

Mayo-Junio
Año 38 No. 3

Contenido

1953
Vol. No. 223



Pág.

La Introducción a la Logística.— Por el Commissaire Principal de la Marine A. Dessens	227
La Armada de la Reina en la Guerra.—Por el Vice-Almirante G. W. Stove, Real Armada Holandesa (Ret.).	247
La Marina Americana.—Por J. Labayle-Couhat	271
Apuntes sobre Ictiología Fluvial Amazónica.—Por el Capitán de Corbeta A. P. J. Valdizán	289
Mando Naval.— Por el Capitán de Navío de la Armada Argentina Juan B. Secco	297
Notas Profesionales	329
Crónica Nacional	341
Necrológica	343



Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A.P. Jorge Arbulú G.

JEFE DE REDACCION - ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Oscar R. Cuadros

CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Al año	S/o.	15.00
Número suelto	”	5.00
Suscripción anual en el extranjero	”	30.00

AVISOS

Por 1 Página	S/o.	120.00
Por 1/2 “	”	80.00

TODO PAGO SERA POR ADELANTADO

Avisos Extraordinarios a Precios Convencionales

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 suplica dirigirse a la Administración de la REVISTA DE MARINA

Casilla N° 92 - Callao - Perú S.A.

La Introducción a la Logística

Por el Commissaire Principal de la Marine

A. DESSENS

Sin los diccionarios y el "Compendio del Arte de la Guerra" por Jomini, la Logística hubiera quedado casi ignorada, por la menos bajo este nombre. Hubo necesidad de llegar a 1917 para encontrar una teoría.

("Pure Logistics" (Logística pura) por el Coronel George Cyrus Thorpe del U.S. Marine Corps, editado en 1917. Algunos años antes de 1911 el Comandante C. T. Vogelgesang había dado en el Naval War College de los Estados Unidos una conferencia titulada "La Logística y su aplicación al Arte de la Guerra").

Durante los treinta años siguientes se empleó con prudencia esta palabra; en los Estados Unidos, en Italia (con ocasión de la campaña de Etiopía), y en Francia en donde hasta hoy se escribe a veces entre comillas.

Después, esta palabra ha invadido rápidamente la terminología militar con el mismo éxito (éxito abusivo según algunos) que el de un descubrimiento en las investigaciones científicas.

Lo que más sorprende en este progreso brillante es que uno no está muy seguro acerca de la calidad del beneficiario.

La bibliografía francesa, que a este respecto está todavía en sus comienzos, no se compone sino de monografías sobre problemas particulares, sin exposiciones teóricas de conjunto. Estos trabajos dan algunas definiciones y la etimología de la palabra (la palabra griega "logos" según los unos; pero otros se atreven a afirmar que proviene de la palabra francesa "logia" (que significa **casa** o **morada**); finalmente se ha repetido mucho la frase que dice: "Se hace Logística como M. Jourdain hacía prosa: sin saberlo".

Por eso, al abordar los estudios logísticos, uno se pregunta a menudo: ¿Cuál es la noción de la Logística? ¿Cuál es la estructura

de la Logística? es decir: ¿Cuáles son las reglas de la organización y del funcionamiento del conjunto?

Estas notas tienen por objeto contribuir a dar la respuesta.

La Noción de la Logística.

A excepción de la antigua teoría de Jomini, que asimilaba la Logística al arte mismo de la guerra, todo el mundo está casi de acuerdo sobre un punto: el **objeto** de la Logística.

El General Patton ha dado a este respecto una buena fórmula: "Getting the right number of the right men to the right place with the right equipment at the right time", o sea "Colocar en el momento oportuno y en el sitio debido el número necesario de hombres adecuados con el equipo conveniente".

Es por esto que hay muchas deficiones de Logística que se parecen, la mayor parte de las cuales no presentan sino el objeto de ella.

Pero en cuanto se trata de delimitar su extensión, surgen las divergencias. Citaremos aquí dos ejemplos característicos:

—El concepto norteamericano del cual el citado Coronel Thorpe ha dado una fórmula que siempre tiene valor: "Todo el arte de la guerra no está comprendido en la estrategia y en la táctica".

—Los conceptos franceses que son más restringidos.

El Concepto Norteamericano.

Según el criterio norteamericano, el conflicto moderno es ante todo, una prueba de fuerzas, en la que se enfrentan dos potencias productoras. Ganará la que saque mayor rendimiento a sus materias primas, a sus factorías, a su capital y a su trabajo, y la que convierta más eficazmente sus factorías y su personal en fábricas de material de guerra y en mano de obra para el combate; en fin, ganará la que sepa hacer sentir mejor el peso de esta organización superior en el punto preciso y en el momento oportuno.

La Logística es la organización que saca del potencial nacional el material de guerra y los servidores, y que los lleva al combate en ejecución de un plan económico y estratégico preconcebido.

La "Munitions Board" dice que la Logística "es el procedimiento según el cual, el potencial de guerra en bruto de una nación se transforma en Fuerzas Armadas".

En resumen "**Industry goes to war**". ("La Industria va a la guerra" por Fraser and Teele, editado en 1941) o bien "**Economics in uniform**" ("La economía uniformada" por Albert T. Lanterbach, editado en 1943).

Esta nación de industriales y de técnicos ve a la Logística como a una cadena de montaje y de sostenimiento de máquinas de guerra que golpean fuerte: fuerzas terrestres, fuerzas aéreas y fuerzas navales. La cadena, o mejor dicho la noria, está movida por un conjunto de poleas o engranajes más o menos complicado, según la naturaleza de las operaciones militares, pero siempre en conexión con el sistema del plan de operaciones que la dirige y al cual sirve. Los cangilones de la noria se llenan en el sector económico; se descargan a su paso en el sector de aprovisionamiento militar (en el cual se hace que los productos se vuelvan asimilables, sean almacenados y sean repartidos); y después en el sector del teatro de operaciones en donde la noria es llevada hasta la zona de combate. A su regreso ella lleva a retaguardia lo que no es utilizable en las operaciones: efectivos excedentes, heridos, prisioneros, y botín de guerra.

Depende de la Logística todo lo que contribuye a mover la cadena y en particular:

- el planeamiento de la producción de guerra,
- el planeamiento del sostenimiento de las operaciones (strategic logistical planning)
- el transporte (transportation)
- el aprovisionamiento (procurement)
- el suministro (supply)
- el tránsito marítimo (port operations)
- los cuidados médicos (medical service)
- los trabajos inmobiliarios (construction)
- el sostenimiento, incluyendo las reparaciones,
- la dirección de la defensa de la zona de etapas (rear areas control and defense),
- el servicio general (service)
- la administración de los territorios ocupados
- el servicio de inhumaciones, etc.

Estas ideas están expresadas en numerosas definiciones, la mayor parte de las cuales tienen una existencia oficial.

Citaremos aquí la que ha formulado el Estado Mayor combinado de los Estados Unidos en su "Glosario de los términos militares de todas las armas" en términos muy parecidos a los que emplea la U.S.N. en su folleto "Naval logistics planning-guide" es:

"La parte de la actividad militar que ha enlazado la producción, la adquisición, el almacenaje, el transporte, la distribución, el sostenimiento y la evacuación del personal, los aprovisionamientos, y el equipo, con la incorporación, la especialización, el destino, el bienestar y la desmovilización del personal; y con las instalaciones necesarias para el sostenimiento del establecimiento militar, comprendiendo allí la construcción y la explotación. Comprende a la vez el planeamiento y la aplicación".

Debemos recordar una instrucción dada en 1950 por la Munitions Board que dice: "La Logística es el procedimiento según el cual el potencial de guerra en bruto de una nación se transforma en Fuerzas Armadas. Los elementos del sostenimiento logístico tienen en su origen un carácter económico, comercial y civil; y progresivamente se van volviendo más militares al recorrer el conjunto logístico hasta las zonas de combate.

"El rol del logista de graduación superior es doble. Debe establecer una unión entre las dos actividades. La una es casi esencialmente militar y la otra civil y económica. El logista tiene por misión disponer las necesidades militares de manera que la industria pueda producir equipos y aprovisionamientos para ellas. Debe igualmente asegurarse de que las facultades logísticas del país, inclusive las económicas, sean tomadas en consideración en los cálculos estratégicos y tácticos.

"El logista debe asegurarse en los teatros de operaciones, que las necesidades corresponden a las posibilidades logísticas, y que sean previstas a tiempo, a fin de que sean atendidas.

"Debe servir de enlace entre el frente de guerra y el frente interior, porque **la Logística es ora el elemento militar en la economía nacional, ora el elemento económico en las operaciones militares. y es las dos cosas a la vez**".

No insistiremos más sobre estas fórmulas o definiciones tantas veces citadas.

¿Por qué han dado los Estados Unidos tanta amplitud a su sistema logístico, y por qué han creado uno aún?

Primero, porque no les era posible sostener la lucha en dos continentes a la vez sin hacer un esfuerzo inmenso que exigiera una organización rigurosa; también porque la distancia a sus teatros de operaciones (de 5000 a 12000 kilómetros del territorio nacional) presentaba problemas logísticos vitales (bases avanzadas, trasportes marítimos, mantenimiento del material flotante, combinación "mouvement-timing-choix", todos ellos problemas técnicos) y desde luego multiformes; mantenimiento cotidiano de las formaciones y de las bases avanzadas, mantenimiento en actividad del material flotante y de las fuerzas de tarea aeronavales, sostenimiento de ataques contra los territorios fortificados. Los mismos problemas se presentan todavía en los Estados Unidos.

Son muy complejos —son un rompecabezas, dicen los norteamericanos— y su solución arrastra un conjunto muy pesado de planeamientos, de ejecuciones y de control. Es por esto que a los Estados Unidos les ha parecido muy cómodo aliviar de este fardo a los Estados Mayores de Operaciones y encargarlo a órganos logísticos especiales: hubo muchos de ellos durante la última guerra; uno de los más conocidos es el llamado "Armed Service Force of the U.S. Army".

Sin el establecimiento de una organización logística, los Estados Unidos no habrían podido llevar a cabo las guerras del Pacífico y de Europa: ellos reconocen en términos entusiastas, los méritos de dicha organización.

Colocada en este plano, la Logística reúne la estrategia, la economía dirigida y la conducción de la guerra, —"Estrategia general", le dicen los anglo-sajones haciendo un contrasentido de la palabra **estrategia**.

Esta situación eminente, debida a causas puramente norteamericanas, tiene en Francia su réplica a la Logística.

Los Conceptos Franceses.

A pesar de que existe en Francia desde hace cuatro años organismos, militares oficialmente calificados de logísticos, —(la "división logística" del Estado Mayor Combinado por ejemplo, o la "Oficina de planes logísticos" de las fuerzas aéreas, o la "sec-



ción logística de la Escuadra")—, el reglamento no ha dado todavía ninguna definición de lo que es la Logística. Ninguna unidad tampoco ha dado esa definición en sus obras de doctrina.

La razón es que se dejan detener por el sentido etimológico de la palabra (más tarde nos volveremos a ocupar de esto) sin ver que en la práctica, ha tomado, por la fuerza de los hechos, una acepción derivada más extensa. A veces también, uno se desvía: basándose en una similitud aparente del significado, (servir, procurar, suministrar) se cree que la Logística designa sobre todo, la acción de los servicios, y de la administración en su sentido más amplio. Es verdad que este es el aspecto dinámico de ellos y algo así como su aspecto guerrero. Pero los "beans and bullets" (frejoles y proyectiles), —el arroz, el pan y la sal—, no siempre tienen la reputación de merecer todo el ruido. También se considera a veces que la Logística no es sino una palabra pretenciosa que sirve para designar una actividad un tanto minúscula aunque antigua, y otras veces que la Logística es exclusivamente una función del Comando.

Más serio es el argumento de que "lo que tiene importancia en los Estados Unidos no lo tiene necesariamente en Francia" que si los primeros han sido llevados por razones propias, a tener cierto concepto de la Logística, ese concepto no se adapta a nuestra situación nacional. La escala de nuestra situación estratégica es más modesta, y la de nuestros recursos también: por un lado una estrategia de envergadura mundial con una Logística de largo alcance, rica en bases avanzadas y en recursos móviles: de otro lado, teatros de operaciones cercanos, abundantes en bases fijas y con una organización interna de fuerzas muy diferente también.

Los temperamentos nacionales, las formaciones, y las disciplinas intelectuales diferentes dan en los unos la prioridad a los "datos" y en los otros a las cualidades personales de iniciativa, intuición, imaginación creadora, etc.

La elaboración de la doctrina francesa es lenta. La enseñanza logística misma es heterogénea; inexistente en las escuelas de primera formación (a diferencia de los Estados Unidos), instituida solamente desde hace algunas semanas en la Escuela de Guerra Naval reposa sobre bases diferentes en el Ejército de tierra y en la Armada del aire, la Escuela Superior de Guerra del Ejército le dedica un cierto número de cursos y de ejercicios, pero

en dicha Escuela no existe un departamento de Logística. La Armada del aire ha creado en 1947 una enseñanza logística distinta bajo el nombre de "Curso superior de Estudios técnicos del aire", pero que no era sino simultáneo y no estaba involucrado en la Escuela Superior de Guerra del Aire. La fórmula de 1951, la del Curso de Aplicaciones Logísticas del aire, que debe reemplazar a la precedente, no ha tenido aplicación todavía.

En realidad, toda la cuestión en Francia consiste en saber:

—si la **Logística está reservada únicamente para los Estados Mayores estratégicos o si los servicios pueden pretender emplearla**. Tal es el tema del párrafo siguiente.

—o si es **verdaderamente útil hablar de Logística o si éso no es más que una palabra**. Más adelante trataremos de ello.

Logística y Estrategia.

Se ha abusado de la palabra al calificar como Logística la actividad corriente de un cabo. El campo de acción de la Logística no es el de las unidades de los Servicios "que hacen sencillamente su servicio, y a esa ejecución no la llamaremos servicio de Logística". No sobrepasa tampoco el campo de la estrategia. No empleará logística "sino una unidad grande que pueda emplear la estrategia —(en el Ejército de tierra es el grupo de ejército y el Ejército)—, en la Armada del Aire. . . . la región aérea, (es decir el FATAC en el estado actual de la organización en la Armada del Aire)".

