó su fusil, y el bote entró a una ensenada protegida. Allí esperaron todos esforzándose por oír el sonido de la lancha. Mac y Shof no oían nada excepto el golpe de las olas en la playa, pero sabían que los filipinos tienen un oído más agudo, y los observaban con ansiedad. Por fin el patrón hizo una señal y el bote arrumbó nuevamente hacia el mar.

"Ya se fué la lancha japonesa, señor", dijo el Teniente Tuvilla.

Una hora después hubo otra alarma y Shof nuevamente preparó su fusil, pero ninguna lancha pasó cerca.

En la madrugada todos estaban con hambre y a bordo sólo había arroz, de modo que entraron a un pueblecito. El lugar era feo y la gente paupérrima, pero trajeron regalos de plátanos, camotes, aceite de coco, dos pollos y un cabrito.

Los filipinos mataron y pelaron el cabrito, y lo frieron en el aceite. A Mac y Shof les pareció excelente. Mac le dió parte de sus tabletas de quinina al Alcalde del pueblo, un anciano de blanca barba que hablaba solamente español. Como ni Mac ni Shof hablaban ese idioma, la conversación fué parca.

Después del desayuno el grupo decidió arriesgarse a viajar de día, a pesar de las patrullas japonesas. Mantenía una guardia alerta contra una "banca" de dos palos armada con ametralladoras, que los japoneses empleaban para atrapar a los marinós guerrilleros, según informaron los filipinos.

Cerca del medio día un bote de esa descripción apareció, y los guerrilleros inmediatamente voltearon hacia tierra a toda velocidad, pero la extraña embarcación se siguió de largo sin investigar.

Poco después el viento arreció, picando un poco el mar, y el Teniente Tuvilla, que era de las sierras, se mareó. El patrón quería entrar a puerto, pues temía una tormenta, pero Mac y Shof estaban ansiosos de seguir, con tormenta o sin tormenta, con japoneses o sin japoneses.

Al fin, cuando ya estaban por decidir que Medina no existía llegaron a la población, cuartel general de los guerrilleros en el norte de Mindanao. Inmediatamente fueron llevados al cuartel por soldados; al entrar a la choza de bambú que servía de oficina al jefe, Coronel Earl E. McClish, fueron saludados por centinelas.

McClish, un hombre alegre y algo gordo, como de 35 años, estuvo encantado de verlos. Los abrazó al estilo filipino, les dió la mano al estilo norteamericano, y dió orden que el resto de nuestro grupo fuera conducido inmediatamente a Medina.

McClish, quien había pasado muchos años en las Filipinas, era mayor del ejército cuando comenzó la guerra, y había continuado peleando después de la rendición, a pesar de estar delicado de salud. Habiendo vivido tanto tiempo con los filipinos, sabía como pensaban y actuaban, y dedicaba la mayor parte de su tiempo a recorrer las vecindades despertando entusiasmo por el ejército de los guerrilleros.

Su éxito era enorme, considerando la situación militar. Los japoneses tenían Manila y todo Luzón. Tenían los puertos y ciudades principales de todas las islas grandes, y tenían un gobierno títere para gobernar el territorio conquistado.

Quizás un pueblo más lógico se hubiera rendido y cooperado con los japoneses hasta que el ejército norteamericano estuviera listo para invadir las islas. Felizmente para nosotros, el patriotismo no es lógico, y los filipinos de Mindanao, que no aceptaban ser un pueblo conquistado, pelearon con los escasos medios de que disponían hasta la llegada de sus queridos amigos norteamericanos.

Nuestra alegría al encontrar un ejército de guerrilleros en la costa norte y pensar en la posibilidad de regresar a la patria en un submarino estaba opacada por una consideración. En la prisión de Davao quedaban varios miles de norteamericanos, prisioneros de guerra. Nosotros nos escapamos de la prisión, pero nunca de la memoria de los que allí se quedaron.

Muchos de ellos eran amigos nuestros. Sabíamos que se morían de hambre, que carecían de atención médica, que los guardias japoneses los maltrataban diariamente. Nosotros que habíamos escapado sabíamos que el mundo no conocía la historia de la marcha de Bataan y estábamos seguros que si se publicara esa historia el tratamiento de los prisioneros de guerra en manos de los japoneses mejoraría.

Por lo tanto, creíamos que nuestra primera obligación era regresar a la patria y contar nuestra historia y las de los que se quedaron. Para cumplir esta obligación, estábamos dispuestos a arriesgar nuestras vidas en un viaje a vela hasta Australia, a 2000 millas de distancia.

Como probaron los hechos, no estábamos equivocados. Cuando se publicó nuestra historia, los japoneses se dieron cuenta que su reputación había sufrido y comenzaron a tratar con cierta humanidad a los prisioneros. Cualquiera con la menor noción de la psicología japonesa habría previsto este resultado.

Damos esta explicación porque nuestra narración de los meses que transcurrieron antes de regresar a la patria incluye muchos interludios de comparativa seguridad, en que fuimos a fiestas, bailes y otras celebraciones. Atendidos porque éramos huéspedes y porque al hacerlo manteníamos el espíritu de cuerpo del ejército de los guerrilleros. Pero nunca olvidamos por un instante que nuestros amigos se seguían pudriendo en las prisiones japonesas.

Lo primero que hicieron McCoy y Shofner al llegar a Medina fué solicitar que los llevaran a una estación de radio. McClish les explicó que la estación estaba escondida en los cerros más allá de Gingoog, cerca de 15 millas al sureste de Medina.

Esta estación, nos dijo, estaba en contacto con un transmisor de radio en Misamis, en la parte Noroeste de Mindanao, donde quedaba el cuartel general del Coronel W. W. Fertig, jefe de todos los guerrilleros de la isla. Todos los mensajes al General MacArthur en Australia eran enviados por la estación de Misamis.

McClish prometió llevar a Mac y Shof a la estación de radio al día siguiente, pero insistió en que primero se celebrara una gran comida en su honor. Esta fué servida en la casa del ex-gobernador Peláez, un adinerado terrateniente conocido como el "rey de los cocos" de las Filipinas.

Sobre la mesa había servicio de plata, servilletas y mantel, cosas que Mac y Shof ya ni se acordaban que existían. La comida estuvo excelente, hasta por los standards norteamericanos. Después de la comida, el gobernador ofreció habanos, otra costumbre que Mac y Shof habían olvidado.

El Coronel McClish hizo que la banda de la división tocara durante la comida, y el escenario parecía la terraza de un lujoso hotel, decorada al estilo tropical. Eso era lo real. Mac y Shof, con sus uniformes manchados, estrujaban las servilletas, pensando si todo ésto no era un sueño. Hacía sólo un mes que eran peones en una prisión japonesa.

Terminada la comida, el Coronel McClish preparó un mensaje para el Capitán Laureta, el jefe de los guerrilleros en la provincia de Davao, sobre ciertas disposiciones para unificar todos los ejércitos de guerrilleros de Mindanao. El mensaje iba a ser llevado por el Teniente Tuvilla, el ayudante de Laureta, que había acompañado a Mac y Shof hasta donde McClish.

McClish le dió a Tuvilla una solicitud de víveres, un par de zapatos de jebe, y 30 barras de jabón. McCoy, de parte de todos nosotros, le dió 100 pesos para comprar sal, algo valiosísimo en el interior, y también envió dos fustanes de seda para Teresita, la hijita de cinco años de Mr. y Mrs. David, con quienes habíamos trabado amistad en la selva.

Al día siguiente, el Coronel McClish cumplió su promesa de llevar a Mac y Shof a la estación de radio. Viajaron a caballo, lo que el lobo marino McCoy no había hecho desde hacía quince años. Shofner, que era de la Infantería de Marina, le hacía bromas, y disertaba sobre la habilidad de los infantes de marina en la equitación.

“¿Has oído de los infantes montados, la unidad de caballería que protegió a los ciudadanos norteamericanos en la China desde 1912 hasta 1938”, preguntó Shof. “¿No sabías que los infantes de marina tienen una gran tradición deportiva, además de la guerrera?”.

El pobre McCoy no contestaba, siguiendo la costumbre naval de tener paciencia. Pronto le llegó la venganza, pues la montura de Shof era muy chica y no podía meter sus pies en las espuelas. Después de la primera milla estaba en agonia, y terminado el día, en el que habían cubierto 28 millas, no podía sentarse ni sobre cojines. El marino McCoy se sentía perfectamente.

Encontraron la estación de radio en Anakan, un gran aserradero con muelle y 27 millas de línea férrea. Antes de la guerra el aserradero empleaba la estación para transmitir mensajes comerciales, y los japoneses aparentemente no se habían dado cuenta de su existencia.

McCoy preparó dos mensajes, uno para el Comandante de las Fuerzas Navales del Pacífico Suroeste y el otro para el General Richard K. Sutherland, en el cuartel general del ejército norteamericano en Australia.

McCoy firmó el primer mensaje, que decía:

“Llegado después de huir de prisión japonesa en Davao, con tres Oficiales de Infantería de Marina, tres de la fuerza aérea, uno de la artillería de costa y dos sargentos, todos capturados en Bataan y Corregidor. Tengo amplia información sobre Corregidor y sobre brutalidades y atrocidades que han ocasionado fuertes bajas entre los prisioneros de guerra. Tengo cierta información sobre la provincia de Davao. Si es posible, solicito que todo el grupo, incluyendo dos filipinos que nos ayudaron, parta de aquí por el próximo medio disponible”.

El mensaje al General Shuterland se envió con la firma del Mayor Mellnik, el militar más antiguo del grupo. Después de repetir las partes más importantes del mensaje de McCoy a la Marina, decía:

"El cincuenta por ciento de las fuerzas armadas norteamericanas que se rindieron en Bataan ha muerto por falta de alimentación y enfermedades. El resto sufre de beriberi, disentería, malaria y ceguera por falta de vitaminas".

Estos mensajes, las primeras noticias de prisioneros americanos de los japoneses, fueron entregados a la estación de radio el 6 de Mayo de 1943, y fueron transmitidos el mismo día al cuartel general del Coronel Fertig en Misamis.

El ejército de los guerrilleros tenía camiones y unos cuantos automóviles, pero sólo los empleaban en situaciones críticas, como una rápida retirada frente al enemigo. Esto se debía a que no había gasolina, y los vehículos funcionaban con alcohol destilado de la tuba, la bebida nacional de los filipinos.

La tuba se obtiene haciendo incisiones en los cocoteros y dejando que el líquido salga por un tubo de bambú. Después de unos cuantos días esto se convierte en vino con más o menos 5% de alcohol. Nuestras destilerías eran primitivas, de modo que el alcohol que producíamos para combustible no era puro, dando como resultado un rendimiento, en millas recorridas, igual a 1/3 del obtenido con gasolina.

Una vez capturamos un gran aserradero, que tenía un motor Diesel y gran cantidad de combustible. Instalamos el motor Diesel en un pequeño camión Chevrolet, que pasó a ser nuestro vehículo de mayor confianza. Pero el resto de nuestros camiones siguió usando alcohol.

Además, se nos acabaron los focos para los faros de los camiones, lo cual hacía el manejar de noche toda una aventura. A fin de tener aunque sea un poco de luz, un soldado iba sentado en el tapabarro delantero, con una antorcha que quemaba aceite de coco en un tubo de bambú. Para complicar más la situación, a menudo teníamos que detenernos y sacar a carabaos que estaban durmiendo en medio del camino.

Como la calidad de nuestro alcohol era muy variable, nunca sabíamos hasta dónde iba a alcanzar, y a menudo nos quedábamos sin combustible en pleno camino. En esos casos, mandábamos a un filipino en bicicleta por más alcohol.

Hasta las bicicletas eran difíciles de mantener en funcionamiento, pues las llantas tenían tantos huecos que no se podían reparar. Teníamos entonces que rellenarlas con kapok o manguera; el resultado no era muy satisfactorio, pero era mejor que la rueda sola.

Después que McCoy y Shofner terminaron su dificultoso viaje de 20 millas a caballo hasta la estación de radio, Shof tenía un fuerte dolor de espalda y varias heridas; cuando el Coronel McClish las inspeccionó, decidió que era una emer-

gencia y ordenó el regreso del grupo a Medina en el Chevrolet con motor Diesel. Tanto Shof como McCoy le quedaron muy agradecidos por esta atención.

Cuando regresaron al cuartel general, Mac y Shof conocieron al Mayor Clyde Childress, Jefe de Estado Mayor de la División. El se encontraba sirviendo en Mindanao cuando comenzó la guerra y había sido uno de los primeros organizadores de los guerrilleros. La noche que llegaron todos los oficiales del cuartel general fueron en bote a un baile en Gingoog — hasta Shof, a pesar de sus dolores. El baile era a beneficio de los guerrilleros, los que recibían el 50% de las entradas. Para aumentar las entradas, el ejército daba una flor a cada dama; el caballero que pagara más por la flor de una dama ganaba el privilegio de un baile completo con ella. ¡Una costumbre muy típica y lucrativa!

De regreso, el Coronel McClish y el Mayor Childress casi se ahogan en uno de esos accidentes que siempre sucedían en el ejército de los guerrilleros. Estaban en el trayecto del bote de vela a la playa, cuando la pequeña góndola que los llevaba se hundió. Ambos llevaban bolsas y pistolas, y les fué bastante difícil regresar al bote de vela. Un excitado filipino le arrojó un cabo a Childress, pero conforme éste trataba de cobrarse hacia el bote, el patrón largaba el cabo. Al fin todos llegamos a la playa, y Childress dió una corta pero airada explicación sobre el principio de la polea.

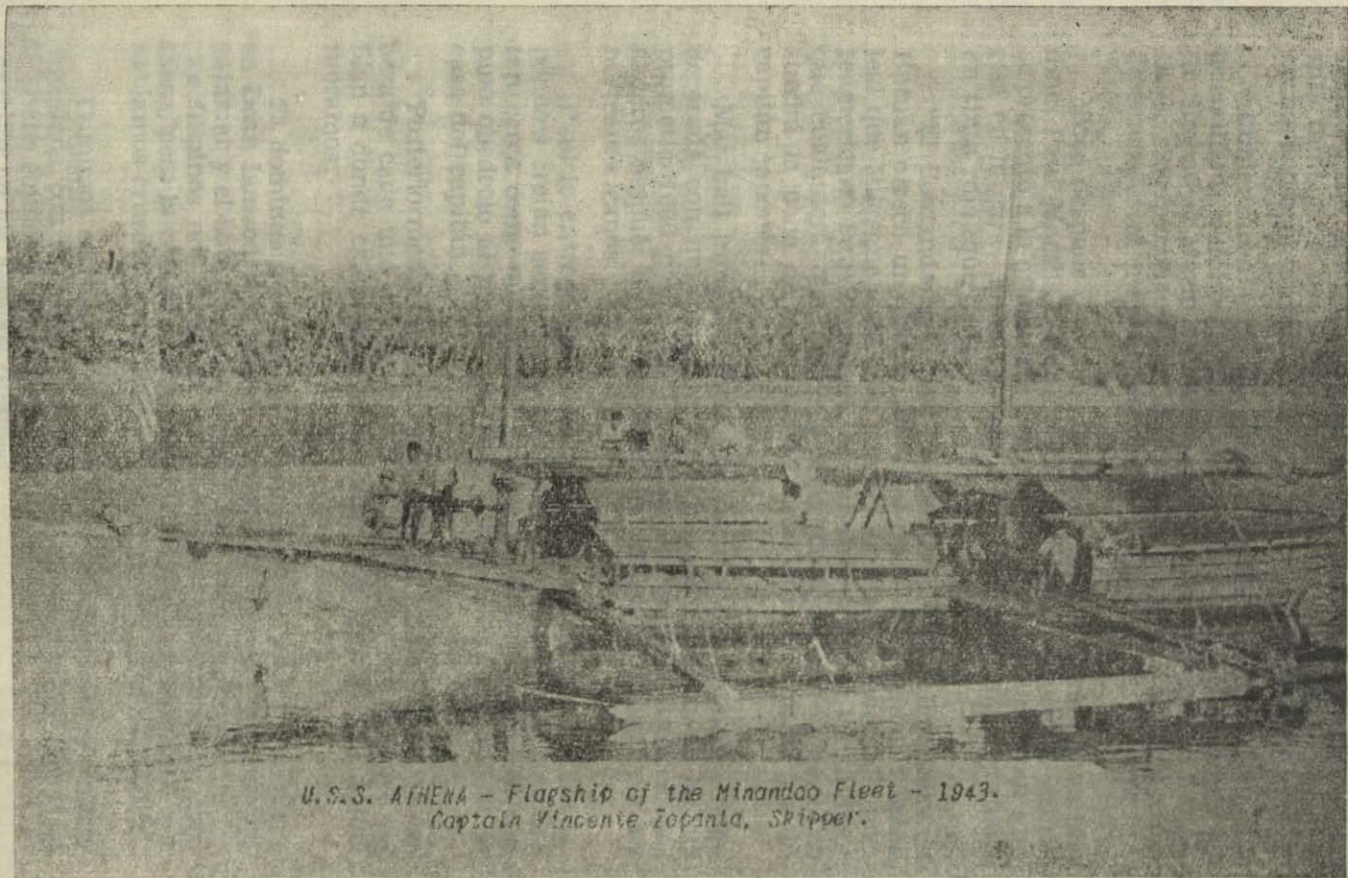
La siguiente mañana, bien temprano, tuvimos una alegre reunión cuando los ocho miembros de nuestro grupo que se habían quedado en Ampara hacía una semana, llegaron a Medina. McCoy y Shofner narraron cómo habían encontrado la estación de radio y los mensajes que habían sido transmitidos a Australia.

Sentimos un alivio que no habíamos experimentado desde Corregidor.

Todos ansiábamos regresar a la patria, con la posible excepción del Sargento Spielman, que se había enamorado de Juanita McCarthy, bella hija de F. M. McCarthy, propietario de tres aserraderos en Surigao y la costa Este.

Mr. McCarthy era un hombre alto de blanca barba; todo un personaje legendario. Había nacido en Ohio, y había ido a las Filipinas en 1898 como soldado en la guerra con España. Después de la guerra se quedó en las Filipinas, se casó con una filipina y prosperó.

Su hijo Alberto había sido muerto por los japoneses durante la invasión de Mindanao, y desde entonces el viejo veterano puso todos sus bienes a disposición de los guerrilleros. Posteriormente bautizamos a una de nuestras lanchas "Albert McCarthy", en honor de su hijo.



U.S.S. ATHENA - Flagship of the Mindanao Fleet - 1943.  
Captain Vicente Zapanta, Skipper.

U.S.S. "ATHENA", Buque Insignia de la Escuadra de los guerrilleros de Mindanao.—  
Comandado por el Capitán Vicente Zapanta.—1943.

LAS GUERRILLAS YANQUITAS

610

Mr. McCarthy está empujando de que...

Mr. McCarthy estaba encantado de que un soldado norteamericano enamorara a su hija, y nos parecía que a Juanita también le gradaba el alto y joven sargento, a pesar de su haraposos uniforme.

Comenzaron entonces una serie de aventuras con los guerrilleros que nos parecen ahora tan fantásticas como las de Simbad el Marino. Cuando sucedieron no parecían fantásticas, sino por el contrario demasiado reales. Muchas veces deseamos estar nuevamente en la seguridad de la selva.

Poco después que nuestro grupo se había reunido en Medina, Paul Marshall, uno de los sargentos de nuestro grupo, se presentó a la oficina del Coronel McClish con una gran sonrisa en la cara. En sus manos traía una hoja mimeografiada en tinta roja, que decía:

“El Comandante de las Fuerzas Imperiales Japonesas en Butuán ofrece un premio de 1000 pesos a cualquier filipino leal que entregue a nuestro cuartel general la cabeza del norteamericano Paul Marshall. Se advierte a todos los filipinos que cualquiera que ayude o albergue a un norteamericano sufrirá la pena de muerte”. La nota estaba firmada por un capitán japonés.

Marshall inmediatamente se sentó y bosquejó otra hoja, decorada con una calavera y dos huesos cruzados, en la que prometía 1000 pesos por la cabeza del capitán japonés, pagaderos después de la recaptura de las Islas Filipinas por los norteamericanos.

Paul le entregó esta hoja a un guerrillero a quien los japoneses creían ser espía a su favor, y le dijo que la colocara tan cerca como pudiera del cuartel general japonés. El filipino obedeció al pie de la letra: la colocó en la puerta de la casa del capitán.

Posteriormente nos trajeron ofertas similares por la cabeza de cada uno de nosotros. Los japoneses casi siempre sabían a donde estábamos, y las hojas nos seguían por donde fuéramos.

El domingo 9 de Mayo todos fuimos en bote a una fiesta en Dean Lunsod, a 15 millas de Medina. Cuando llegamos era bajamar y el bote no podía atracar al muelle, de modo que varios filipinos nos cargaron por el barro. Apreciamos su gentileza, pero la verdad es que después de todos los pantanos que habíamos cruzado, esta zona barrosa parecía juego de niños.

Comimos en casa de un comerciante chino —una comida recordada con brillantes adjetivos en nuestros diarios— y en la noche fuimos a un baile en que coronaron a una reina, al igual que en los Estados Unidos.



La mayoría de las muchachas llevaban bellos trajes de noche, y los hombres sacos blancos de etiqueta. Nos preocupaba mucho el estado de nuestra ropa. Shof tenía un overol con un gran parche en el fundillo. El resto de nuestros uniformes había visto mejores días.

McCoy era el que estaba en peor condición, apesar de que cuando abandonamos la prisión era el mejor vestido. Su uniforme había pertenecido a Sid Huff, que posteriormente fuera Coronel en el Estado Mayor de MacArthur, quien lo había dejado en Corregidor cuando escapó en submarino. Mac encontró el uniforme poco antes de que se rindiera la fortaleza, y lo llevó por 11 meses en diferentes prisiones.

En el baile de la coronación, los filipinos, que son la gente más educada del mundo, como de costumbre nos trataron como si fuéramos mariscales. Nos llevaron al estrado para darle la mano a la reina, una belleza que bien merecía ese título.

El Coronel McClish pronunció un discurso, y lo mismo hicieron varios funcionarios filipinos. Como era costumbre, las entradas obtenidas del baile eran para el ejército de los guerrilleros.

Al día siguiente almorzamos con el Capitán Vicente Zapanta, uno de los más notables líderes guerrilleros, en su residencia en Dean Lunsod. Nos contó que había pasado 16 años de su juventud en los Estados Unidos, donde una familia pudiente de San Francisco lo había educado para que fuera ingeniero de minas.

En la primera Guerra Mundial, Zapanta sirvió en la Marina. Posteriormente regresó a las Filipinas y se hizo rico. Cuando los japoneses invadieron las islas, se puso del lado de los guerrilleros, a quienes donó su gran "banca", un velero de dos palos con propulsión auxiliar Diesel. La nombramos buque insignia de nuestra Escuadra y la bautizamos U.S.S. "Athena"; la Escuadra consistía de cuatro o cinco lanchas, todas en mal estado. En los Estados Unidos, la mayoría de nuestros buquecitos no hubieran sido aceptados ni por un hotel de verano de segunda clase en un lago de tercera clase.

El almuerzo en casa del Capitán Zapanta fué nuestra última comida juntos, pero en ese entonces no lo sabíamos y nos divertimos mucho. En la tarde, Mc Coy, Mellnik y Childress partieron para Talakag, donde esperaban encontrar a un oficial que estaba efectuando un trabajo de inteligencia especial para la Marina.

Comenzaron el viaje en el "Athena", que con toda seguridad es el más extraño buque insignia que haya ondeado jamás el pabellón norteamericano. No teniendo cámaras frigoríficas, llevaban sus provisiones en pie: una vaca, un chancho y varios pollos.

La dotación del "Athena" sólo necesitaba puñales en la boca para parecer piratas. Tenían un cañón de construcción casera en la proa, cuyo sistema de amortiguación consistía de unos cuantos resortes de automóvil. Para disparar el cañón se daba un martillazo en un clavo que hacía estallar un estopín de dinamita, el que a su vez disparaba la carga del cañón.

Mellnik, que era artillero, inspeccionó solemnemente el cañón y le preguntó al jefe de pieza si el cañón había disparado alguna vez.

"Señor", le contestó éste con orgullo, "disparó tan lejos que no pudimos ver".

El cañón había sido usado anteriormente por los guerrilleros como artillería terrestre. Cuando los japoneses ocuparon Butuán, tomaron un colegio y lo convirtieron en fortaleza. Franco-tiradores filipinos mataron a 66 de los 78 japoneses que estaban en la fortaleza, pero los doce restantes se resistieron. Los guerrilleros llevaron su cañón, el cual disparó un tiro a través de la pared del colegio, y luego el cañón explotó.

Esto era ya el colmo para un japonés, quien salió corriendo del edificio y fué muerto; los otros fueron rescatados por refuerzos varios días después. Poco después los japoneses se retiraron temporalmente de Butuán y el fabricante del cañón se retrató con orgullo junto al orificio que su obra había hecho. Luego se reparó el cañón y se instaló en el "Athena".

El Capitán Zapanta había dividido su gente en marineros e Infantes de Marina, al igual que en la Armada Norteamericana, y los mantenía bajo estricta disciplina. A los que desobedecían los hacía amarrar al palo y los tenía a pan y agua por días. A pesar de ésto, la tripulación lo adoraba, y hubieran atacado a un acorazado japonés si les hubiera dado la orden. De vez en cuando salían en busca de una embarcación japonesa con ametralladoras de calibre 0.50. Felizmente para el "Athena", nunca la encontraron.

El "Athena" llegó a Balingasag, en el lado Este de la bahía de Cagayán, el 11 de Mayo, llevando a McCoy, Mellnik y Childress. Siguiendo la costumbre de todos nuestros viajes, lo primero que tuvieron que hacer fué asistir a una fiesta en honor de un bautismo en casa de uno de los jefes de los guerrilleros del lugar.

Partieron luego para cruzar la bahía y llegar a El Salvador, que quedaba como a 20 millas. El Capitán Zapanta nunca había estado en El Salvador, y su única carta era uno de esos mapas de carreteras que distribuyen las compañías de gasolina. McCoy, el experto en navegación, sudaba frío.

La idea era llegar a El Salvador antes de la madrugada, porque los japoneses tenían una patrullera que salía de Cagayán, en la boca de la bahía, en la madrugada. Pero durante la noche hubo mucho viento, y el "Athena" avanzó muy lentamente.

Cuando aclaró, la dotación vio a tres transportes japoneses avanzando hacia Cagayán. El buque más cercano, que estaba a 2500 yardas, tenía un cañón de 3" en la proa. McCoy, Mellnik y Childress permanecieron discretamente debajo de la regala para esconder su fisonomía occidental, y los buques japoneses se siguieron de largo.

En su diario, Mac escribió: "Tuvimos suerte; si hubiéramos salido de Balingasag una hora después habríamos pasado por el medio de esos tres buques".



El "Athena" llegó a Balingasag en el lado Este de la bahía de Cagayán el 11 de Mayo, llevando a McCoy, Mellnik y Childress. Siguiendo la costumbre de todos nuestros viajes, lo primero que tuvieron que hacer fue asistir a una misa en honor de un bautismo en casa de uno de los hijos de los tripulantes del lugar.

Partieron luego para cruzar la bahía y llegar a El Salvador que quedaba como a 20 millas. El Capitán Zapanta hizo un viaje a El Salvador y su única carga era uno de esos mapas de carreteras que distribuye la compañía de Gasolina. McCoy, el experto en navegación, sudaba frío.

## I

El ejército de guerrillas fué un producto del odio hacia el Japón y lealtad hacia los EE. UU. que se produjo en la isla de Mindanao cuando los japoneses ocuparon las principales ciudades de la costa.

Algunos líderes locales se nombraron generales y coroneles, y reunieron bandas de gente armada. Estas bandas estaban unidas por su objetivo principal, pero necesitaban coordinación entre ellas. Organizar un ejército sobre las bases del viejo ejército filipino, era tarea que requería poca ciencia militar, pero gran cantidad de tacto, paciencia, y comprensión del carácter filipino.

La gente de las Filipinas son una curiosa mezcla de generosidad, ánimo, vanidad, orgullo, lealtad y amor fraternal. Exceptuando a los Moros, no son, por lo general, de carácter guerrero, por lo que hacer un ejército con ellos y sin las armas adecuadas, no era tan sencillo.

Gran parte de la organización de las guerrillas había sido ya hecha por el Coronel McClish y otros americanos cuando llegamos a Medina, pero aún quedaba mucho por hacer. Cuando McCoy y Mellnik, los oficiales más antiguos de nuestro grupo partieron hacia el Oeste para conseguir información sobre llegada de submarinos, comenzamos a trabajar con las guerrillas.

Había escasez de oficiales experimentados en trabajos de estado mayor, pero pronto el Coronel McClish nos tuvo trabajo asignado para todos. Comenzó por emitir una orden general con fecha 11 de Mayo, en la que nos ascendía; los Capitanes Dyess y Shofner fueron hechos Mayores; los Tenientes Hawkins, Doberovich, Boelens y Grashio fueron ascendidos a Capitanes, y los Sargentos Marshall y Spielman ascendieron a Sub-tenientes.

La orden de ascensos fué escrita a máquina en papel rayado, semejante al que emplean los niños en los colegios, pues siendo artículo importado, el papel estaba escaso.

Shofner fué nombrado Jefe del Estado Mayor, y como tal, quedaba al mando de la división cada vez que McClish y el Mayor Childress se ausentaban del cuartel, lo cual sucedía con bastante frecuencia. Dyess era Oficial de Operaciones, Hawkins era Oficial de Inteligencia y Grashio era Oficial de Administración. Doberovich actuaba como Oficial de Enlace entre el ejército y la población civil, Boelens era Oficial de Ingeniería y Comunicaciones.

Dyess y Boelens comenzaron inmediatamente a buscar lugares apropiados para campos secretos de aterrizaje, pues todos esperábamos que pronto serían necesarios para la llegada de bombarderos norteamericanos. Un submarino había dejado una revista en la que habían fotografías de los últimos modelos de aviones del ejército y la marina; estas fotografías fueron recortadas y pegadas en las paredes de las poblaciones; en esta forma, los filipinos esperaban también la llegada de estos aviones en cualquier momento.

El 15 de Mayo era el día de la fiesta anual en Medina, y nosotros sabíamos que atraería gran cantidad de gente; McClish decidió aprovechar esta oportunidad para llevar a cabo una conferencia de autoridades civiles y militares, en la que trataríamos, de arreglar y solucionar nuestros problemas más urgentes.

La concurrencia fué numerosa, pues los filipinos son amantes de las fiestas y las conferencias. Cada delegado quería pronunciar un extenso discurso patriótico y tratar algún problema particular, por lo que tuvimos que pasar bastantes apuros para mantenernos dentro de nuestro programa de la conferencia.

Un alcalde sacó a relucir la reapertura de los colegios;

"Pero los niños no tienen ropas que ponerse", arguyó otro delegado, "Es que tendremos que mandar a los niños desnudos al colegio" Digo mil veces que nó!"

Ante esta crisis de la discusión, el Coronel McClish intervino con gran tacto. Dijo que los vestidos no eran tan importantes, pero que a los niños no se les podía privar de la educación. "Ellos serán los guías del gran Commonwealth filipino del futuro", declaró.

El aplauso fué ensordecedor.

"Pero", preguntó otro delegado, "¿qué haremos para conseguir profesores?"

"Los profesores estarán en las montañas con Uds.", replicó McClish. "Esos profesores se encuentran sirviendo en el ejército, pero se hará arreglos para que sean relevados en las horas de clases".

"Todo está muy bien", dijo otro delegado, ¿pero, de dónde conseguiremos material para escribir? No tenemos ni papel ni lápices

"Entonces se paró el alcalde de una aldea de las montañas, hombre de barba ya blanca, y dijo: "Cuando yo era muchacho, usábamos carbón sobre hojas de plátano; los niños de hoy pueden hacer lo mismo"

La conferencia que habíamos planeado para que durara tres horas, se prolongó por dos días, pero se obtuvieron buenos resultados y todos regresaron satisfechos a sus casas. Hicimos arreglos para reabrir las vías postales, y anunciamos, que los médicos militares atenderían a los civiles sin cobrar, pero que aceptaríamos contribuciones para el ejército; nos preparamos a abrir una fábrica de tela de ramina trabajada a mano y empleando telares de madera. Además sostuvimos una conferencia con los jefes de regimiento, y planeamos abrir escuelas para oficiales de ejército.

Para nosotros los americanos era realmente difícil contener las lágrimas cuando veíamos a estos valientes filipinos arrostrar todas las dificultades imaginables. Poco después de la conferencia con los alcaldes recibimos un mensaje de McCoy y Mellnik, comunicando los resultados de sus investigaciones sobre la llegada de submarinos; por entonces estaban en Misamis, que era el cuartel general de las guerrillas del norte de Mindanao, y habían conocido al jefe, Tte. Coronel W. W. Fertig.

Al llegar a Misamis, se enteraron que Fertig había enviado ya un mensaje que decía: "Tte., Comdte. McCoy y Mayor Mellnik llegaron, escapados del campo de prisioneros de Davao".

Inmediatamente llegó la respuesta del cuartel del General Mc Arthur, ordenando a ambos oficiales que salieran en el primer submarino que tocara en Mindanao.

McCoy y Mellnik protestaron enérgicamente ante Fertig, arguyendo que era necesario que se conocieran las historias de todos los miembros de nuestro grupo de evadidos; más aún, ninguno de los dos quería regresar dejando atrás a los demás. Además, comprendían que nosotros merecíamos prioridad sobre los demás americanos, pues siendo evadidos de un campo de prisioneros, caer nuevamente en manos de los japoneses significaría la muerte por tortura.

Fertig rehusó hacer gestiones, pues quería utilizar a los otros ocho americanos para organizar la guerra de guerrillas.

Cuando toda petición ante Fertig fracasó, McCoy nos envió un mensaje a Medina, diciéndonos:

"Hasta ahora sólo se nos ha ordenado el regreso a Mellnik y a mí; si Uds. lo quieren, dejaremos pasar esta oportunidad y nos reuniremos con Uds., y luego llevaremos a cabo nuestro plan de regresar a Australia en bote de vela. Si Uds. prefieren que nosotros salgamos ahora en submarino, haremos lo posible para que tengan Uds. la misma oportunidad lo más pronto posible".

Estas noticias nos desconcertaron un poco, pues todos creíamos que regresando podríamos dar a conocer al mundo nuestras experiencias en campos de concentración, y haríamos así algo por los miles de americanos que se encontraban aún en ellos.

Después de discutirlo, decidimos que McCoy y Mellnik debían aprovechar su oportunidad para irse; Dyess y Boelens salían en esos días para Misamis a conferenciar con Fertig sobre los aeródromos, así es que les encargamos que avisaran que el resto nos quedaríamos esperando posteriores llegadas de submarinos.

Como oficiales del ejército de guerrillas no bien estábamos solucionando alguna dificultad, cuando se nos presentaban otras. Para esta situación teníamos una palabra que se había originado en Bataan, y era "estragedia", mezcla de estrategia, y significaba: "Tenemos al enemigo donde él nos necesita".

Así y todo, nunca perdimos la confianza; quizá exceso de confianza sea una palabra mejor. En el diario de Shofner llevábamos también un registro de todas las pérdidas y ganancias al póker, y tenía una página dedicada a apuestas sobre asuntos que variaban desde las medidas de la cintura de Mike Dobervich, hasta la fecha probable de terminación de la guerra. Dos de las apuestas consignadas en el diario de Shofner, decían:

"Digo que Japón, Italia y Alemania caerán para el 1º de Enero 1944".

"Digo que los americanos desembarcarán en Mindanao en Abril de 1944".

Los filipinos y los americanos que hacía tiempo residían en Filipinas, estaban aún más confiados, y apostaban dinero a que el ejército americano desembarcaría dentro de un mes. Shofner anotó una apuesta hecha con Mr. McCarthy, cuya hija Juanita se casó luego con Bob Spielman, que era de los nuestros; decía McCarthy que Alemania se rendiría antes de las Navidades de 1943.

Nuestra confianza se fundaba más en nuestra fe en los EE. UU., que en la situación militar, que siempre era mala en Mindanao. Al final de Mayo de 1943, nuestros espías comenzaron a traer informes de que los japoneses planeaban una ofensiva contra nuestros cuarteles de Medina.

Estos informes no perturbaron al Coronel McClish (que era difícil para las preocupaciones), y partió con Dyess para el cuartel de Fertig, en Misamis, al noroeste de la isla. En esta forma, Shofner se quedó al mando de la división.

Pronto llegaron más informes sobre la ofensiva japonesa, y comenzamos a alarmarnos. Por esta época, el enemigo tenía fuertes guarniciones en Cagayán y Butuán ambas a menos de 50 millas de Medina. Decidimos seleccionar un lugar para colocar el puesto de comando en las montañas, y poder llevar a cabo una acción retardadora mientras evacuábamos Medina. Muchos de los civiles comenzaron a llevar sus enseres a las montañas,

En la mañana del 28 de Mayo, llegó un mensajero, muy excitado diciendo que un acorazado japonés dos trasportes y una barcaza estaban en camino. Jamás marina alguna ha enviado una fuerza de esta naturaleza, ni aún contra guerrillas, de modo que el informe era tan absurdo que no pudimos menos que reír; Shofner ordenó que se encerrara al mensajero por difundir falsos rumores.

Pronto comenzamos ya a operar sobre informaciones ciertas; los japoneses de Cagayán habían pasado el río Tagaloan, y otra fuerza había desembarcado en Lagunlong, a 20 millas de Medina, al otro lado de la península. Ambas fuerzas estaban encerrando nuestra población de Balingasag, bombardeándola con aviones y disparando con morteros montados en embarcaciones pequeñas desde el mar.

Nosotros sabíamos que nuestras tropas que se encontraban en el área atacada tenían poca munición, y tendrían que retirarse a las montañas; entretanto, era imperativo detener el pánico que comenzaba a apoderarse de la población civil del área de Medina. Familias enteras se dirigían a los cerros, llevando cada hombre su bolo en la mano derecha, y su gallo de pelea debajo del brazo izquierdo, mientras la mujer llevaba al bebé. Los niños más grandes iban a la zaga, llevando cuanto objeto de menaje doméstico podían.

Para inspirar confianza, Shofner ordenó que una boda que estaba planeada para el día siguiente en Cingogog, no fuera pospuesta; a dicha boda envió la banda del ejército para que tocaran en la ceremonia; algunos de los músicos se habían ido a los cerros de modo que hubo que mandar por ellos para reunirlos.

La ceremonia se llevó a cabo, y durante los próximos días no se recibieron más noticias malas. Dimos una comida y un baile para levantar los ánimos; como resultado los pobladores de Medina comenzaron a regresar a sus hogares.

Se debe mencionar que la palabra "evacuate" (evacuar) era ya muy común en Mindanao, pero los filipinos, que no pueden pronunciar la "V" decían "bacweet". Después de oír miles de veces esta palabra, los americanos llegaron a emplearla, diciendo "buckwheat", palabra que ha llegado ser en la Infantería de Marina sinónimo de escapar o salir sin permiso.

Cuando ya todos estábamos listos para "buckwheat" de Medina, y deseábamos que McClish regresara, enviamos a nuestro comisario, o intendente, Sam Grashio, a una pequeña población cercana de la costa, donde había un hombre que nos había ofrecido matar un carabao para nuestras provisiones de carne. Para esta misión, se llevó "La Isla del Tesoro", que era una lancha muy lenta y pesada.



Esa noche, después que todos nos habíamos acostado, entró una embarcación a Medina y paró sin hacer la señal de reconocimiento, que eran tres círculos con una linterna. Los centinelas creyeron que los japoneses estaban por desembarcar, e informaron de ello a Shofner y a Boelens.

Shofner y Leo Boelens salieron a cubierta con sus guardaespalda; estaba muy oscuro y no se distinguía la embarcación, de modo que nos limitamos a esperar, con nuestras armas listas para hacer fuego. Pronto se oyeron voces que se acercaban a tierra en un bote, y una de esas voces fué reconocida como la de Sam Grashio.

Había regresado con "la Isla del Tesoro" llena de carne de carabao, pero se habían olvidado de las señales de reconocimiento.

Al día siguiente, 1º de Junio, regresaron el Coronel McClish y Ed Dyess; Shofner cesó en sus responsabilidades como comandante con un gran suspiro de alivio, y se fué a la cama a ponerse al día con el sueño perdido. A las 4 de la mañana entró Dyess violentamente en su cuarto, gritando:

“¡Levántate levántate, que vienen los japoneses!”

El Mayor Shofner se levantó y se puso los pantalones, maldiciendo a todos los japoneses, del Emperador para abajo; luego Dyess le explicó que se había tratado de una broma, y que era una falsa alarma. Lo único que quería era que Shofner conociera a dos civiles que acababan de llegar al pueblo.

Esta clase de bromas desconcertaba a los filipinos, y ahora que las recordamos nos damos cuenta de que efectivamente no eran muy graciosas, pero al menos servían para darle un toque americano a nuestra vida aún cuando estuviéramos a 7000 millas de casa, peleando en terreno enemigo y con la cabeza a precio.

A la llegada de McClish le explicamos la situación militar, y él decidió mudar el puesto de comando a Dean Lunsod, que es otro pueblecito costero a 12 millas al sudoeste de Medina. Esta era una tarea ardua, pues no solamente se trataba de trasladar el ejército, sino también el hospital, los talleres, imprentas, equipajes, viveres, y las esposas de los soldados.

Gran parte del bagaje fué trasladado en bancas <sup>(1)</sup> que eran remolcadas por nuestras lanchas. Sam guiaba el primer escalón de nuestra flota; Shofner se quedó vigilando el embarque y se puso tan furioso, que saltaba de un lado para otro, maldiciendo en el peor lenguaje que jamás se haya escuchado en la Infantería de Marina. Mike actuaba como coordinador de la expedi-

(1) Banca.—Embarcación pequeña de un palo, sin aparejo.

ción. Tuvimos bastantes contratiempos y dificultades con nuestros mejores motores, como siempre, pero al cabo de tres días estábamos relativamente bien establecidos en nuestro nuevo campamento.

Grashio hizo un hallazgo feliz, pues encontró un taller que había pertenecido a la Compañía maderera Santa Clara, que había estado en manos de los japoneses, a pocas millas del campamento. Inmediatamente procedimos a desmantelarlo y pudimos obtener así maquinaria de gran valor, alambres y otros implementos variados, entre los cuales había un sillón de dentista, al ver el cual, un dentista filipino de nuestro ejército no pudo menos que llorar de gozo.

En cierto aspecto, Sam Grashio tenía el trabajo más duro de todos los que servíamos con el ejército filipino de guerrillas; él era el intendente de la división, y como tal, responsable de conseguir viveres donde no los había, y de obtener materiales sin haber fábricas.

Para aumentar sus preocupaciones, estaba a cargo de los civiles, tanto como del ejército; tenía que determinar los precios toques, evitar el acaparamiento, y juzgar a los especuladores. Era lo que se puede decir, una burocracia de un sólo hombre. Su oficina estaba en su bolsillo, y su argumento convincente era el .45 que llevaba en la cintura, además de dos eficientes guardaespaldas, que se llamaban Winchester Delmunde y Gus Mancuso.

A poco de llegar a nuestro nuevo campamento, nos quedamos sin azúcar. Sam supo de un comerciante que había en una aldea cercana que tenía gran provisión y que la vendía a los civiles a 60 centavos kilo. Normalmente, 100 centavos, o sea 1 peso, equivalían a 50 centavos norteamericanos, y el kilo son 2.2 lbs.

Sam y Gus Mancuso fueron en bote a ver al comerciante, quien al parecer se engañó con la sonrisa y aspecto infantil de Sam.

"El azúcar la vendo a 75 centavos el kilo", dijo condescendentemente.

Sam, que es un tipo muy expresivo con una pistola se la encaró al comerciante, y le dijo: "Cuando el Capitán Grashio te habla, quiero oírte decir: Señor".

"Sí, señor", respondió el comerciante atemorizado repentinamente.

"¿Qué significa eso de pedirme 75 centavos por kilo, cuando lo has estado vendiendo a 60 a los civiles?", demandó Sam; "Me están entrando ganas de confiscarte toda el azúcar para nuestro ejército".

Sam volvió a menear su pistola, y el hombre, con un ojo en el arma, balbuceó: "Téngame piedad; tenga piedad de mi familia. No estoy tratando de aprovecharme del ejército; puede Ud. llevarse toda el azúcar a 40 cts. por kilo".

A Gus le entraron ganas de rebajar aún más, pero Sam pensó que la oferta no era mala, y le compró 3000 kilos.

Muchos de los comerciantes en las Filipinas son chinos, y algunos de ellos odiaban a los japoneses más que los mismos filipinos, si es posible, de modo que ayudaban al ejército en muchas formas, pero también habían unos pocos zamarras.

Sam se enteró de que algunos chinos en la isla Camiguín, al norte de Mindanao, estaban acaparando la mercadería, y ordenó una investigación secreta. El investigador era un filipino-chino que era sargento de nuestro ejército. Este hombre fué a Camiguín de incógnito, y regresó con un inventario de los artículos que poseía cada comerciante.

Con esta información, Sam se dirigió a la isla con sus guardaespaldas. A su llegada, dispuso que todo comerciante enviara un inventario de sus artículos y ofreció pagar buenos precios por los artículos que fueran ofrecidos para el ejército.

Como uno de los informes de un comerciante no estaba de acuerdo con el inventario obtenido por el investigador, Sam se dirigió a casa del hombre, que se llamaba Lin Lee, llevando a Delmunde y Mancuso consigo.

"Este inventario no está conforme", le dijo en forma amenazadora, "y cuando el Capitán Grashio pregunta por la verdad, quiere la verdad, ¿entendido? Si le mientes al Capitán Grashio, el informe irá donde Chiang Kai-Shek".

"Sí, señor; sí, señor", respondió Lin Lee muy agitado.

Mancuso y Delmunde registraron toda la casa, y en el dormitorio encontraron gran cantidad de material de ferretería, telas alfileres, agujas, sombreros kaki, pintura, candados y demás artículos que eran muy difíciles de obtener.

"Hazme un precio global de todo esto", dijo Sam, "y si los precios no nos parecen razonables. Los determinaremos nosotros. Dentro de dos horas regresaremos para ver qué has decidido".

Dos horas después, regresaron y encontraron a Lim Lee retorciéndose las manos desesperadamente, y su esposa estaba con él, gimiendo como una loca. Sam fijó el precio, y ya se disponía a llevarse todo cuando se presentó la mujer de Lin Lee con una cuerda atada al cuello, amenazando con ahorcarse.

Gus, inmovible, le alargó su pistola, diciéndole: "Use esto; es mucho más rápido".

Al ver esto, Lin Lee no pudo menos que reír, ante lo cual, su mujer comenzó a perseguirlo con la cuerda para pegarle, profiriendo insultos en chino.

Sam y Gus se retiraron llevándose los artículos, dejando que la querrela conyugal se resolviera por sí sola.

Después de haber recolectado todos los artículos acaparados en el pueblo, Sam escogió lo que era necesario para el ejército, y depositó el resto en un local. Luego nombró un comité encabezado por alcalde, quien se encargaría de venderlos al público a precios razonables. Parte del producto de la venta se destinó a pagar gastos del comité, y la otra parte se destinó para concursos de baile. Estas medidas aumentaban el prestigio del ejército entre el elemento civil.

En otras oportunidades, Sam tuvo también otros incidentes con acaparadores. Registrando una vez la casa de un comerciante chino, le encontró 150 pares de zapatos de cuero que habían sido comidos por las ratas y no servían.

Ante este desperdicio, Sam se puso furioso, y arrojó a los zapatos y al chino en la misma celda, y luego decidió hacer una fogata pública con los zapatos, exhibiendo al chino en una plataforma, para ejemplo viviente de los daños causados por la especulación.

Tres días después, antes de la fogata, se presentó otro chino, amigo del prisionero pidiendo clemencia para su amigo. Juró que su amigo era leal, y que la pérdida de los zapatos había sido accidental e involuntaria. Como prueba de buena voluntad, dió a Sam una bolsa de caramelos de maní y cinco pares de zapatos para el ejército.

Sam, siempre tan tierno, canceló la fogata y soltó al prisionero. Aún no sabemos si fué por influencia del espíritu de justicia, o por la bolsa de caramelos de maní.

Durante su gestión como intendente, Sam estableció dos destilerías para obtener alcohol para nuestros camiones. Estableció además dos fábricas de jabón de aceite de palma, lejía de cenizas de madera, y cal. Esta mezcla se vertía en moldes que llevaban grabada la palabra "ARMY". Este jabón se vendía al público a precio de costo, pero las utilidades estaban en la propaganda y buena voluntad que ello nos significaba.

Sam dirigió también la distribución de ayudas a las familias empobrecidas por la guerra. En este trabajo contó con la colaboración del Padre Hagerty, un sacerdote jesuita que había pasado la mayor parte de su vida en Mindanao, y otros misioneros católicos.

Sam era popular entre los filipinos, a pesar de las drásticas medidas que había empleado con ellos. Un día se presentó un sastre en el cuartel, pidiendo permiso para hablar con el Capitán Grashio. Nosotros conocíamos al hombre porque en otras oportunidades nos había hecho pantalones, de modo que Sam accedió verlo; el sastre entró corriendo y haciendo reverencias.

"Señor", le dijo, "mi mujer ha dado a luz una niña, y estoy muy contento. ¿Quiere Ud. hacerme el honor de ser mi compadre?"

Sam accedió, sin saber qué cosa era compadre. Más tarde, al enterarse, fué al bautizo de Rosalía, que así se llamaba la niña. Después de la ceremonia, besó al bebé y a la madre, suponiendo que eso sería lo correcto; además le regaló cinco pesos al feliz padre. Sam cuenta que aún recuerda a Rosalía en sus oraciones.

El ejército de guerrillas era un extraño ejército - era un ejército de opereta, con música, romance y palmeras meciéndose a la luz de la luna, todo sobre un fondo de tragedia. Había incluso algunas mujeres que merecían el título de mujeres fatales que tan pronto estaban en nuestras filas, como en las de los japoneses, acomodándose según los azares de la guerra.

Otro índice de la guerra, era el valor de las diferentes monedas que circulaban. Lo primero que hicieron los japoneses al ocupar las grandes ciudades de la costa de Mindanao, fué declarar sin valor el dinero emitido por el gobierno filipino; luego dejaron sin valor el dinero emitido por las guerrillas, que controlaban la mayoría de las ciudades y pueblos del interior y algunas de la costa. Para no ser menos, nosotros declaramos sin valor el dinero impreso por los japoneses.

A pesar de las reglamentaciones por ambos bandos, había cierta correspondencia entre ambas clases de dinero; la cotización variaba con el cariz de la guerra. En la primavera de 1943, la moneda japonesa valía el doble que la nuestra. Durante el verano, el valor de la nuestra fué subiendo gradualmente, y después de la rendición de Italia, que fué anunciada el 8 de Setiembre, estaban a la par.

Cuando nosotros confiscamos el dinero japonés, a veces enviábamos filipinos a algunas poblaciones ocupadas por japoneses a comprar sal, que nos era imprescindible en las poblaciones del interior; no sabemos lo que los japoneses harían con nuestro dinero pero por nuestra parte nunca teníamos nada para venderles.

Si los nipones destruían nuestro dinero podíamos imprimir más. Nuestra casa de moneda que estaba en una casucha de bambú con techo de paja, estaba a cargo del Capitán de Corbeta Sam Wilson, quien la conducía con gran eficiencia, aún a pesar de las dificultades de imprenta y de papel.

Antes de la guerra, Wilson había sido agente de una fábrica de aceite para el cabello. Como los filipinos usan aceite en el cabello en grandes cantidades cada vez que pueden conseguirlo, Wilson hizo un gran negocio. Era oficial de reserva naval, y al comenzar la guerra entró al servicio activo, sirviendo al principio como censor oficial de Corregidor. Poco antes de la rendición, había escapado a Mindanao.

Los japoneses tenían la costumbre de falsificar nuestra moneda para disminuir su valor. Nuestras facilidades para imprimir eran tan pobres, que escasamente podíamos imprimir dinero, sin decir nada de pensar en falsificar el de ellos. Sin embargo, hallamos la forma de evitar la falsificación en nuestro propio territorio.

Los falsificadores necesitan papel, que estaba bastante escaso, de modo que procedimos a comprar toda la existencia que se pudo conseguir, incluso las bolsas de papel. Nuestra casa de moneda comenzó a emplear las bolsas para imprimir papel moneda, y los resultados fueron satisfactorios.

La necesidad más apremiante de nuestro ejército era la munición; toda nuestra táctica tenía que basarse forzosamente en este hecho. Ningún soldado es valiente con un fusil descargado, y los nuestros estaban descargados la mayor parte del tiempo; por eso tuvimos que modificar la costumbre de disparar una salva sobre cada tumba de soldado.

Como los filipinos gustan de toda clase de ceremonias, todos los funerales eran precedidos por la banda; un corneta tocaba "silencio", y luego un pelotón de fusileros hacía el saludo final, pero sólo disparaba un fusil, pues los demás estaban descargados.

Había un rumor insistente de que antes de la guerra se había escondido un gran cargamento de munición en las montañas. Muchas veces enviamos expediciones a buscarla, pero siempre regresaban con las manos vacías. Así y todo, nunca perdimos las esperanzas, pues se trataba de la búsqueda de nuestro tesoro.

La escasez de munición se agravaba con la tendencia de los soldados a disparar a discreción, estuviera el enemigo a la vista o nó. Durante los primeros días de la campaña de guerrillas, uno de nuestros tenientes filipinos halló una gran cantidad de munición; en una sola escaramuza, sus soldados dispararon 90,000 tiros sin tocar un solo japonés.

Este mismo oficial había tenido en su poder una gran cantidad de material fotográfico del ejército, que había empleado en tomar fotografías de sí mismo. Era un hombre de poca estatura, pero para posar se paraba sobre un cajón de jabón, llevando una

caña envuelta en los brazos, y ordenaba al fotógrafo dejar el cañón fuera del cuadro; luego titulaba la fotografía: "El General Soandao revistando sus tropas".

El título se lo había conferido él mismo, pero cuando se estableció la organización de las guerrillas, se le rebajó el grado hasta mayor. Afortunadamente, este tipo era una excepción. La mayoría de los oficiales filipinos estaban más interesados en matar japoneses que en ascenderse.

Nuestra provisión de fusiles era bastante regular, pero disponíamos de pocas ametralladoras; había una ametralladora que disparaba dos tiros y luego se atracaba. Shofner y Hawkins son expertos en armas automáticas, y estuvieron trabajando varios días con esa arma, pero nunca consiguieron que disparara más de los dos tiros; aún hoy ambos hablan con respeto de esa ametralladora, pues los había derrotado.

Además de los americanos que había en las guerrillas, había una reunión miscelánea de nacionalidades, incluyendo entre otros, un alemán que había sido un nazi fanático. Era un constructor naval que había residido en Davao antes de la guerra, y los invasores japoneses lo respetaron.

Tenía gran cantidad de amigos filipinos que fueron llevados a los campos de concentración cuando se supo que habían enviado a sus esposas a las montañas. El nazi fué a ver al comandante japonés a interceder por sus amigos y obtuvo la promesa del jefe japonés de soltarlos si traían a sus esposas a la ciudad.

Basándose en esta promesa, el nazi fué a las montañas y regresó con las mujeres de sus amigos. Inmediatamente los japoneses procedieron a encerrarlos en los mismos campos de concentración. El alemán se enfureció y le soltó al japonés cuanto insulto se le ocurrió; afortunadamente, el japonés no le entendía, de modo que lo dejó ir. Inmediatamente el alemán se enroló en el ejército de guerrillas y nos construyó varias embarcaciones.

Los japoneses nunca se dieron cuenta que el alemán los estaba traicionando, y seguían admitiéndolo en sus filas. Cuando lo interrogaban acerca de sus misteriosas ausencias, él les decía que había sido capturado por las guerrillas y que había logrado escapar.

En una oportunidad condujo a 800 mineros filipinos a nuestro territorio, y trajo consigo una máquina de las minas que le era necesaria para contruir nuestras embarcaciones. Por cierto que habríamos podido emplear otros nazis como él.

Uno de los nuestros era un sueco que hablaba muy poco inglés; había sido primer mecánico en una mina de oro hasta que fué capturado por los japoneses. Cuando se enteró de la existencia de las guerrillas, se nos unió.

Otro fiel soldado era un marinero noruego cuyo buque había sido hundido frente a Mindanao por un submarino japonés. Teníamos un sirio, que era uno de nuestros jefes de regimiento, y bastante hábil, por cierto.

Nuestro ejército se componía de hombres morenos, amarillos y blancos, a quienes unía solamente el amor a la libertad.

A McCoy y Mellnik, los oficiales más caracterizados de nuestro grupo de evadidos, les aguardaban aventuras escalofrantes.