Se podrá agregar, en la Marina, el escalón teatro de operaciones navales, o el Grupo de Operaciones.

Esta teoría enlaza exactamente la Logística con su etimología. En efecto, la palabra griega "logos" significa, en su primera acepción **cálculo o cuenta**. En su acepción militar derivada significa, "hacer la cuenta o el cómputo de las necesidades y de los medios a recursos disponibles para hacer una operación, aproximadamente lo que se designa en los Estados Unidos por la expresión "estimate" (cálculo o presupuesto), y **en efecto ese es precisamente un trabajo inseparable del estratega**.

Duncan Ballantine en su libro titulado "U.S. Naval Logistics in the second World War" dice: "Strategy and Logistics are not in fact separable elements in the conduct of war" (En efecto, la Estrategia y la Logística no son elementos separables en la conducción de la guerra).

El Almirante Castex en su obra "Theories strategiques" Capítulo I página 77, dice: "Ils sont si étroitement liés qu'on les confond parfois". (Tan íntimamente están ligadas que a veces se les confunde).

Sin embargo, se nota los efectos de la tesis: y ante todo ¿en dónde empieza y en dónde termina la estrategia?

A decir verdad, ésta no tiene límites bien definidos, ni con la conducción de la guerra, ni con la táctica. Por otra parte, ¿en qué discusiones estériles no se engolfaría uno para determinar los límites entre la Logística así concebida y lo operante! Con un poco de buen humor uno se puede preguntar "¿cuál será la situación militar de un obús antes de ser colocado dentro del cañón y cuál después de haber sido disparado? Algunos pretenden que el obús no llega a ser operante sino en el momento en que estalla".

Por lo demás, la acción de planear el sostenimiento no es tan sólo estratégica. Existe también planeamiento en las graduaciones subordinadas del Comando y además en las jerarquías dirigentes de los servicios.

Las cuartas oficinas o reparticiones de los cuerpos de ejército y de las divisiones, y las secciones logísticas de las fuerzas móviles de mantenimiento en la Marina se dedican a actividades análogas, pero en menor escala.

El plan de transporte de la división de infantería motorizada es un ejemplo de esto. Se puede hacer la misma observación en lo que concierne a los servicios cuya finalidad no es solamente satisfacer las necesidades, sino también prever ellos mismos ciertas categorías. En la Armada del Aire se establece que "las atribuciones logísticas del Estado Mayor se limitan a expresar las necesidades de material que resultan del uso, es decir, teniendo en cuenta solamente los cargos y consumos durante el empleo. Los Directores de los servicios tienen que calcular las necesidades de materiales que resultan de los servicios de mantenimiento, es decir, teniendo en cuenta los cargos y consumos durante las operaciones de sostenimiento, reparaciones y reaprovisionamiento; tienen que calcular las necesidades en términos logísticos de toda naturaleza.

En fin, no se habría cometido muchos errores si las organizaciones de la ejecución hubiesen tenido la idea de que ellas mis-

mas participaban también en la labor logística; si se hubiesen compenetrado en los buenos métodos de esta labor. Contentémosnos aquí citando una anécdota: en 1940 cuando la 5ª media brigada alpina salió de Francia para Namsos, embarcaron al personal y al material en buques diferentes, al primero en navíos rápidos y al segundo en buques de carga lentos. Cuando las unidades desembarcaron en Namsos tuvieron que esperar allí varios días su material. Este desde luego, había sido amontonado a granel en las bodegas, sin nada que indicara la unidad a que estaba destinada cada pieza; a la llegada, los hombres de cada unidad vinieron a registrar y a rebuscar en el amontonamiento de paquetes, sirviéndose a sí mismos, en medio de una confusión perfecta. Finalmente, no vacilaron en embarcar en Brest leña para la calefacción en Noruega, pero como ésta había ocupado mucho sitio hubo que renunciar a embarcar los vehículos. . . . etc. Sin duda, en la partida, los servicios no tuvieron **pensamiento logístico**.

Es pues algo arbitrario el reservar la Logística para los Estados Mayores Superiores. Nos parece que es más cómodo el concepto norteamericano de la cadena logística que economiza muchas discusiones inútiles.

Agregando a la noción estática de cuenta, cálculo y planeamiento (que se deriva de la etimología), la noción de organización puesta en movimiento por esta operación intelectual, el concepto norteamericano tiene también la ventaja de hacer resaltar el elemento **dinámico**, que es fundamental en la Logística: la idea de un aporte para el combatiente.

DEFINICION DE LOGISTICA

Las indicaciones siguientes nos permitirán ver con mayor claridad lo que no es Logística y cómo aparece ésta.

Lo que no es logística.—El conjunto de las actividades es distinto de cada uno de los elementos de este conjunto, así como el todo es distinto de la parte.

- el **transporte**: a pesar de que una definición británica presenta la Logística como "la ciencia de los transportes necesarios para las operaciones de gran envergadura".
- el **aprovisionamiento**: que excluye los efectivos, las reparaciones, las instalaciones, los cuidados, la evacuación, etc.

- la **economía de guerra**: Que proporciona los medios para mantener, pero que se detiene en el límite del dominio operatorio y aún en el campo del aprovisionamiento.
- la **estrategia**, que es la conducción general de las operaciones en todos los campos.

En fin, noción esencialmente dinámica, ésta no se confunde con la administración, que no contribuye sino indirectamente o en nada al movimiento de la cadena del mantenimiento.

Cómo aparece la Logística.—1º La Logística no tiene sino un solo objeto: el sostenimiento de los efectivos, del material y de los diferentes servicios de las fuerzas que se batan.

2º Para crear este sostenimiento y cumplir exactamente las condiciones requeridas de cantidad, de lugar y de tiempo, se necesita una organización cuyo aspecto exterior sea la de una cadena sin fin o noria de movimiento ininterrumpido que parta de la mina o de la explotación agrícola y llegue hasta la más pequeña de las unidades de la línea (ya sea ésta un buque, una base aérea, un cuerpo de tropas o sus unidades elementales). En sentido inverso, debe asegurar también las evacuaciones y las recuperaciones.

3º Hay dos clases de actividades que contribuyen desde su iniciación a la puesta en servicio y a su reglaje:

—la **logística económica**: "civil logistics" la llaman en los Estados Unidos, (o **logística de la producción** "producer logistics"). Es un elemento de la conducción de la guerra que está calificado como "el elemento militar en la economía nacional", la empresa militar que se ejerce para determinar en cantidades las necesidades del ejército y la calidad y grado de urgencia de ellas (prioridades).

Es el campo de la infraestructura territorial de los ejércitos (dependencias de la Marina que están en tierra). De conformidad con las disposiciones militares, los Estados Mayores Generales y las Divisiones de los Servicios ejercen una actividad esencialmente industrial y comercial. Unas veces ellas mismas son las que construyen y otras veces compran el material; lo reparten en seguida a los lugares de almacenamiento a fin de que esté listo para ser entregado a las Fuerzas. Previsiones, programa y presupuesto por una parte, fabricaciones, mercados y a-

provisionamiento por otra, tales son las etapas de esta actividad de producción, en la cual el establecimiento militar desempeña el papel de transformador de las materias primas de productos acabados, a fin de hacerlos asimilables al consumidor que es el combatiente.

—**la logística de consumo** — “consumer logistics”, elemento económico en la conducción de las operaciones. Su campo comprende los planos más elevados del comando, cuando éstos dejan de dirigir la actividad de la producción para dirigir las operaciones. Pero la cadena logística no penetra en este sector, sino a partir del momento en que los Servicios se vuelven proveedores de las Fuerzas, es decir, cuando entregan, reparan y cuidan.

Su acción es en todo tiempo cotidiana; el Comando la orienta. En los períodos de operaciones particulares, está sometida a reglas más estrictas; el comando la dirige; la logística operativa es un aspecto de la logística de consumo.

Esta distinción es importante y domina, o debería dominar a la organización positiva: de un lado la logística de producción o de **mantenimiento indirecto**, y por otro lado, la logística de consumo o de **mantenimiento directo**.

4º Son órganos logísticos de ejecución todos los que aprovisionan, reparan, construyen, cuidan, transportan y transitan; la palabra “servicio” pierde aquí su acepción administrativa y presupuestal.

De modo pues que hay los servicios siguientes:

—**En el Ejército:** la Intendencia de Guerra, la Ingeniería militar, el Material, los Transportes, la Dirección de Estudios y fabricación de armamentos, las bases de operaciones y los “complejos” de la zona del interior ;

—**En la Marina:** el Comisariato, las Construcciones y Armas Navales, los Trabajos marítimos, el Transporte de la Escuadra, el Servicio de transportes militares por mar en tiempo de guerra, el SAMAN, etc.

—**En la Armada del Aire:** el Comisariato, el Material, la Infraestructura (con las formaciones de la Ingeniería del aire y la ayuda de la Dirección de las bases aéreas al Ministerio de Trabajos Públicos), la Dirección técnica e industrial de la Aeronáutica, el G.M.M.T.A.;

—En el plano común de todas las armas: el Servicio de Sanidad, el Servicio de pólvoras, el Servicio de esencias (gasolina) y las bases de enlace entre las diversas armas.

5º La actividad logística operativa se divide en cinco funciones distintas:

a) **planeamiento**: Se efectúa en las Secciones de Estado Mayor que actúan, y tiene por objeto: por una parte, determinar si una operación considerada es o no posible (strategic logistical planning); por otra parte traducir el aspecto logístico de la decisión tomada, bajo la forma de planes, órdenes o anexos logísticos (Strategic logistical planning o simplemente planning).

b) Su elaboración puede estar ayudada por el **consejo técnico** dado por los representantes ante el Estado Mayor y por los servicios de mantenimiento especializados, (los "Jefes de servicio de fuerza naval" por ejemplo, en nuestra Marina, o las "Logistical divisions" en las fuerzas navales de los Estados Unidos).

c) La **dirección técnica** ejercida por los Directores de los servicios de mantenimiento en las secciones FATAAC, Región marítima, Fuerza de mantenimiento logístico y Base naval; pero no en las secciones de la Fuerza Naval en donde los "Jefes de Servicio" no son en efecto sino Oficiales de Estado Mayor que normalmente no dirigen engranajes técnicos de ejecución.

d) La **ejecución**, que es de la incumbencia de las unidades de los servicios (ejércitos de tierra y del aire) ó, en la Marina, los servicios de los arsenales y bases, buques de transporte de la Escuadra y los grupos móviles de sostenimiento de los servicios de las bases aeronavales fijas o móviles.

e) El **control** de la ejecución que reviste varios aspectos: en todos los planos jerárquicos de nuestra Marina la acción permanente del Comando sobre los servicios, las del Estado Mayor General, de los Prefectos Marítimos y de los Mayores Generales de los arsenales, (diferentes en tiempo de paz y en tiempo de guerra), de los Comandantes de las fuerzas navales; el control ocasional ejercido por los representantes del Comando cuando la importancia de las operaciones lo hace necesario; el control ocasional ejercido por los miembros del grupo de planeamiento que han puesto en ejecución la operación y que siguen el desarrollo de los planes, práctica recomendada en los Estados Unidos).

El control toma a veces la forma de una colaboración estrecha del Comandante de la fuerza logística. Es la fórmula de los "Logistical Commands" del Ejército de los Estados Unidos, de los trasportes y buques auxiliares de la Escuadra, o fuerzas de mantenimiento logístico, y de los comandos logísticos de la Armada del Aire Francesa.

Cómo se puede definir la Logística.—En Francia se ha propuesto varias fórmulas o definiciones. Entre ellas citaremos las siguientes:

—"La parte del arte militar que trata de los movimientos, trasportes, estacionamientos, aprovisionamientos, evacuaciones, conservación de los efectivos y del material de las fuerzas, es decir de todas las actividades que tienen por objeto permitir vivir a las fuerzas en las mejores condiciones: (Proyecto de definición del Ejército).

—"El estudio y la utilización de los medios necesarios para formar y mantener una fuerza armada capaz de cumplir la misión general que las necesidades de la política y de la estrategia, así como las posibilidades humanas, económicas e industriales del país o del block de alianzas constituídas, hayan permitido determinar". (Definición dada por el Boletín del C. E. S. A.).

Uno se puede imaginar algunas otras. Por ejemplo:

—"la utilización metódica de los dispositivos de previsión y de satisfacción de las necesidades de las fuerzas, en todas circunstancias".

—"**La conducción metódica de las actividades de todo orden tendientes a prever y a satisfacer las necesidades de las fuerzas**".

Se dice que mantener y sostener a los ejércitos no es una cosa nueva: en Francia hace tiempo que lo sabemos: ¿Y qué fueron la conquista de la Galia por César o las campañas de Gengis-kan, sino buenos ejemplos, a la medida de su época, de lo que se llama hoy el planeamiento logístico?

Es pues inútil hablar de Logística y tal vez peligroso: ¿Van a acrecentar a su nombre la complejidad ya bastante grande de nuestra organización de la defensa nacional, agregándole todavía algunas ruedas más?

Esta opinión superficial presenta una de las preguntas preliminares de los estudios de la Logística: ¿Es la Logística tan sólo una palabra o es una realidad moderna?

Para afirmar que es una innovación, algunos presentan argumentos refutables: dicen que no hay nada de común entre la manera de la cual preparaba Anibal sus planes de campaña contra Roma y la manera como se elabora en nuestros días el planeamiento estratégico-logístico en el cual se utiliza la estadística y las matemáticas. La evolución de los procedimientos tanto en Logística como en Táctica, no hace cambiar en nada el fondo del problema.

Hay que observar primero:

- que hay siempre un **problema** logístico presentado,
- que ese problema no ha recibido siempre **soluciones** racionales y eficaces que puedan ser calificadas de logísticas.
- que tales **soluciones** no han llegado a ser **indispensables** y no han requerido **organizaciones complejas**, sino desde una época reciente.

EL PROBLEMA LOGISTICO

Adolfo Thiers en su "Historia del Consulado y del Imperio" dice:

"No se ve en los relatos ordinarios de guerra sino ejércitos formados y listos para entrar en acción. Uno no se imagina los esfuerzos que cuesta el hacer llegar a su puesto a un hombre armado, equipado, alimentado, instruido, y en fin curado si llega a estar herido o enfermo. Todas estas dificultades crecen a medida que se cambia de clima o que uno se aleja del punto de partida".

Los ejércitos y las flotas han conocido generalmente las dificultades cuyas modalidades han variado con la evolución del material y de la táctica. (Al principio hubo dificultades solamente respecto al sostenimiento de la gente, pero después las hubo además respecto a la fabricación y al mantenimiento del material).

Las soluciones logísticas.— Estos obstáculos han sido vencidos a veces gracias a organizaciones racionales y a métodos sistemáticos de mantenimiento: se cita los ejemplos de Federico II, de Wellington en España, y de la expedición de Argel en 1830.

Pero no siempre ha habido la misma preocupación; no se tiene siempre "pensamiento logístico". Thiers dice que "la mayor parte de los generales o de los gobiernos desatienden esta clase de cuidados".

En los Estados Unidos lo demuestran a menudo refiriéndose a los fracasos logísticos de ciertas campañas del Imperio.

Es verdad que las guerras contra España y contra Rusia no han sido a este respecto unos éxitos. Se le ha echado la culpa a los Servicios de sostenimiento, contra los cuales abundan en críticas los relatos de la época, (este hecho no es una novedad). Lo que generalmente se olvida es que si han tenido deficiencias, los Servicios imperiales de ingeniería militar, de artillería y de intendencia de guerra instruídos por la experiencia de las campañas ininterrumpidas, han sido instrumentos notables, probablemente los mejores de su tiempo.

Por lo demás, es algo cándido invocar la mediocridad de los planes logísticos; "Napoleon's poor logistical plan" dicen los norteamericanos. Thiers, que había recogido una documentación de primera mano acerca de las guerras del Imperio, nos muestra el cuidado meticuloso con el cual trazaba Napoleón el plan de sostenimiento de sus campañas, su cuidado de no dejar nada al azar. Muchos ejemplos sacados de documentos originales prueban que esta preocupación no era menos familiar en las jerarquías subordinadas del comando, que conocían su valor, por experiencia.

¿Cuál fué pues el verdadero motivo de esos fracasos?

Hay que observar que no los hubo cuando las campañas eran guerras relámpago que se desarrollaban en países amigos o resignados. Las dificultades no surgieron sino cuando las guerras se hicieron largas, lejanas y en territorios hostiles: en España y en Rusia. Es que a un problema sencillo de sostenimiento había reemplazado un problema de logística compleja que exigía para su solución dos elementos que faltaban:

- un sostenimiento **cuantitativo** adaptado al clima y a la distancia,
- y sobre todo un **Estado Mayor Logístico operante**, que partiendo de los planes de sostenimiento del Emperador hubiera redistribuído la corriente por los canales logísticos según la evolución de la situación, y que hubiera controlado constantemente la acción logística, en una paí-

bra, que hubiera tenido el dominio de la cadena de sostenimiento.

Se encuentran las mismas lagunas durante todo el Siglo XIX, durante la conquista de Argelia, después de la toma de Argel, en Crimea, en Italia, en Méjico y en 1870. Ellas han acarreado, si no siempre derrotas, al menos en todo caso, dificultades que hubieran podido ser previstas, y pérdidas que hubieran podido ser evitadas.

La primera innovación (que se remonta en Francia a 1875 y en Inglaterra a raíz de la Guerra del Transvaal) consistió no en inventar engranajes logísticos inéditos, sino en **orientar la organización de los Servicios en campaña en un sentido nuevo**: en hacer coordinar su acción y en hacer dirigir su maniobra por el comando, así como éste ordenaba la acción de sus tropas (este fué en el Ejército francés el rol de la Cuarta Oficina que reemplazó a la Dirección de la Retaguardia), y en mejorar sus unidades de sostenimiento. (suprimiendo el tener que recurrir a la industria privada; por ejemplo, en Gran Bretaña la creación del Royal Army Service Corps, que fué tan útil).

De esta manera, debían estar garantizadas **en todos los casos** las soluciones "logísticas eficaces"; estas palabras eran todavía desconocidas.

Había para ello una razón imperiosa: las guerras de material ya no toleran deficiencias en el sostenimiento. Han extendido también el dominio de la Logística al campo económico: ésta es la segunda innovación.

La Logística económica.— El mantenimiento (y hasta el sostenimiento) de las formaciones combatientes ha estado durante mucho tiempo en manos de los proveedores civiles: consistía en un material reducido que había permanecido invariable durante siglos enteros, y en prestaciones de servicios sencillos, y no servía sino a efectivos modestos. Su influencia sobre la producción nacional no se dejaba sentir.

Las guerras de la Revolución hicieron aparecer un factor nuevo: la masa de los efectivos, que se traducía en una intervención del Estado en la economía del país para satisfacer las necesidades ya muy acrecentadas. Pero que estaban todavía limitadas, en su mayoría, al mantenimiento del personal.

La importancia del factor económico ha crecido progresivamente durante el siglo siguiente; en particular durante la guerra de Secesión. Son sobre todo las dos guerras mundiales las que han mostrado el rol de otros elementos tales como: la masa del material, su creciente complicación científica y técnica, (el factor táctica constante), la duración de los conflictos, y la distancia a los teatros de operaciones.

De allí provienen la inmensidad de las necesidades militares que reflejan estas pocas cifras: el ejército francés de 1914-1918 consumió 124 millones de metros de paño y 1000 millones de metros de tejidos de algodón: El U.S. Army de 1942-1945 tuvo necesidad de 70 millones de camisas kaki, 80 millones de pares de zapatos, 78,000 tractores, 96,000 carros, 12 kilos de carburante por hombre-día (ejército y aviación): la U.S. Navy disponía el 30 de Junio de 1944 de 1,108 buques de guerra, 60,000 barcos de tipos diversos, 34,000 aviones, 900 bases y sus efectivos se elevaban a 3'870,000 hombres y mujeres, etc.

Hemos llegado así a dar una idea de la movilización industrial; la cual, tímidamente bosquejada en Francia en 1890, luego estudiada en 1931 a 1939 en los Estados Unidos, y en 1938 en Francia, pero todavía insuficiente, tomó su pleno desarrollo en los Estados Unidos con la National Security Act de 1947, y se organiza ahora lentamente entre nosotros. Sobrepasa el límite nacional y tiende a convertirse en interaliada desde el establecimiento de la O.T.A.N. (Organización del Tratado del Atlántico Norte).

De esta manera la Logística ha dejado de existir únicamente a base de preocupaciones operatorias o de problemas de aprovisionamiento. Está ligada también y muy estrechamente a los problemas de economía general del país o países coaligados: no es posible satisfacer las necesidades militares inmensas, (con mayor razón cuando dan lugar a problemas de indagaciones científicas), sino por un planeamiento bien estudiado de la producción que va hasta la economía obsidional, es decir, por una prolongación de la Logística en ese sector. La Logística no es solamente un militar uniformado, es también un economista y un financiero.

Las instituciones propiamente logísticas.—Tercera y última innovación: los problemas logísticos han llegado a ser demasiado absorbentes para seguir dejados a cargo de órganos ya existentes

de la administración central y de los Estados Mayores absorbidos por otras tareas.

Se deja sentir la necesidad de crear órganos nuevos con un rol exclusivamente logístico; oficina de planes logísticos, servicio central de programas, "Munitions Board" norteamericano, secciones y divisiones logísticas de las fuerzas navales, "logistical Commands", por no citar sino algunos de ellos.

La versión actual de la Logística.— La alteración ha sido pues, profunda en algunos años, y la logística moderna, si no es nueva, se presenta al menos como una versión muy corregida de la original. "Se hace Logística como M. Jourdain hacía prosa, sin saberlo" es una fórmula tranquilizadora pero peligrosa. Vale más saber lo que se hace. M. Jourdain desde luego tomaba lecciones.....

Los Estados Unidos tienen el mérito de haber revelado la necesidad de un estado de ánimo y de una legislación logística. Nos han enseñado también que era cómodo tener una palabra única para definir este complejo: la elección del antiguo término "Logística", cuyo origen reconocen los franceses, no es mala.

Se llama generalmente "logístico" al que practica la Logística, así como se dice "matemático". Pero nosotros preferimos el término "logista" así como se dice "estadista", que tiene el mérito de figurar en algunos diccionarios.

No hemos encontrado en francés una expresión concisa para traducir la palabra inglesa "support" que designa más bien un sostén operativo directo: "sostén" (soutien) se presta a confusiones, puesto que ya significa "apoyo táctico". (En castellano hemos empleado los términos "sostenimiento" o "mantenimiento", dados por Appleton, según el caso).

Hemos dicho que se debería eliminar a su vez los términos de comunicaciones, trasportes, aprovisionamientos, abastecimientos, mantención y economía de guerra.

Por lo demás, importa poco que las palabras no tengan el mismo sentido que antes. Poco importa también que se considere a la Logística como un arte o como una ciencia, o que existan distintas fórmulas para definirla.

El autor ha expuesto las controversias que hay sobre estos temas teóricos: era y es indispensable hacerlo para ponernos so-

bre aviso y en guardia contra los juicios adelantados, sobre todo para disipar las confusiones que podrían desanimarnos al comienzo de los estudios logísticos.

En efecto, estas discusiones no tienen gran importancia práctica y no merecen que uno se demore mucho en ellas.

El único interés consiste en saber que en la hora actual, la producción y la llevada "al pie de la obra" de los medios de lucha, exigen una organización de conjunto: —que la ciencia de esta organización ha sido llamada "Logística", un término aceptado universalmente:— que es razonable, y desde luego cómodo extenderlo, como se hace en los Estados Unidos, a todo lo que acciona esta maquinaria.

El objeto de la segunda parte de este artículo que aparecerá más tarde, será describir este mecanismo, tomando como ejemplo la **Logística Naval**.

(De la "Revue Maritime").

Hechos Sobre el Petróleo:

LA IPC Y EL CONSUMO DE PETROLEO EN EL PERU.

El petróleo es la principal fuente de energía en el Perú, como lo es en muchas otras partes del mundo, por su poder calorífico y las ventajas que ofrece para el transporte y manipuleo. Su consumo en el país ha aumentado en forma notable de acuerdo con el avance de la expansión industrial y de las comunicaciones mediante vehículos o naves a motor. En 1931 el consumo interno de productos de petróleo en el Perú fué de casi 1 millón 900 mil barriles. En 1941 era ya más del doble: 4 millones de barriles y fracción. **En 1951 fué más del quintuplo, pues pasó de los 9 millones y medio de barriles.** Y cabe señalar que la International Petroleum ha aportado una elevadísima proporción de estos volúmenes empleados en el país. **De la cifra exacta de 9,620,673 barriles consumidos en 1951, por ejemplo, la Compañía aportó 7,601,184.** Esto da una clara idea de lo que significan para la Nación sus operaciones industriales, siendo oportuno remarcar qué, como es de todos conocido, **el consumidor peruano ha venido pagando por los productos de petróleo los precios más bajos del mundo, la mayoría de los cuales están por debajo de los actuales costos de producción.**

LA GASOLINA, UN IMPORTANTE FACTOR ECONOMICO.

Desde que la mayor parte del consumo de gasolina en el Perú es atendido por la International Petroleum, es obvia la estrecha relación que ésta tiene con el desarrollo del transporte y el automovilismo en el territorio nacional. Y merece recordarse que mientras otros países —inclusive Estados Unidos— se han visto precisados en determinadas ocasiones a racionar la gasolina, ya sea en época de paz o de guerra, tal emergencia no se ha sufrido hasta hoy en el Perú, no obstante haber aumentado la demanda interna en tal forma que hoy **se consumen alrededor de 130 millones de galones de gasolina al año, contra aproximadamente 60 millones que el país empleaba apenas cinco años atrás.**

Cabe añadir que la venta de gasolina ha permitido el desarrollo de los numerosos negocios independientes que hoy existen en el ramo de grifos y estaciones de servicio. Más de 1,300 puestos de expendio esparcidos en todo el país constituyen claro testimonio de la actividad comercial especializada a que ha dado lugar directamente el consumo de tan necesario producto.

La Armada de la Reina en la Guerra

LAS OPERACIONES DE LA REAL ARMADA HOLANDESA EN EL PACIFICO SUDOESTE DURANTE LA INVASION DE LAS FILIPINAS, MALACA Y LAS INDIAS ORIENTALES

Por el Vice-Almirante G. W. STOVE, Real Armada Holandesa (Ret.)

Graduado del Colegio Real Naval de Willemsoord en 1909, el Vice-Almirante Stove sirvió en las aguas del Lejano Oriente por cerca de 18 años. Después de dos años en la Escuela de Guerra, fué designado Jefe de Estado Mayor de la Fuerza de Tarea N.E.I. y comandó el crucero JAVA; y, después, la misma Fuerza de Tarea. En 1942 fué asignado a la Junta Combinada de Jefes de Estado Mayor en Washington, D.C.; y en 1944 fué transferido al Cuartel General Holandés en Inglaterra. Volvió a Holanda con la liberación, como Comandante en Jefe de las Reales Fuerzas Navales Holandesas.

Cualquiera que haya leído el libro bien conocido de Motley "The rise of the dutch republic" y "The fall of the dutch republic" por Hendrik Willem van Loon recordará que Holanda como potencia naval en los siglos dieciseis y diecisiete tomó parte notable en los acontecimientos del mundo.

Con mucha desventaja, en los siglos siguientes este país no le siguió dando importancia al poder naval y por ello pagó muy caro perdiendo una gran parte de su influencia y prestigio.

Después de las Guerras Napoleónicas las partes Norte y Sur de los Países Bajos se amalgamaron formando el Reino de Holanda.

Las condiciones parecían favorables para que el nuevo estado se desarrollara como una nación fuerte: población sana y emprendedora, suelo fértil, ricas minas de carbón y vastas tierras en ultramar.

Por razones obvias el Gobierno se esforzó por revivir su poderío naval y construir una nueva Marina. Antes de que estos planes pudieran llevarse a cabo, en 1839 el nuevo estado se divi-

dió en Norte y Sur: Holanda y Bélgica. Pero Holanda nunca más volvió a ser la nación fuerte y poderosa del pasado, y su Marina siguió siendo pequeña.

Sin embargo, era necesaria una Escuadra lista y bien equipada para salvaguardar las rutas marítimas, proteger la numerosa marina mercante y cumplir sus deberes en los vastos territorios holandeses en los hemisferios occidental y oriental.