Cuando recibieron orden de salir de Mindanao en el próximo submarino que tocara en la isla, se quedaron en el cuartel general en Misamis, esperando la llegada del submarino.

La espera fue una prueba para ellos, pues aún insistían en que los diez regresáramos juntos. A mediados de Junio, Ed Dyess los encontró en Misamis, planeando reunirse con Mac y Steve en el Coronel Fertig, jefe de todas las guerrillas, sobre el establecimiento de aeródromos secretos.

Dyess convenció a Fertig de que era factible traer provisiones a Mindanao por avión, y le dijo que creía poder interesar en ello a las autoridades del ejército y la marina que se encontraban en Australia. El resultado fue que se le ordenó a Dyess salir para Australia en el próximo submarino.

Al principio, la noticia le sorprendió, pero lógicamente se alegró al saber que iba a regresar. Como había dejado algunos papeles importantes en el cuartel de la división, decidió regresar por ellos, a pesar de que se trataba de una jornada bastante peligrosa. Así, salió de Misamis, planeando reunirse con Mac y Steve en la primera semana de Julio. Como resultado de su viaje, se perdió de unas diversiones en Misamis, y por poco pierde también el submarino.

En la mañana del 26 de Junio, los japoneses iniciaron un ataque sobre Misamis, donde sabían que teníamos nuestros cuarteles. Aún no había amanecido completamente, cuando Mac y Steve fueron despertados por el rugido de los aviones; al salir de sus alojamientos, vieron cinco bombarderos volando en círculo a poca altura.

Rápidamente se embarcaron en una lancha que desarrollaba cuatro nudos, llevándose unos cuantos soldados filipinos, y partieron a lo largo de la costa, hacia el sur. Veinte minutos después de abrir del muelle, los japoneses desembarcaron en Misamis.

Al mismo tiempo, los nipones habían hecho otro desembarco en Tamgob, a diez millas al sureste de Mindanao. En este lugar, los bombarderos dejaron caer su carga sobre un hospital, que tenía pintada una cruz roja y luego ametrallaron a los pacientes que trataron de huir.



Mac y Steve, en su lancha estaban bastante asustados. Las únicas armas que portaban eran pistolas, pero las tenían listas para usarlas, mientras los filipinos se encargaban del manejo de la lancha. Poco después, una lancha japonesa bastante potente los encontró y se dirigió a darles caza. Los nuestros estaban ya listos para varar la lancha y esconderse en la maleza de las orillas, cuando vieron con alivio que los japoneses viraban y se dirigían en pos de una banca de dos palos que se acercaba a Misamis. Evidentemente, los nipones supusieron que se trataba de una presa mejor.

Apenas había pasado el peligro de la lancha, cuando un avión picó sobre ellos; con gran sorpresa, el avión, que podía haberles disparado, no lo hizo. Posiblemente había empleado toda su munición en ametrallar a los pacientes del hospital.

Una de las reglas que los nipones trataban de establecer, era de que solamente ellos podían usar embarcaciones a motor. Mac y Steve tenía pleno conocimiento de esta disposición cuando navegaban a lo largo de la costa con su lancha, en medio de lo que luego se enteraron era una invasión en gran escala de esa parte de la isla.

Después de un rato, decidieron que era poco seguro estar en el mar, y dijeron a los filipinos que los llevaran a un escondite en la costa. Los guías obedecieron más que rápidamente, y desembarcaron en un manglar pantanoso. Mac y Steve, ambos veteranos de las selvas y montañas de la provincia de Davao, veían con avidez la espesa vegetación del pantano.

Abriéndose paso a través del pantano, emprendieron camino a Bonifacio, que es un lugar detrás de los bosques, donde se encontraba trabajando la estación de radio principal del ejército de guerrillas. Allí estaba el Coronel Fertig, preparándose para trasladar la estación a otro lugar más internado en las montañas, debido a la cercanía de los invasores.

Al día siguiente emprendieron la marcha, llevando el generador y algunos barriles de combustible en una especie de trineos, halados por un carabao. Mac y Steve con un guía filipino, decidieron abrirse camino por un atajo, y se separaron del resto de la partida. Pronto tuvieron oportunidad de arrepentirse de su apresuramiento, pues encontraron un río angosto, pero muy profundo, para ser vadeado, que les cerraba el paso.

Como no querían mojarse las ropas, se desnudaron, envolviendo sus ropas en atados y las arrojaron a la otra orilla. Ataviados únicamente con el cinturón de sus pistolas, se dispusieron a nadar, pero pronto se dieron cuenta que ello era imposible, pues la corriente era bastante fuerte. Regresando a la orilla, se pararon en las rocas a considerar cuál sería su próximo movimiento.

Mientras tanto, el guía que prudentemente se había quedado vestido, exploró las orillas y al poco rato estaba al otro lado. Luego explicó sonriente que unas 200 yardas más arriba había podido cruzar por una roca. A Mac y a Steve no les quedó otro remedio que ir en busca de las rocas, peleando contra los mosquitos, sanguijuelas y malezas, hasta cubrir las 200 yardas más largas que jamás haya recorrido un hombre desnudo.

Luego que se estableció la estación de radio en su nuevo sitio, la partida se quedó esperando a Dyess. Mac y Steve estaban preocupados por él, pues sabían que no había podido enterarse de la invasión japonesa, y quizá se metería sin saber en una ciudad ocupada.

Además temían que Dyess no llegara a tiempo para alcanzar el submarino, que ya había fijado su llegada para el 9 de Julio. A fin de poder alcanzarlo, fué preciso partir de la estación a más tardar el 3 de Julio, pues los desembarcos de los japoneses habían imposibilitado el empleo de camiones para el traslado.

Leo Baelens, otro de los diez americanos escapados del campo de concentración, se encontraba también en la estación de radio en ese momento, y quería desesperadamente partir con los otros tres - McCoy, Mellnik y Dyess - en el submarino. Nuevamente McCoy pidió al Coronel Fertig que dejara a Leo ir con ellos, pero Fertig rehusó diciendo que necesitaba a Leo, que era ingeniero de aviación, para la construcción de los aeropuertos.

Pasaron los días, y aún no aparecía Dyess. La estación de radio del cuartel de la división, al otro lado de la isla, informó que Dyess había salido el 25 de Junio, pero que no se había vuelto a tener noticias de él, ni aún por telégrafo de bambú, que era el sistema empleado, por los nativos, y que se transmite con rapidez asombrosa.

El 2 de Julio, la víspera de salir para encontrar al submarino, Dyess no había llegado aún, de modo que McCoy y Mellnik perdieron la esperanza de poder partir con él.

Queremos que este relato sea un tributo a nuestro amigo, Ed Dyess.

Cuando decimos amigo, este vocablo tiene para nosotros un significado muy diferente al que tenía antes de la guerra. Antes sólo representaba para nosotros a alguien cuya compañía nos era grata. Pero ahora significa considerablemente más.

Los sufrimientos y el terror de la guerra relievian las grandes cualidades de los hombres, pero también sacan a relucir sus vicios y miserias. Quizá esto no sea aplicable a los miembros de un ejército victorioso. Pero nosotros éramos miembros de un ejército derrotado, enfermo, y hambriento, y después de la derrota sufrimos las barbaridades de los campos de prisioneros de los Japoneses.

En esos campos todo hombre tenía que contar con un amigo para poder sobrevivir. Todos sufríamos de enfermedades. Cuando un prisionero caía enfermo, lo común era que luego muriese, a no ser que contase con un amigo que le trajera alimentos y agua y le proveyera sus cuidados. Si no tenía un amigo y la enfermedad alcanzaba sus últimas etapas, el enfermo era trasladado debajo de los edificios del campo de prisioneros, en donde su agonía de muerte y la inmundicia donde yacía no fueran causas de mayores penurias para los enfermos que quedaron arriba. Bajo tales condiciones, no debe sorprender el que algunos hombres hayan perdido la razón.

Por otra parte, había hombres cuyo sereno coraje era algo digno de admirar. Uno de estos hombres era Ed Dyess. El debe haber inspirado a cientos de prisioneros a mantener fuerte el espíritu, al igual que pudo inspirar a los hombres de su regimiento en los últimos días de Bataan.

Sam Grashio fué uno de los hombres de ese regimiento. Pero más que eso, ambos eran amigos. En el campo de prisioneros de Davao, Sam trabajaba en la cocina, y robaba alimentos, los que compartía con Ed. Sam no es afecto a hablar mucho sobre esa mutua amistad, pero en cambio se enorgullece relatando las hazañas de Ed en Bataan, especialmente el pasaje aquél de su famosa incursión a una flota Japonesa en la Bahía de Subic el 3 de Marzo de 1942.

Fué en aquella ocasión que Ed colgó bombas de 500 libras en la panza de un P-40 e hizo tres ataques a la flota e instalaciones de tierra de los japoneses. Hizo volar una cuantiosa cantidad de suministros de los japoneses. Al día siguiente la radio de Tokio anunciaba que la Bahía de Subic había sido atacada por tres escuadrillas de bombarderos cuatrimotores, escoltados por aviones de caza.

Poco antes de nuestra rendición, Ed recibió órdenes de partir hacia el sur en el primer avión disponible. Pero primero despachó a todos los hombres que pudo "estibándolos" en los aviones, rehusando embarcarse él mientras algunos de los suyos quedaran atrás. Ed era de esa clase de hombres.

Su relato de la marcha de la muerte de Bataan, que colocó su nombre en los titulares de todos los diarios de costa a costa, lo convirtió en un héroe nacional, pero en todos los pasajes de ese relato resaltan la modestia y grandeza de carácter de Ed.

Durante nuestro vuelo desde el campo de prisioneros y a través de la selva, él era uno de los menos expresivos del grupo, pero su coraje en los momentos críticos y sus arengas cuando el desaliento quería hacer presa de nosotros, nos ayudaron muchas veces a seguir adelante.

Después que recibió órdenes de salir de Mindanao, y una vez que hubo regresado al cuartel general divisionario para recoger su equipo y papeles de importancia, el primer pensamiento de Ed fué llevarse a Sam Grashio en el submarino. Sam, el intendente del ejército de guerrilleros estaba entonces en la Isla de Camaguin, recolectando provisiones, y Dyess fué allí a verlo. Dyess viajaba con el Coronel McClish, el comandante de nuestra división.

Cuando lograron encontrar a Sam, Dyess le dijo que se alistara y fuera a bordo, McClish pidió a Sam que se quedara para acabar el trabajo que estaba haciendo. Para Sam fué muy difícil llegar a una decisión, pero finalmente escogió por quedarse.

Dyess aceptó inmediatamente la decisión de Sam y ambos se dieron un apretón de manos por última vez. Conforme abría el submarino se dejaba escuchar a la voz de Dyess que gritaba:

"Pronto te veré, Sam!"

Pero nunca más se volvieron a ver. Dyess murió en un accidente de aviación después de su regreso a los Estados Unidos.

Después que dejó a Sam en la Isla de Camaguin, Dyess se dirigió al oeste hacia nuestra estación de radio principal, en la más lenta de nuestras lanchas, la "Isla del Tesoro". Junto con él iban el Coronel McClish y unos 30 nativos, entre los que estaban Ben y Víctor, los convictos filipinos de la colonia penal de Davao, que nos ayudaran a escapar del campo de concentración. Estaban totalmente despreocupados mientras navegaban hacia la aldea de Jiménez enteramente desprevénidos que los japoneses habían invadido esa área.

La "Isla del Tesoro" llegó a Jiménez poco antes del amanecer. Todo el mundo estaba contento, en la creencia que los japoneses se encontraban a muchas millas de allí. Pero súbitamente fueron sorprendidos por el haz de un poderoso proyector dirigido hacia ellos. La luz provenía de un transporte japonés de unas 3,000 toneladas. Este se dirigió a toda prisa a dar caza a la "lanchita", disparándole con ametralladoras y cañones de 1 libra. Pero todos los tiros cayeron en el agua, y nuestra lancha pudo huir hacia aguas poco profundas. El transporte no pudo seguirnos, pero no dejó de mantener a nuestra lanchita de excursiones bajo el haz de su proyector.

"Fué una sensación aterradora", dijo Dyess posteriormente, "No había un sólo sitio en la lancha donde pudiéramos escapar al resplandor de ese maldito proyector".

Al abandonar la lancha, todos se dirigieron en tropel a tierra, quitando antes los inyectores de petróleo al motor para que los japoneses no pudieran utilizarla.

Todavía ignorantes de que los japoneses estaban en Jiménez, se encaminaron hacia el pueblo, pero enviando grupos de reconocimiento de avanzada. Esta gente regresó informando confiadamente:

"No señor, no hay japoneses".

Fué así como todos continuaron alegremente hacia el pueblo y casi van a dar de manos a boca con una compañía de 200 soldados enemigos. Pero justamente pudieron ver a los japoneses y se desviaron bordeando el pueblo:

El grupo llegó a la estación de radio la noche del 2 de Julio, encontrando a McCoy y a Mellnik que se comían las uñas de ansiedad, pues temían que Dyess no llegase a tiempo para salir al día siguiente al rendez vous con el submarino, fijado para el 9 de Julio.

Fué un encuentro feliz, hecho más agradable por la presencia de Ben y de Víctor, quienes por esta época ya eran soldados en el ejército de guerrilleros.

McCoy, Mellnik y Dyess aseguraron a estos dos filipinos que, cuando ellos (los tres primeros) regresasen a los Estados Unidos, pedirían al Presidente Manuel Quezón (N. del T.: Que residía en Washington, D.C.), que concediera el indulto para ambos.

Mellnik cumplió esa promesa, y el Presidente Quezón se sintió feliz de decretar los perdones, que borraron las sentencias por homicidio que pesaban sobre estos dos bravos hombres. Después de la guerra, tenemos la intención de conceder una pensión u otro obsequio substancial a Ben y a Víctor. A ellos debemos nuestras vidas:

Después de todas sus arriesgadas escapadas recientes, McCoy, Mellnik y Dyess creían haber perdido su capacidad para ponerse nerviosos por nada. Pero estaban equivocados. El viaje hacia el rendez vous con el submarino fué para ellos su época de mayor ansiedad desde que se escaparon del campo de prisioneros el 4 de Abril.

El rendez vous estaba fijado para el 9 de Julio en un punto a cinco millas fuera de la península en la costa meridional de la provincia de Zamboanga. Pero, desafortunadamente, los japoneses acababan de desembarcar en varios puntos de la parte sur de Zamboanga, frustrándoles así todos sus bien meditados planes para llegar al rendez vous.

Los planes originales contemplaban ir por camión a Pagadián, y desde allí por lancha hasta el punto de rendez vous. Como los japoneses controlaban el camino hacia Pagadián, era imposible seguir pensando en el viaje por camión. Nuestro grupo se

vió obligado a tomar una ruta por tierras escarpadas, escabrosas e irregulares, y sólo disponían de seis días más para llegar al rendez vous.

El viaje comenzó en las primeras horas del 3 de Julio. Este es el relato que hace McCoy sobre dicha jornada.

"Teníamos por escolta a 20 soldados filipinos, y nos acompañaba además un Oficial del Servicio de Inteligencia Naval. Después de varias horas de caminata tras una carreta tirada por un carabao que transportaba nuestro equipo, logramos llegar a un río donde los guerrilleros habían incendiado un puente, unas 5 millas sobre una bahía donde los japoneses tenían un puesto fortificado.

"Teníamos una gran cantidad de papeles y documentos oficiales que debíamos mantener secos, y no nos figurábamos cómo podríamos conservarlos secos al cruzar el río. El Oficial de Inteligencia, que era un excelente nadador, se ofreció voluntariamente a acomodar troncos en la corriente del río para que sirviera como puente temporal.

"Se desnudó, se lanzó al río, y estaba acomodando los troncos cuando uno de los guías filipinos me dijo: "Señor, en este río hay muchos cocodrilos".

"Llamé a uno de los soldados que portaba un fusil ametralladora (Tommy gun) y le ordené que observara bien por si asomaban cocodrilos. Luego pudimos cruzar el río por sobre el improvisado puente. Cuando el Oficial de Inteligencia alcanzó la otra orilla, le contamos lo de los cocodrilos. Su piel es de naturaleza bastante trigueña, pero esta vez se puso como cera.

"En mi informe a la Marina, dí cuenta de su proeza al tender el puente de troncos sobre el río, y espero que le otorguen por ello la Cruz al Mérito Naval.

"Poco después nos encontramos con otro río, cuya fuerte corriente era aún mayor debido a la marea. Tratamos de hacer pasar la carretera, pero fué imposible. Dyes y el Oficial de inteligencia tuvieron que caminar río arriba hasta encontrar un punto por donde pudieran atravesar el río a nado.

"El resto de nosotros tuvimos que construir una balsa de bambú para poder transportar nuestro equipo, a la que aseguramos una vena larga de un árbol la que usamos como línea de remolque para cobrar la balsa desde la orilla opuesta. Esta fué una buena idea, con la única salvedad de que nuestro improvisado cabo de remolque se rompió, y nuestra balsita se fué río abajo llevada por la corriente mientras que todos nosotros pendíamos colgados de ella como racimos. Nuestra velocidad fué de unos 8 nudos.

"Casi alcanzamos a llegar hasta la costa donde se encontraban establecidos los japoneses pero antes logramos varar la balsa en la orilla opuesta de un punto donde el río hace una curva cerrada. Steve (Melnik) alega que él hizo ésto con esfuerzos sobrehumanos, empujando la balsa en el instante preciso. Espero que también él reciba una medalla.

"A la puesta del Sol del día siguiente estábamos a punto de entrar a un pueblo donde pensábamos pasar la noche en el edificio que servía de escuela. Afortunadamente, nos encontramos con un muchacho filipino, quien nos dijo que dentro de la escuela habían 150 soldados japoneses y que por eso habían dado por terminadas las clases escolares.

"Esto nos descorazonó. Ya estábamos cansados hasta la médula y para no encontrarnos con los japoneses teníamos que caminar tres millas (unos cinco kilómetros) de noche y pasando por una ciénaga para poder llegar a otra villa. Allí encontramos a muchos filipinos que habían huído de los japoneses, por lo que el villorrio este estaba repleto - sobrepoblado. Dormimos en una casa que, cuando llegamos, ya habían dentro de ellas 27 filipinos entre hombres, mujeres y niños, además de numerosos perros y gatos. Algunos de nuestro grupo tuvieron que ir a dormir en el gallinero.

"A la mañana siguiente encontramos a un hombre que nos dijo conocer el camino a la siguiente villa. Hasta nos juró que acababa de llegar de allí. Lo tomamos como nuestro guía, y para suerte nuestra, se perdió. Cuando regresamos por nuestros mismos pasos pudimos ver en el fango huellas de pisadas de los japoneses, que iban en dirección nuestra. Una anciana mujer nativa nos dijo que un pelotón de soldados japoneses acaban de pasar, y que le habían preguntado si ella sabía dónde estaban los americanos. ¡Un espía nos había delatado!

"Sostuvimos una conferencia entre nosotros y decidimos que nuestra mayor seguridad estaba en permanecer lo más próximo a los japoneses, pues de ese modo sabríamos dónde estaban. Nos apuramos, y enviamos un grupo de avanzada. Cuando los japoneses hicieron un alto para almorzar, nosotros también nos detuvimos, pero no para comer. Tampoco estábamos con muchas ganas como para comer.

"Cuando los japoneses reiniciaron la marcha nosotros también la reanudamos, y pronto llegamos a un punto donde el camino se bifurcaba. Los japoneses tomaron el camino de la izquierda. Nosotros seguimos por el derecho, y de este modo logramos eludirlos.

"El tiempo ya nos apremiaba, y empezamos a temer que no íbamos a poder llegar al rendez vous con el submarino. Sobre todo ésto, un guía nos hizo perder medio día.

"Nosotros lo seguíamos con una brújula (siempre controlábamos a nuestros guías de ese modo) y comprobamos que nos estábamos yendo por otra parte. Después de interrogarlo por un corto tiempo nos reveló que quería detenerse para almorzar en la casa de una amiga, varias millas fuera de nuestro camino. Rápidamente lo convencimos de que él no debía ir a la casa de su amiga.

"Este último día de caminata fué terrible. Caminábamos por malezas que nos llegaban a los hombros, y con frecuencia perdimos las huellas. Cuando nos sucedía ésto teníamos que abrirlas en abanico para encontrarla de nuevo. Habíamos estado caminando desde las 6 de la mañana sin parar un sólo momento para comer. Alrededor de la 7 de la noche, llegamos a una aldea de la costa donde nos esperaban ya con una apetitosa comida. Sin embargo, cualquier cosa nos hubiera sabido deliciosa.

"Después de comer partimos en una embarcación para Margosatubig bajo una lluvia torrencial. Margosatubig es un lugar bastante civilizado, en donde pasamos la noche. A la mañana siguiente, que era la mañana de nuestro rendez vous, estábamos tan excitados, que no pudimos hablar mientras nos dirigíamos hacia Naga Naga donde nos esperaba una lancha que nos habría de llevar hasta el rendez vous.

"La lancha estaba esperando, y rápidamente la camuflamos con ramas de árboles y corrimos a una caleta para escondernos de los aviones japoneses. Allí esperamos todo un día que nos pareció interminable. Ya bien entrada la tarde nos hicimos a la mar con la lancha todavía camuflada.

"Nuestro rendez vous era a cinco millas mar afuera, y la hora había sido fijada media hora después de la puesta del Sol. Llegamos al punto e izamos una bandera Americana. Luego escudriñamos el agua con ansiedad, preocupados de que el Comandante del Submarino hubiera notado las recientes actividades de invasión de los japoneses y que por eso no se hubiera decidido a detenerse.

"Dyess y Mellnik estaban pálidos y tensos. Yo también estaba igualmente pálido y tenso, y opté por jugar un solitario para evitar volverme loco.

"De repente sentimos un ruido silbante por nuestra proa. Alguien de nosotros gritó ¡allí está! y pudimos ver una escena maravillosa: un casco enorme pintado de negro que emergía de debajo del agua.

No tardó un minuto en desplegar la bandera de las franjas y estrellas, mientras nosotros atracábamos al costado y subíamos a bordo.



"La sensación que mejor recuerdo de mi viaje en ese submarino fué pisar a firme sobre una plancha acorazada - una plancha dura y buena que era para nosotros suelo Americano. Dijimos adiós al bambú y al rattan.

"En la lancha en que nos dirigimos al submarino llevamos bastantes frutas frescas, las que transbordamos rápidamente. Le dijimos al Comandante, Capitán de Fragata Al Clarke, que habíamos oído decir que en un puerto 10 millas hacia el oeste habían tres transportes japoneses, y que era posible que también hubieran buques de guerra en las vecindades. Por eso nos hicimos a la mar al instante".

El viajar en submarinos a través de aguas enemigas evidentemente no representa un buen riesgo para las compañías de seguros, pero después de todas sus escapadas de manos de la muerte, McCoy, Mellnik y Dyess consideraron que el viaje en submarino hasta Australia era tan seguro como navegar en un acorazado en el puerto de Nueva York.

A bordo tenían cómodas literas, buena alimentación, y mucho tiempo para descansar.

Pero por muchos días no pudieron descansar. No podían dejar de pensar en los hombres que habían quedado en Mindanao. Hablaron durante cuatro horas, haciendo planes para relatar la odisea de la marcha de la muerte y los campos de prisioneros, y de ver la forma de publicarlas lo antes posible.

También tenían tiempo para especular sobre lo que hubiera sido si al principio de la guerra muchas cosas hubieran ocurrido de otra manera. Pensaron en los últimos días terribles en Bataan y Corregidor, cuando todo el mundo sabía que la rendición tendría que ocurrir pronto, y cuando muchos grupos de hombres hacían planes desesperados para salir de allí antes de ver arriar la bandera.

Todos suponían que los campos de prisioneros serían un infierno, y querían pelear otra vez, cuando las condiciones fueran más parejas.

Los 172 oficiales de marina que estaban en las Filipinas habían trazado muchos planes para escapar de los japoneses. La mayoría de nuestras unidades de guerra habían huido o estaban hundidas, y la base naval de Cavite había sido destruida. Corregidor necesitaba sólo 10 o 15 oficiales; el resto estaban de sobra.

McCoy, que entonces era Capitán de Corbeta, era el Oficial de Material de Radio en la Roca (Corregidor) y ya no era indispensable porque todo lo que significaban repuestos o material de radio ya no existían. Por eso él comenzó a buscar la primera oportunidad para huir.

Su primera oportunidad se presentó el 26 de Diciembre de 1941, cuando la guerra sólo tenía 19 días de empezada. Se le acercó el Comandante Charles Adair, miembro del Estado Mayor del Almirante Thomas C. Hart, quien le dijo que él y otros dos oficiales del Estado Mayor iban a intentar la huida en la goleta auxiliar "Lanaki", comandada por el Capitán de Fragata Kep-Tolley.

El "Lanaki", que anteriormente había pertenecido a una compañía mercantil de Manila, fué el buque usado en la película "Tifón", en que intervino como estrella Dorothy Lamour. El Comandante Adair pidió a McCoy que trajese equipo de radio, tres operadores, y que McCoy mismo se embarcase.

McCoy aceptó esto último pero dijo que antes debía obtener permiso del Comandante Naval de Corregidor, Almirante Rockwell. McCoy sabía que el permiso del Almirante era una cosa echada, porque habían otros dos oficiales calificados para reemplazarlo. El Almirante Rockwell era de la idea que mientras más oficiales lograsen evacuar Corregidor, tanto mejor.

Pero en el último minuto, McCoy cambió de parecer, porque juzgó que debería quedarse y terminar todos los trabajos que debían de ser ejecutados. Pidió voluntarios, y el Teniente Charles Walruff lo reemplazó en el "Lanaki". Este buque llegó a Australia en 29 días, sin incidente alguno.

Pero McCoy sin embargo, todavía abrigaba grandes esperanzas de poder evacuar Corregidor. Notó que la Armada había asumido el control de un buque al servicio de Salubridad Pública de los Estados Unidos, el "PERRY", de 70 pies de eslora, propulsado por motor diesel, buque que sería ideal para la huida puesto que no tenía mástiles y era de borda bastante baja.

El comandante de este buque era un Alférez de la reserva naval, que carecía de todo concepto de navegación, pero tenía una excelente tripulación, que excedía en el doble a la que realmente necesitaba. McCoy fué a visitar al Alférez.

"Me comprometo a suministrar todos los instrumentos de navegación necesarios así como el equipo de radio," dijo McCoy. "El Alférez convino en proveer los víveres, el agua y el combustible. Decidimos esperar justo hasta momentos antes que cayese Corregidor y luego huir en el momento preciso.

"La noche del 8 de Abril, cuando se rindió Bataan, llegó un submarino a Corregidor, con un cargamento de víveres. Fué el primero en llegar atendiendo al llamado urgente por víveres que había hecho el General Jonathan Wainwright. El comandante del submarino había sido mi compañero de promoción en la Academia Naval, por lo que fuí a visitarlo a bordo mientras se descargaban los víveres.

"Estábamos tomando café en la cámara de oficiales cuando llegó un oficial portando un mensaje manuscrito, enviado por el Comandante Naval, Capitán de Navío Kenneth Hoeffel, ordenando al submarino suspender la descarga de víveres y hacerse a la mar inmediatamente con rumbo a Australia. Nos quedamos abismados, porque la descarga de los víveres estaba a la mitad y el resto bien se podía haber terminado de descargar en otros 20 minutos.

"Yo me dije que si la situación era tan mala como lo implicaba esa orden, la caída de Corregidor era inminente, y le solicité al comandante del submarino si podría llevarme a bordo. El me respondió con un ¡Seguro!, pero no podía decirme de una vez para escaparme así tan fácilmente. A estas alturas el Almirante Rockwell ya había sido evacuado a Australia y Hoeffel, el nuevo Comandante Naval, había comunicado que todo permiso para escapar sería denegado.

"Yo temía que si me escapaba en el submarino, podía ser declarado desertor, y mi esposa con mis dos hijitas sufrirían. Por eso decidí por quedarme. Durante los once meses que estuve en un campo prisionero no cesaba de darme de puntapiés por haber adoptado esa decisión.

"Mi segunda oportunidad para escapar se había esfumado, pero todavía tenía esperanza de escapar en el buquecito del Alférez. Por esta época conocí al Coronel Wong del Ejército Chino, quien en 1932 se había graduado en West Point, y que también estaba muy ansioso de escapar de Corregidor. El tenía una carta firmada por el General Beebe, Jefe de Estado Mayor del General Wainwright, por la que lo autorizaba a embarcarse en un buque de la Armada. Puesto que el Ejército era el que controlaba todos los servicios, dicha carta era una orden.

"Yo le hablé al Alférez respecto a la carta del Coronel Wong y finalmente pude convencerlo para intentar la escapada durante la noche del 11 de Abril, dos días después de la caída de Bataan. Yo tenía autorización desde las 8 hasta las 10 p. m. para pasar a través del campo minado por el Ejército y además conocía muy bien cómo sortear las zonas minadas por la Armada, por lo que pensamos que todo estaba listo.

"Luego, en el momento en que yo enviaba un carro por el Coronel Wong, el Alférez cambió de opinión. Por mi experiencia en los entrenamientos de combates nocturnos yo sabía que el buquecito no podía ser visto y hubiera podido escapar con seguridad hasta las costas de la China, donde el Coronel Wong había dispuesto anteladamente los preparativos para que desembarcáramos. Poco después, el Coronel Wong partió de Corregidor por avión y llegó con felicidad a China.

"Mi tercera oportunidad para escapar estaba perdida, pero no por eso me sentí muy deprimido porque todavía tenía un cuarto plan. Este plan contemplaba el empleo de un bote velero de 35 pies, cubierto, que tenía un motor auxiliar de un Ford V-8. El bote, que se llamaba "Cruz del Sur", era de propiedad de un Americano apellidado Herndon, quien lo había traído navegando desde Saigón a Manila, con destino final Estados Unidos. La guerra lo sorprendió en Manila, y su bote quedó abandonado en las rocas del puerto de Mariveles.

"Pasó al poder del Capitán de Corbeta Albert Hadé, segundo comandante del "Canopus", buque madrina de submarinos, cuya tripulación lo reparó y reacondicionó en forma excelente con la ayuda de ingenieros del Ejército. A fines de Abril, Hadé me cedió sus intereses sobre el control del bote porque él estaba seguro de poder escapar en un submarino.

"El bote tenía víveres, agua y combustibles suficientes para seis semanas, y yo decidí navegar hacia el mismo puerto chino donde originalmente habíamos planeado ir con el Coronel Wong. A veinte millas al interior de este puerto habían comiones para ir a Chunking. Además, el Capitán de Corbeta Fort Callahan, amigo mío, me había ofrecido mandar un mensaje en clave a la Comisión Militar de Asuntos Chinos (Chinese Military Affairs Commission), informándoles sobre la fecha y lugar de nuestra próxima llegada.

"El 2 de Mayo, reuní a la tripulación y les dije que saldríamos el 4 de Mayo por la noche. Todos sabían que la rendición de Corregidor estaba próxima, y que los oficiales de marina no eran absolutamente de ningún valor para la defensa de la fortaleza.

"La noche del 3 de Mayo, dos soldados del ejército se robaron el bote y se fugaron a Cavite, distante 7 millas. No tenían señales de reconocimiento, por lo que nuestras defensas costeras de Fort Hughes abrieron fuego de ametralladoras contra el bote matando a los dos infortunados soldados.

"Al amanecer ví al bote a la deriva, pero estaba muy lejos para poder llegar hasta él. Esos momentos fueron negros. Dos horas más tarde, el botecito era hundido por bombarderos en picada japoneses, y con el bote se fué mi última oportunidad para escapar antes de la rendición.

"El Comandante Hadé, que había alistado el bote y que me lo había cedido porque él esperaba evacuar en un submarino nunca pudo hacerlo, y ahora está prisionero en el campo N° 3 en Manila.

"Cuando llegué a Australia supe que la Armada nos habría recibido con los brazos abiertos. Los oficiales que están prisioneros en un campo de concentración son de escaso valor para su país.

Muchos de los 172 oficiales capturados murieron en los campos de concentración japoneses.

La quinta oportunidad que tuvo McCoy para escapar se presentó el 4 de Abril del año siguiente, cuando 10 de nosotros pudimos fugarnos del campo de concentración de Davao. McCoy, Mellnik y Dyess estaban ansiosos por contarle al mundo qué les había sucedido durante esos 11 meses.

Mientras que el grupo de McCoy estaba escabulléndose de los japoneses en su camino hacia el submarino, nos dieron muy malas noticias en el cuartel general divisionario en Daan Lunsod. Los japoneses habían tomado el área de las Misamis y estaban haciendo preparativos para atacarnos después. Evidentemente estaban cansados de tenérselas que ver con los atrevidos ejércitos de guerrilleros y estaban decididos a acabar con ellos definitivamente.

Pero el temor de la nueva invasión japonesa era sólo una de nuestras preocupaciones. El arroz se nos estaba acabando, que era como el forraje del ejército. El vicioso hábito de los japoneses de incendiar los sembríos de arroz estaba empezando a dejar sentir sus efectos. Además, muchos de nuestros soldados estaban enfermos con paludismo.

Teníamos tantas cosas de qué preocuparnos que no nos dábamos abasto con todas ellas. Cuando llegó el 4 de Julio, mandamos al diablo todas nuestras penurias y dimos un baile para celebrar el aniversario de la independencia de nuestro país. No hubieron castillos de fuegos artificiales. Probablemente hubiera sido una imprudencia ésto, en un territorio dominado por el enemigo.

Unas 15 parejas asistieron al baile, que se realizó en el cuartel general. Shofner fué quien pagó todos los refrescos. Después del baile, llevamos a las muchachas a sus casas, siendo ésta también una costumbre filipina. Las oportunidades para enamorar eran pocas, pues los chiquillos y otras gentes nativas siempre nos seguían y no nos dejaban solos. A veces nos seguía toda una procesión.

Los filipinos de las clases mejor acomodadas han heredado la costumbre española de ver que sus mujeres siempre estén celosamente cuidadas por una acompañante. Debido a ésto es que quizás, sólo uno de los solteros de nosotros se enamoró. Ese fué Bob Spielman, uno de los dos sargentos que se escapó con nosotros del campo de prisioneros.

Bob llegó a casarse con una muchacha llamada Juanita McCarthy, hija de un veterano de la guerra Hispano-America, que residía en la isla desde 1898. Ninguno de nosotros pudo asistir a la boda que se efectuó en una capillita de bambú, pero no dejamos de enviarles regalos de boda y sinceros mensajes de congratulación.

El día siguiente al 4 de Julio lo pasamos tratando de arregiar un equipo de radio, pero no tuvimos éxito. Estábamos completamente fuera de contacto con el cuartel general, que se hallaba al otro lado de la isla. En la noche, Shofner fué a la playa junto con Tom Jureka, teniente en el ejército de guerrilleros. Estaban contemplando la puesta del Sol y charlando sobre el esperado ataque japonés, cuando Jureka preguntó a Shofner:

"¿Qué harías si viéses un buque de guerra japonés en el horizonte?"

Shofner pasó la mirada a través del mar, que brillaba con el Sol poniente.

"Por Dios, allá lo veo, dijo Shofner".

Era un destroyer, que se aproximaba velozmente, a unos 35 nudos. Nuestra lancha más rápida, la "Narra" (8 nudos de máximo andar) estaba cruzando la bahía y el destroyer puso la proa en persecución de la lanchita, como si fuera un gato tras un ratón, disparándole descargas cerradas de ametralladoras y hasta sus cañones de 5 pulgadas. La "Narra" se escurrió hacia la playa, mientras que alrededor caían las granadas y esquirlas y terminó por vararse en un arrecife.

Shofner y Jureka observaban, fascinados, mientras que la tripulación de la lancha se lanzaba al agua y nadaba hacia tierra. Shofner impartió órdenes para abandonar el pueblo, y luego se escondió en la maleza de la playa. El destroyer pudo ver que la "Narra" estaba varada e inutilizada, por lo que dirigió su atención a una torre de radio fuera de servicio, que estaba en las cercanías, y le disparó hasta derribarla.

El destroyer estaba sólo 1500 yardas de la playa, y Shofner rezaba porque se le apareciese un cañón un poco más grande que un Browning automático mientras el buque pasaba junto a él y empezó a cañonear Gingoog, la villa adyacente a nuestro cuartel general. Por suerte, la única desgracia que lamentar en esa villa fué un cocotero.

Una vez terminada su misión el destroyer viró y se alejó sin desembarcar tropas. Nuestro cuartel general seguía intacto, pero habíamos perdido la "Narra", nuestra mejor embarcación. En aquellos días, podía aceptarse el perder hombres, pero no se podía perder una lancha. Estas llevaban los aprovisionamientos necesarios para que nuestro ejército continuara en acción.

Al día siguiente trabajamos sin descanso en el afán de reflotar a la "Narra". El casco tenía varios huecos grandes por donde entraba el agua con más rapidez con la que nosotros podíamos achicarla. Finalmente aseguramos media docena de bidones de aceite vacíos a cada banda de la lancha y así la remolcamos a tierra.

Por esta época nos parecía evidente que los japoneses no tardarían en atacar nuestro cuartel general en Daan Lunsod. Decidimos mudarnos otra vez, esta vez a Linugos, unas 20 millas hacia el norte. Sam Grashio estaba todavía en la Isla Camiguin, reuniendo provisiones. Estábamos ansiosos por saber de él, pues en la isla no había lugar donde esconderse de los japoneses y con toda seguridad que los encontrarían si desembarcasen allí.

Shofner envió varios mensajes a Sam, ordenándole regresar al cuartel general, pero Sam con toda calma contestó que tenía todavía mucho que hacer y que regresaría cuando terminase. Finalmente conseguimos que el Mayor Clyde Childress, el Jefe del Estado Mayor, le enviase una carta ordenándole regresar inmediatamente.

Sam se dió cuenta que esta carta iba en serio, y se preparó para regresar a tierra firme, embarcando sus provisiones en una bankilla, bote de vela de un sólo palo sin vergas, de unos 35 pies de eslora. Estaba listo para partir a las 9:30 de la mañana cuando empezó a soplar una tormenta, una de esas tormentas tropicales tan comunes en las películas, sólo que ésta era peor.

"Piensas que podremos pasar?" preguntó Sam al patrón, un filipino.

"No, señor, ¡No señor! Debemos esperar hasta que amaine el viento".

Sam es un aviador, y no un marinerero, y no consideraba que un nó fuera una respuesta.

"Diablos, que podemos cruzar", dijo, y tras de darle la lata al patrón en un inspirado discurso en que le decía que su buque era magnífico, logró convencerlo. Como todos los filipinos, éste también creía que todos los americanos eran incapaces de cometer errores.

Habían 13 a bordo, más Sam y sus dos guardaespaldas. Cerca de la playa el agua estaba bastante tranquila, pero también empezó a embravecerse y pronto teníamos olas enormes que bamboleaban a nuestras pequeñas embarcaciones. Sam jura que las olas eran más altas que el mástil del bote. Pasaban por sobre el bote mojando a todos. Luego se salió el palo y la vela mayor quedó inutilizada. Sam empezó a preocuparse por los 5,000 pesos que tenía en el bolsillo.

El patrón trató bravamente de seguir adelante con la vela de foque pero cada vez él también se asustaba más y más.

"Nunca más volveré a ver a mi familia. Todos nos ahogaremos".

Esto lo repetía incesantemente, y puso de punta los nervios de Sam.

Sam seguía tratando de levantar los ánimos con sus palabras, pero su voz era cada vez menos convincente con cada palabra. "Usted es un excelente capitán. Su bote es magnífico. Usted es un excelente capitán, etc".

Dos miembros de la dotación fueron barridos por las olas pero pudieron asirse de la borda y permanecieron colgados hasta que fueron ayudados a subir a la cubierta. El bote estaba cargado con sacos vacíos que Sam esperaba poder llenarlos de arroz. En un acto de desesperación, ordenó que todos los sacos fueron arrojados al mar, así como preciosas herramientas. Estaba exhausto por el miedo, pero sabía que no podía dejar que los filipinos lo notasen.

Los tripulantes del bote cantaban "Listo, listo, listo" que para los americanos equivale a algo así como a la canción "Stay on the Ball", y Sam empezó a cantarlo también a todo pulmón.

Esto causó risas entre los filipinos y gracias a ello se les quitó el pánico.

Ellos tranquilizaron el bote después de pasar un punto donde el agua estaba más calmada, y bogaron hacia tierra.

Sam había tenido muchas entrevistas con la muerte, en tierra y en el aire, pero hasta ahora se pone pálido cuando habla de su viaje con el excelente capitán y el magnífico bote.

En su capacidad de Oficial de enlace entre el ejército y las autoridades civiles, Mike Dobervich tenía obligaciones que abarcaban toda la versatilidad de la Infantería de Marina. Los filipinos confiaban hasta sus asuntos familiares a la atención de Mike. Un día recibió la siguiente carta:

"Estimado señor: Por favor ayúdeme. Mi marido me quiere echar de la casa y dice que me va a quemar mi baúl. Yo estoy en una situación muy mala. Por favor ayúdeme. Muchas gracias".

Mike llamó a la mujer que escribió la carta así como a su marido, escuchó a ambos les dió una conferencia sobre los derechos y obligaciones conyugales, y les dijo que se fueran juntos a casa y que vivieran en paz. Marido y mujer partieron del brazo, después de abrazar ambos a Mike para demostrarle su profundo agradecimiento. Si el Americano había dicho vivan en paz, seguro que eso era lo correcto.

Mike era soltero, pero parecía estar dotado de un talento especial para solucionar problemas maritales.

También trabajó mucho por mejorar las condiciones sanitarias, tanto de las guerrillas como de civiles. En el área de Gingoog, cuya población era de unas cinco mil personas, unas 18 morían diariamente de paludismo. Había un tipo de paludismo pernicio-



so que a veces causaba la muerte sólo en 48 horas. Nuestras bajas debido a la malaria fueron mucho mayores que las ocasionadas por las balas japonesas.

Los americanos que escapamos de la prisión teníamos una pequeña provisión de quinina que Dyes se había robado del hospital del campo de prisioneros, y fué esta quinina la que nos salvó la vida, pero no teníamos cantidad suficiente como para salvar a muchas otras.

Mike oyó hablar de una droga llamada dita que se obtenía de la corteza de un árbol que aunque era menos efectiva que la quinina, parecía que surtía buenos efectos. Reunió unos cuantos químicos y farmacéuticos y instaló un laboratorio para producir la droga.

Mike envió también una expedición con acémilas hacia las selvas del interior de Mindanao para que trajera corteza de chinchona, de donde se extrae la quinina. Los farmacéuticos intentaron extraer un poco de quinina de esta corteza, y aún mandamos un poco de corteza a Australia por submarino, sólo para probar que la teníamos. Sabíamos que las fuentes principales de quinina en el mundo se habían perdido cuando los japoneses capturaron Java y Ceylan.

La malaria atacó a Jack Hawkins a principios de Junio cuando fué enviado al área del Lago Mainet para preparar un nuevo campo, por lo que fué llevado a la caza de Chin Ong Oh, un comerciante chino de Tubai. Una tarde llegaron noticias que los japoneses se aproximaban.

Jack estaba ya demasiado enfermo para seguir cuidándolo, pero los filipinos lo sacaron del pueblo mientras una lancha japonesa les disparaba con un mortero. Se llevaron a Jack a la casa de George J. Tirador, un filipino, situada a unas cuantas millas de Tubai, y al día siguiente los japoneses bombardeaban Tubai.

La familia del señor Tirador cuidó solícitamente a Jack durante casi un mes. Gracias a este magnífico cuidado y a la quinina que nosotros trajimos de la prisión (quinina que fué enviada a los prisioneros por la Cruz Roja Americana), se salvó la vida de Jack.

En Julio, Jack todavía estaba muy delgado y débil, pero así se hizo cargo del trabajo de dirigir nuestro sistema de espionaje. Teníamos agentes en todas las guarniciones japonesas, y tratamos de prohibir a todos los civiles, excepto a nuestros agentes, que tratasen de entrar a las ciudades ocupadas por los japoneses. Por supuesto, los japoneses también tenían agentes de espionaje en nuestros pueblos, y por ellos siempre conocían la constitución aproximada de nuestras fuerzas y dónde las teníamos establecidas.

Nuestro sistema de espionaje se extendían más allá de Mindanao a las otras islas del archipiélago filipino. Toda embarcación que venía de otra isla era detenida para inspeccionarla y para interrogar a sus ocupantes. Enviamos agentes de Cebú, casi 100 millas al norte de Mindanao, donde los japoneses tenían un amplio hospital de evacuación. Los agentes recolectaron información detallada, la que nosotros retransmitimos por radio al cuartel general del General Mac Arthur en Australia. Posteriormente confirmábamos estos informes por escrito y los mandábamos en submarinos.

Los agentes enviados a otras islas viajaron en botes pequeños, armados con un poco de dinero filipino de preguerra. Era una misión peligrosa, y esperamos que algún día esos valerosos filipinos que se ofrecieron voluntariamente para este arriesgado trabajo serán honrados por su país y por los Estados Unidos de América.

Como resultado de nuestro sistema de espionaje, conocíamos la localización y fuerza aproximada de cada guarnición japonesa de importancia en todas las islas excepto Luzón. En setiembre llegamos a enviar agentes a Manila para apreciar la situación allí.

Además de dirigir el espionaje, Jack ayudó a Mike en su trabajo de solucionar las disputas entre los civiles y de mantener la ley y el orden. Jack revisaba los casos que Mike consideraba que debían ser elevados a una corte de apelaciones.

En uno de esos casos, se trataba de que un hombre había maltratado a su mujer. Ella elegaba que su marido había intentado golpearla con un bolo, y Mike lo encerró. La mujer no tardó en implorar que pusieran en libertad a su marido. Jack sermonizó al marido, haciéndole ver sus obligaciones para con sus hijos, y el hombre comenzó a echar lagrimones. Juró que nunca más volvería a intentar golpear a su mujer con un bolo, y Jack lo soltó.

Jack y Mike también ayudaron a nuestro Intendente, Sam Grashio, a fundar proyectos de granjas de sistema cooperativo. Algunas de éstas eran colonias nuevas en tierra virgen del interior. Ocasionalmente los salteadores del interior de las montañas atacaban nuestras posesiones y teníamos que enviar expediciones punitivas, iguales a las que los prisioneros americanos despacharon contra los indios.

Habían pocos aspectos de la vida en Mindanao que no estuviesen regulados por las guerrillas. Aún las peleas de gallos, que se realizaban todos los días de la semana en los distritos rurales, eran supervisadas y el ejército recababa el 10 por ciento de todas las apuestas.

Estas peleas se realizan en coliseos de 20 x 20 pies. A la estaca de cada gallo se aseguran navajas muy filudas y con punta. Antes de la pelea, dos hombres sostienen cada uno un gallo y está permitido que los azuzen uno contra el otro para prepararles el ánimo combativo. La pelea en sí es muy breve, porque las navajas son mortíferas.

El dueño del gallo ganador se lleva al perdedor muerto para comérselo. No es raro ver a un filipino descalzo con un bolo en su cinturón, llevando un gallo victorioso bajo un brazo y al perdedor, muerto debajo del otro.

Nosotros fuimos a muchas peleas de gallos en el curso de nuestras obligaciones, pero no gozamos con ellas. Jack oyó una extraña teoría en cuanto a que los gallos blancos son los mejores peleadores. Basados en esta teoría una vez hicimos tres apuestas a favor de gallos blancos, y perdimos las tres. En la misma ocasión Shofner ganó 100 pesos, nó con gallos blancos.

Para los espectadores de las peleas de gallos había además otro motivo de excitación, y era que los gallos podían volar fuera del coliseo con las navajas atadas en las estacas. Ocasionalmente han habido espectadores heridos seriamente por estos gallos.



## III

Nunca, durante todos los meses que servimos con las guerrillas tuvimos la emoción de una victoria a las cabales. Las nuestras eran siempre victorias "morales". Al igual que muchos equipos de foot-ball escolares, sólo teníamos el dudoso consuelo de saber que no estábamos derrotados en tan mala forma como deberíamos haberlo estado.

Pero sí tuvimos el placer de saber que nuestro ejército hizo pasar a los japoneses una vida de perros. Nunca los dejamos descansar, y ellos nunca osaron aventurarse hacia el interior de la isla excepto cuando lo hacían en masa. Tenían tal miedo a los hombres escondidos que siempre rociaban los árboles con sus ametralladoras cuando sospechaban que las guerrillas andaban cerca.

Nosotros aprobamos esta práctica porque hacía que los japoneses desperdiciaran su munición, pero ordenamos a nuestros hombres que permanecieran alejados de los árboles. Cuando los japoneses capturaban una ciudad, la rodeábamos con piquetes que estaban adiestrados en hacer un ruido infernal. Esperábamos de esta manera hacer creer a los japoneses que nuestras fuerzas eran fuertes, audaces, y de recursos. Algunas veces, esto nos dió resultado.

Los japoneses pronto aprendieron que era mala política el pillaje de viveres. Después que tomaron la aldea de Anakan, empezaron a robarse los pollos de una granja colectiva que había sido establecida por las guerrillas. Mandamos unos cuantos soldados para que se escondieran tras el gallinero, y pudieron matar a tres de los ladrones japoneses.

Aparentemente la ración japonesa no incluía fruta de ninguna clase. Los japoneses mandaban expediciones en busca de plátanos y pomolos, que tienen un sabor parecido a la toronja. Nuestros soldados emboscaron a una columna de japoneses que estaban vagando a través de un bosque, chupando pomolos, y mataron a media docena.

En las guerrillas teníamos hombres tímidos, pero también contábamos con muchos de los hombres más bravos que haya habido en el mundo. Entre estos héroes había un par de hermanos llamados Dongallo, que no dieron paz a los japoneses después que éstos capturaron un aserradero.

Las patrullas encabezadas por los Dongallo mataron a unos 30 japoneses que estaban arrastrando troncos al aserradero. Los japoneses abandonaron el aserradero, pero prosiguieron en el embarque de la madera que ya habían aserrado. Los hermanos Dongallo idearon una atrevida estratagema para detener estos embarques.

Un día, a las 2 de la madrugada, ellos encabezaron una patrulla que logró pasar los puestos de los centinelas penetrando al campo enemigo. Los japoneses, que estaban durmiendo, despertaron al escuchar una ráfaga de ametralladora y los gritos salvajes de las guerrillas.

Completamente desmoralizados, los japoneses empezaron a disparar alocadamente en dirección de donde provenía el fuego de las guerrillas, olvidándose de la madera que se suponía debían estar custodiando. Cuando los japoneses se recobraron del susto el fuego ya estaba devorándose las rumas de madera. Uno de los Dongallo prendió el fuego mientras que el otro distrajo la atención de los japoneses simulando un ataque. De maneras como ésta, las guerrillas impidieron que los japoneses explotaran los recursos de Mindanao.

En algunas comunidades hasta las mujeres y los niños estaban endocrinados como guerrillas. Shofner visitó una de estas comunidades a principios de Agosto, con ocasión de hallarse en un viaje de inspección por terrenos montañosos. Llegó a una plantación de propiedad de un señor Lagbas, quien había organizado una comunidad auto-suficiente, con sus granjas propias, una fábrica de tejidos, y un taller de forjados. El señor Lagbas obsequió la mitad de su producción de alimentos a las guerrillas.

La noche en que Shofner llegó a esta comunidad, el pueblo había planeado celebrar un baile en su honor, pero se dieron cuenta que Shofner estaba más muerto que vivo y cortésmente cancelaron el baile. Al día siguiente el señor Lagbas le ofreció una recepción, después de una revista. Escoltaron a Shofner al centro de la ciudad, donde se habían dado cita todos los moradores y estaban listos para una parada.

Habían casi 200 personas, entre hombres, mujeres y niños, todos descalzos, y cada uno portando un bolo. Al acercarse Shofner y adoptando la posición de atención, todo el batallón levantó sus bolos en señal de saludo.

Shofner es un Oficial de la Infantería de Marina y de acuerdo con sus propias declaraciones, él también se adhiere al lema de los "Marinos", "Siempre Listos", y a la tradición de ser bien rudos. Pero este emocionado saludo de un batallón de harapientos armados de bolos no lo encontraron listo ni rudo. Estos hombres merecían un mejor discurso que el que Shofner podía pronunciar en ese momento.

Por fin se las arregló para balbucear unas cuantas palabras de admiración hablando ásperamente para ocultar la rana en su garganta. Esa noche Shofner escribió en su diario:

"Fué la escena más impresionante que yo haya visto desde que me escapé de la prisión. Fué un verdadero honor para mí y para mi país".

A fines de agosto los japoneses comenzaron a molestarnos nuevamente. Un crucero auxiliar de gran tamaño penetró a la bahía de Gingoog y bombardeó varios pueblos, evidentemente en el afán de dar con nuestro cuarte general, que entonces estaba en Linugos en el lado oriental de la bahía.

En la ciudad de Gingoog, a la entrada de la bahía, teníamos un dique seco donde estábamos reparando cinco de nuestras lanchas. El trabajo estaba bajo la dirección de Mike Dobervich y del Capitán Bill Knortz, uno de los oficiales más bravos y capaces del ejército de guerrilleros.

Antes de la guerra, Bill era Sargento en las fuerzas aéreas, estacionadas en Mindanao. Después de la rendición, él fué uno de los organizadores de las guerrillas.

Mike y Bill vieron al crucero auxiliar navegar hacia la bahía y mandaron a un soldado a que trajera el único par de prismáticos que había en toda la bahía. Vieron cómo el crucero aproaba directamente hacia ellos.

"No estábamos asustados", dijo Mike posteriormente: "Sólo pensábamos en nuestra lancha, la "Albert McCarthy", que estaba en las gradas lista para ser reflotada. Tratamos desesperadamente de sacarla del dique y ponerla a flote, donde ya no sería blanco tan conspicuo, pero no tuvimos tiempo y nos vimos obligados a abandonarla.

"Luego desplegamos nuestra pequeña fuerza de soldados, en espera y listos para un posible desembarco, y Knortz y yo trepamos a un acantilado desde donde podíamos observar a los japoneses.

"El crucero se detuvo a unas 600 yardas de la playa y arrió un bote lleno de hombres bien armados. Se dirigieron a tierra bajo la protección de los cañones del crucero y atracaron junto a una de nuestras lanchas, la "Rosalía".

"Vimos cómo desamarraban la "Rosalía" y la remolcaban para llevársela. Esto nos dió tanta ira que nos olvidamos del crucero y abrimos fuego con las browning automáticas. El crucero respondió con sus cañones de 5 pulgadas y sus ametralladoras de media pulgada. Muy pronto las granadas empezaron a talar las copas de los árboles, que caían a nuestros pies, y vimos sin poder hacer nada cómo el crucero remolcaba nuestra "Rosalía" mar afuera.

"La pérdida de la "Rosalía" fué un golpe. En los Estados Unidos, la gente hubiera tenido vergüenza de navegar en ella, pero para nosotros no tenía nada de malo. Era uno de nuestros mejores botes para remolcar bancas cuando teníamos que evacuar.

"Ninguno de nuestros botes era de confiar en ellos. Los motores siempre se malograban. Una vez recuerdo, estábamos haciendo un viaje de aprovisionamiento en la "Rosalia" y se desencadenó una tormenta justo en el momento en que se malograba el motor. Pronto empezamos a derivar rápidamente mar afuera y no teníamos remos.

En el momento en que ya nos creíamos perdidos nos dimos con una trampa de pescar y nos cogimos de ella, y permanecimos así desde las 5 de la tarde hasta las 11 de la mañana del siguiente día. Eran horas de ansiedad porque los japoneses siempre hacían patrullas en esa área. Se apodera de uno una sensación rara al verse en situación como esa".

El relato de Mike es una versión pálida de los peligros inherentes a nuestros viajes por mar. Uno de nuestros botes, el "Agusán", era una embarcación de poco calado hecha especialmente para navegar en el río Agusán. Nunca se pensó que navegara en el mar, pero de todos modos, tuvimos que sacarla al mar, algunas veces bien cargada, y todavía sigue siendo un misterio para nosotros la forma cómo nos las componíamos para regresar a tierra.

Esto nos trae al cuento de la forma como Sam Grashio salió de Mindanao en un submarino, pero Sam prefiere que este relato se refiera mayormente a Leo Boelens, el único de nosotros los que nos escapamos que dió su vida por los filipinos.

Leonard A. Boelens, era un muchacho fuerte y atlético, que nunca habló mucho pero que siempre estaba listo con fuerza y coraje extraordinarios cuando se necesitaban para concluir un trabajo. Leo era de esa clase de hombres que inspiran confianza de sólo estar con ellos.

Al empezar la guerra él era Teniente Segundo de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos en el Lejano Oriente, y Ed Dyess pensó que Leo era uno de los mejores ingenieros de esa fuerza. El fué el principalmente responsable de las reparaciones del puñado de aviones que habíamos dejado después de los primeros ataques japoneses de la guerra.