El Gobierno de Holanda se dió cuenta que no podría entrar en competencia con las Grandes Potencias para ganar el dominio del mar.

En estas circunstancias la Armada de Holanda estaría capacitada solo para asegurar y mantener un control local de las comunicaciones marítimas. Cuando después de la guerra ruso-japonesa se hizo evidente la expansión japonesa hacia el Sur, Holanda construyó una Armada adecuada con el propósito de proteger las líneas marítimas a y dentro de la larga cadena de islas del Imperio presumiendo que la fuerza principal japonesa sería contenida por las flotas de batalla de Inglaterra y Estados Unidos.

Por esta razón Holanda no construyó buques capitales.

Al estallar la guerra con el Japón el 8 Diciembre 1941, la Fuerza Naval Holandesa en las Indias Orientales era la siguiente:

Cuatro cruceros:

H.N.M.S. DE RUYTER (siete cañones de 6")

H.N.M.S. JAVA (diez cañones de 6")

H.N.M.S. SUMATRA (diez cañones de 6")

H.N.M.S. TROMP (seis cañones de 6")

todos equipados con modernas baterías antiaéreas.

Siete destroyers armados cada uno con cuatro cañones de 4.7" y seis tubos lanzatorpedos de 21":

H.N.M.S. VAN GHENT

H.N.M.S. EVERSTSEN

H.N.M.S. PIET HEIN

H.N.M.S. KORTENAER

H.N.M.S. WITTE DE WITH

H.N.M.S. BANCKERT

H.N.M.S. VANNES.

Quince submarinos, de los cuales por ser anticuados, los números 7 y 10 fueron usados solamente para la defensa local:

H. N. M. S. K-7

H. N. M. S. K-8

H. N. M. S. K-9

H. N. M. S. K-10

H. N. M. S. K-11

H. N. M. S. K-12

H. N. M. S. K-13

H. N. M. S. K-14

H. N. M. S. K-15

H. N. M. S. K-16

H. N. M. S. K-17

H. N. M. S. K-18

H. N. M. S. O-16

H. N. M. S. O-19

H. N. M. S. O-20

Siete minados y algunas flotillas de barreminas.

Dos cañoneros:

H. N. M. S. SOERABAIA (buque de defensa de costas).

H. N. M. S. SOEMBA.

Veinte embarcaciones patrulleras del Servicio Civil de Marina.

Además, en aguas europeas, en íntima cooperación con la Armada Británica, los siguientes buques de guerra de Holanda hacían su parte para la causa común.

Un crucero antiaéreo:

H. N. M. S. HEEMSKERCK.

Tres destroyers:

H. N. M. S. VAN GALEN

H. N. M. S. ISAAC SWEERS

H. N. M. S. TJERK HIDDES.

Tres submarinos grandes:

H. N. M. S. O-21

H. N. M. S. O-23

H. N. M. S. O-24

y otras muchas embarcaciones de menor tamaño.

Poco después de comenzar las hostilidades con el Japón estos buques fueron enviados a las Indias Orientales, pero desgraciadamente llegaron muy tarde para tomar parte en la Batalla de Java.

El Arma Aérea de la Flota Holandesa por esa época tenía las siguientes unidades en el área del Pacífico Sudoeste:

34 trimotores botes voladores Dornier

36 bimotores Catalina

(todos los aviones de reconocimiento podía llevar una carga limitada de bombas).

11 bombarderos bimotores con flotadores para amerizar

10 aviones de reconocimiento (para ser catapultados).

El Arma Aérea de la Flota no tenía ni aviones torpederos ni de caza.

La base naval de Surabaya estaba bien equipada y podía cumplir con todos los requisitos de reparación de buques de guerra desde cruceros para abajo.

El dique más grande tenía una capacidad de 15,000 toneladas. El personal llegaba a doce mil hombres. Situada detrás de la isla de Madura estaba protegida del bombardeo por buques enemigos. Pero, su protección contra ataques aéreos era muy deficiente.

Pocos días antes del comienzo de las hostilidades, la bahía de Tjilatjap situada en la costa sur de Java, fué equipada como base naval. Se transfirió de Batavia a Tjilatjap un dique de 8,000 toneladas.

Se establecieron talleres, refugios y depósitos de combustible, de tal modo que se pudieran hacer allí reparaciones moderadas. Esto hizo posible que pudiera repararse provisionalmente el U.S.S. MARBLEHEAD en Tjiltjap después de la acción en las afueras de las islas Kangean.

La base aérea principal estaba en Surabaya, habiendo otras pequeñas en Batavia y Ambon. Sesenta bases auxiliares, dispersas en todo el vasto imperio isleño, capacitaban dar reaprovisionamiento de combustible a los aviones de reconocimiento mientras hacían las patrullas sobre el archipiélago. Algunas de estas bases fueron equipadas con pequeños diques flotantes para llevar a cabo reparaciones menores.

Aquí, las tripulaciones de estos aviones podían tomar un descanso después de los agotadores vuelos de reconocimiento.

Seis tenders auxiliares de aviones estacionados en lugares notables de este vasto territorio capacitaban a hacer reconocimientos aéreos permanentes para no quitar el ojo de encima de las fuerzas enemigas que se aproximaran.

La narración hecha anteriormente puede dar una impresión de lo que era la potencia naval de Holanda al comienzo de la II Guerra Mundial.

El 10 Mayo 1940 Alemania invadió Holanda. Después de cinco días de dura lucha el ejército tuvo que rendirse. Pero la Reina y su Gobierno fueron evacuados a Inglaterra.

Aunque se había perdido temporalmente la Madre Patria, muchas partes del Imperio estuvieron capacitadas para continuar la guerra. En esa situación estuvo la Armada y la Marina Mercante.

Cegado por los fabulosos éxitos de Hitler, el Japón pensó haber encontrado su oportunidad y compartir con los alemanes el dominio del Mundo. Era evidente que se cernían dificultades sobre el Pacífico. Con cierta aprehensión por el block Anglo-Holandés, el Japón trató de prevenir esto ejercitando una presión económica y política sobre Batavia.

El gran interés en nuestro imperio insular, mostrado por los japoneses en varias ocasiones, tales como en las conferencias económicas que tuvieron lugar en Batavia era una indicación verdadera de que se podía esperar futuras dificultades. El hecho es que, estas negociaciones sucesivas en las que insistía Tokio fueron los primeros movimientos para la guerra que se venía.

Revisando el fondo histórico de los hechos dramáticos que culminaron con el desastre venidero, podemos decir que las conversaciones Holando-Japonesas comenzaron en 1934 sobre embarque de carbón cuando el Dr. Nagaoka encabezó la misión nipona.

En 1937 las prolongadas negociaciones dieron como resultado el "Pacto Hart-Ishizawa". Los principales términos de este convenio eran ciertas cuotas permitidas a los japoneses para el comercio de exportación como compensación por nuestras impor-

taciones, mientras que por otro lado, Japón se comprometió a comprarnos más azúcar.

Por más de seis años con cortos intervalos, Japón había mandado delegaciones a Batavia y jugaba el viejo ardid de la intriga política. En vez de quedar satisfecho con lo que había conseguido en 1937, tres años después enviaba de nuevo otra delegación encabezada por el Secretario de Comercio Kobayashi, pidiendo más petróleo y mayores cuotas de inmigración.

Estando nuestra Madre Patria ocupada por los alemanes, las circunstancias les parecían favorables como para hacer negociaciones posteriores. Pero cometieron un error como después se dieron cuenta. Holanda había decidido no hacerles caso.

Después de muchas semanas de conversaciones estériles Kobayashi volvió a Tokio. Como delegado jefe tomó su lugar Kenkichi Yoshizawa, un antiguo Secretario de Relaciones y Embajador en París. El resultado siguió siendo el mismo. Cualquiera podía entender que nosotros era imposible que accediéramos a todas las solicitudes japonesas "ad infinitum" y al mismo tiempo ser los amos de nuestra propia casa. Tenía que haber un límite y entonces el Gobierno Holandés dijo "NO". y ese "NO" tenía que ser completamente negativo.

Mientras tanto en Abril 1941, se reunieron secretamente en Singapore, los representantes de Estados Unidos, Inglaterra, Holanda, Australia, Nueva Zelanda e India y proyectaron un plan de ayuda militar mutua en caso de una agresión japonesa.

De acuerdo con la regla básica: "¡Derrotar primero a Hitler!", la estrategia general sería defensiva, pero dejando espacio para tantas operaciones ofensivas como permitieran las circunstancias.

La Flota Americana del Pacífico contendría a los japoneses asaltando las islas Marshall y las Carolinas, hasta mientras que Inglaterra pudiera traer una fuerza de choque al Lejano Oriente.

Protegidos por estas fuerzas principales, los buques de superficie de la Real Armada Holandesa y los de la Flota Americana en Asia, serían responsables de las defensas regionales y de los convoys.

Los submarinos tomarían parte activa en las operaciones ofensivas. El resultado de la conferencia de Singapore fué la redacción de los "Planes para el empleo de las fuerzas navales y aéreas de las potencias asociadas en el teatro oriental, en el caso de guerra con el Japón". A estos planes se les designó por la abreviatura "PLENAPS".

Se estipularon los siguientes casos:

- A. No había indicación del territorio que el Japón se proponía atacar.
- B. El ataque a Malaya parecía inminente o en desarrollo.
- C. El ataque a las Islas Filipinas estaba en desarrollo o parecía inminente.
- D. El ataque a Borneo Oriental y las Indias Orientales Holandesas vía el archipiélago oriental parecía inminente o en desarrollo.

Las fuerzas se distribuirían dependiendo del cariz de los acontecimientos.

De acuerdo con estos planes, un crucero y dos submarinos holandeses entrarían bajo el comando de operaciones del Comandante en Jefe Británico en China, mientras los otros buques holandeses permanecerían bajo el comando operacional del Comandante en Jefe Holandés, pero bajo la dirección estratégica del Comando en Jefe Inglés en China.

En Noviembre 1941, la situación internacional había empeorado a tal extremo que algunas unidades de la Flota Americana en Asia procedieron a Tarakán y Balikpapan, y las fuerzas navales holandesas comenzaron las operaciones de acuerdo con los "PLENAPS".

Dos grupos de botes voladores patrullaban regularmente la entrada occidental de las Indias Orientales Holandesas al Mar del Sur de China y otros cuatro grupos custodiaban la periferia Norte desde el Este de Borneo hasta Nueva Guinea.

El crucero DE RUYTER y cuatro destroyers protegían las entradas al Océano Indico al Este de Java mientras que dos destroyers patrullaban los alrededores del Estrecho de Sonda.

El crucero TROMP junto con la Segunda Flotilla de Submarinos (K-11, K-12 y K-13) cuidaban las líneas marítimas entre Sumatra y Borneo. La Tercera Flotilla de Submarinos (K-14,

K15, y K-16) estaba estacionada en el Mar de Célebes, al Sur de las Islas Sulu; mientras que la Cuarta Flotilla (O-19 y O-20) patrullaba el Estrecho de Karimata. El crucero JAVA y la Primera Flotilla de Submarinos (O-16 y O-17) entraron bajo el comando operacional del Comandante en Jefe Británico en China.

El inservible buque costero de defensa SOERABAIA navegaba en el Mar de Timor para proteger la línea Timor Portugués-Dilly. Además 15 buques ligeramente armados del Servicio Civil de la Marina fueron estacionados sobre todo el archipiélago como buques de patrulla y buques auxiliares de suministro de aviones. Y, finalmente, nueve buques tanques se dispusieron en los varios fondeaderos del área holandesa.

El 2 Diciembre 1941, la Armada Americana informó que habían algunos submarinos japoneses en el Mar del Sur de China, y una concentración de trasportes escoltada por aviones de caza en la Bahía de Cam Ramh.

El 6 Diciembre, por primera vez las fuerzas holandesas de reconocimiento avistaron dos buques muy sospechosos cerca de las Islas Natuna. Uno de ellos tenía tropas y tanques a bordo, mientras que en el otro buque que enarbolaba pabellón americano y que parecía un barreminas auxiliar se observó a un japonés en el puente. Tan pronto como se dieron cuenta de que habían sido descubiertos, dieron media vuelta y arrumbaron hacia el Norte.

En las Indias Holandesas las novedades del ataque a Pearl Harbor y la declaratoria de guerra de Holanda al Japón se recibieron a las 0630 de hora local.

Las fuerzas móviles navales y aéreas muchas de ellas en alerta desde hacía una semana en su posición inicial para la guerra, se prepararon para operaciones inmediatas.

Se completó de acuerdo con lo programado, el sembrado de campos minados y otras medidas defensivas y precauciones, para la protección de las bahías y líneas marítimas en las Indias Orientales. Se tomaron medidas especiales para la defensa de costa de las bases navales en Sourabaya, Tandjón Priok, Tjalatjap, Balikpapan, Tarakán e Islas Riouw.

Se estableció un Cuartel General Combinado del área, en Ambón, y las tropas holandesas de la isla fueron reforzadas por aviones y destacamentos australianos.

Las grandes pérdidas inflingidas por los japoneses en el ataque aéreo a Pearl Harbor junto con la falta de una flota de batalla británica en Singapore nos enfrentaba a una situación muy seria, que empeoró después con las pérdidas de los H.M.S. "Prince of Wales" y "Repulse" el 10 Diciembre.

En estas circunstancias el Japón ganó sin competencia el dominio del mar. Se verá muy claro que a partir de ahora el pacto firmado en Singapore en Abril 1941, era de muy poco uso práctico.

Luego, las Fuerzas Navales Holandesas tenían que operar en una área donde se esperaba encontrar fuerzas enemigas muy superiores. La defensiva estratégica planeada era seriamente obstaculizada por el hecho de que el Japón, protegido por su fuerza principal, proseguía apoderándose de bases aéreas, ocupando más territorios, trayendo así gradualmente su supremacía aérea hacia el Sur.

Pero durante su progreso hacia el Sur, aún los japoneses no pudieron evitar exponer sus fuerzas a los ataques aliados. Frecuentemente ocurría una situación en la cual eran localmente vulnerables. Fué siempre nuestro objetivo hacer el mejor uso posible de tales ocasiones atacando al enemigo en sus puntos débiles, golpeándolo primero y fuerte.

Conforme la avalancha japonesa venía del Norte, tratamos de oponerle resistencia en un punto lo más al Norte posible. Esto había sido siempre el objeto cuidadoso y exactamente elegido del Almirante Helfrich, nuestro Comandante en Jefe. La supremacía enemiga, especialmente en el aire y las dificultades en la conducción de la guerra por los Aliados obstaculizó el cumplimiento de tal estrategia.

No solamente fué necesario establecer un Comando Aliado Unificado, sino que tuvo que también formarse una Fuerza de Choque lo suficientemente poderosa que estuviera lista para combatir después de un pequeño entrenamiento.

Se requería de algún tiempo para llegar a tal estado y así fué inevitable la pérdida de tiempo y de muchas preciosas oportunidades de inflingir pérdidas a la flota japonesa.

Los "PLENAPS" se habían basado en la premisa debatible de que la defensa de Singapore era de importancia suprema. Aunque la ocupación de Indochina y Tailandia por los japoneses hizo la posición de Singapore dudosa, el 8 Diciembre 1941 se hallaban en ruta del Medio Este hacia Malaca muchos buques con tropas y suministros. Además, se devolvieron considerables embarques y tropas australianas desde Africa. La seguridad del Océano Indico era de la mayor importancia en aquellos días para el Imperio Británico.

En el período entre el 8 Diciembre y fines de Enero, fueron escoltados con toda seguridad, nueve convoys, desde el Océano Indico a través de los Estrechos de Sunda y Banka a Singapore.

Todos los cruceros y destroyers británicos disponibles tomaron parte en estos convoys, protegidos por el crucero holandés JAVA, mientras el escuadrón holandés ayudaba en la escolta de estos convoys en su travesía por el Mar de Java y aguas adyacentes.

Se deberá recordar que todos estos convoys finalmente alcanzaron su destino sin sufrir ninguna pérdida. De otro lado, impidieron que la Fuerza de Choque Combinada se formara oportunamente.

El 8 Diciembre se hizo evidente que el primer ataque principal japonés sería lanzado contra Borneo. En vista de estos hechos el Comandante en Jefe Holandés de Batavia puso su Tercera Flotilla de submarinos a disposición del Comandante en Jefe Británico de China.

El H.N.M.S. TROMP fué regresado de las Islas Nafuna y se agregó al escuadrón holandés para la protección de las Islas Pequeñas de Sunda.

En el Mar del Sur de China se pusieron cinco submarinos holandeses en patrulla bajo el comando operacional británico. Se unió a esta fuerza la Cuarta Flotilla de Submarinos (O-19 y O-20) el 12 Diciembre.

Durante la noche del 9 Diciembre, el O-16 hundió cuatro transportes japoneses en las aguas poco profundas del Golfo de Patani. Tres días después el K-12 torpedeó un transporte enemigo en las afueras de Kota Bahru y al día siguiente un buque tanque en el Golfo de Siam.

El 13 Diciembre, a cien millas al Este de Saigón se avistaron unos convoys japoneses poderosamente protegidos, navegando hacia el Sudoeste. El Comandante en Jefe de la Flota del Este ordenó que los K-11, K-12, K-13 y K-17 tomaran posiciones al Noroeste de las Islas Anambas. El O-16 no teniendo más torpedos después de su brillante acción tuvo que regresar a Singapore; mientras el O-19 y O-20 estaban navegando hacia Parani procediendo a lo largo de la costa oriental de Malaca. En estas circunstancias el Comandante en Jefe Holandés decidió hacer regresar a los cruceros DE RUYTER y TROMP, los destroyers PIET HEIN y BANCKERT y la Tercera Flotilla de Submarinos desde la parte oriental del archipiélago y enviarlo al Mar del Sur de China.

El 15 Diciembre, los japoneses desembarcaron cerca del río Pahang en Malana; al día siguiente cerca de Miri en la costa norte de Borneo Británico y de nuevo cerca de Patani y Kota Bahru. Nuestros submarinos no tuvieron éxito en esta etapa; y los O-16, O-17 y O-20 no regresaron a su base.

Los botes voladores de nuestra Arma Aérea de la Flota atacaron con éxito a los buques japoneses en Miri, hundiendo a un buque tanque grande enemigo cargado de gasolina de aviación.

Durante el desembarco japonés en Kuching el 23 Diciembre, como se ha mencionado antes, el K-14 hundió tres transportes y un buque tanque y poco después el K-16 torpedeó al destroyer japonés SAGIRI. Después de este éxito fatalmente el submarino fué hundido por la acción de cargas de profundidad enemigas.

Mientras tanto el 21 Diciembre los japoneses habían desembarcado también en Mindanao. Al día siguiente vinieron desde Tarakán y Menado dos grupos de botes voladores Dornier y tuvieron éxito en obtener un impacto directo en un petrolero, dañando además los depósitos de suministros de Davao.

El 17 Diciembre el cañonero viejo SOURABAYA desembarcó en número de 400, tropas australianas y holandesas en Timor-Dilly sin ninguna resistencia de parte de los portugueses. El único objeto de esta operación pacífica fué eliminar cualquier penetración japonesa en la isla.

En la primera semana después de la rotura de hostilidades, había llegado a aguas de las Indias Holandesas una gran parte

de la Flota Americana de Asia. Estas fuerzas navales permanecieron bajo el comando americano.

Pero, como la situación se había alterado, había que hacer un reconsideración. Con este propósito el 18 Diciembre se llevó a cabo en Singapore la llamada "Conferencia Duff Cooper".

En Batavia, el Comandante en Jefe Holandés Almirante Helfrich se reunió con el Contralmirante R. Purnell, Jefe del Estado Mayor de la Flota Americana de Asia Oriental, mientras que al día siguiente los Contralmirantes Doorman, R.N.N., y Glassford, U.S.N. discutieron los asuntos a bordo del buque insignia holandés DE RUYTER en Sourabaya, especialmente en vista de los posibles desembarcos enemigos en Java.

En Singapore se llegó a un acuerdo general sobre:

- A. Mantener al enemigo lo más al norte posible de Malaya aguantándolo en las Filipinas.
- B. Prevenir que el enemigo siga apoderándose de territorios y aeródromos que amenazan la llegada de refuerzos.

Se recomendó que se dieran inmediatamente cumplimiento a las siguientes medidas:

- a. Enviar refuerzos aéreos a Malaya y las Filipinas.
- b. Mantener una Fuerza de Choque lo más fuerte posible en el Mar del Sur de China y en el Mar de Java Occidental, consistente de unidades Británicas y Holandesas. Reforzar a la fuerza de submarinos que se encontraba ya en el Mar del Sur de China. Mantener también una Fuerza de Choque lo más fuerte posible en el área del Mar de Célebes y Estrecho de Macassar, consistente de la Quinta Fuerza de Tarea Americana y las unidades navales holandesas locales.
- c. Enviar convoys aéreos americanos a través de Sourabaya y refuerzos de tierra para Malaya a través de los Estrechos de Sunda con la ayuda de las fuerzas navales combinadas Holandesas, Británicas y Americanas. Eventualmente, despachar refuerzos de tierra a las Islas Filipinas desde el Sur.

Se insistió enfáticamente en la pronta llegada de refuerzos especialmente de escuadrones de caza, de bombardeo y unidades antiaéreas. Todavía no había un Comando Supremo entonces. La Flota Americana del Asia Oriental estaba esperando bajo el comando estratégico de Washington, al Este de la línea Borneo-Bali con bases en Sourabaya y Port Darwin.

El Comandante de la Fuerza de Tarea Americana, Contralmirante Glassford permaneciendo en el HOUSTON, instaló un comando operacional en Sourabaya, donde el Contralmirante Purnell ejerció un comando de la flota "de facto".

El área operacional de la Armada Holandesa estaba ahora limitada a la parte occidental del archipiélago, aunque se hicieron las provisiones del caso para un apoyo mutuo.

Debido a nuestras operaciones, éxitos aéreas y submarinas infligiendo severas pérdidas a la flota de buques tanques enemigos, su suministro de gasolina fué reducido a tal extremo que los japoneses fueron seriamente demorados para operar sus aviones en Borneo Occidental.

Consecuentemente las líneas marítimas entre Malaya y Borneo permanecieron comparativamente libres durante ese tiempo y los convoys pudieron llegar a Singapore sin sufrir pérdidas.

De ninguna manera estas operaciones podían parar la avalancha japonesa: Para la Navidad, Borneo Británico y los campos petroleros de esa área cayeron en manos enemigas. Los aviones japoneses con base en Davao y Jolo atacaron los aeródromos de Tarakán, Menado y Sorong en Nueva Guinea. Al día siguiente los bombarderos Dornier de la Fuerza Aeronaval Holandesa en Tarakán y Ambón atacaron a los japoneses en Jolo.

También los botes voladores americanos bombardearon blancos enemigos pero fatalmente cuatro de estos aparatos no regresaron de la operación.

Debido a la superioridad aérea japonesa las fuerzas aéreas aliadas sufrieron severas pérdidas; sin mucha resistencia el enemigo tomó prácticamente todos los aeródromos holandeses de la región norte. Consecuentemente el área operacional para las fuerzas aéreas japonesas fué gradualmente extendiéndose hacia el Sur.

Las operaciones de nuestras unidades de superficie para las cuales nunca contamos con la protección de aviones de caza se fueron haciendo muy expuestas tal como se probaría muy pronto.

La única línea de acción razonable dejada a nosotros fué el reconocimiento desde el aire y algún ataque sorpresivo la noche siguiente.

El 30 Diciembre 1941, los Jefes del Estado Mayor Combinado en Washington decidieron establecer un Comando Unificado del Pacífico Sudoeste llamado Comando ABDA (American-British-Dutch-Australian). El General Sir Archibal Wavell fué nombrado Comandante Supremo. Llegó a Batavia procedente de Delhi el 10 Enero y asumió el comando el día 15.

En la directiva de ABDACOM al Comando Supremo, fecha 3 Enero 1942, se indicó nuevamente que la política estratégica general sería:

"mantener la barrera Malaya, definida como la línea Península Malaya, Sumatra, Java, Australia Norte, como una posición básica defensiva del área ABDA y operar las fuerzas de mar, tierra y aire en la mayor profundidad posible delante de la barrera, para oponerse al avance japonés hacia el Sur".

Se nombró Comandante Naval de Operaciones al Almirante Thomas C. Hart, USN (ABDA Float), quien llegó a Sourabaya el 1º Enero 1942; como Comandante Aéreo de Operaciones Mariscal Jefe Aéreo Sir Richard E. C. Peirse, RAF (ABDA Air) se encontraba en Inglaterra, el General Brett estuvo encargado hasta su llegada. Comandante de Operaciones del Ejército (ABDA Arm) fué designado el Teniente General H. ter Poorten, NEIA.

El cuartel general se estableció en Lembang, diez millas al Norte de Bandoeng. Se requirió de algún tiempo para hacer trabajar esta maquinaria complicada. Cuatro gobiernos, cuatro armadas, ejércitos y fuerzas aéreas cada uno con sus propias actitudes nacionales e intereses, tenían que cooperar, en una desesperada necesidad, contra cifras muy superiores.

Fué requerida urgentemente la formación de una Fuerza de Choque, mientras que, ingleses, americanos y holandeses querían usar parte de sus fuerzas para los propósitos necesarios de los convoys.

Mientras tanto el avance enemigo hacia el Sur se movía como un tornado: Ambon fué bombardeada por primera vez y el 8 Enero, Tarkán sufría el primer ataque aéreo.

El 11 Enero los japoneses desembarcaron en la isla Tarakán y después de una fiera y valiente resistencia de un grupo de holandeses quienes primero destruyeron todos los emplazamientos del campo petrolero, la ocupación fué completada el día 14. En esta acción fué hundido el H.N.M.S. PRINS VAN ORANGE. Ese mismo día sufría Balikpapan el primer ataque aéreo y tuvo que ser evacuada la base holandesa de Sorong en Nueva Guinea.

Era inminente el riesgo de ser completamente encerrados por el círculo enemigo. Consecuentemente la ruta aérea Australia-Timor-Bali-Java sería cortada y sería imposible continuar el reaprovisionamiento posterior de aviones de caza desde el exterior.

Por otra parte las fuerzas enemigas estuvieron muy vulnerables durante y después de los ataques contra Tarkán y mientras avanzaban por el Estrecho de Macassar.

A mediados de Enero, de los once submarinos holandeses capaces de navegar sólo quedaban seis: los O-16, O-20, K-16, y K-17 fueron perdidos en acción contra el enemigo, mientras que el K-13 fué seriamente averiado debido, a una explosión en las baterías mientras estaba en Singapore. Uno tras otro los submarinos regresaron del Mar del Sur de China a Sourabaya para reparaciones. El O-19 obtuvo su último éxito hundiendo dos transportes japoneses, el AKITA MARU y el TARYA MARU en el Golfo de Siam el 10 Enero.

A mediados de Enero cuatro submarinos holandeses estaban operando en el Estrecho de Macassar. El K-10 de 20 años de edad, que había sido enviado a Davao el 24 Diciembre estaba cerca de Tarakán en el momento de la invasión japonesa. Escapó ajustadamente y fué seriamente averiado por las bombas aéreas enemigas; con una sola de sus máquinas buena y la otra defectuosa llegó arrastrándose a Sourabaya.

Durante su viaje de regreso de Singapore a Sourabaya, el K-12 recibió instrucciones de operar en la parte sur del Estrecho de Macassar, el 28 Enero se le ordenó abandonar esta operación y regresar a Sourabaya para reabastecerse de combustible.

Cuando parecía inminente un ataque japonés contra Balikpapan, los K-14 y K-18 operaban en el área de 01° y 02°S, al sur del área asignada a los submarinos americanos.

El K-18 bajo el comando del Capitán de Corbeta C.A.L. van Well Groeneveld (quien hundió 4 transportes enemigos en las afueras de Kuching con el K-14); el 23 Enero hundió un destructor japonés y consiguió un impacto de torpedo contra un crucero. Desde una distancia muy pequeña él vió el brillante ataque de los destroyers americanos FORD, POPE, PARROT y PAUL JONES.