Poco antes de la caída de Bataan, él, reparó el avión que evacuó al Brigadier General Carlos Rómulo, Ayudante del General MacArthur, quien se encuentra en los Estados Unidos. Leo voló en el avión a Mindanao, pero fué capturado en la rendición general y enviado a la prisión de Davao, donde se reunió con Dyess.

El único pensamiento de Leo después de que nos escapamos de la prisión fué construir aeropuertos. Estudió varios lugares posibles con Dyess, y después que Ed saliera en un submarino, Leo se quedó para construir un campo en la parte noroeste de la isla.

Sam Grashio, piloto de caza como Dyess, trabajó fielmente como intendente en las guerrillas, pero su interés principal, también eran los aviones, y no los sacos de arroz. Sam estaba impaciente por ver lo que Leo estaba haciendo, y a fines de agosto dejó el cuartel general dirigiéndose hacia el Oeste en busca de aquél.

Este viaje resultó ser lleno de aventuras y emociones, como fueron todos nuestros viajes, tanto por tierra como por mar. Sam empezó el viaje en la "Agusán", nuestra embarcación de río que nunca fué diseñada para viajes por mar. Estuvo acompañado por los Teniente Pritz y Bitholter, americanos que estaban sirviendo con las guerrillas, y por varios filipinos, que hacían de guardaespaldas.

Estaban viajando por la costa Oeste de Cagayán cuando dos buques de carga japoneses, escoltados por cinco aviones, entraron a la bahía, dirigiéndose a la ciudad de Cagayán, en donde había una fuerte guarnición japonesa. La "Agusán" rápidamente viró hacia tierra.

"Besábamos la costa", dice Sam. "Si nos hubiéramos acercado más habríamos tenido que navegar por la carretera".

Los cargueros así como los aviones pasaron sin localizar a la "Agusán", la que logró entrar a la ciudad guerrillera de Balingasag. Allí consiguió Sam un bote de vela pequeño e inició el cruce de la bahía, de un ancho de 25 millas. A la mitad del viaje sobrevino una calma que los dejó impotentes por casi cuatro horas, temiendo a cada instante que un buque japonés los avistara.

Providencialmente, el viento armó nuevamente y pudieron llegar a salvo a Alubigia, al otro lado de la bahía. El Teniente Bitholter los había acompañado trayendo una compresora de aire para instalarla en su lancha, la que estaba varada en Alubigia. Cuando instaló la compresora comprobó que no podía funcionar y que todos los peligros corridos en el viaje habían sido en vano. Volvió a cruzar la bahía hacia el punto de partida, mientras que Sam y el Teniente Pritz prestaban otro bote a vela de propiedad de un chino, y prosiguieron su viaje hacia el Oeste.

En Kiwalán se vararon en un arrecife y los guerrilleros filipinos que estaban en tierra los amenazaron. Sam les gritó "Americanos, Americanos!", pero no obstante sus gritos, el jefe de los guerrilleros desplegó sus fuerzas y ya parecían a punto de abrir el fuego. Sam extrajo su "45" listo para devolver los tiros.

En estas circunstancias el patrón chino, terriblemente asustado, se lanzó al mar y meciendo el bote lo sacó del arrecife. Luego pudieron ir a tierra, continuando con sus gritos



de "Americanos" y los guerrilleros se abstuvieron de disparar. Después de desembarcar, Sam y Pritz increparon al Teniente guerrillero. Lo que le pasaba era que había estado bebiendo mucho vino de tuba.

Sam y Pritz reasumieron pronto el viaje, en dirección al cuartel general de los guerrilleros en Liangán. El lugar era de difícil acceso porque estaba situado en la boca de una angosta entrada del mar, y los japoneses tenían una fuerte guarnición en Misamis, cerca a la cabeza de la entrada.

Cuando llegaron a la entrada, la marea estaba en baja, que el bote apenas se podía mover y pasaron por Misamis, tan cerca que podían ver a los centinelas japoneses, quienes los habrían podido matar con una pistola calibre 38. Sam y Pritz se echaron en el plan del bote, cubriéndose con un impermeable, mientras que los filipinos hacían avanzar la embarcación pulgada a pulgada cobrándose de las trampas de pescar.

De esta manera pudieron finalmente llegar al cuartel general de los guerrilleros, en donde Sam se enteró que él y Boelens podrían salir en el próximo submarino. Sam fué inmediatamente donde Boelens con esta grata noticia. Encontró a Leo en una pequeña villa del interior, donde una dentista le estaba reparando la dentadura.

Leo escasamente esperó a que Sam terminara de decirle que ambos podrían regresar a los Estados Unidos en el submarino, y empezó a hablar de su aeropuerto y de lo pronto que esperaba pudiera ser utilizado por los aviones americanos. Prestó unos caballos y llevó a Sam al corazón de la jungla para que viera el campo de aterrizaje.

"Este es el campo de aterrizaje más bello del mundo", dijo:

"Cuando esté terminado, entonces saldré. No me importan un comino los honores ni la gloria. Yo sólo quiero que puedan utilizar este campo de aterrizaje".

Una vez que se hubo fijado la fecha para el rendez vous con el submarino, Sam volvió a verse con Leo en el cuartel general en Liangán. Nuevamente Sam trató de hacer cambiar de idea a Leo, y aún lo amenazó con quedarse con él si continuaba en su negativa.

"No, Sam, tú tienes que irte, arguyó Leo. "Tú eres un piloto, tú puedes hacer más que yo yéndote. Además, si te niegas a irte ahora, pueden peligrar las oportunidades de los demás muchachos de volver al hogar".

Los dos hombres hablaron toda la noche echados en sus literas — de sus hogares y sus amigos, así como de sus experiencias juntos. Leo tuvo la sensación de no poder hablar,

y cuando pensó que Sam se había quedado dormido, se levantó sigilosamente y escribió una carta, que entregó a Sam al día siguiente en un sobre cerrado. Luego regresó a su campo de aterrizaje, y Sam abrió la carta. Era el testamento hecho en frases muy simples, de un hombre que amaba a su país más que a sí mismo.

Leo se quedó en Mindanao, trabajando en su campo de aterrizaje. La mayor parte del tiempo lo pasó enfermo con disentería, pero se levantó a las 5 de la mañana todos los días y trabajó sin descanso con cuadrillas de trabajadores filipinos. En Febrero de 1944, cuando el campo estaba ya casi terminado, japoneses ocultos en los cocoteros hicieron fuego sobre el grupo. Leo murió instantáneamente y un australiano resultó gravemente herido.

Los japoneses capturaron a otro americano en el grupo y lo torturaron hasta matarlo. Luego cavaron dos fosas y los enterraron. Posteriormente pusieron una cruz ante cada una de ellas con los nombres de Leo y del otro americano. Pero los filipinos anteriormente a ésto ya habían rescatado los cadáveres y les habían dado sepultura con todos los honores.

Esperamos que cuando las Fuerzas Aéreas Americanas vuelvan a aterrizar en Mindanao, izen la bandera de las franjas y las estrellas en una base aérea que lleve por nombre el de "Leo Boelens Field".

Durante nuestros 11 meses en la prisión japonesa estábamos seguros que el día que dejáramos las Islas Filipinas sería el día más feliz de nuestras vidas. Pero el hecho es que, en ese gran día, nuestra alegría estaba entremezclada con una verdadera tristeza.

Sam Grashio admite francamente que sus ojos se inundaron de lágrimas cuando dijo adiós a Winchester Delmundo, su fiel guardaespaldas, y a sus otros amigos del ejército de guerrilleros, al despedirse el 28 de Septiembre para encontrarse con el submarino. Hawkins y Dobervich debían ir con él, pero no pudieron llegar al rendez vous. Una serie de ataques japoneses habían obstruido las comunicaciones y no sabían a qué sitio seguro ir.

La señal convenida con el submarino de que todo marchaba bien era colgar una sábana en tierra en un punto previamente acordado. Viajaban junto con Sam en la pequeña banca a vela hacia el punto donde debía salir a superficie el submarino, a unas 5 millas mar afuera, cuatro miembros del Escudrón Nº 3 de Lanchas Torpederas de John D. Bulkeley, quien peleó tan gallardamente en los primeros días de la guerra. Los cuatro tripulantes de PT — Glover, Owen, Napolillo y Offret — habían escapado a Mindanao después que todas las PTs de su escuadrón habían sido hundidas.

Sam estaba bien nervioso durante el viaje al rendez vous, y se puso más nervioso aún cuando arreció el viento y las gorras blancas empezaron a volar al mar. El mar estaba tan movido, que Sam estaba seguro que la banca, cargada al tope con los pasajeros y la fruta para el submarino, se voltearía. Todo el tiempo pensaba así:

“¿Será justo que me ahogue, precisamente ahora que estoy regresando a mi hogar?”.

El rendez vous era a unas pocas millas de Misamis, nuestro anterior cuartel general que los japoneses habían tomado hacía un mes. Estos todavía tenían una fuerte guarnición allí, pero no habían buques de porte suficiente como para molestar a un submarino. Pero sin embargo, el peligro de los aviones japoneses siempre estaba presente.

“Durante todo el viaje yo realmente no creía que el submarino apareciese”, confesó Sam posteriormente. “No podía permitirme creerlo, pues mi desilución si no aparecía, hubiera sido demasiado para mí como para soportarla. Conforme escudriñábamos el horizonte ya en el rendez vous yo estaba que temblaba como un hombre paralítico. Hasta tenía miedo de ver aparecer el periscopio.

“Súbitamente, sin indicio previo, el submarino salió a superficie. Me sorprendí tanto como si lo que hubiera visto salir de las profundidades hubiera sido un monstruo marino, y me quedé perplejo mirándolo, como si yo fuera un muñeco, hasta que ví que salía a cubierta un marinero y ondeaba una bandera de los Estados Unidos. La bandera dió realidad a mi visión.

Cuando atracamos al costado del submarino, los marineros nos ayudaron a subir a bordo como si nosotros fuéramos “palos gruesos”. Tuvieron muy buena idea al ayudarnos, creo yo. Todos estábamos temblando. Nos llevaron a la cámara y nos dieron café y galletas. Traté de llevar la taza a mis labios, pero mis manos temblaban a tal punto que me salpiqué de café por todas partes. Estaba avergonzado de mí mismo al temblar de esa manera a la vista de todos cuando no estaba enfermo ni algo por el estilo, que opté por salir de la cámara sin tomar el café.

“El submarino se hizo a la mar tan pronto como hubo terminado de embarcar la fruta y desembarcado provisiones para las guerrillas, cerrándose un manto de obscuridad sobre nosotros. Gradualmente me fuí calmando y empecé a sentirme con calor y feliz.

"Me asignaron una litera cómoda, pero la primera noche no pude dormir ni pizca. No dejaba de pensar en Leo Boelens, metido en la jungla construyendo su campo de aterrizaje, y en los otros dos que quedaban en la isla. Estaba camino a casa pero todavía no me parecía realidad.

"Durante nuestro segundo día de navegación, el segundo comandante del submarino vino corriendo donde mí y me dijo que el Comandante quería verme en el puente. Subí lo más rápido que pude, y el Comandante me dió sus binoculares, indicándome que viera un buque por la amura de estribor.

"Es acaso un torpedero japonés?, me preguntó.  
"Miré al buque y le dije que yo creía que sólo era un buquecito de aguas interiores, aunque yo no sabía mucho respecto a la apariencia de un torpedero. La dotación del cañón estaba en sus puestos de combate y el comandante dió la orden de abrir el fuego.

"El primer tiro resultó largo, pero el segundo fué un impacto directo. Podíamos ver salpicar el agua conforme los hombres del buque hundiéndose saltaban al mar y se asían de las balsas salvavidas. Eran japoneses, no había duda y era para regocijarse verlos por fin en apuros, después de todo lo que yo había visto que ellos hacían con los americanos y los filipinos.

"Un sirviente del submarino, que era un negro grandote, y que tenía el puesto de proveedor de munición en combate, no cesaba de gritar, desafortadamente "ahóguelos, ahóguelos", pero el comandante ordenó continuar adelante.

"Posteriormente, hundimos a otro buque japonés a cañonazos, pero el resto de nuestro viaje fué sin incidentes, como dicen en la Armada. ¡Oh, sí!, hubo un incidente que me impresionó, quizás porque yo había venido de una tierra de gente golpeada por la pobreza.

"Estábamos navegando en superficie cerca de una pequeña isla cuando nos acercamos a un botecito de vela ocupado por un solitario pescador nativo, de tez oscura. Se puso muy excitado cuando vió al submarino, y nos empezó a hablar en un dialecto imposible de entender. Conforme nos acercamos a su botecito, uno de los tripulantes le aventó un paquete de azúcar. Yo le dí todos los cigarrillos que tenía en mi bolsillo, recordando a mis amigos filipinos en Mindanao, que compartían con nosotros no sólo su tabaco sino también sus alimentos.

"Había mucho tiempo para pensar y meditar en los tranquilos días de navegación antes de que el submarino amarrase al muelle en Australia. Una de las cosas que no cesaba de darme vueltas en la cabeza era una canción compuesta en

honor de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos en el Lejano Oriente, por un miembro de la banda a quien llamaban "Billy Goat Doodle".

Su apellido en realidad era Doodle, pero nosotros le agregamos el Billy Goat porque usaba una lengua barba, como de chivato. El decía que usaba la barba porque había jurado no afeitarse hasta que la USAFFE (United States Air Forces Far East) volviera a aterrizar en Mindanao. Nosotros éramos miembros de la USAFFE, y Billy Goat nos dedicó una canción.

"Probablemente la canción no era buena como poesía — no tenía rima, pero cuando esos hombres la tocaron, me sonó melodiosa a los oídos. Durante nuestro viaje hacia los Estados Unidos, resolví que, Dios mediante, yo haría todo lo que estuviese a mi alcance para ver que una nueva USAFFE aterrizara en las Filipinas".

A fines de Agosto, inesperadamente todo le salía mal a la vez a las guerrillas en el Noroeste de Mindanao. Por esta fecha Sam Grashio se había ido al Oeste para encontrar al submarino, pero Shofner, Hawkins y Dobervich todavía seguían en el área de Linugos, en donde teníamos el cuartel general de la división.

Shofner era el comandante accidental durante la ausencia del Coronel McClish, nuestro comandante, y el Mayor Childress era el Jefe del Estado Mayor. El diario de Shofner correspondiente a este período relata todo lo mala que se había tornado la situación.

"Agosto 28 — Envié un grupo a Surigao para conseguir arroz, que tanto lo necesitamos. El intendente, muy mal, lo mismo el hospital.

"Agosto 29 — Todo se ha puesto tan malo, que he decidido tomarme el día libre para comenzar de nuevo el Lunes. Alrededor de las 10 a.m. avisté a una lancha y dos pequeños buques de carga japoneses. Traté de mandarle la información a Walters (el operador de la estación de radio), pero todo —teléfono, radio— estaba malogrado. Avisté a los cargueros por última vez frente a la punta Talysayán en ruta a Cagayán. Esto es muy raro pues no es una ruta marítima.

Septiembre 1 — Día terrible. El radio y el teléfono siguen aún fuera de servicio. Todo anda mal. A las 8:30 p.m. fui informado que los japoneses habían desembarcado en Anakán (a unas 10 millas al sur del cuartel general).

"Septiembre 2 — Decidí investigar personalmente la exactitud de la información sobre el desembarco en Anakán. Encontré todo bien en Odiongan (el pueblo adyacente a Anakán), pero habían japoneses al otro lado del río con rifles,

ametralladoras y morteros. Mike y yo pasamos la noche en la casa del señor Rodríguez; dormimos bien. (Los japoneses estaban a unas 100 yardas de nuestras camas).

Septiembre 3 — Reagrupé la Compañía H — compuesta ahora de 45 hombres. Ordené que al medio día se abriera el fuego con rifles, ametralladoras y morteros.

Septiembre 4 — Regresé a Linugos (cuartel general). Me varé con la banca en la boca del río. Una noche pésima — 35 millas de caminata en un día. Muy cansado.

Septiembre 5 — Haciendo planes para atacar a los japoneses en Anakán.

Septiembre 7 — Perdimos nuestro camión, munición, ametralladoras, rifles, etc. Murieron los tenientes Pritz y Quica y otros cuatro hombres”.

Así fueron anotadas nuestras tragedias. El Teniente Pritz y su gente, que traían un camión cargado con preciosa munición, fueron a dar en una área controlada por el enemigo y fueron emboscados. Pelearon bizarramente, matando a cuando menos seis japoneses, pero no tuvieron cómo salir vivos en esa oportunidad.

Varios días más tarde sobrevino otra tragedia. El Capitán Bill Knortz, uno de nuestros mejores oficiales, había ido al otro lado de la isla para recibir las provisiones traídas por el submarino. Estaba regresando en la lancha “Albert McCarthy”, pesadamente cargada con 14 cajas de munición, fusiles ametralladoras automáticas, ropa, calzado y medicinas, más 12 pasajeros.

El mar estaba picado y todos en la lancha estaban preocupados por lo pesado de la carga, pero el Capitán Knortz no mostró signos de preocupación. Se sentó en el techo de la cabina, leyendo tranquilamente una revista americana que le habían obsequiado en el submarino.

A la entrada de la bahía de Gingoog, una ola barrió a la lancha en forma súbita, y ésta se fué a pique casi instantáneamente. Knortz, un recio nadador, empezó a nadar hacia la playa, distante una milla, gritando a los que quedaban, “Voy a traer auxilios”.

Los nadadores más lentos quedaron flotando en el agua esperando la ayuda de Knortz, cuando escucharon dos disparos.

Seis de los doce hombres que habían en la lancha llegaron a tierra, pero Knortz no estaba entre ellos. Nos figuramos que había sido atacado por tiburones y que se había vis-

to obligado a disparar con su pistola .45 antes de que se lo devoraran. Sin embargo nunca supimos a ciencia cierta qué le pasó.

Enviamos a todos los botes disponibles en el puerto, a buscar a los otros seis que no habían podido llegar a tierra, pero no pudimos encontrar a ninguno de los cadáveres, pues no hay duda que se habían ahogado. Entre los que perecieron estaba el doctor Boroneo, un médico del ejército que había sido educado en los Estados Unidos.

La pérdida de la "Albert McCarthy" fué nuestro segundo fracaso en el intento de procurar munición, y ya veíamos que el área de Linugos tendría que ser abandonada. Es muy difícil la conducción de una guerra sin munición. Tuvimos que cambiar la ubicación del cuartel general por cuarta vez, transportando a nuestro ejército y provisiones en bancas unas 15 millas al Este hasta Buenavista y estableciendo un nuevo puesto de comando unas cuantas millas tierra adentro en Rizal.

En este punto tan bajo de nuestra fortuna, decidimos desplegar nuestro trabajo de propaganda. Un bote de vela que había llegado del otro lado de la isla, había traído un lote de revistas americanas proporcionadas por el submarino. Las revistas relataban la enorme producción de aviones, tanques, cañones y otros equipos en los Estados Unidos, y estaban ilustradas con numerosas fotografías de estos materiales. Optamos por recortar estas fotografías y pegarlas en los lugares más visibles de las villas; si no teníamos cañones, cuando menos podíamos verlos en fotografía. El valor propagandístico de las fotografías es tremendo. Los guerrilleros y los moradores de las villas se paraban a contemplarlas por horas enteras.

También trabajamos para aumentar la circulación de nuestro periódico semanal, "The Freeman", órgano oficial de la 110 División, del Décimo Distrito Militar.

Este periodiquito de cuatro páginas era editado con la agudeza de estilo americano por el Capitán Magnoal, graduado en periodismo en la Universidad de Oregon. No obstante que las noticias llevaban fechas muy atrasadas, siempre eran frescas para nosotros, y la política de su editorial expresaba clara y pungentemente: matar japoneses, ayudar a los americanos y cooperar con las guerrillas.

Aunque la mayor dificultad del "Freeman" era la falta de papel, también sufría de otros contratiempos. Cuando los rodillos de jebe de la pequeña máquina impresora se habían desgastado, el Capitán Magnoal tuvo que dejar de sacar varios números hasta confeccionar un rodillo nuevo. Para conseguirlo envolvió el rodillo viejo en un pedazo de crudo y

luego lo cubrió con neumáticos de automóvil. El armado de las páginas era, por supuesto, hecho todo a mano, y para parar las cuatro páginas del periódico el trabajo de cajear duraba una semana. Pero el "Freeman" daba las noticias.

El número del 31 de Octubre llevaba este titular: "TOJO ADVIERTE A LA DIETA JAPONESA" sobre una versión acerca de que "el alto comando Japonés está ahora muy intranquilo respecto a la situación general de la guerra". La primera columna de la primera página estaba dedicada a hacer un extracto de las noticias propaladas por radio, referentes a la guerra. El editorial, en la página 2 se titulaba "Un tributo a la Armada de los Estados Unidos", en observancia del Día de la Marina, el 27 de Octubre.

Shofner, que nunca había desperdiciado una oportunidad para sacar a relucir la superioridad del Marine Corps, impuso sus galones y logró que el editor insertara una historia sobre dos ases de la Infantería de Marina que habían recibido la Cruz del Servicio Distinguido por haber derribado 26 aviones japoneses.

En una columna titulada "Noticias Locales" había un aviso en el que se atribuía lo siguiente a Billy Goat Doodle, de la orquesta de la división:

"Si desea usted la canción más popular consulte con la orquesta de la división. Las canciones de éxito están siempre en un estado de flujo. La que ayer pudo haber sido una sensación puede ser hoy un fracaso. Pero usted siempre puede confiar que nosotros le daremos los números sensacionales".

En la columna de noticias locales también había esta nota:

"El día 19 de Octubre abrió sus puertas por vez primera la cantina del ejército, bajo la hábil dirección de las entusiastas y activas matronas Vay y Naty, habiendo sido el acto amenizado con música por la orquesta de la división.

El personal del ejército, así como los civiles han hecho de la cantina su lugar de reunión durante sus horas desocupadas. La gerencia se complace en anunciar que, aún cuando el establecimiento actualmente sólo sirve refrescos, tiene planeado en convertirlo en un bazar regular del Ejército (Army Post Exchange).

El mismo número del "Freeman" rechaza con indignación una oferta japonesa al gobierno títere de las Filipinas para concertar una alianza militar. El "Freeman" dice a este respecto:



“Los japoneses piensan que nosotros los filipinos ni siquiera tenemos los sesos de un bagre, y por eso se figuran que podemos engullirnos propuesta como esa. Ellos juzgan a los demás por ellos mismos. En cuanto a esta falsa alianza militar, es oferta que apesta tanto que desearíamos desbaratarla con mil toneladas de altos explosivos para eliminar su mal olor de la faz de la tierra”.

Con estas metáforas, los filipinos se referían a sus “libertadores” japoneses.

Los filipinos tienen un agudo sentido del humor. Lo necesitaban para poder sobrellevar todas las altibajas de la guerra de guerrillas. En estos viajes para despertar el entusiasmo por el ejército, el Coronel McClish, nuestro comandante de división, con frecuencia repetía un cuento basado en la dificultad de los filipinos para pronunciar la letra “V”. He aquí el cuento:

Cierto día acudió una mujer donde el Coronel y le manifestó su desagrado por todas las palabras que empiezan con la letra “V”. Antes de que vinieran los japoneses, dijo ella, su marido fué encarcelado por no cumplir las reglamentaciones de obscurecimiento (blackout). Cuando llegaron los japoneses, su familia “ebacuó” y todos se enfermaron de paludismo. (La mujer al pronunciar la palabra inglesa “evacuate”, decía “bacweet” en su incapacidad de pronunciar la “v”).

“Yo espero, dijo la mujer, que aquí se produzca eso que llaman “bictoria”.

Siempre que el Coronel McClish relataba esta anécdota, las audiencias filipinas rugían con agradecimiento. No dejaban de considerar a los japoneses con condescendencia, algo así como una molestia temporal.

Los salvajes moros que pelearon al lado de las guerrillas tenían un sentido del humor más osco. Al empezar la guerra cayó en manos de un jefe Moro llamado Mayor Bushran, un hombre de pecho amplísimo, una gran cantidad de moneda circulante filipina. Sus hombres derrocharon pródigamente este dinero en los pueblos ocupados por los japoneses, arruinando de esta manera el valor de la moneda de ocupación japonesa.

Un día los japoneses enviaron un emisario donde el Mayor Bushran demandándole que entregara todo ese dinero. Bushran replicó:

“Si ustedes quieren ese dinero, vengan a quitármelo”.

Los japoneses, siguiendo la sugerencia mandaron un batallón a la zona controlada por el Moro, en busca de éste. Cuando el batallón japonés penetró a un pantano, los mo-

ros, que estaban escondidos esperando al acecho, rodearon a los japoneses y mataron hasta el último hombre. Enfurecido por este revés, el comandante japonés envió una fuerza más numerosa, esta vez en camiones cargados de hombres y equipo. Esta fuerza, también fué masacrada por los moros, y los japoneses tuvieron que desistir de la idea de vengar estas dos derrotas.

El comandante japonés envió entonces un mensaje al Mayor Bushran, diciéndole que los moros podían vivir en paz, y le ofrecía una recompensa de 1,000 pesos si entregaba los huesos de los oficiales japoneses muertos en los dos encuentros, para que pudieran ser entregados a sus deudos en el Japón.

El Mayor Bushran vió en esta oferta una magnífica oportunidad para ganarse unos cuantos pesos. Reunió una cantidad enorme de huesos de carabao, se los envió a los japoneses y recibió los mil pesos.

"Ho, ho, japonés paga mil pesos por huesos de carabao", exclamaba el Mayor Bushran con voz profunda y cavernosa al relatar este episodio.

Nosotros tratábamos a los moros con mucho cuidado, por razones obvias. En una ocasión Shofner fué a visitar al Mayor Bushran, y estaba expresándole su admiración por sus tropas y armas hechas a mano por los moros mismos. Shofner admiró de modo especial una bella espada hecha a mano, y Bushran no tardó en obsequiársela, y Shofner la trajo consigo a los Estados Unidos.

La hoja de acero, hecha del muelle de un camión robado a los japoneses y templada en una forja de los moros, es tan filuda como una hoja de afeitar. La empuñadura es de aluminio proveniente de un avión japonés que se estrelló en territorio Moro, y está adornada con alambre de cobre del mismo avión. La espada es llevada en una caja de madera teak, maravillosamente labrada. El Mayor Bushran dijo que su gente había empleado un mes en hacer esa espada.

Los moros eran más interesados en las armas que en ninguna otra cosa en el mundo. Cierta vez le mostramos a otro jefe moro una carabina americana y le demostramos cómo podíamos disparar a través de un árbol. Observó el hueco dejado en el árbol con la boca abierta de asombro, y luego ofreció cambiarla por 22 de sus esposas. El precio normal de una esposa sólo es de 1,000 pesos. Declinamos la oferta con profusión de agradecimientos.

Otra de las admirables características de los filipinos es su gran afecto por los niños, pero ocasionalmente nos pareció que ya llevaban muy lejos sus sentimientos. A fines de

Septiembre, Shofner sacó una patrulla del cuartel general de Rizal para espiar a las fuerzas japonesas recientemente desembarcadas en el área de la bahía de Cingooog.

En el río Odiongón la patrulla pudo escuchar el tableteo de las ametralladoras y el fuego de fusilería. Pronto hicieron contacto con una compañía de guerrilleros, conducidos por un majadero teniente filipino. Este dijo que estaba a punto de lanzar a sus tropas al combate, pero que no contaba con médico en la compañía. El doctor se había quedado en su casa, a 30 millas atrás, en las colinas, porque los hijos mellizos del Teniente estaban con cólico!

A comienzos de Octubre, recibimos informes de que pronto llegaría otro submarino y que Shofner, Hawkins y Doberovich tendrían permiso para salir hacia Australia. Por supuesto que estas eran buenas noticias, pero por esta época confiábamos en que ya podrían llevarnos a todos nosotros tarde o temprano, y por eso dicha información no produjo el alborozo que ocasionó la noticia de la llegada de submarinos cinco meses atrás.

Shofner partió para el cuartel general al otro lado de la isla a fin de hacer los arreglos para recibir al submarino. Se fué en nuestro buque insignia el "Athena", y después de un pequeño incidente escondiéndose de una lancha japonesa, llegó sin novedad y cenó en el Hotel Victory en el cuartel general. Este no era uno de esos lujosos hoteles americanos, sino una cabaña de bambú con un techo de paja.

El Comandante W. W. Fertig, Comandante de todas las fuerzas de guerrilleros, regresó con Shofner al cuartel general oriental de Rizal porque ya se habían hecho arreglos para recibir al próximo submarino en esa área.

El 2 de Noviembre, se llevó a cabo un baile en Buenavista, en honor de Fertig. Muchachas descalzas anduvieron de 40 a 50 millas para asistir a esta fiesta, la que también sirvió como el día de graduación para la escuela de guerrillas para personal subalternó. Shofner se acuerda de esta ocasión porque la banda de la división se olvidó de asistir para tocar en la fiesta. Posteriormente Shofner interrogó al personal de la banda para averiguar la causa de esta ausencia.

"Señor, estaba lloviendo, señor", dijo el maestro de banda.

Esta explicación puso muy colérico a Shofner quien ordenó que todo el personal de la banda permaneciera confinado por siete días sin salir de sus cuadras.

Dos semanas más tarde hubo otro baile en Buenavista, y en esta ocasión la Banda se hizo presente en pleno. En medio del baile, paró la música y el Maestro de Banda hizo un anuncio.

"Hemos compuesto una pieza original en honor del Mayor Shofner", dijo, haciendo una dramática pausa.

Todo el mundo aplaudió y a Shofner se le puso la cara roja.

"Mayor Shofner, señor; continuó el conductor, "podemos tener el honor de dedicarle a usted esta selección musical?". La cara de Shofner se tornó púrpura.

Sin esperar a que Shofner aceptara el honor, el conductor blandió su batuta, y la banda empezó a tocar una pieza lúgubre, llamada "Es muy duro estar confinado".

El 15 de Noviembre fué nuestro Día D, la fecha determinada en que el submarino debía recoger a Shofner, Hawkins y Dobervich. Boelens, que todavía seguía trabajando en su campo de aterrizaje, continuaba en su negativa a salir de Mindanao hasta no terminar su trabajo. Paul Marshall y Bob Spielman también decidieron quedarse con las guerrillas.

En preparación para la llegada del submarino, en las afueras de la villa de Masipit, Dobervich trabajó para reparar el viejo faro del lugar y logró ponerlo en funcionamiento. Informó sobre su éxito a la Armada, pero sólo le contestaron gracias, pues el submarino no iba a valerse de faros ni de ninguna otra publicidad. Después de todo, los japoneses tenían una fuerte guarnición en Butuán, sólo a 15 millas de Masipit.

Nuestro Día D fué una comedia de errores. Empezó cuando pusimos todo nuestro equipo sobre la plataforma de un camión propulsado con alcohol, en el cuartel general de la división en Rizal, y emprendimos el viaje alegremente hacia Masipit. Al camión se le acabó el alcohol, y tuvimos que empujarlo en subidas y bajadas por las colinas durante las tres últimas millas. Luego el Coronel Fertig, comandante de todas las fuerzas de guerrilleros en Mindanao, se montó sobre un caballo, que lo derribó y se escapó, teniendo el Coronel que caminar.

Conforme esperábamos al submarino, el que debía salir a superficie a varias millas de la costa al anochecer, nos comenzamos a poner nerviosos, Shofner, Hawkins y Fertig se embarcaron en un bote a vela poco antes de la puesta del Sol y se pusieron a dar vueltas en las vecindades donde debía aparecer el submarino.

Cuando Shofner estaba nervioso, siempre quería apostar algo, y no dejaba de fastidiar al Coronel Fertig para que apostase a qué hora llegaría el submarino. Shofner dijo que a las 6 de la tarde. Fertig, a las 5:30. Estaban más o menos a unas 5 millas fuera de la costa navegando a la deriva alumbrados

por la débil luz del Sol poniente. En las cercanías había otro bote a vela, ocupado por dos viejos pescadores filipinos que pescaban sin prestar atención a los americanos.

Intempestivamente a las 5:25 p. m., emergió del agua el enorme casco oscuro del submarino, sólo a unas cuantas yardas del bote de los pescadores filipinos. Los dos filipinos se sentaron paralizados de miedo, mirando atónitos a este gigante de las profundidades.

Nosotros los americanos estábamos también próximos al colapso en nuestro bote, pero de alegría al ver nuestra bandera ondeando sobre el submarino; sin embargo, Shofner no se olvidó de pagar la apuesta que había perdido con Fertig. Subimos a bordo del submarino, informando a su comandante que era seguro ir hacia el muelle de Masipit para descargar las provisiones que habían traído para las guerrillas.

En los trópicos, la noche cae con rapidez, por lo que el submarino no tardó en ir a amarrar al muelle. Súbitamente lo sentimos crujir y detenerse; nos habíamos varado en una barra de arena. Fuimos presa del pánico de pensar que éramos responsables de este accidente. No cesábamos de decir al Comandante que la marea estaba entrando, y que dentro de poco tiempo contaríamos con cuatro pies más de agua.

Pero el Comandante parecía imperturbable. Evidentemente vararse sobre una barra en un submarino no era nada nuevo para él.

“Un tercio atrás”, dijo al punto.

Oímos el ruido de las hélices y el buque empezó a temblar pero seguía sentado.

“Dos tercios atrás”, ordenó el Comandante, y luego “Atrás a toda fuerza”.

El submarino seguía montado sobre la barra.

“Emergencia, inundar popa” fué su siguiente orden. La popa del enorme submarino empezó a deslizarse lentamente fuera de la barra, con toda limpieza. El resoplido de descanso que dimos casi nos deja sin pulmones.

Diez minutos más tarde el submarino estaba amarrado al muelle. La escena en el muelle fué una de las más notables en la historia americana — un buque enarbolando osadamente la bandera de las franjas y las estrellas en un país ocupado por el enemigo, a 7,000 millas de su base, rodeado por una muchedumbre de filipinos que vitoreaban históricamente.

Por supuesto, el Comandante ordenó que no se encendiese luz alguna a bordo. Los nativos tenían sus propias ideas en cuanto a la etiqueta de recepción al submarino americano. En tierra había abundancia de luces. También ordenamos que el puerto fuese despejado de todos los botes pequeños y luego pusimos patrullas para cuidar que no hubieran espías que llevaran el dato a los japoneses que sólo estaban a 15 millas de distancia.

Habíamos preparado una gran provisión de frutas y cocos para la dotación del submarino, así como muchos galones de vino de tuba. Se tardó horas en descargar las provisiones traídas por el submarino para las guerrillas. Mientras trabajábamos oímos el ruido de un avión japonés muy alto sobre nuestras cabezas, pero evidentemente el piloto no pudo notar nada anormal.

Una vez que todas las provisiones fueron desembarcadas, el submarino continuó en el muelle por hora y media más, mientras que la banda de música de los guerrilleros marchaba de un lado al otro, casi rompiendo las cuerdas de sus instrumentos en un esfuerzo para complacer a los tripulantes—prácticamente en los oídos de los japoneses, distante 15 millas.

Billy Goat Doodle, conductor de la banda, interrumpía la música de vez en cuando para preguntar a los marineros:

“Qué nos desea oír tocar, señor?”.

No faltaba un marinero que nombraba una canción y la banda la tocaba y cantaba a plena voz, junto con los marineros. Algunas veces los marineros pedían una canción que no estaba en el repertorio de la banda.

“No la conocemos, señor; cómo es?”, preguntaba Billy Goat.

Un marinero silbaba la canción, mientras que la banda trataba bravamente de improvisar el acompañamiento. Luego tocaron “The Eyes of Texas are Upon You”, que habían aprendido de Ed Dyess. Tocarón también “Yankee Doodle”, y luego “Anchors Aweigh”. Los tripulantes lanzaron exclamaciones de dicha al oír la gran marcha de la Marina.

Posiblemente esta fué la bienvenida más sincera que se haya dado a un buque de guerra americano, y nuestros marineros lo sabían. Contemplaban a los haraposos filipinos, llorando de alegría, que hacían lo mejor que podían para expresar su aprecio. Corrieron a sus casilleros, los limpiaron, y obsequiaron casi todas sus cosas a la multitud que estaba en

el muelle. Los marineros todavía estaban hablando de esta bienvenida dispensada por los filipinos después de haber llegado a Australia.

Cuando el Comandante finalmente dió las órdenes para zarpar, un silencio profundo se apoderó de la muchedumbre. Dijimos adiós a nuestros amigos, haciendo las despedidas lo más cortas posibles, porque ya todos temblábamos de emoción.

Conforme el submarino desatracaba del muelle, la banda empezó a tocar como despedida el "Anchors Aweigh" y la gente nos hacía adiós con los brazos hasta que ya no pudimos verlos. Las lucesitas del pueblo se veían ya muy distantes, pero todavía podíamos escuchar, como viniendo sobre el agua, los acordes de "Good Bless America".



Un marinero alaba la canción mientras que la banda trabaja para prevenir el acompañamiento. La canción "The Eyes of Texas are Upon You", que habían aprendido de Ed Dress, Tocaron también "Yankee Doodle" y luego "Anchors Aweigh". Los tripulantes lanzaron exclamaciones de dicha al oír la gran marcha de la Marina.

Por lo tanto, esta fue la bienvenida más sincera que se haya dado a un grupo de gente americana y nuestros marineros lo aplaudieron. Conocían a los barcos filipinos del mundo de alegría, que hacían lo mejor que podían para presentar a los visitantes. Conocían a sus casilleros, los barcos y prescibieron cast todas sus cosas a la multitud que estaba en



# Una Vuelta de Horizonte

## ASUNTOS INTERNACIONALES.—

### EL PACTO DEL ATLANTICO NORTE.—

*Su contenido — Su importancia — Sus signatarios*

Por René GRANDCHAMP.

Las conversaciones llevadas a cabo en Washington durante el verano de 1948 entre los representantes de Bélgica, Canadá, Francia, Luxemburgo, Países Bajos, del Reino Unido y de los Estados Unidos tuvieron por objeto llegar a un acuerdo sobre las cláusulas precisas de un tratado de seguridad colectiva entre las naciones de la región del Atlántico Norte. Este tratado ha sido firmado el 4 de Abril último en Washington por las naciones arriba citadas, a las cuales se han unido posteriormente Dinamarca, Islandia, Italia, Noruega y Portugal.

En los primeros artículos del tratado, las partes contratantes se comprometen a resolver por medios pacíficos las diferencias internacionales, y a cooperar no solamente en el plano político, sino también en el económico, a fin de asegurar la estabilidad y el bienestar, en refuerzo de sus instituciones libres. Estas naciones se comprometen, asimismo, a mantener y desarrollar sus capacidades individuales y colectivas a fin de resistir a todo ataque armado, así como a hacerse consultas sobre la integridad territorial, la independencia política o la seguridad de cualquiera de ellas que se viera amenazada.

El artículo 5, que es el más importante, describe el mecanismo de la intervención en caso de agresión. Este artículo está redactado de la siguiente manera:

“Las partes convienen en que cualquier ataque armado contra una o varias de las naciones contratantes, proveniente de Europa o de América del Norte, será considerado como un ataque dirigido contra todas las partes, y, en consecuencia, las partes convienen que, si tal ataque se produjera, cualquiera



de ellas, en el pleno ejercicio de su derecho de legítima defensa, individual o colectiva, reconocido por el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, ayudará a la parte o partes, atacadas a adoptar al instante, individualmente y de acuerdo con las otras partes, la acción que juzgue necesaria, comprendiendo el empleo de la fuerza armada, para restablecer y asegurar la seguridad en la región del Atlántico Norte.

— “Todo ataque armado de esta naturaleza y todas las medidas tomadas como consecuencia de este ataque serán inmediatamente puestas en conocimiento del Consejo de Seguridad. Estas medidas permanecerán en efecto hasta que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para restablecer la paz y la seguridad internacionales”.

Se entiende por “Atlántico Norte”, a la región de dicho Océano comprendida entre el Trópico de Cáncer y el Artico.

El artículo 6 precisa lo que debe entenderse por “ataque armado” procedente del exterior. Se refiere a un “ataque armado” contra una de ellas en Europa o en América del Norte, contra los departamentos franceses de Algeria, contra las fuerzas de ocupación de una de las partes en Europa, contra las islas puestas bajo la jurisdicción de una de las partes en la región del Atlántico Norte, al norte del Trópico de Cáncer o contra los buques y aeronaves de una de las partes en esta misma región”.

Esta disposición, dice el artículo 7, no compromete en nada las medidas previstas por la Carta de las Naciones Unidas, y las partes contratantes reconocen la autoridad suprema del Consejo de Seguridad para asegurar el mantenimiento de la paz. Además, las partes reconocen, por el artículo 8, la validez de los tratados firmados con anterioridad entre ellas, así como con otros Estados.

El artículo 9, prevé la reunión de un Consejo en el que cada una de las potencias signatarias estará representada y que será organizado de tal suerte que pueda reunirse con la mayor rapidez en todo momento. El Consejo designará los organismos subsidiarios, en particular un comité de defensa que recomendará las medidas a tomarse con respecto a las consultas y a la asistencia mutua en caso de agresión o de amenaza de conflicto.

Los últimos artículos —10 al 14— estipulan que las partes contratante podrán ponerse de acuerdo para invitar a otros países a acceder a los tratados, siempre que estos últimos sean susceptibles de favorecer al desarrollo de sus principios y de contribuir a la seguridad de la región del Atlántico Norte. El pacto será ratificado por cada una de las partes contratantes, conforme a sus respectivas constituciones nacionales. Entrará en vigencia cuando todos los contratantes lo hayan ratificado. Permanecerá en vigor durante diez años, después de los cuales las partes podrán realizar consultas con vistas a su renovación eventual por un segundo período de la misma duración que el primero. Más allá de este límite, todas las partes contratantes tendrán expedito su derecho para denunciar el pacto con aviso previo de dos años.

#### LA AYUDA MILITAR

En lo que concierne al artículo 5, que fué naturalmente el más discutido, los comentadores han observado que el pacto no precisa la forma de asistencia que los signatarios se comprometen a aportar en el caso de una agresión. Es, se ha dicho, una concesión a las prerrogativas del Senado Americano, el que se reserva el derecho de declarar la guerra.

Empero, se ha replicado, que no hay lugar a dudas que los Estados Unidos aportarán eventualmente asistencia a cualquiera de sus aliados que sea víctima de una agresión. Lo que es causa de especulación es, en efecto, la forma en que prestará su intervención — aérea, terrestre, marítima — y eso no lo podrá precisar ningún tratado, porque los detalles — capitales, es verdad — son esencialmente de orden militar y no diplomático. Ellos dependen además de diversos factores, entre otros de los lugares y características de una agresión eventual.

No obstante, el 5 de abril, el General Omar Bradley, Jefe del Estado Mayor Americano, pronunció ante una reunión de veteranos combatientes, una alocución cuyo extracto es el siguiente:

“A menos que los planes para una defensa colectiva del mundo libre de hoy garanticen la seguridad de la Europa Occidental, no podremos esperar de nuestros amigos que arriesguen sus vidas por la causa común. La estrategia fundada

únicamente en los aviones de bombardeo americanos y en las reservas existentes en la costa Americana del Atlántico no darán los mejores resultados para aliados impotentes y escépticos. . . . Si los europeos han de poseer la voluntad para defenderse, esta voluntad no puede estar animada, de una parte, sino por la posesión de medios de defensa — tanques, aviones, cañones — y de la otra, por la garantía de que ellos serán convenientemente ayudados en un plazo suficiente. Sin esos medios y sin esta garantía, toda nación de la Europa Occidental correrá el riesgo de sucumbir a la desesperación, en el supuesto de que se vea amenazada de una agresión. Esta desesperación es aún más terrible que 100 divisiones enemigas en marcha. . . . En mi concepto, ninguna defensa militar nos puede asegurar un mayor grado de seguridad a un precio tan razonable como la defensa que nosotros forjamos al financiar la defensa de las fronteras de la Europa Occidental”.

De su parte, Kenneth Royall, Secretario de Guerra, formuló estas declaraciones con ocasión del Día del Ejército:

“Si los Estados Unidos permitieran que un agresor eventual se desmandara en Europa, la guerra que de esto resultaría duraría de 10 a 20 años, y quien sabe más. Dicho de otra manera, los Estados Unidos no pueden permitirse abandonar a las fuerzas terrestres europeas a su propia suerte y resistir el choque de un ataque brusco”.

Por último, el 21 de Abril se llevó a cabo una importante conferencia en Washington, en el Departamento de Estado, con la participación de Mr. Dean Acheson, Secretario de Estado; Mr. Johnson, Secretario de Defensa; W. Averrell Harri-man, Embajador del Plan Marshall, y los miembros del Comité de Relaciones Exteriores, dirigidos por su presidente, el Senador Tom Connally.

“Se dice en los círculos parlamentarios, escribía el diario “Le Monde”, que la presencia de Mr. Harriman parece indicar que el programa de ayuda militar no se efectuará sin detrimento de la reconstrucción económica de Europa. Mr. Acheson subrayó de otra parte, que la ayuda militar para Europa era de todos modos una necesidad cualquiera que sea la actitud del Congreso con respecto al Pacto del Atlántico.

“El senador Connally declaró por la tarde que el costo total del programa de ayuda militar a las naciones extranjeras durante el año fiscal 1949-1950 sería de alrededor de 1,450

millones de dollars. De este total, los países signatarios del Pacto del Atlántico recibirían 1,130 millones de dollars, y Grecia y Turquía conjuntamente los 320 millones restantes”.

### LAS BASES DEL PACTO

Los comentaradores occidentales favorables al pacto han hecho resaltar que éste tiene sus raigambres en la civilización y en la herencia común de los pueblos que viven en las dos costas del Atlántico, porque ellos están ligados por la cultura y por una fe común en la democracia. Dos guerras mundiales les han enseñado que la seguridad es indivisible y que un ataque contra uno de ellos está de hecho dirigido contra todos.

Esta es la primera vez que la unidad creciente de la comunidad nor-atlántica es reconocida en un tratado que viene a coordinar el ejercicio del derecho de legítima defensa específicamente reconocido por el artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas.

Este artículo reconoce que los gobiernos miembros tienen “el derecho de legítima defensa individual o colectivamente, en el caso de que un miembro de las Naciones Unidas sea objeto de una agresión armada hasta que el Consejo de Seguridad haya tomado las medidas necesarias para mantener la paz y la seguridad internacionales”. Las medidas tomadas por los miembros en el ejercicio de este derecho de legítima defensa son puestas inmediatamente en conocimiento del Consejo de Seguridad y no afectan en nada el poder y el deber que tiene el Consejo para proceder de la manera que juzgue necesaria para mantener y para establecer la paz y la seguridad internacionales”.

Luego pues, los artículos 5 y 7 del pacto están estrictamente de acuerdo con las estipulaciones del artículo 51 de la Carta.

La evolución de la política exterior de los Estados Unidos en lo concerniente al pacto, creemos nosotros que puede definirse objetivamente de la siguiente manera:

Después de muchos meses, el gobierno de Washington ha reconocido que las Naciones Unidas no constituyen el instrumento perfecto de la seguridad mundial. Las Naciones Unidas han estado fundadas sobre las bases de una

cooperación de las grandes potencias. Su organización está hecha de tal manera que si una cualquiera de las grandes potencias se abstuviera de cooperar, ello podría entorpecer seriamente los esfuerzos de paz en el seno de la organización. La obstrucción soviética en las Naciones Unidas, gracias al empleo excesivo del veto, y al hecho que los soviets han faltado a sus obligaciones en virtud de la Carta, han empujado a las otras naciones que sostienen activamente los objetivos y principios de la Carta, a tomar las medidas para asegurar la libertad y la independencia de ciertos miembros de las Naciones Unidas. Los Estados Unidos han participado en ciertas de estas medidas y han acordado a otras un sostén tanto moral como material. El Presidente Truman, en su mensaje al Congreso, el 17 de Marzo de 1948, se refirió a todo esto, particularmente al pacto de Bruselas. Este acontecimiento, dijo, merece nuestro apoyo pleno e inflexible". La idea de esta política cobró mayor amplitud tres meses más tarde, cuando el 11 de Junio de 1948, el Senado de los Estados Unidos, por una mayoría aplastante recomendó:

"El desarrollo progresivo de acuerdos regionales y de otros acuerdos de seguridad individual y colectiva, con respecto a los objetivos, postulados y cláusulas de la Carta.

"La participación de los Estados Unidos según sus métodos constitucionales, en dichos acuerdos, los que están basados en la ayuda mutua y que conciernan a la seguridad nacional de los Estados Unidos.

"La contribución al mantenimiento de la paz, haciendo comprender claramente la determinación de los Estados Unidos de ejercer su derecho de legítima defensa individual y colectivo, en virtud del artículo 51, si se produjese un ataque armado que atentase contra su seguridad nacional".

Según ésto, hoy en día el pacto es necesario, a estar a la advertencia de los Estados Unidos, para proteger a la comunidad del Atlántico Norte y su propia seguridad. Es necesario, igualmente, según la intención del Departamento de Estado, para restablecer en la sociedad internacional las condiciones esenciales para el funcionamiento eficaz de las Naciones Unidas y para convertir progresivamente en realidades los objetivos enunciados en la Carta.

Rusia ha ido más lejos; ha desconocido el carácter "regional" del pacto, y ha respondido que si la región va a cubrir una extensión tan vasta, la zona de influencia soviética tendrá que extenderse desde el Elba hasta el Estrecho de Behring. ....

### EL MEMORANDUM SOVIETICO

El 31 de Marzo último, el gobierno de Rusia ha entregado a las potencias signatarias del Pacto del Atlántico un memorándum en el que reproduce de una manera general los puntos contenidos en la declaración de Molotov, del 29 de Enero. Para Moscú el pacto es incompatible con la Carta de las Naciones Unidas así como con los tratados anglo-soviético y franco-soviético; además, encierra un carácter agresivo y está dirigido contra la Unión Soviética.

"Con el fin de justificar estas conclusiones, dice el memorándum, hace notar el hecho que la Unión Soviética ha firmado pactos defensivos con los países de las democracias populares". Sin embargo, estos alegatos carecen de fundamento.

"Todos los tratados de amistad y de ayuda mutua celebrados por Rusia con los países de las democracias populares revisten un carácter bilateral y no están dirigidos sino contra una eventual agresión alemana, peligro que no puede olvidar ningún país que ame fervientemente la paz".

Según la tesis soviética, el pacto no es un acuerdo bilateral sino multilateral, y no tiene por fin evitar una nueva agresión alemana pues en él se ignora completamente esa posibilidad. Por otra parte, sus participantes adoptan "importantes medidas militares que no pueden estar justificadas por los intereses de la defensa de esos países".

Moscú estima que "estos preparativos militares en los actuales momentos de paz y especialmente el aumento de los efectivos militares, la elaboración de un plan para la utilización del arma atómica, el aumento de los stocks de bombas atómicas, que constituyen un arma puramente ofensiva y la construcción de un rosario de bases militares aéreas y navales, de ningún modo tienen un carácter defensivo".

El memorándum soviético menciona además "el mantenimiento en Washington de un Estado Mayor Conjunto Anglo-Americano creado en el curso de la segunda guerra mundial, la reciente creación de un Estado Mayor de la por sí misma nombrada Unión Occidental, en Fontainebleau, así como la intención de crear inmediatamente un comité de defensa", en los que no se descubre ninguno de los fines pacíficos o defensivos. El memorándum proclama en cambio los deseos de paz de la Unión Soviética ante el "dictado del grupo anglo-americano que pretende la hegemonía mundial".

Moscú denuncia el carácter regional del nuevo acuerdo por dos razones: primero porque la unión prevista del nuevo acuerdo se extiende a los estados situados en los dos hemisferios y no propicia la resolución de los problemas regionales"; segundo, porque los estados que no son miembros de la Organización de las Naciones Unidas (O.N.U.) — Italia y Portugal — han sido invitados a adherirse al Pacto del Atlántico, no obstante que el artículo 52 de la Carta de la O.N.U. no prevé la celebración de acuerdos regionales sino entre los estados miembros de la Organización".

Por otra parte, el artículo 51 de la Carta especifica que cada miembro de la O.N.U. está en el derecho de asegurar su seguridad individual o colectiva. Más, según la argumentación del memorándum soviético, "el ejercicio de este derecho no deberá invocarse sino en el caso de una agresión armada dirigida contra dicho miembro de la Organización. Desde luego, ninguno de ellos, ni los Estados Unidos, ni la Gran Bretaña, ni Francia, ni los demás estados participantes en el pacto están amenazados de agresión armada alguna".

El memorándum cita además el artículo 53 de la Carta de la O.N.U. que establece que "no podrá emprenderse acción coercitiva alguna en función de esos acuerdos regionales, o por los organismos regionales, sin la sanción del Consejo de Seguridad, con excepción de las medidas previstas especialmente con respecto a los países ex-enemigos".

No obstante ésto, declara el memorándum, el artículo 5 del pacto prevé el empleo de la fuerza armada por los participantes y ello sin la menor sanción del Consejo de Seguridad. Además, si se fuera a considerar al pacto como un acuerdo regional, el artículo 5 del mismo es incompatible con la Carta de la O.N.U.

En conclusión, el documento soviético declara que el pacto está en contradicción con todos los acuerdos celebrados entre todos los aliados tanto durante como después de la guerra, y "según los términos de dichos acuerdos, los Estados Unidos y la Gran Bretaña, tanto como la Unión Soviética, se han comprometido a cooperar en la causa del mantenimiento de la paz universal y de la seguridad internacional, y a contribuir al afianzamiento de la O.N.U."

#### DECLARACIONES DE Mr. TRUMAN, Mr. BEVIN Y M. SCHUMAN

En los discursos que se han pronunciado con motivo de la firma del pacto, los representantes de las grandes potencias subrayaron que sus esfuerzos habían sido ineficaces para poner a la disposición de la O.N.U. una fuerza internacional capaz de preservar la paz del mundo.

Es por ésto, declara Mr. Truman, que nosotros cumplimos un acto de buena vecindad. Nosotros somos como un grupo de propietarios que habitan en la misma localidad, y que han decidido aunar sus intereses comunes adhiriéndose a una asociación oficial a fin de protegerse mutuamente. El tratado es un documento simple, pero si hubiera existido tanto en 1914 como en 1939, si hubiera tenido el apoyo de los países que en la actualidad lo suscriben, habría evitado, creo yo, los actos de agresión que han dado cimiento a dos guerras mundiales".

Para el señor Bevin, "el pacto tiene por finalidad convertir a las democracias de una serie de unidades aisladas en una organización coherente. No obstante ésto, él no es una cosa consumada. Nosotros debemos perseguir por todos los medios la formación de la Unión universal de las naciones a la que nuestro grupo contribuirá en gran parte".

Monsieur Robert Schuman formula exactamente la misma opinión. "Pero entre tanto esto no sea así, dice M. Schuman, los gobiernos que tienen la enorme responsabilidad de velar por la independencia de sus países no tienen por qué fiarse de garantías incompletas. Ellos serían criminales si despreciaran una sola oportunidad para prestar su posible concurso en la preservación de la paz. El primordial cuidado de Francia es imposibilitar toda invasión de su propio te-



territorio, toda invasión de los estados pacíficos. Nuestro objetivo no se limitaría a ganar una guerra que nos fuera impuesta, una guerra aunque fuera victoriosa dejaría una Europa devastada y despoblada.

Esta guerra es la que todos nosotros queremos evitar formando uniones lo suficientemente fuertes para salvaguardar la paz".

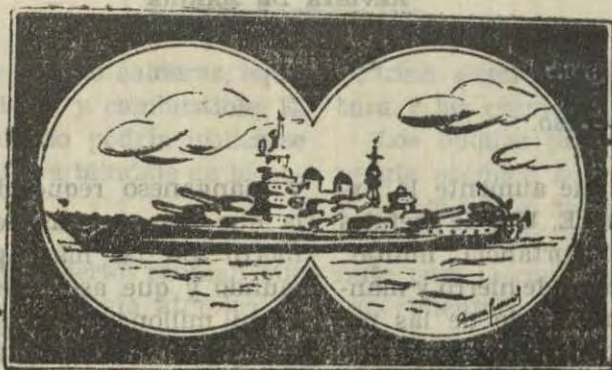
La presente iniciativa no es en modo alguno contraria a los principios de la Carta de la Organización de las Naciones Unidas, pues dicha Carta prevé la posibilidad de los pactos regionales. De otro lado, el Ministro de Relaciones Exteriores de Francia muestra que ninguna amistad sincera puede obligarnos a que renunciemos a nuestra propia seguridad por medio de dos tratados que no se contradicen sino que de modos diferentes cumplen el mismo objeto.

En efecto, no se puede renunciar una amistad que está dentro del grupo indivisible de nuestras amistades comunes. Tampoco puede considerarse como una amenaza el celebrar alianzas contra todos los riesgos y organizar un sistema de defensa común contra todo ataque.