En esta ocasión el K-18 fué seriamente dañado por las cargas de profundidad enemigas resultando parcialmente inundado su compartimento de popa. Se arrastró de regreso a Sourabaya siendo escoltado por tres fortalezas volantes. El K-14 también fué dañado por bombas aéreas, pero regresó con seguridad a su base.

A pesar de las serias pérdidas inflingidas a las fuerzas enemigas en el Estrecho de Macassar, los japoneses se movían en forma constante hacia adelante. El 24 Enero desembarcaron en Balikpapan capturando la base aérea de Kendari (costa oriental de Celebes) de tal modo que la base naval de Sourabaya quedó dentro del alcance de los bombarderos enemigos. Del 27 al 30 Enero fueron bombardeadas las principales bahías exteriores de las Indias Holandesas fuera de Java mientras que, se recibían informes sobre desembarcos en Ponticknak (costa occidental de Borneo) y Ambon.

Pero, fuera de pocos contraataques efectuados por los aviones y submarinos aliados, los japoneses no encontraron ninguna resistencia. En Ambon sufrieron algunas pérdidas debido a las operaciones efectivas del minador holandés GOUDEN LEEUW.

El 2 Febrero el Almirante Hart conferenció con el Almirante Helfrich, el Almirante Glassford y el Comodoro Collins. Por insistencia holandesa se convino en la formación de una Fuerza de Choque Aliada formada por cruceros y destroyers y se decidió nombrar Comandante de esta fuerza al Contralmirante Karel W. F. M. Doorman, de la Real Armada Holandesa.

La Fuerza de Choque se juntó por primera vez el 3 Febrero cerca de Madura y consistía de dos cruceros holandeses DE RUY-

TER y TROMP, dos cruceros americanos HOUSTAN y MARBLEHEAD, con cuatro destroyers americanos y tres holandeses.

El mismo día estas unidades fueron avistadas por los aviones japoneses que bombardearon Sourabaya por primera vez.

El 1º Febrero el reconocimiento aéreo informó sobre un gran convoy japonés de transportes, cruceros y destroyers cerca a Balikpapan. Se presumió que su destino sería Macassar en las Célebes o quizá Bandejermasin en Borneo, opuesto a Sourabaya. La primera directiva del Almirante Doorman a su nuevo comando fué: Los tranportes enemigos serán atacados y destruidos en un ataque nocturno.

El 4 Febrero a las 0945, 30 millas al Sur de Kangean, la fuerza aliada fué atacada por 37 bombarderos japoneses.

El ataque estuvo dirigido contra los cruceros y duró hasta el medio día. Los buques maniobraron independientemente para evadir las bombas. El DE RUYTER fué ligeramente dañado quedando con su control del tiro antiaéreo fuera de combate. Los MARBLEHEAD y HOUSTON fueron seriamente tocados. El HOUSTON recibió un impacto directo cerca de la torre de popa; el MARBLEHEAD fué más severamente averiado por dos impactos y una explosión cercana.

La Fuerza de Choque se tuvo que retirar hacia el Sur a través del Estrecho de Lombok entrando los cruceros americanos a Tjilatjap mientras las otras unidades regresaban a Batavia vía Estrecho de Sunda.

El enemigo amenazaba ahora tanto del Mar del Sur de China como desde el Estrecho de Macassar. Se reforzó el destacamento de banka. Transportes escoltados por el crucero JAVA llevaron las tropas a la isla. Los cruceros británicos EXETER y HOBART patrullaban las vecindades. Tres destroyers holandeses, VAN NES, KORTENAER y EVERTSEN, escoltaban a los buques en especial a los petroleros entre Palembang y Java.

El 8 Febrero hubo una conferencia en Tjiltjap, para discutir el próximo movimiento. Durante esta conferencia se informó sobre un convoy japonés que se había avistado en un punto al sudeste de las Celebes. El Almirante Hart esperaba que el enemigo arrumbara al Oeste y ordenó intentar un ataque nocturno. El Contraalmirante Doorman ordenó a sus buque reunirse al sud-

oeste de Bali, pero aunque el enemigo permaneció casi dos días al sur de las Celebes, se metió a Macassar el día 10, siendo ya entonces muy tarde para intentar el ataque.

En el Oeste la situación era aún más amenazante. El 9 Febrero los japoneses desembarcaron en la isla de Singapore y bombardearon intensamente Tandjon Priok. Nuestra Fuerza de Choque procedió hacia el Oeste a este punto por el Norte de Java.

El día 13 zarpó de las islas Anambas una fuerza expedicionaria japonesa consistente de 2 cruceros pesados, 4 cruceros ligeros, un portaviones y más de 20 transportes.

El mismo día botes voladores enemigos desembarcaban tropas en Banka y al día siguiente descendían paracaidistas atacando Palembang. Nuestra Fuerza de Choque que ahora consistía de los DE RUYTER, JAVA, TROMP, EXETER y HOBART, cuatro destroyers holandeses y seis americanos procedió al norte desde las vecindades de Tandjon Priok para buscar y trabarse en combate, posiblemente de noche con la fuerza expedicionaria japonesa.

Nuestros buques pasaron a través del Estrecho Gaspar cuyos faros estaban apagados (donde el destroyer VAN GHENT chocó con una roca) al norte de Banka. Fallaron en hacer contacto con el convoy enemigo que había llegado al Estrecho de Banka en su ruta a Palembang.

También, de 1100 hasta 1800 horas, los aviones japoneses atacaron continuamente a la fuerza raidista. Como resultado de una hábil maniobra y mucha buena suerte ninguno de los buques fué directamente tocado pero se experimentaron ligeros daños debido a las explosiones cercanas, de tal suerte que dos destroyers americanos tuvieron que ir a repararse en Australia.

El escuadrón aliado regresó a Java y debido a los ataques aéreos similares al anterior se dividió entre Tandjon Priok y Bahía Lampang.

Mientras tanto el Comandante de ABDAFLOAT Almirante Thomas C. Hart, USN, regresó a los EE. UU. quedando en su lugar el Vicealmirante C.E.L. Helfrich. El Contralmirante Glassford COMSOWPAC junto con el "Commandant der Zeemacht", C.Z.M. se trasladaron a Bandoeng. Los comandos holandeses y americanos estaban ahora juntos y cerca de ABDACOM que estaba en Lembang.

Esta situación estratégica se iba deteriorando día a día; el 15 de Febrero se rindió Singapore.

Fué ocupado Palembang, la resistencia en las islas Banka y Lilitón cesó el 17. Las tropas fueron evacuadas en el buque mercante SLOET van der BEELE de la H-P-M, escoltado por el destroyer holandés VAN NES.

Ambos buques fueron bombardeados y hundidos, siendo rescatados por un bote volador holandés muy pocos sobrevivientes.

En el Este, las condiciones eran igualmente desesperadas. Falló un intento de reforzar con tropas americanas y australianas desde Darwin, la guarnición de Timor. El convoy escoltado por el HOUSTON y PLEARY fué tan intensamente bombardeado por aviones de portaviones que tuvo que regresar a Darwin. Allí el 19 Febrero fué destruído por un bombardeo aéreo. El HOUSTON ya había zarpado pero el PEARY que estaba tomando combustible fué tocado y hundido.

Los japoneses desembarcaron en Timor Koepang, el 20 mientras que se apoderaron del aeropuerto al sur de Bali el 19.

Así, el enemigo obtuvo el control de la parte oriental amenazando gravemente la seguridad de la base naval de Sourabaya.

Por este motivo los submarinos americanos se replegaron del Estrecho de Macassar a las posiciones defensivas en las afueras de Bali.

Del mismo modo la Fuerza de Choque fué retirada del Oeste de Java. Los DE RUYTER, JAVA, PIET HEIN, KORTENAER, FORD y POPE fueron retirados de Tjiltjap; y el TROMP con los cuatro destroyers STEWART, PARROT, EDWARDS, y PILLSBURY de Sourabaya.

El Almirante Doorman decidió atacar a la fuerza japonesa estimada en dos cruceros, cuatro destroyers y transportes en el Estrecho de Bandoeng durante la noche del 19-20 Febrero. El ataque fué planeado para hacerse en tres olas con más o menos con una hora de intervalo.

La fuerza de Tjiltjap sin el KORTENAER atacó primero; el DE RUYTER como guía tenía sus cañones ronzados a estribor y el JAVA a babor. El enemigo se avistó al norte por la amura de babor. El JAVA abrió fuego tocando repetidas veces a un destroyer grande.

Como no encontró ningún blanco a estribor, el DE RUYTER no hizo fuego. Los destroyers se trabaron con el enemigo a una distancia de unos 2,000 metros; era una noche oscura y las siluetas de los buques proyectados contra los montes altos de Bali hicieron muy difícil la apreciación de la situación.

El PIET HEIN combatió con sus cañones pero fué tocado en la máquina quedándose parado. Pronto fué envuelto en llamas y se hundió con sus cañones aún haciendo fuego. El FORD y el POPE dieron buena cuenta de varias embarcaciones japonesas.

Después de perder contacto con el enemigo los buques dejaron el Estrecho de Bandoeng con rumbo al suroeste.

En la segunda ola estuvieron a la cabeza los destroyers americanos seguidos del TROMP a una distancia de 2 ó 3 millas.

El crucero notó cuando los destroyers se trababan con el enemigo pero no pudo darse cuenta de lo que pasaba. Poco después fué tocado repetidamente en el puente quedando con la central del control de tiro y los proyectores fuera de acción.

Durante esta acción que duró seis minutos el TROMP tocó a su oponente con repetidas salvas extinguiéndole ambos proyectores; siendo malamente averiado con diez impactos, uno de ellos bajo la línea de agua.

Afortunadamente sus máquinas permanecieron intactas y llegó a Sourabaya en la mañana del día siguiente pero tuvo que ir a Australia a repararse.

Binford y sus destroyers, después del primer encuentro, procedieron hacia el noreste encontrando varios buques con los que se trabaron inmediatamente.

Casi perdió al PARROT al que se le trancó el timón y estuvo en peligro de vararse, pero todos los buques regresaron con seguridad a Sourabaya.

La tercera ola consistía de siete botes torpederos que se dividieron en dos grupos: uno patrullaba a lo largo de la costa de Bali y el otro que patrullaba cerca de Noesa Besar. Este último grupo observó fuego de cañón a eso de las 0215 en las medianías del Estrecho de Bandoeng y descubrió un buque de guerra grande. Trataron de atacarlo entre todos pero el buque se retiró a

gran velocidad perdiéndoseles de vista. Al amanecer los botes torpederos volvieron a su base en el Estrecho de Bali.

A esa hora el raid en el Estrecho de Bandoeng parecía exitoso puesto que también los submarinos americanos SAURY, SEAWOLF, SEAL, SPEARFISH y el británico TRUANT operando en el área de Macassar-Lombok tenían un gran campo de cacería. Fueron hundidos tres trasportes y un destroyer clase SIGURE. Pero esto no alteraba el hecho de que el enemigo se cerraba ajustadamente sobre la Isla y Mar de Java.

El General Wavell convencido de la fútil que sería una defensa posterior de Java, disolvió el Comando de ABDA el 25 Febrero. El Vicealmirante Helfrich asumió el Comando Aliado de las Fuerzas Navales Aliadas con el título de "Commandant der Zeemacht", C. Z. M.

El Contralmirante Glassford continuó comandando las fuerzas navales americanas, así como el Comodoro Collins las Fuerzas Navales Británicas en China.

La situación era casi desesperada. Todavía había la esperanza de que mejoraría si se conseguían suficientes aviones de caza.

Habían 32 cazas P40 armados, en la cubierta del LANGLEY que navegaba de Fremantle a Ceylán. El LANGLEY fué desviado en el camino con rumbo a Java. Fué una desgracia irreparable saber que había sido atacado y hundido por los bombarderos japoneses cerca de Tjiltjap.

Esta fué la causa para que las fuerzas navales aliadas hicieran una última resistencia sin protección aérea.

¡La última resistencia! La Real Armada Holandesa había sido endoctrinada desde el comienzo de nuestro siglo en el sentido de qué, en caso de un ataque directo sobre Java, la Armada combatiría hasta el último buque y el último hombre.

Ahora parecía que había llegado el momento. Después de más de tres siglos de íntima relación con las Indias Orientales Holandesas, la Armada de Su Majestad la Reina no huiría en la hora de la prueba dejando abandonados a su propia suerte a cincuenta millones de Javaneses.

Aún más, todavía estaba en vigencia y había sido reiterada el 21 de Febrero, la directiva de los Jefes de Estado Mayor Combinados de Washington, de resistir en la barrera Malaya.

Ese día Helfrich hizo la siguiente señal a los buques de la Fuerza de Choque: "Informo a todos los Oficiales y personal subalterno de los buques que la situación es crítica. Deseo insistir ante todos ustedes sobre la necesidad de hacer todo el esfuerzo posible contra el enemigo para prevenir su desembarco en Java. De usarse toda oportunidad que se presente para una acción defensiva y deben hacerse todos los sacrificios con este fin".

De este modo se hicieron todos los preparativos para intentar detener la expedición japonesa. Esto dió lugar a la Batalla del Mar de Java.

La Fuerza de Choque Combinada Oriental fué reforzada con todos los cruceros y destroyers disponibles y consistía de los cruceros DE RUYTER, JAVA, HOUSTON, PERTH y EXETER; dos destroyers holandeses, tres británicos y cuatro americanos.

En Tandjon Priok la Fuerza de Choque Combinada Occidental bajo el mando del Comodoro Collins consistía de los cruceros HOBART, DRAGON, DANAE, dos destroyers británicos y uno holandés.

Todos los submarinos que podían hacer inmersión y navegar fueron concentrados cerca de la costa norte en posiciones ofensivas; los K-8, K-10 y O-19 inicialmente al Norte de Madura, los K-14 y K-15 que venían de haber estado patrullando cerca de las islas Anambas, en el Mar de Java Occidental.

Los submarinos americanos S-37 y S-38 fueron estacionados cerca de Bawean, mientras que los SEAL, SAURY, SALMON, SAILFICH y PERMIT operarían en el Mar de Java Oriental.

El día 26 el reconocimiento aéreo informó sobre un convoy de cerca de 30 buques cerca de las islas Arends y otro de 20 buques 100 millas al norte de Batavia.

La Fuerza de Choque Occidental hizo un barrido la noche del 26-27 sin hacer contacto con el enemigo. Después de reaprovisionarse de petróleo en Priok zarpó la noche siguiente a través del Estrecho de Sunda a Colombo, dejando al destroyer holandés EVERTSEN en Batavia.

En la tarde del 26 Febrero Doorman tuvo su última conferencia con todos los comandantes de su escuadra.

Aclaró que había que correr cualquier riesgo para intentar impedir el desembarco japonés en Java y que su plan era atacar a los transportes preferiblemente durante la noche. No había aviación de caza disponible para la protección y no podía esperarse tampoco un reconocimiento aéreo permanente. Por esta razón adoptó la decisión de proteger la costa norte y esperar allí al enemigo.

La Fuerza de Choque zarpó a las 1830 ejecutando un barrido tan lejano como hasta Sapoedi cayendo después al Oeste hacia Toebán. Los buques fueron atacados por bombarderos durante la mañana del 27 Febrero y seguidos por los aviones de observación japoneses.

A las 1445 el Comandante en Jefe de la Fuerza de Choque recibió la primera información del reconocimiento avisando que se había avistado un convoy japonés cerca de Bawean. Estando cerca de la entrada minada de Sourabaya viró inmediatamente a atacar a los buques avistados. Una hora y media después la fuerza aliada hacía contacto con el enemigo.

Había comenzado la última y más fiera batalla de la campaña. La Batalla del Mar de Java que duró del 27 de Febrero al 1º de Marzo. La lucha fué contra un enemigo inmensamente superior. Todas las fuerzas aliadas que tomaron parte en ella lucharon con gran determinación, coraje y valor.

Pero eso no era suficiente, el enemigo era demasiado poderoso y superior. La batalla terminó con la aniquilación de toda la Fuerza de Choque con la excepción de cuatro destroyers americanos que se abrieron paso por el Estrecho de Bali a Australia.

Los japoneses desembarcaron el 1º Marzo. Una fuerza naval japonesa poderosa que tenía desde destroyers hasta acorazados y portaviones siguió al sur de Java para capturar o hundir a las fuerzas aliadas remanentes que tratarían de escapar.

El mismo día se decidió evacuar la mayor cantidad posible de buques y personal. El Vicealmirante Helfrich renunció el comando de las unidades británicas y americanas que quedaron bajo sus propios comandantes nacionales.

El Contralmirante Glassford y el Comodoro Collins salieron a Australia, el Vicealmirante Helfrich y el Contralmirante Palliser a Colombo, Ceylán.

El 3 Marzo la base naval de Sourabaya fué completamente demolida por nosotros siendo destruídos y hundidos los buques remanentes.

El personal naval también fué evacuado a Tjiltjap y de ahí a otros países donde podían seguir luchando.

Después de la caída de Francia sucedió el milagro de Dunquerque. La evacuación de Tjilatjap fué otro milagro, solamente una cantidad comparativamente pequeña de buques congestionados en la bahía cayeron víctimas de los japoneses.

De todos los buques de la Armada Holandesa y de la militarizada "Marina Mercante del Gobierno" presentes en las Indias, solamente sobrevivieron 1 crucero, 7 submarinos, 2 minadores, 1 cañonero y pocos Catalinas. Nuestras pérdidas en hombres y buques fueron muy severas. Ellos pelearon y cayeron lado a lado con sus eternos camaradas de las Armadas Americana y Británica, por la preservación de uno de los mejores y más felices países del Mundo: Las Indias Orientales Holandesas.

Y aunque ellos no pudieron salvarlas, cumplieron con su deber de hacer frente a la avalancha japonesa.

Las tinieblas habían caído sobre las Indias, pero, nosotros estábamos convencidos de que eventualmente el Sol se elevaría de nuevo sobre Indonesia.

(Del U. S. N. I. "Proceedings".)

La Marina Americana

Por J. LABAYLE-COUHAT

El autor de esta crónica comienza en este número un estudio sobre la Marina Americana. Después de recordarnos brevemente su organización, expone su composición y distribución. Estudia aquí los portaviones, los navios de línea y los cruceros; los destroyers y los submarinos, así como el programa naval. En el próximo artículo terminará su estudio, presentando de modo especial, la aviación naval americana.

ORGANIZACION

Antes de abordar la organización de la "US. Navy", recordemos brevemente el funcionamiento de la Defensa Nacional Americana.

Ella está constituida principalmente por:

1º Un Ministerio de la Defensa Nacional, dirigido por un Ministro (Secretario) de Estado (Secretary of National Defense).

2º Un Comité de Defensa Nacional (National Security Council).

3º Un Comité de Recursos para la Seguridad Nacional (National Security Resource Board).

4º Un "Office of Defense Mobilisation".

5º Un organismo para el acopio de informaciones (Central Intelligence Agency).

6º Un Comité de Jefes de Estado Mayor generales (Joint Chiefs of Staff), que comprende los C.E.M.G. de Guerra, Aire y Marina, encargado de elaborar los planes estratégicos y de estudiar las necesidades de las fuerzas militares, así como su presupuesto.

Desde el 28 de Junio último, el Comandante en Jefe de la "Marine Corps", tiene un asiento en el Comité cuando un asunto

que interesa a la Marine Corps está en estudio. Tiene igual derecho a voto que los otros Jefes de Estado Mayor. Le es comunicada por adelantado la orden del día de las reuniones, y en caso de controversia sobre la utilidad de su presencia, es el Secretario de la Defensa quien resuelve el diferendo.

En la organización de la defensa americana, el Secretario de Defensa tiene sobre todo un rol de coordinador. No se ocupa de la administración interna, la cual queda en manos de las tres armas.

El Jefe Supremo de la Marina es, en principio, el Presidente de los Estados Unidos (1), y, de hecho, el Secretario de Marina (Secretary of the Navy), Jefe del "Navy Department", en quien delega sus poderes por intermedio del Ministerio de Defensa.

El Secretario de Marina formula la política general de la Marina. En su tarea administrativa está secundado por cuatro asistentes: el Sub-Secretario (Under Secretary of the Navy), el "Assistant Secretary of the Navy", el "Assistant Secretary of the Navy for Air" y el Asistente Administrativo.

—El primero está especialmente encargado de la organización de los asuntos legislativos y jurídicos, y de las cuestiones de justicia marítima.

—El segundo se ocupa del material.

—El tercero supervisa las cuestiones relacionadas con la Aviación Naval y defiende los intereses de la Marina en los comités y organismos internacionales que tratan cuestiones de aviación.

—El cuarto, en fin, se ocupa del presupuesto y de las cuestiones financieras.

El Ministro y sus asistentes civiles ejercen su actividad administrativa por intermedio de 8 grandes "bureaux", que corresponden aproximadamente a las Direcciones Centrales de nuestra Marina (2). Estas son:

(1) Según la Constitución (Art. 2), el Presidente es el Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas.

(2) Cada vez que el autor hace comparaciones con "nuestra marina" o con algunas de sus reparticiones administrativas, se refiere a la Marina Francesa.—
N. del T.

—El **"Bureau of Naval Personnel"**, encargado del reclutamiento, del entrenamiento (salvo para la aeronaval), de los ascensos, etc.

—El **"Bureau of Ordnance"**, encargado de las armas y municiones y de todo lo relacionado con su fabricación (fábricas, laboratorios, centros de ensayo, etc.).

—El **"Bureau of Aeronautics"**, responsable de la concepción, de la fabricación y del mantenimiento de los aparatos de la Aviación Naval, así como del material y de las bases. Esta dependencia está igualmente encargada del entrenamiento del personal de la Aviación Naval.

—El **"Bureau of Ships"**, encargado de las nuevas construcciones y de las reparaciones.

—El **"Bureau of Supplies and Accounts"**, que corresponde a la Dirección General de nuestra Intendencia Marítima.

—El **"Bureau of Medicine and Surgery"**, controla a los Cuerpo Médico y Odontológico, a los enfermeros, al personal de los hospitales y de los barco-hospital, etc.

—El **"Bureau of Yards and Docks"**, encargado de los arsenales y de las bases (construcción, mantenimiento, mejoramiento),

—El **"C. G. de la Marine Corps"** (Headquarter).

El Jefe de Operaciones Navales (C.N.O.), depende directamente del Secretario de Marina, de quien es consejero naval. Sus funciones, aunque más extendidas, son comparables a las de un Jefe de Estado Mayor General de tipo europeo. Es miembro del Comité de Jefes de Estado Mayor Generales (Joint Chiefs of Staff), donde se elaboran los planes estratégicos. Es asistido en su labor por el Vice-Jefe de Operaciones Navales (V.C.N.O), cuyo rol corresponde, aproximadamente, al de nuestro Mayor General de la Marina.

Con un fin de cohesión, cuando el C.N.O. es de origen puramente marino, el V.C.N.O. proviene de la Aviación Naval y viceversa.

El C.N.O., en estrecho contacto con las oficinas precisadas y ayudado por su Estado Mayor, dirige en caso de guerra las operaciones navales, y es, además, responsable ante el Secretario de la preparación del combate, del mantenimiento y del a-

bastecimiento de las fuerzas en campaña. Para esta tarea está secundado por un organismo central llamado "Planning Group" y por una sección de estudios llamada "Analysis Progress Group".

Los principales subordinados son:

- Inspector General de la Marina.
- Delegado para el Personal (D.C.N.O. Personnel).
- Delegado para la Administración (D.C.N.O. Administration).
- Delegado para las Operaciones (D.C.N.O. Operations).
- Delegado para la Logística (D.C.N.O. Logistics).
- Delegado para el Aire (D.C.N.O. Air).
- D.E.C. de las Flotas.

El **D.C.N.O. Operations** elabora las doctrinas de estrategia y de táctica naval. Prepara los planes de operaciones siguiendo las directivas del Planning Group y del C.N.O. Es él quien establece el plan detallado de la distribución de las flotas. Controla su actividad así como la de los comandantes de las "Sea Frontiers". Ligado a él trabaja el "Servicio de Inteligencia de la Marina" ("**Office Naval Intelligence**").

El **D.C.N.O. Personnel** es responsable de la política general del personal de la Marina, de la instrucción básica, de la moral. Su agente de ejecución es la Oficina del Personal.

El **D.C.N.O. Logistics** está encargado del mantenimiento de las fuerzas. Coordina y orienta las actividades de las diversas oficinas, a excepción del "Bureau of Aeronautics" y de la Justicia Marítima.

Por último, el **D.C.N.O. Air**, elabora las doctrinas de la Aeronáutica Naval, en contacto con el D.C.N.O. Operations y el "Marine Corps". Está encargado también de los programas de las fabricaciones aero-navales, del material, así como de la conservación de dicho material. En fin, se encarga del adiestramiento.

El C.N.O. tiene directamente bajo sus órdenes a los "Sea Frontiers" y a los "Naval Districts".

Los "Sea Frontiers" son, por consiguiente, semejantes a grandes comandos de operaciones, encargados de la vigilancia del litoral y de la protección de los convoyes, así como de las operaciones aeronavales dentro del límite de sus zonas respectivas. Hay 5 "Sea Frontiers":

- Eastern Sea Frontier (Costa Este de los EE. UU.).
- Caribbean Sea Frontier (Mar de las Antillas).
- Western Sea Frontier (Costa Oeste de los EE. UU.).
- Alaskan Sea Frontier (Alaska).
- Hawaian Sea Frontier (Hawai).

Estas están subdivididas en 14 "Naval Districts" que engloban los establecimientos de tierra. Su jefe es siempre un oficial general, el cual es responsable de la defensa de las costas, de los puertos y de las bases de su distrito. Desde el punto de vista administrativo, los "Naval Districts" dependen igualmente del "Assistant Secretary of the Navy".

Las bases navales, por lo general, comprenden un arsenal, un depósito de equipos, diversos almacenes (aprovisionamientos, municiones, minas, etc.), parques de combustibles, bases aéreas principales y secundarias, hospitales, escuelas, etc., etc.

Las principales bases de la U.S. Navy son:

En el Atlántico:

- Newport (Rhode Island).
- Portsmouth (New Hampshire).
- Boston (Mass.).
- New-York (New-York).
- Philadelphia (Pennsilvania).
- Norfolk (Virginia).
- Charleston (Carolina del Sur).

En el Pacífico:

- San Diego (California).
- Bremerton (Wash.).
- Pearl Harbor (Hawai).
- Terminal Island (California).
- Los Angeles (California).
- Yokosuka (Japón).

La Marina posee, además, un cierto número de bases de operaciones. Citaremos entre otras, las de Adak, en las Aleutinas, Kodiak en Alaska, Argentia en Terranova, Midway, etc.

Las fuerzas navales están repartidas en dos grandes flotas, la del Atlántico y la del Pacífico. Los C. en J. de estas flotas son, al mismo tiempo, Comandantes, respectivamente, de los teatros unificados del Atlántico y del Pacífico. De esta manera ejercen su comando sobre las fuerzas navales de alta mar y de "teatro", así como sobre las bases y zonas situadas bajo su jurisdicción.

En cada una de estas flotas, cierto número de buques puede ser separado para formar fuerzas navales especiales, dependientes, en operaciones, de un comando ajeno a la Marina. Tal es el caso, por ejemplo, de la 6ta. Flota en el Mediterráneo, que depende del C. en J. del Sur de Europa (O.T.A.N.), y de la 7ma. Flota, que ha sido puesta a la disposición del General C. en J. en Corea.

Las Flotas del Atlántico y del Pacífico están subdivididas en divisiones, flotillas, etc., de composición rígida, que pueden ser agrupadas para una determinada misión. Forman entonces lo que se llama una "task force", cuya composición varía según las circunstancias y las misiones que deben cumplir. En el seno de cada una de estas flotas, los buques están agrupados por categorías en "type commands". Cada "type command", dirigido por un Oficial General, agrupa bajo su autoridad una categoría de barcos, de los cuales es responsable ante el C. en J. de las flotas, tanto desde el punto de vista entrenamiento, como del punto de vista material (conservación, aprovisionamiento). Existe así un Comandante de acorazados y de cruceros, de destroyers, de submarinos, de portaviones y de tenders de aviación, así como de la aviación en ellos embarcada.

Por supuesto, todas las unidades de la Flota Americana no están permanentemente armadas. El C.N.O. fija cada año la composición de las flotas activas y de reserva.