Y el señor Robert Schuman, que había subrayado oportunamente que la Francia, invadida tres veces en 70 años, no debía dejarse sorprender nuevamente por invasiones convertidas en invasiones transcontinentales, agrega esta atinada apreciación:

"La multiplicidad de riesgos posibles exige la multiplicidad de precauciones. Nosotros hemos mantenido esta situación con Alemania, hasta el año de 1935, en que este país echó sombras al tratado franco-ruso, por considerarlo inconciliable (según ellos), con el pacto de Locarno. Nosotros la mantenemos hoy en día con la Unión Soviética, con la cual permanecemos ligados por un pacto de defensa contra un eventual peligro alemán y por el compromiso de no asociarnos jamás a una amenaza dirigida contra ella. Este compromiso, lo mantendremos escrupulosamente".

Desalentar el avance de toda agresión, mantener la paz que actualmente es un patrimonio común e indivisible; tales han sido los ideales del gobierno francés al firmar el Pacto del Atlántico (Tomado de "Informations Militaires", 10 Mayo 1949).



## Notas Profesionales

### ALEMANIA

#### Las Ondas Sonoras, una Arma de Guerra

Desde los días de Julio César, el ruido ha sido utilizado para ocultar el movimiento de tropas y las maniobras tácticas. En 1940 los alemanes instalaron sirenas en sus bombarderos "Stuka" y produjeron gran confusión en las unidades expuestas al bombardeo y al estridido de la sirena. Además, un hombre de ciencia alemán intentó emplear las ondas sonoras como arma letal.

Un espejo parabólico de 3.2 metros de diámetro era instalado en dirección al enemigo. En su foco se situaba una cámara de resonancia cuyo orificio miraba hacia el centro del espejo.

En el interior de la cámara, que era alimentada a través de varios tubos de acetileno o metano y oxígeno, se incendiaba la mezcla explosiva y se provocaba la explosión. La onda sonora así producida era reflejada por el espejo a lo largo de su eje. Dentro de la cámara, cuya longitud era una cuarta parte el largo de la onda sonora emitida, se formaban ondas estacionarias que provocaban la explosión espontánea de una segunda carga, etc. Así, entre 800 y 1500 veces por segundo el espejo reflejaba poderosas ondas de presión (1 milibar a 60 mts.) que aturdían o mataban al agresor que permanecía expuesto por cerca de un minuto. (L' Armée Francaise).

## BRASIL

*Hierro y Manganeso.*

Es probable que aumente la exportación a los EE. UU. de metales brasileños de importancia militar, tales como mineral de hierro y manganeso, como resultado de las negociaciones entre las compañías de acero norteamericanas y el Brasil y de los estudios de la Misión Técnica Conjunta.

De acuerdo con dichas negociaciones, el Brasil probablemente exportará a los EE. UU. en 1949 un mínimo de 500,000 toneladas de mineral de hierro y 200,000 de manganeso. Parte de este total será intercambiado por carbón norteamericano; el resto será pagado en dólares.

El Brasil puede suministrar a los EE. UU. todo el mineral de hierro

y manganeso requerido. Se calcula que sus reservas de mineral de hierro son las más grandes del mundo y que ascienden a más de 15 mil millones de toneladas; las de manganeso ascienden a más de 40 millones de toneladas; las de EE. UU. ascienden a un millón. Además, el manganeso Brasileño es de mucho mejor calidad que el de los EE. UU.

El mineral de hierro del Brasil es famoso por su alto contenido de hierro. El extraído de la montaña de hierro de Itabira tiene una pureza aproximada de un 69%. Este yacimiento se extiende por el centro de una cordillera de 200 millas.

(Brazilian Bulletin).

## ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

*Buques de Guerra Propulsados Mediante Energía Atómica.*

Ya está en vías de realizarse la gran ambición de la Armada — propulsar navíos de guerra por medio de la energía atómica.

La División de Operaciones de la Comisión de Energía Atómica de los EE. UU. anunció que ha adjudicado un contrato a la Westinghouse Electric Corporation de Pittsburgh pa-

ra la construcción de un reactor experimental el que será empleado eventualmente en la propulsión de buques de guerra.

Los técnicos de la Armada indicaron que la instalación de un motor de energía atómica en un buque de guerra eliminaría miles de toneladas de peso representadas

actualmente por las calderas, equipo de propulsión y combustible. El peso economizado podría utilizarse para aumentar el blindaje de la nave.

Además, los expertos señalan que los motores de energía atómica no necesitan oxígeno y, por lo tanto,

podrían eliminarse la superestructura y las chimeneas.

Los buques propulsados por energía atómica serán más veloces y, por lo tanto, menos vulnerables.

Hasta la fecha no se ha fijado límite para la conclusión del reactor experimental. (The New York Times).

### *Cañón de Pruebas Mayor del Mundo.*

El Campo de Pruebas de la Armada, situado en Dahlgren, Virginia, está usando un cañón de 24 pulgadas, el mayor en su clase, para probar bombas y las espoletas y ojivas de los proyectiles dirigidos.

El nuevo cañón disparará bombas y ojivas de 2000 lbs. a velocidades supersónicas contra objetivos blindados y de hormigón. El análisis y computación de los efectos

del impacto en los proyectiles y sus componentes permitirán que las fuerzas armadas extiendan su esfera de estudios en esta materia.

El cañón es, fundamentalmente, el tubo recortado y modificado de un cañón de 16 pulgadas averiado en la última guerra. Cualquiera de los tres servicios armados puede utilizar este cañón en sus pruebas.

(Navy Department).

### *Investigaciones sobre Cohetes Satélites.*

Actualmente los hombres de ciencia norteamericanos estudian la posibilidad de inventar cohetes satélites de la Tierra para la defensa nacional.

Recientemente el Secretario de Defensa hizo una breve referencia a estos estudios al decir: "El Programa de Vehículos Satélites, que desarrollan independientemente los tres servicios, será coordinado por

el comité sobre proyectiles dirigidos de la Junta de Investigaciones y Desarrollos". Dijo además el Secretario: "Para establecer un programa integrado que elimine la duplicación de esfuerzos el comité ha recomendado que el trabajo en este campo se limite a estudios y diseños".

Se cree que estos satélites permanecerán suspendidos en el espa-

cio por la gravedad de la Tierra y la Luna. El satélite podría ser uti-

lizado para dirigir proyectiles de gran radio de acción.

(Army and Navy Journal).

### *Desmantelan las Defensas Portuarias.*

El Ejército está desmantelando el histórico sistema de defensas portuarias y sus potentes pero anticuados cañones de 16 pulgadas.

Los oficiales no dijeron qué posiciones serán abandonadas, pero el año pasado por lo menos seis fueron declaradas "excedentes" y se ordenó remover el equipo lo antes posible. En esa primera lista estaban las defensas portuarias de New Bedford, Mass.; Charleston, C. del S.; Key West, Fla; Pensacola, Fla; Galveston, Tex.; y Columbia, Ore. El sistema de defensa de costa, que tiene su origen en los días colonia-

les, sucumbe ante las nuevas armas —aviones, artillería móvil y cohetes— y estrategia militar. Los responsables de la defensa consideran más probable un ataque aéreo que uno por mar y los radares terrestres, marítimos y aerotransportados extienden considerablemente la vista del defensor.

Los anticuados cañones de defensa de costa y sus barbetas contienen gran cantidad de acero. El tubo del cañón Mark II pesa 307.185 libras y con la coraza y cureña 1.172.500 libras. El proyectil pesa 2.100 libras.— (United States Naval Institute Proceedings).

### *Los Cojinetes de Nylon están Despidiendo a las Aceiteras.*

En máquinas de muy diversas clases el aceitado es ya innecesario. En máquinas para cargas livianas los cojinetes de nylon no requieren lubricación ni aún funcionando a gran velocidad, y en máquinas para

cargas de peso medio basta con usar agua. Ni los aceites, ni muchas sustancias químicas, ni temperaturas hasta de 150°C afectan los cojinetes fabricados con nylon plástico Du Pont.— (Revista Du Pont, Junio-Julio 1949).

### *Terminología Militar.*

El término "Armed Forces of the United States" será empleado para designar colectivamente todos los componentes del Ejército, Armada, Fuerza Aérea, Cuerpo de In-

fantería de Marina y Servicio de Guardacostas.

El término "United States Armed Forces" sólo incluye los componentes regulares de estas fuerzas.

### *Bote de Fibras de Cristal.*

Los hombres de ciencia de los Laboratorios de Investigaciones y Desarrollos del Cuerpo de Ingenieros, situados en Fort Belvoir, Virginia, trabajan en un nuevo bote de asalto que será empleado para cruzar ríos.

rial plástico y una tinta especial color verde oliva. El bote pesará menos de 300 libras, transportará 15 hombres y será propulsado por un motor fuera de borda de 33 caballos de fuerza.

Actualmente estudian la posibilidad de construirlo de fibras de cristal (fiberglass) y ya han realizado extensas pruebas con este material. El espesor de las fibras es treinta veces menor que el de un cabello humano. Después de tejida, la tela será impregnada con mate-

Las líneas de los botes de fiberglass serán diferentes a las de los tipos antiguos contruidos de madera laminada. La borda será más alta y se espera que sea más marineru. El casco será contruido a prueba de abolladuras y parásitos y resistirá altas temperaturas.— (Armed Force).

### *Túnel Supersónico para Altas Velocidades.*

Recientemente se creó en el túnel supersónico alemán modernizado e instalado en el laboratorio de Material de Guerra de la Armada, White Oak, Maryland, una corriente de aire que alcanzó una velocidad de 5.18 veces mayor que la del sonido.

La nueva marca de velocidad fué establecida a una temperatura de 377 grados bajo cero Fahrenheit en una sección del túnel de 40 centímetros cuadrados (16 x 16 pulgadas). El equipo fué capturado por tropas norteamericanas en Kochel,

Bavaria, al finalizar la II Guerra Mundial.

La corriente creada a 377° bajo cero F. equivale a 3,960 millas por hora bajo condiciones normales al nivel del mar.

Los alemanes realizaron sus investigaciones preliminares con la bomba V-2 en este mismo túnel, pero la velocidad más alta lograda durante las mismas sólo superó 4.38

veces la velocidad del sonido, i. e., Mach 4.38. (El Término "Mach" ha sido empleado desde 1890 en investigaciones aerodinámicas en honor del físico alemán Ernst Mach, precursor de este campo).

En octubre de 1945 los túneles fueron desarmados y embarcados hacia los EE. UU., donde los Jefes de Estado Mayor Conjunto los asignaron oficialmente a la Armada.

## C I E N C I A

### *Contador Geiger Perfeccionado.*

El contador Geiger, pequeño detector de irradiaciones demostrado al público por primera vez en 1946, será producido en masa. Recientemente la Westinghouse Electric Corporation anunció que ya se han tomado las medidas necesarias para fabricar válvulas, instrumentos y baterías para este mecanismo, que anteriormente era construido a mano.

El nuevo detector de irradiaciones desarrollado consiste de un cilindro de acero cromado de cerca de una pulgada de diámetro y seis de largo. Un grueso alambre aislado y revestido de una capa de mica de media milésima de pulgada de espesor se extiende por el centro desde un extremo a otro del tubo. El al-

ambre está rodeado por una composición de neón, argón y cloro. Cuando las partículas beta (electrones) o rayos gama penetran a través de la ventanilla de mica en el cilindro, parte del gas se ioniza y provoca una descarga eléctrica entre el alambre y las paredes del cilindro. Esta descarga es registrada por un instrumento de sonido o por una aguja para la indicación visual de la irradiación.

El tamaño del detector variará de acuerdo con su empleo. El uso de pequeñas baterías de alto voltaje, válvulas, etc., como las usadas en los instrumentos auriculares para sordos, reducirán el peso de esta unidad portátil a menos de 10 lbs. ("Armed Force").

## M E D I C I N A

Evidentemente, la cloromicetina, antibiótico derivado de un hongo terrestre venezolano, es muy eficaz contra la tifoidea. Esta ha dado resultados sorprendentes en el tratamiento del tifus corriente y el tifus peteual.

La nueva aplicación de dicha droga fué descubierta accidentalmente por el Centro Médico del Ejército de los EE. UU. durante experimentos sobre el tifus peteual realizados hace más de un año en Kuala Lumpur, capital de la Federación Malaca.

De los treinticinco enfermos bajo tratamiento dos sufrían de una enfermedad enteramente distinta - tifoidea. En ambos casos la nueva droga surtió efectos inesperados y sorprendentes. Todo indicaba que por primera vez la ciencia médica tenía una medicina eficaz contra la tifoidea. Esta enfermedad es provocada por bacterias y las sulfas, penicilina y estreptomina no la combaten efectivamente.

El grupo de enfermedades tíficas - tifus exantemático, tifus pe-

teual, etc. - son provocados por un tipo de organismo diferente - rickettsia. Tales organismos son más primitivos que la bacteria y pueden alojarse en el interior de las células del cuerpo, donde es más fácil que penetren las drogas conocidas. La cloromicetina, representa, pues, una contribución notable para la medicina. Las enfermedades ocasionadas por rickettsias no abundan en los EE. UU.; sin embargo, la tifoidea es muy común.

La importancia del descubrimiento hecho en Kuala Lumpur instó al Ejército a probar la droga en ocho casos comprobados tan pronto obtuvo más cloromicetina de los EE. UU.

Los resultados fueron los mismos que en los dos casos referidos - en dos días los pacientes recuperaron considerablemente. Por lo regular, la fiebre tifoidea dura cerca de un mes en los EE. UU. y seis o siete semanas en la Malaya. — (Army Times).

## FRANCIA

*Justificación y Rol del Portaaviones de Combate.*

Ahora nos podemos felicitar de la decisión tomada por el Parlamento, en 1947, para permitirle a la Marina francesa construir un

portaavión ligero; un término medio entre el portaaviones pesado, tan caro de construir y mantener, y el portaavión escolta, de poco to-



nelaje y mal armado (20 aviones). Nuestras posibilidades económicas nos permiten construir un portaavión ligero de combate (40 ó 50 aviones).

Mucho se ha discutido sobre portaaviones desde 1945. Sus oponentes dan gran importancia a la aviación, pero las razones para la sobrevivencia del portaaviones son tan importantes, que en estas brillantes polémicas se puede encontrar la justificación de su derecho a la existencia, y la prueba de que debemos modernizar nuestra Armada construyendo en los próximos años los portaaviones que nuestro poder aeronaval requiere.

El Mariscal del Aire, Sir Arthur Harris, escribió después de la guerra: "En el futuro, será tan desastroso tener armamento anticuado, como no tenerlo". Según este principio, se puede deducir, como los profesores de lógica: "Una marina sin portaaviones, es una arma anticuada".

Por eso, sería preferible no tener Armada, a tenerla sin portaaviones. Pero eso sería dejarle el campo libre a los "futuristas", quienes ahora creen en la guerra de "apretar botones". "Está bien", dirían, "Ya no más buques lentos y vulnerables, en esta época de las velocidades supersónicas".

Es conveniente aclarar el punto.

Para algunas personas, los reactores supersónicos, los proyectiles guiados, los "platillos voladores", etc., están superpoblando el

mundo, esperando solamente el gesto de un científico que, a quince metros bajo tierra, aguarda la orden de una democracia irritada, o de una dictadura agresiva, para sembrar la muerte en determinado punto de la Tierra. El "apretar botones" ha tomado ya posesión de las revistas militares; camiones, trenes, buques, . . . vestigios del pasado! En la próxima guerra, las marinas y las fuerzas aéreas serán reemplazadas por cohetes automotores que volarán de un continente a otro.

Este ominoso futuro de los "robots" es demasiado claro, desgraciadamente, como para desmentir a los que se adelantan a la actualidad demasiado rápidamente. Pero si ellos tienen una opinión exacta de lo que la mente humana puede concebir, estos fanáticos del progreso dan demasiado crédito a los realizadores de estas ideas, y a los medios de construir estos dispositivos.

Indudablemente, la defensa nacional de mañana se organizará alrededor de estos elementos. Indudablemente, algún agente consular de aspecto inocente y portador clandestino de una valija atómica, hará más daño que toda una legión de combatientes. Nuestros científicos y nuestros laboratorios deben trabajar en este sentido. Pero el progreso es lento; las peligrosas anticipaciones de unas cuántas mentes brillantes no deberían paralizar el criterio de los guías inteligentes, cuyo rol es vivir en el presente.

Descendamos al plano de los realistas. Habiendo visto la necesidad que significaron los portaaviones en la última guerra, comprenderemos por qué constituyen la "espiná dorsal" de una flota, y por qué, hasta la época de los "robots", el portaaviones será el último en ser destinado a los museos.

El tráfico marítimo en 1943 requería 32,866 buques; en 1944, más de 34,761. Indudablemente los 300 millones de toneladas transportados por estos buques, no podrían ser transportados por aire en condiciones atmosféricas. Por eso, la ocupación de los países conquistados y la continuación de las operaciones, serán función del tonelaje marítimo.

Si el buque de carga, transporte seguro y barato, desapareciera, no sería nuestra generación la encargada de botar el último. Surge entonces la pregunta: "¿Cómo proteger a los buques, y contra qué?". Contra aviones rápidos, poderosamente armados, proyectiles del tipo de la V-2, o submarinos. No es posible de considerar a este último en un época en que todas las marinas están trabajando secretamente para desarrollar la mejor flota submarina posible. Una gran potencia, bastante atrasada en flota de superficie, está construyendo una gran cantidad de submarinos según los últimos modelos rescatados al enemigo. Otra potencia considera la propulsión atómica para

sus submarinos, que podrán navegar en aguas radio-activas, y la instalación de plataformas de lanzamiento.

Esto es un indicio de que nadie piensa en la guerra marítima como pensaban antes.

¿Cómo, entonces, podremos proteger el comercio marítimo contra sus enemigos? Por medio de una vigilancia constante y luchando día y noche mientras se navega, pero más que nada, por medio de una reacción instantánea contra aviones y submarinos. Para mitigar el efecto de una explosión atómica, sería necesario dispersar los transportes, lo cual requerirá a su vez un mayor número de unidades de superficie equipadas con defensa anti-aérea. Asimismo se necesitará la aviación para explorar, interceptar, y neutralizar o destruir al enemigo. Tratándose de aviones, la velocidad de ataque debe ser contrarrestada con velocidad de defensa. Aún a poca distancia de la costa, un convoy no puede depender mucho de los cazas con base en tierra.

Sin embargo, el rol de fuerza de apoyo no es el único que desempeñan los portaaviones; teniéndolo como fuerza de choque y como llave para la estrategia naval actual, los Aliados no vacilan en mostrar su poderosa silueta en los últimos rincones del globo.

En Agosto de 1947, durante su espectacular visita a la flota del Mar Negro, Stalin se manifestó en

favor de una Marina que se mantuviera a la altura del poderío soviético. Cuando se ve los esfuerzos hechos por los rusos para llevarse el "Graf Zeppelin" a Rusia, se comprenderá el interés de los Soviéticos en tener portaaviones.

En conclusión, se puede decir que aquellos que condenan al portaaviones están yendo demasiado hacia el futuro. Las primeras armas del tipo "robot", serán probablemente lanzadas en el mar por portaavio-

nes (El lanzamiento de la V-2 desde el "Midway").

Gracias a la benevolencia de nuestro cielo, y al préstamo de portaaviones extranjeros, nuestras tripulaciones se están iniciando en el largo y duro entrenamiento de los pilotos navales. Agradecemos al Parlamento por haber comprendido la importancia de esta arma para la Unión Francesa.— (De la "Reveu de Défense Nationale", Febrero 1949).

## GRAN BRETAÑA

### *Buque para el rescate de Submarinos.*

El HMS "Reclaim", primer buque de la Armada Británica diseñado especialmente para rescatar submarinos y conducir operaciones de buceo a grandes profundidades, concluyó recientemente sus pruebas en Loch Fyne. Su complemento incluye 15 buzos y un médico especializado en problemas fisiológicos submarinos. El equipo de la embarcación incluye dos cámaras sumergibles de descomposición, una de las cuales tiene tres compartimientos. Esto elimina el ascenso lento del buzo para reducir la presión. Buzos vestidos con un traje flexible dotado de aparatos especiales pueden descender hasta 300 pies. La cámara de observación tiene comunicación telefónica con

la superficie y puede descender hasta una profundidad de 800 pies. El "Reclaim" será de valor especial en el rescate de submarinos (con excepción, quizás, de una deficiencia vital: su velocidad. Los informes indican que este buque alcanza una velocidad máxima de 13 nudos y que su maquinaria de propulsión tiene que generar presión 24 horas antes de comenzar la travesía. El arribo inmediato a la escena del accidente es un factor esencial para un rescate airoso e, indudablemente, un requisito indispensable si han de salvarse vidas. Sería trágico que el excelente equipo del "Reclaim" no salvara preciadas vidas por llegar tarde a la escena del accidente. ("The Fleet").

### *Turbina de Gas Propulsa Buque de Guerra.*

Un astillero en el Norte de Inglaterra está construyendo secretamente el primer buque de guerra propulsado por una turbina de gas. Sus motores incorporan todos los últimos desarrollos en turbinas de gas navales. Un buque así propulsado podría zarpar sin retrasos, consumiría menos combustible y tendría un radio de acción mayor.— (“The New York Times”).

BUCCIA

### *Iluminación Fluorescente.*

Los nuevos buques de la Real Armada están usando nuevas instalaciones de luz fluorescente. Los primeros compartimientos que recibirán el beneficio de este sistema, serán las cámaras, camarotes, talleres, enfermerías y oficinas, donde las ventajas de esta mejor iluminación y menos disipación de calor sean más beneficiosas. Esto es parte del plan de mejoramiento de las condiciones de habitabilidad en los buques de guerra.

Asimismo, se están adoptando medidas para asegurar la mejor visión nocturna del personal, especialmente de los vigías y de las tripulaciones de vuelos nocturnos. Durante la guerra se usó mucho la iluminación roja con este objeto, y ahora se está tratando de encontrar un filtro rojo y anaranjado mejor.

### *Desmantelamiento del “Ajax”*

Se ha anunciado en la Cámara de los Comunes la decisión de no vender el H.M.S. “Ajax” a ningún país extranjero.

El Secretario Parlamentario del Almirantazgo, Mr. Dugdale, dijo que el Gobierno había considerado el caso muy detenidamente. Conocían muy bien las cordiales relaciones que habían existido entre las Marinas Británica y Chilena desde

hace mucho tiempo, pero, no obstante ello, el Gobierno había decidido que este buque, que había tenido un rol histórico prominente en la historia de la Marina Británica, no debía ser vendido a ninguna nación extranjera. (Grandes aclamaciones). Pero como la Armada consideraba que este buque ya no tenía utilidad para ella, éste tenía que ser desmantelado.

El Vice-Almirante Taylor sugirió que en lugar de dismantelar a este buque que tuvo servicios tan ilustres bien podría ser transferido a uno de los Dominios. Mr. Dugda-

le respondió que ese era asunto que debería ser considerado por el Secretario de Estado para Relaciones con la Comunidad Británica.— ("Times" de Londres.—7 de Abril).

## SUECIA

### *Defensa Contra las Bombas Auto-dirigidas.*

Estocolmo.— La Academia de Ciencias Militares de Suecia concederá uno o varios premios por un total de cien mil coronas (\$27,800) a los inventores suecos o extranjeros que construyan un dispositivo o inventen un procedimiento que permita localizar las bombas auto-dirigidas a larga distancia y determinar su área de explosión. Se espera obtener de esta manera un plazo en el que podrían adoptarse medidas activas y pasivas para la protección de la población civil. Este nuevo fondo de "Premio Nobel" ha sido facilitado por la Asociación de Defensa Antiaérea de Malmö, que en los últimos años ha reunido grandes sumas para perfeccionar la defensa local.— ("El Comercio", Lima 19 Julio).





El Capitán de  
beta ALBERTO  
BENVENUTO,  
biendo de n  
de: Mayor G  
Field Harris, U  
el diploma qu  
credita haber t  
nado satisfac  
mente el Cur  
Guerra Anfibia  
nior Course),  
Escuela de G  
Anfibia de Qua  
Virginia. Apa  
también en l  
tografía; el Co  
John N.  
USMC. Direct  
la Escuela; y e  
pitán Peterson  
cretario de la  
ma.— (Foto  
Oficial del S  
Fotográfico  
Marine Corps S  
Quantico; Va

## Crónica Nacional

### CHAMPAÑADA A LA MISION NA VAL AMERICANA

Al medio día del 4 de Julio último, el Jefe del Estado Mayor General de Marina, Capitán de Navío Félix Vargas Prada, ofreció una champañada en el Salón Dorado del Ministerio de Marina, en honor del Jefe de la Misión Naval Americana, Capitán de Navío U. S. N. Walter Zimmerman y de los Jefes y Oficiales miembros de la Misión, con motivo de la celebración del 173º Aniversario de la Independencia de los Estados Unidos de América. A este agasajo asistieron los Jefes y Oficiales de las diferentes reparticiones del Ministerio. Con este motivo se cambiaron expresivos brindis entre Zimmerman, Vargas Prada y los miembros de la Misión.

### REGRESO DE JEFES QUE HAN CURSADO ESTUDIOS PROFESIONALES EN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

El 2 de Julio retornó de los E. U. A. el Capitán de Corbeta Alberto Benvenuto Cisneros, quien acaba de terminar con todo éxito el Curso de Guerra Anfibia (Junior Course) en la Amphibious Warfare School, U. S. Marine Corps, Quantico Va. Dicho curso, que se inició el 23 Setiembre 1948, ha sido seguido por siete oficiales de Marina Latinoamericanos: un Peruano, dos Argentinos, dos Brasileños, un Uruguayo y un Venezolano.

El Comandante Dellepiane O., quienes se encontraban desde Junio de 1946 en los E. U. A. siguiendo cursos de especialización. El Comandante Pooley se ha graduado de Ingeniero Mecánico y Metalúrgico en el Carnegie Institute of Technology. El Comandante Dellepiane inició sus estudios en el Carnegie Institute y completó su especialización recibiendo su grado de Master en Ingeniería Mecánica en el Massachusetts Institute of Technology.

Igualmente, a principios del mes de Julio han retornado los Capitanes de Corbeta Raúl Pooley P. y Jorge Delle-

## NUEVA DIRECTIVA DEL CENTRO NAVAL DEL PERU PARA EL AÑO SOCIAL 1949-1950.

En Asamblea General que tuvo lugar el sábado 9 de Julio en el Salón de Actos del Centro Naval, se procedió al escrutinio de los votos emitidos por los señores socios para la elección de la Junta Directiva para el año social 1949-1950. Después de efectuado el cómputo total quedó elegida y proclamada la Junta Directiva en la siguiente forma:

Presidente	Capitán de Navío	Félix Vargas Prada.
Vice-Presidente	Capitán de Fragata	Alfredo Freyre V.
Tesorero	Capitán de Corbeta	Enrique Carbonel C.
Pro-Tesorero	Teniente Primero	Guillermo Faura G.
Secretario	Capitán de Fragata	Luis Edgardo Llosa G. P.
Pro-Secretario	Capitán de Corbeta	Jorge Luna Ferreccio
Bibliotecario	Capitán de Fragata	Federico Salmon de la Jara.
Pro-Bibliotecario	Teniente Primero	César Palacios C.

### V O C A L E S

Capitán de Fragata	Jorge Barreto.
Capitán de Fragata	Eduardo Carrillo.
Capitán de Corbeta	Ramiro Ramírez.
Capitán de Corbeta S. N.	Alberto Rospigliosi.
Teniente Primero	Humberto Pellegrini.
Teniente Primero	Ramón Arróspide.
Teniente Segundo	Enrique Fernandez Dávila.
Alférez de Fragata	Edmundo Deville P.

### V O C A L E S C I V I L E S

Señor	Manuel Vigil.
Señor	Eduardo Ronald.

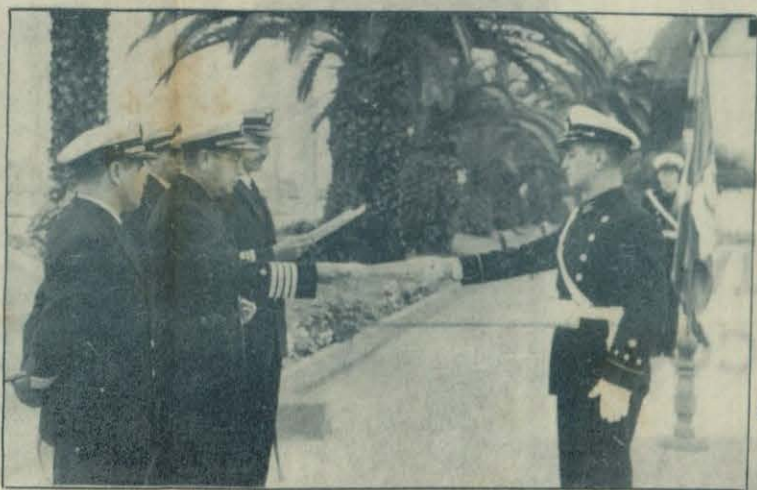
### JUNTA REVISORA DE CUENTAS

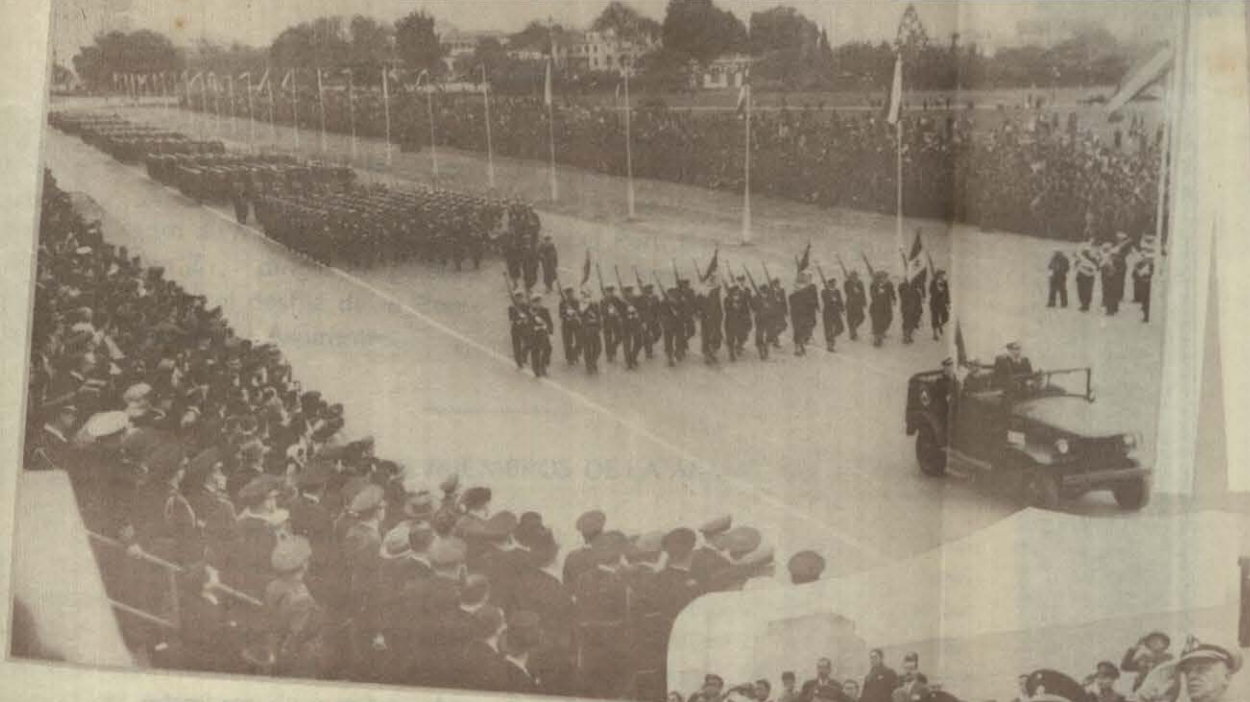
Capitán de Fragata	Francisco Tudela S.
Capitán de Fragata	Eloy Burga T.
Capitán de Corbeta	Manuel Vegas R.





Vistas Diversas de las ceremonias efectuadas en la Escuela Naval el 27 de Julio, conmemorando el 115° Aniversario del nacimiento del Almirante Grau, así como de la Confirmación de cargos de los Cadetes Oficiales





Diversas vistas del Desfile de las Fuerzas Navales en la Parada Militar realizada el 29 de Julio en el Campo de Marte, con ocasión del 128º Aniversario de la Independencia.



## CUARTA COMIDA ANUAL DE CAMARADERIA

Siguiendo la tradición establecida en años anteriores, se efectuó en la noche del sábado 16 de Julio la 4ta. Comida de Camaradería Anual en el Centro Naval, cuyos salones habían sido adecuadamente arreglados.

Con la concurrencia de la mayoría de los socios marinos, en actividad y retiro, y civiles así como de los Agregados Navales acreditados en nuestro país, procedió el Contralmirante Enrique A. Labarthe, como Presidente de la Junta Directiva cesante, a dar lec-

tura a su discurso-memoria reseñando las actividades cumplidas durante el año social 1948-1949. Luego se pasó al Salón comedor, reinando durante toda la comida un grato ambiente de camaradería y cambiándose expresivos brindis entre los asistentes. Hicieron uso de la palabra en improvisaciones que fueron muy aplaudidas, el nuevo Presidente del Centro Naval Capitán de Navío Félix Vargas Prada y el Ministro de Marina Contralmirante Roque A. Saldías.

## CONCURSO DE TIRO DE FUSIL TROFEO "MINISTERIO DE MARINA"

Cumpliendo el programa anual de concursos de tiro de la Armada, el 21 de Julio se realizó el Concurso de Tiro

de Fusil para Buques y Dependencias de la Armada por el trofeo "Ministerio de Marina".

Los equipos participantes fueron:

Escuela Naval del Perú  
Escuelas Técnicas de la Armada  
Ministerio de Marina  
Arsenal Naval del Callao  
Grupo de Artillería Móvil

Base de Submarinos  
División de Fragatas  
B. A. P. "Coronel Bolognesi"  
B. A. P. "Almirante Villar"

Además tomó parte el Equipo de la Fuerza Fluvial del Amazonas, que en la misma fecha realizó su prueba en la ciudad de Iquitos, siendo computado su resultado con los de los equipos antes mencionados.

Durante el desarrollo del concurso, que se llevó a cabo en el Polígono de Tiro "General Pedro E. Muñoz", hu-

bieron momentos de gran espectación ya que desde el comienzo figuraron como los más serios competidores los equipos de la Escuela Naval, Escuelas Técnicas, División de Fragatas y Base de Submarinos, dada la naturaleza del tiro rápido que se efectuaba sobre silueta de 1/2 busto recortada, con apariciones y a la distancia de 300 metros.

El resultado final por el trofeo "Ministerio de Marina" fué el siguiente:

- |   |   |
|---|---|
| 1º Equipo Escuelas Técnicas de la Armada. | 7º Equipo Fuerza Fluvial del Amazonas.  |
| 2º Equipo Base de Submarinos.             | 8º Equipo B. A. P. "Coronel Bolognesi". |
| 3º Equipo Escuela Naval del Perú.         | 9º Equipo B. A. P. "Almirante Villar".  |
| 4º Equipo Ministerio de Marina.           | 10º Equipo Grupo de Artillería Móvil.   |
| 5º Equipo División de Fragatas.           |   |
| 6º Equipo Arsenal Naval del Callao        |   |

El equipo que se adjudicó el triunfo estuvo integrado por los siguientes tiradores:

- |                           |                               |
|---------------------------|-------------------------------|
| C. de C. Jesús Polar.     | OM1 Art. Francisco Medina.    |
| C. de C. Enrique Ureña A. | OM2 Art. Raúl Cardenas.       |
| Tte. 2do. Carlos Tudela.  | OM2 Art. Quintiliano Jiménez. |
| OM1 Art. Alberto Molinari | OM3 Art. Oswaldo Sánchez.     |
| OM1 Art. José Loro L.     | OM3 Rad. Germán Maldonado.    |

La serie individual más alta fué registrada por el OM1 Art. Francisco Medina L. quién totalizó 80%.

## CONMEMORACION DEL 115 ANIVERSARIO DEL NACIMIENTO DEL ALMIRANTE MIGUEL GRAU

Con ocasión de haberse conmemorado el 27 de Julio, el 115 aniversario del nacimiento del Almirante Miguel Grau, se realizaron en la Escuela Naval del Perú las siguientes ceremonias:

A 08.00 hs. con asistencia del Director, de la Plana Mayor, Instructores, Cadetes y Plana Menor de la Escuela y de las Escuelas Técnicas de la Armada, se rindió honores al Pabellón Nacional en el Patio N° 1. En seguida al toque de "silencio" se colocaron ofrendas florales al pie del Busto del Almirante Grau y luego el Cade-

te Teniente 1º pronunció una conferencia alusiva al acto, al finalizar se tocó el Himno Nacional siendo entonado por todos los presentes.

A 08.35 hs. se efectuó el desayuno de camaradería entre la Plana Mayor, Instructores y Cadetes y Aspirantes, al finalizar el cual hizo uso de la palabra en una brillante improvisación el Capitán de Navío Director Jorge Arbulú G., siendo muy aplaudido.

A 10.00 hs. se realizó la ceremonia de confirmación de Cargos y entrega de Diplomas por el Director a

los Cadetes Oficiales y Escolta de Bandera y del Pabellón al Cadete Abanderado. A continuación el Jefe del Departamento de Moral, C. de C. Germán Castillo Z., dirigió la palabra terminando con el desfile de la Compañía de Cadetes y Aspirantes.

De acuerdo con las disposiciones de la Superioridad, a 19.00 hs. del mismo día, por las ondas de Radio Nacional del Perú dictó una conferencia el Tte. Guillermo Faura G. sobre la vida y actos heroicos del Almirante Grau.

### COCKTAIL EN HONOR DE LOS MIEMBROS DE LA ARMADA NACIONAL

El 27 de Julio a mediodía tuvo lugar en el Centro Naval el cocktail ofrecido por el C. de N. Walter Zimmerman, U.S.N., y los Jefes y Oficiales de la Misión Naval Americana en honor de los miembros de nuestra Armada, con ocasión de celebrarse el 128º Aniversario de la Independencia Nacional.

El cocktail al que concurren el Ministro de Marina, el Jefe de Estado Mayor General de Marina y altos Jefes y los Oficiales de la Armada, transcurrió en un grato ambiente de camaradería Peruano-Norteamericana, habiéndose cambiado expresivos brándis entre los Comandantes Zimmerman y Vargas Prada.

### CELEBRACION DEL 128º ANIVERSARIO DE LA INDEPENDENCIA NACIONAL

Para las ceremonias que tuvieron lugar en Lima y Callao durante los días de Fiestas Patrias, concurrió como es de costumbre la Armada Nacional.

El día 28 al solemne Te-Deum celebrado en la Catedral de Lima concurrió la Compañía de Cadetes y Aspirantes de la Escuela Naval del Perú.

En el desfile de las fuerzas de los Institutos Armados y las del Ministerio de Gobierno y Policía, que se llevó a cabo ante la presencia del Presidente de la Junta Militar de Gobier-

no, por las avenidas del Campo de Marte de Lima, el 29 de Julio, las fuerzas de la Marina desempeñaron un brillante papel sendo muy aplaudidas por las miles de personas que espectaban el acto.

Para la ceremonia de la colocación de la primera piedra del monumento que se va a erigir a la memoria del Mariscal del Perú Dn. Andrés A. Cáceres, Héroe de la Campaña de la Breña, en el parque de su nombre, en Lima, se hizo presente la Compañía de Cadetes y Aspirantes de la E. N. P.

Asimismo, durante todas las noches de Fiestas Patrias las siluetas de los buques de la Escuadra surtos en la

bahía fueron contorneadas con guirnaldas de luces contribuyendo así los festejos del Callao.

## INICIACION DE LOS IV JUEGOS DEPORTIVOS DEL CENTRO NAVAL DEL PERU

En la tarde del 13 de Agosto se iniciaron en el Centro Naval los IV Juegos Deportivos. Una numerosa y selecta concurrencia presenció el desarrollo de las pruebas, destacando gran número de damas que dieron una nota agradable al ambiente. En el estrado de honor se encontraba el Presidente del Centro Naval, Capitán de Navío Félix Vargas Prada y altos Jefes de la Armada Nacional.

Se dió comienzo a los Juegos con el Campeonato de Sapo, habiendo resultado ganador el equipo de la División de Submarinos y sub-campeón el cuadro de la Escuela Naval.

A continuación se dió comienzo al Campeonato de Fulbito, jugando un interesante partido los equipos de las Dependencias de Tierra y División de Submarinos, habiendo dado el play de honor el Comandante Vargas Prada. Ganó el partido el equipo de las Dependencias de Tierra por 4 goles contra 3 de la División de Submarinos.

Terminada esta competencia, la Directiva del Centro Naval brindó a la concurrencia un cocktail danzante que transcurrió en un grato ambiente de alegría habiéndose bailado animadamente hasta las 22:00 horas.

## EXAMENES DEL PRIMER TERMINO EN LA ESCUELA NAVAL DEL PERU

El sábado 13 de Agosto terminaron los exámenes del Primer Término de los Cadetes y Aspirantes, los que se habían iniciado el lunes 1º Agosto. Posteriormente, el 17 Agosto los Cadetes y Aspirantes, acompañados del Jefe y Oficiales del Departamento de Moral, se dirigieron por tren hasta

Río Blanco presenciando el admirable trazo de ingeniería del ferrocarril y de la carretera Central. Luego regresaron hasta Santa Ana en el kilómetro 53 de la Carretera Central en donde levantaron un Campamento para pernoctar, habiendo regresado a la Escuela en las últimas horas de la tarde del día 18 Agosto.

CONFERENCIA DEL AGREGADO CULTURAL A LA EMBAJADA ARGENTINA

El 19 de Agosto, conmemorando el 99º aniversario de la muerte del Glorioso Libertador del Perú, General José de San Martín, tuvo lugar a 11.00 hs. la conferencia dictada en la Sala de Actuaciones de la Escuela Naval del Perú por el Sr. Ignacio Gómez Garay, Agregado Cultural a la Embajada, Argentina quien fué muy aplaudido al terminar su brillante disertación.

RESUMEN DE LA MEMORIA ANUAL DE LA SOCIEDAD MUTUALISTA MILITAR DEL PERU, CORRESPONDIENTE AL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 1º DE MAYO DE 1948 Y EL 30 DE ABRIL DE 1949

MOVIMIENTOS DE SOCIOS

a).—EFECTIVO: el número de socios al 30 de abril del presente año es el siguiente:

Ejército	3,011	socios
Marina	405	"
Aeronáutica	559	"
Guardia Civil	1,082	"
Guardia Republicana	103	"
<b>TOTAL:</b>	<b>5,320</b>	<b>Socios</b>

b).—NUEVOS SOCIOS: el número de socios ingresados desde el 1º de Mayo de 1948 al 30 de Abril de 1949, ha sido el siguiente:

Ejército	220	socios
Marina	17	"
Aeronáutica	64	"
Guardia Civil	107	"
Guardia Republicana	7	"
<b>TOTAL:</b>	<b>415</b>	<b>socios</b>

c).—BAJA DE SOCIOS: Los decesos ocurridos en el período antes mencionado, han sido los siguientes:

Ejército	20	socios
Marina	7	"
Aeronáutica	8	"
Guardia Civil	9	"
Guardia Republicana	3	"

Debe hacerse notar que tanto las altas como las bajas de los socios, han sido deducidas del efectivo actual de nuestra Institución, que, como se ha dicho antes, es de 5,320 socios de los Institutos Armados.

### CARTAS DECLARATORIAS

En la actualidad existen presentadas a la Secretaría de la Sociedad: 3,894 cartas declaratorias; siendo el número de asociados de 5,320, falta en consecuencia, que 1,426 socios cumplan con esta obligación determinada por los estatutos. La Junta Directiva ha hecho repetidas recomendaciones a fin de evitar que los deudos o los beneficiarios tengan que sufrir el gravamen que les ocasionaría el juicio de "declaratoria de herederos" con el gasto y retraso consiguientes.

### ASAMBLEAS

No se ha realizado ninguna después de la efectuada el 17 de Setiembre de 1946, frustrándose por falta de quórum la que fué convocada en 1947. La reunión de las asambleas requiere el nombramiento previo de delegados; exige pues un proceso previo de preparación bastante dilatado y las asambleas se frustran muchas veces por la falta de quórum. Para remediar la falta de quórum en las asambleas, un Decreto Supremo de fecha 23 Enero 1948, autoriza las consultas directas por el sistema de ENCUESTAS. Este Decreto ha sido reglamentado por la Resolución Suprema N° 12-GM del 30 de Marzo 1948.

### PROYECTOS DE REFORMA DE LOS ESTATUTOS

Existe un proyecto de reforma de los Estatutos, confeccionado por una Comisión especial presidida por el General de Brigada Manuel E. Forero Márquez. Fueron repartidas 300 copias del proyecto a las diversas Unidades y Servicios, no habiéndose recibido sino 19 respuestas. En estas condiciones no es posible esperar de la Asamblea una solución acertada y justa, siendo conveniente una previa consulta individual en forma de Encuesta.

### DECRETO SUPREMO N°. 7 DEL 6 FEBRERO 1948

En síntesis, las disposiciones de este decreto son las siguientes:

a).—SUBVENCION: Otorga a favor de la Institución una subvención anual de S/o. 240,000.00 en la proporción de S/o. 60,000.00 por cada uno de los Ministerios de Guerra, Marina, Aeronáutica y Gobierno y Policía.



b).—GASTOS: Pone a cargo del Presupuesto General de la República, a prorrata entre los Ministerios citados todos los gastos de sostenimiento de sus oficinas y planta de empleados.

c).—PRESTAMOS: Faculta el otorgamiento de créditos a sus asociados, con la garantía de sus haberes o pensiones; hasta la fecha no se han llevado a cabo dichos préstamos.

d).—PRESIDENCIA: Establece la rotación de la Presidencia de la Insti-

tución entre los Jefes de Estado Mayor de los Institutos Armados y el Director General de la Guardia Civil y Policía, en un período de dos años, debiendo continuar en el cargo hasta completar el período aún cuando cambiaran de colocación, siempre que no se ausenten de la Capital.

Por Resolución Suprema del 26 Agosto 1948 se aprobó el Reglamento de préstamos confeccionado por la Junta Directiva.

### AUXILIOS MUTUOS PAGADOS

El monto de los auxilios pagados durante el ejercicio, ha sido de S/o. 451,969.61.

### INGRESO DE FONDOS

El total de fondos ingresados a la Sociedad, por concepto de cuentas mutuales, de ingresos, intereses, subsidios, etc., durante el ejercicio, ha sido de S/o. 775,979.00.

### AUMENTO DE LOS FONDOS INSTITUCIONALES

El total de los fondos de la Sociedad por concepto de obligaciones y pagos pendientes, quedando en consecuencia, un saldo líquido de S/o. 2,242,621.89; de esta cantidad hay que deducir la suma de S. 227,214.60 2,015,407.29.

### DEPOSITOS EN LOS BANCOS DE LA CAPITAL

Conforme al Art. 52º de los Estatutos, los fondos de la Sociedad están depositados en los Bancos siguientes: Popular del Perú de Crédito, e Internacional, en esta forma:

Depósitos en Cuentas Corrientes . . . . .	S/o. 395,407.29
Depósito a Plazo Fijo . . . . .	1,620,000.00

De la suma acumulada en los depósitos de cuentas corrientes, habrá que trasladar la mayor parte al Fondo de Reserva colocándola a plazo fijo para que devengue mayores intereses e in cremente estos fondos.

### CUOTAS DEVUELTAS

El monto de las cuotas devueltas a los asociados por diversos conceptos, durante el ejercicio, ha sido de S/o. **5,100.00**

### AUMENTO DE LOS FONDOS DE RESERVA

Los fondos de reservas, como se ha visto, son ya apreciables, lo que permite decidir el aumento del auxilio mutual que premiosamente reclaman el cambio radical operado por el encajecimiento de la vida y que ansiosamente esperan todos los asociados. La Junta Directiva actualmente tiene en estudio un proyecto elevando el monto del subsidio mutual y que podría ponerse en vigencia a partir del 1º. de Julio de 1949.

### REGIMEN DE PAGOS

Ha habido especial empeño en el abono oportuno de los auxilios mutuales a los deudos o beneficiarios de los socios fallecidos. En cierto casos se ha tropezado con el inconveniente de que éstos no habían dejado carta-declaratoria, habiéndose visto los herederos obligados a recurrir al Poder Judicial para seguir el procedimiento de Declaratoria de Herederos.

### EXONERACION DE LOS DERECHOS DE ALCABALA DE SUCESION

Por Decreto Ley N°. 34 del 10 de Diciembre 1948 se ha declarado libre del pago del derecho de Alcabala de Sucesión las masas provenientes del pago de auxilios mutuales a los beneficiarios.

### COMISION DE INMUEBLES

El Decreto Supremo de 4 Diciembre 1941, creó esta Comisión. Se dispuso el aporte de TRES SOLES ORO mensuales obligatorios para la constitución de un "FONDO DE INMUEBLES", con el fin de construir y sortear casas habitación entre los socios. En los años 1942 y 1943 se sortearon tres casas cada año. En 1944, debido a la gran elevación del costo de las construcciones, el Decreto Supremo del 22 Julio 1944 autorizó, a petición de los socios, sortear lotes de terrenos urbanos con áreas edificables

de 250 a 300 metros cuadrados. Posteriormente, vista la inutilidad de la ejecución de éste último acuerdo, se autorizó por Decreto Supremo N° 77 del 31 Diciembre 1945, el sorteo de premios pecuniarios de S/. 10,000.00 como auxilio para la construcción de casas habitación.

Para entrar en el nuevo régimen de sorteo de estos premios pecuniarios, era indispensable CANCELAR LA SITUACION ANTERIOR, OBTENIENDO LA PREVIA DEVOLUCION POR EL ESTADO DEL PRECIO PAGADO EN LA COMPRA-VENTA MANDADA RESCINDIR PARA EL SORTEO DEL AÑO 1945, lo cual, por una serie de circunstancias y falta de parecer uniforme en las reparticiones internas de los Ministerios de Momento, Hacienda y en los Registros Públicos, que

debían intervenir, NO HA PODIDO OBTENERSE HASTA EL 18 DE OCTUBRE DE 1948, previo otorgamiento de las escrituras Públicas de rescisión de 22 de Setiembre de 1948.

Débase pues al retraso originado por la conclusión de las formalidades para la adjudicación y entrega con sus titulaciones respectivas de los 32 lotes sorteados, y la obtención de la suma correspondiente al valor de los terrenos cuya venta quedará rescindida, el que hasta la fecha no se haya verificado el sorteo de los premios pecuniarios.

Mientras tanto, las cuotas oblatas por los socios han ido acumulándose en los Bancos, y el Balance del Fondo de Inmuebles al 30 de Abril de 1949 es de S/o. 681,748.71.

SORTEOS NO REALIZADOS

Año de 1945	S/o. 152,805.46
Año de 1946	S/o. 150,250.40
Año de 1947	163,440.98
Año de 1948	175,535.20
Año de 1949	31,868.91

**PUBLICACIONES RECIBIDAS EN CANJE POR LA "REVISTA DE MARINA", HASTA EL 20 DE AGOSTO DE 1949.**

**PERU:**

- Revista Policial del Perú, Mayo-Junio 1949.  
Boletín de la Escuela Nacional de Ingenieros. 1er. Trimestre 1949.  
Informaciones y Memorias de la Sociedad de Ingenieros del Perú. Junio 1949.  
The Grace Log. Número Especial dedicado al Perú.--W. R. Grace & C<sup>o</sup>. Julio-Agosto 1949.

**ARGENTINA:**

- Revista de Publicaciones Navales Nos. 486-487-488.— Índice General de los Tomos LXXI al LXXIX. Junio y Julio 1949.  
Revista Militar Abril y Mayo 1949.  
Revista de Tiro Abril-Mayo-Junio 1949.  
Revista del Sub-oficial Volúmenes 133 y 134.  
Servicio de Intendencia en las Tropas

**BOLIVIA:**

- Revista Militar Enero a Marzo 1949.

**BRASIL:**

- Revista Marítima Brasileira Enero a Marzo 1949.  
Revista Militar Brasileira Julio a Diciembre 1948.  
Riachuelo, por Didio Costa 1949.

**CHILE:**

- Revista de Marina Nº 547 (Nov. Dic. 1948).  
Memorial del Ejército Nº 229 (Marzo-Abril 1949).  
Nautilus Febrero y Marzo 1949.

**FRANCIA:**

- Le Revue Maritime Nº 35 y 36 (Marzo-Abril 1949).  
Informations Militaires Nos. 129 a 134, inclusive (Febrero a Mayo 1949).

**GUATEMALA:**

- Revista Militar Nº 16, Año 1949.

**HONDURAS:**

- Revista de Policía Junio 1949.

**ITALIA:**

- Rivista Marittima Índice Analítico 1948.  
Rivista Marítima Febrero-Marzo 1949.

**NICARAGUA:**

- Guardia Nacional Enero-Febrero-Marzo 1949.

**PARAGUAY:**

- Boletín Naval Nos. 28 y 29, 1949.

**URUGUAY:**

- Revista Militar y Naval Enero-Febrero-Marzo 1949.

BALANCE DE CUENTAS AL 31 DE MAYO DE 1949

C U E N T A S	SALDOS DEUDORES	SALDOS ACREEDOS
BANCO POPULAR DEL PERU.—Ret. Judic. Saldo por dicho concepto		650.00
BANCO DE CREDITO DEL PERU.—Ret. Judic. Saldo por dicho concepto		150.00
BANCO DE CREDITO DEL PERU.—Cta. Gral. Fondos disponibles		54,967.67
BANCO POPULAR DEL PERU.—Cta. Gral. Fondos disponibles		39,829.81
BANCO POPULAR DEL PERU.—Cta. Préstamo Fondos disponibles		100,232.00
IMPOSICIONES.—		
Bco. Popular del Perú	S/. 1,540,000.00	
Bco. Crédito del Perú	330,000.00	
Bco. Internacional del Perú	<u>150,000.00</u>	2,020,000.00
MOBILIARIO.— Saldo de esta cuenta		2,250.54
DEUDORES.— Saldo de esta cuenta		4,580.00
FONDOS DE RESERVA.— Saldo de esta cuenta		1,922,441.00
FONDOS DE GASTOS.— Saldo de esta cuenta		93,930.00
INTERESES.— Saldo de esta cuenta		30,982.00
SINIESTROS.— Auxilios mutuales por pagar		175,300.00
	S/. 2,222,660.02	S/. 2,222,660.00

Conforme. Tesorero  
Capitán de Navío Ismael Otárola C.

Contador  
Lino A. Montañez León

Vocal de Contabilidad  
Capitán de Navío Jorge Arbulú G.

Vº. Bº. Presidente  
General Rodolfo H. Acevedo Acevedo

**ANEXO DEL FONDO DE INMUEBLES AL 31 DE MAYO 1949  
CON INDICACION DE LOS SORTEOS NO REALIZADOS**

CONTAS	DEL MAYOR	DEBE	HABER
1	CAJA Efectivo .....	S/o.	S/o.
2	BANCO POPULAR DEL PERU Saldo en cuenta corriente .....	231.486.97	
3	BANCO CREDITO DEL PERU Saldo en cuenta corriente .....	63.842.44	
4	COMISION INMUEBLES 1942 Saldo de esta cuenta .....		4.470.97
5	COMISION INMUEBLES 1943 Saldo de esta cuenta .....		4.438.13
6	COMISION INMUEBLES 1944 Saldo de esta cuenta .....		762.80
7	COMISION INMUEBLES 1945 Saldo de esta cuenta .....		142.805.46
8	COMISION INMUEBLES 1946 Saldo de esta cuenta .....		150.250.40
9	COMISION INMUEBLES 1947 Saldo de esta cuenta .....		163.440.98
0	COMISION INMUEBLES 1948 Saldo de esta cuenta .....		175.535.20
1	INTERESES Saldo de esta cuenta .....		7.782.56
2	SOCIEDAD MUTUALISTA MILITAR DEL PERU Saldo de esta cuenta .....		
3	COMISION INMUEBLES 1949 Saldo de esta cuenta (recaudado hasta el mes de Mayo inclusive) .....		45.842.91
4	BANCO COMERCIAL DEL PERU Depósito a plazo fijo .....	400.000.00	
SUMAS IGUALES ...		S/o. 695.329.41	S/o. 695.329.41

**SORTEOS NO REALIZADOS**

Año de 1945 .....	S/o. 142.805.46
Año de 1946 .....	150.250.40
Año de 1947 .....	163.440.98
Año de 1948 .....	175.535.20
Año de 1949 (recaudado a Abril y Mayo de 1949) .....	45.842.91