Los buques de la reserva están agrupados bajo la jurisdicción del C.N.O., cuya autoridad se ejerce por intermedio de una "Sea Frontier":

—sea en la Flota del Pacífico "Western Sea Frontier".

—sea en la Flota del Atlántico "Eastern Sea Frontier".

Los buques de la reserva son cuidados y mantenidos en una forma verdaderamente notable, gracias a procedimientos espe-

ciales de conservación. Pueden ser vueltos a armar en un tiempo muy corto (1 á 3 meses). A intervalos regulares son retirados de la reserva y puestos nuevamente en estado, incluso modernizados, y vueltos a poner en reserva.

COMPOSICION Y DISTRIBUCION DE LA FLOTA

En la actualidad, la composición de la Flota Americana (unidades de combate en servicio o en reserva) es la siguiente:

Tipo	Cantidad	Tonelaje global
Portaviones pesados	3	135,000
Portaviones de combate	25	747,000
Portaviones ligeros	8	95,000
Portaviones de escolta	66	571,000
Buques de línea	15	550,000
Cruceros de batalla	2	55,000
Cruceros pesados	25	332,000
Cruceros ligeros	38	383,000
Destroyers	350	736,000
Destroyers de escolta	240	310,000
Submarinos	169	257,000
TOTAL	941	4,171,000

Junto a esta enorme masa de buques, hay que considerar un sin número de pequeñas unidades de combate: patrulleros, lanchas torpederas, barre-minas, minadores, y una inmensa flota de buques auxiliares, que van desde la pequeña cisterna de puerto hasta los hoteles flotantes para la distracción de la tripulación, pasando por los transportes de asalto, los buques de comando para las operaciones anfibas, los barcos de salvataje para submarinos, los buques de aprovisionamiento, los petroleros, los porta-helicópteros, los barcos-talleres, etc., etc. La enumeración de todos estos diferentes tipos de embarcaciones llenaría por completo páginas enteras de esta revista, y habría todavía que agregar toda la gama de material de desembarco, desde la lancha blindada de asalto hasta los grandes LSD (Landing ships dock). Resumiendo, el tonelaje global de esta inmensa armada debe aproximarse al de todos los buques de combate en servicio, lo que hace que la Marina Americana represente, aproximadamente, una masa de 9 millones de toneladas de barcos.

Por supuesto, toda esta flota sólo es armada en tiempos de guerra. Damos a continuación la distribución actual de los buques de combate:

	Atlántico	Pacífico
Portaviones pesados (clase Midway)	3	
Portaviones de combate (clase Essex modernizado)	3	2
Portaviones de combate	2	5
Portaviones ligeros	4	1
Portaviones de escolta	9	4
Buques de línea	3	1
Cruceros pesados	8	6
Cruceros ligeros	2	2
Destroyers	105	109
Submarinos	54	43
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	193	173

En el párrafo precedente hemos visto que en cada una de las dos grandes flotas del Atlántico y del Pacífico, se agrupaban para una misión determinada, barcos en fuerza de tarea o "Task Force".

Sin embargo, dos formaciones navales están organizadas en forma permanente: la 6ª Flota del Mediterráneo y la 7ª Flota que opera en Corea.

La primera, constituida inmediatamente después de la guerra para defender los intereses americanos en el Mediterráneo y mantener la paz en dicha zona, de manera especial en Trieste, ha sido reforzada a raíz de los acontecimientos de Corea y de la agravación de la situación internacional motivada por ellos. Está compuesta por:

2 á 3 portaviones (250 á 300 aviones).

3 ó 4 cruceros.

15 á 18 destroyers.

4 submarinos.

y por un importante número de buques auxiliares que siempre la acompaña, ya que no posee base propia en el Mediterráneo. Algunas veces es transitoriamente reforzada por una "Hunter killer force", constituida por un portaaviones ligero de escolta, equipa-

do con aviones antisubmarinos, y una media docena de buques escolta. La 6ª Flota es una fuerza "operacional" superiormente entrenada, puesta a las órdenes del Almirante americano Carney, (1) quien, como es sabido, comanda dentro del cuadro de la O.T.A.N., el sector Sur de Europa. Ella constituiría, ciertamente, uno de sus más poderosos puntales si, por desgracia, un nuevo conflicto llegara a estallar.

La 7ª Flota que opera en Corea, fué constituida después del estallido de las hostilidades en dicho país. Dependen del C. en J. del teatro unificado del Pacífico, que es al mismo tiempo C. en J. de la Flota del Pacífico, habiendo sido puesta a disposición del General que comanda las fuerzas de las Naciones Unidas en Corea. Consta en la actualidad de:

- 1 buque de línea.
- 4 portaviones de combate
- 1 portaviones de escolta
- 3 á 5 cruceros.
- Unos 30 destroyers

más una cantidad importante de barre-minas, de buques de escolta, así como de fuerzas anfibas.

Los buques que componen estas dos flotas son relevados a intervalos regulares por barcos tomados alternativamente de la Flota del Atlántico para la 6ª Flota, de la Flota del Pacífico para la 7ª.

LOS BUQUES AMERICANOS

En su inmensa mayoría, los buques americanos son posteriores a 1943, es decir, que la Flota Americana está compuesta por barcos, permítasenos la expresión, en la fuerza de la edad.

Concebida esencialmente para vencer la potencia aeronaval japonesa, y construida en un tiempo record, se encontró, después del aplastamiento de su rival, sin ningún adversario de su clase y reina incontestable de los mares, ya que el tonelaje total de ella sólo es el triple del de todas las otras marinas reunidas. Los EE. UU. no podían permitir que peligrase tal instrumento de combate cuando, justamente, el desarrollo de la guerra fría y la agresión

(1) Reclentemente nombrado C.N.O.; tomará su nuevo puesto el próximo mes de agosto.

de Corea los incitaban a hacer un esfuerzo militar cada vez más grande. Se trata, en consecuencia, de adoptar esta prodigiosa fuerza al tipo de conflicto que podría desarrollarse con una nación poseedora del más grande y poderoso ejército del mundo, pero de una fuerza naval secundaria, constituida esencialmente por numerosos submarinos. En la actualidad estamos asistiendo a esta adaptación, la que, para hablar sólo del plano material, se traduce en una transformación bastante profunda de los barcos en servicio, en la adopción de nuevas armas que requieren nuevas tácticas, y en la construcción de barcos, hechos del cual trataremos más adelante, cuando examinemos el programa naval americano.

PORTAVIONES DE COMBATE (CVA) (1)

El portaviones permanece como el buque principal. Es el fundamento mismo de la potencia naval americana, y es sobre sus task forces de portaviones de combate con lo que ella contaría para dirigir potentes ofensivas aeronavales. Al terminar la guerra contra el Japón, la Marina Americana contaba con 23 portaviones de combate de 27,000 toneladas del tipo "Essex". Desde entonces, otro portaviones de este tipo, pero modificado, el "Oriskany", ha entrado en servicio, así como los tres portaviones gigantes de 45,000 toneladas de la clase "Midway".

Desde hace algunos años, la Marina está empeñada en la tarea de modificar estos barcos con miras a utilizar aviones cada vez más modernos y potentes. Es que la aviación embarcada, cuyo rol esencial era hasta el presente el ataque y destrucción de las fuerzas navales enemigas, ve cada día agrandarse más y más su campo de acción. Ahora es capaz, en efecto, de descargar sus golpes muy al interior del territorio de su eventual adversario. La puesta en servicio de nuevos aviones, así como la generalización de las armas atómicas tácticas, acrecentarán aún más su potencia. Después de trabajos que han durado casi dos años, han sido nuevamente puestos en servicio cuatro portaviones de 27,000 toneladas del tipo "Essex" modificado como el "Oriskany". Otros diez están en curso de conversión.

De los puentes de estos portaviones decolan ahora bombarderos de asalto "AJ. 1 Savage", cuyo peso, en el momento de la

(1) Recientemente la Marina Americana ha adoptado la sigla CVA (Carrier Vessel Attack) para designar a los grandes portaviones.

partida, es aproximadamente 25 toneladas, incluidos su equipo y provisión de bombas y combustibles. Al momento de aterrizar, aligerados de sus bombas, y después de haber agotado su combustible, deben pesar ciertamente más de 15 toneladas.

Para utilizar tales aparatos ha sido necesario por consiguiente, reforzar la cubierta de vuelos. Igualmente han sido instaladas catapultas más poderosas, en tanto se generaliza el empleo de la catapulta británica a vapor, recientemente adoptada por la "U.S. Navy". Esta catapulta hace innecesario que los portaviones tengan que navegar a sotavento durante largos períodos para hacer decolar sus aparatos y, en ciertas condiciones, permite, incluso que los aviones sean lanzados estando el buque inmóvil. Dicho instrumento utiliza el principio del cilindro ranurado, ya empleado por los alemanes en su rampa de lanzamiento de V.1. El gancho al cual el avión se encuentra unido, está directamente fijado a un pistón que se desplaza en un cilindro a vapor alimentado por las calderas del barco. Una empaquetadura de un nuevo sistema se ha utilizado para impedir la salida del vapor del cilindro ranurado.

Los ascensores han sido agrandados y aumentada notablemente su potencia y rapidez de elevación, a fin de poder manipular rápidamente los aviones de caza a reacción o los aviones ordinarios de ataque, dado que la envergadura de los bombarderos tipo "Savage" no les permitía la utilización del hangar. Para estos grandes aviones, la cubierta de vuelos ha sido cuidadosamente despejada con la supresión de las cuatro torrecillas dobles de 127 mm. C.A. que estorbaban su acción a estribor, a proa y a popa de la isla. Esta ha sido conservada, pero se le ha reducido la silueta. En lo sucesivo, su armamento constará de 8 piezas simples de 127 mm. C.A. — 38 calibres y 28 piezas de 76.2 mm. C.A. — 50 calibres (14 montajes dobles), en lugar de las 12 piezas de 127 mm. C.A. y 72 cañones de 40 mm. que constituían el armamento de los portaviones de 27,000 toneladas no modernizados. La reducción del número de los 127 ha sido compensada con la instalación de los 76.2 mm. que tienen un alcance y una potencia de destrucción más grande que los de 40 mm. El 76.2 mm. dispara, en efecto, un proyectil dotado de una espoleta de proximidad.

Todas estas modificaciones han acrecentado notablemente el desplazamiento de los portaviones de esta clase, que de

27,000 toneladas ha pasado a ser de 33,000. Para evitar un aumento de calado, ha sido necesario dotarlos de "bulges". Esto ha acrecentado su protección anti-submarina, pero no les permite ya atravesar el Canal de Panamá.

Los portaviones del tipo "Midway", de concepción más reciente y de un desplazamiento superior a los anteriores, no han tenido que sufrir transformaciones tan profundas, pero su armamento de D.C.A. ha sido también mejorado con el reemplazo de los montajes cuádruples de 40, por montajes dobles de 76.2

El armamento de estos portaviones se compondrá, en lo sucesivo, de 14 montajes simples de 127 — 54 calibres en torrecillas y de 20 montajes dobles de 76.2.

Naturalmente, en todos los portaviones de combate, las instalaciones electrónicas han sido desarrolladas al máximo, habiéndose aprovechado igualmente de los últimos inventos.

PORTAVIONES LIGEROS (CVL)

Las dimensiones de la plataforma de vuelo de los 8 portaviones ligeros en servicio (2 de 14,700 toneladas de la clase "Saipán" y 6 de 11,000 de la clase "Cabot") no les permiten lanzar aviones a reacción. Por consiguiente, han sido transformados con miras a su empleo en la lucha anti-submarina.

PORTAVIONES DE ESCOLTA (CVE)

Debido a su escasa velocidad máxima, apenas superior a la velocidad de ataque de los submarinos modernos, los portaviones de escolta, que durante la guerra habían prestado tan grandes servicios en la lucha contra los submarinos alemanes y japoneses, han sido en su mayoría relegados al cumplimiento de tareas más ingratas: transporte de material, de tropas, etc. Los mejores de entre ellos, clase "Commencement Bay", son utilizados como plataformas de vuelo de los aviones de apoyo adjunto al "Marine Corps". Estos aparatos, que son todavía de propulsión clásica, pueden, en efecto, decolar del corto y estrecho puente de vuelo de estos buques. Algunos son aún utilizados en las "Hunter Killer Forces", encargadas de luchar contra los submarinos. Por último, la Marina los ha utilizado para experimentar el empleo de los helicópteros como instrumentos de asalto en las operaciones anfibia. Unos 6 helicópteros son colocados sobre el puente del CVE. Al momento del asalto, estos embarcan una sección de "Ma-

rines" con su equipo completo y los depósitos sobre la playa. Se organiza entonces un sistema de idas y vueltas entre ella y el portaviones. Este procedimiento de ataque parece destinado a tener un gran porvenir.

BUQUES DE LINEA Y CRUCEROS

La necesidad presentada en Corea de apoyar, durante el período de operaciones activas, la progresión de las tropas aliadas a lo largo del litoral y, en la fase actual de la lucha, de destruir las baterías costeras y las líneas de aprovisionamiento enemigas, han revivido la actividad del barco de línea. Para esta clase de operaciones, que hace necesario el bombardeo prolongado con artillería pesada de las posiciones adversarias, este tipo de buque es, hoy por hoy, el que mejor se adapta. Pero éste es sólo un rol secundario, y es muy probable que si no hubiera sido por el conflicto coreano, ningún acorazado habría sido rearmado. Los cuatro mejores están actualmente en servicio, con el mismo armamento e instalaciones electrónicas que tenían al fin de la guerra, lo que demuestra ampliamente que en los EE. UU. ya no se interesan en este tipo de buque. Es que la "U.S. Navy", contrariamente a la marina británica y a la nuestra, es extremadamente rica en cruceros modernos. Mucho más económicos, con necesidad de menos personal, tan bien o mejor dotados de artillería anti-aérea que los acorazados, los cruceros, son utilizados como unidades de apoyo de los portaviones de combate. Están dotados de los más recientes perfeccionamientos tanto en materia de electrónica como en artillería, y en las "task forces de portaviones", las famosas "carrier task fleets", es siempre a su bordo que está embarcado el Comandante en Jefe. En todos los cruceros americanos, la artillería de 40 mm. está siendo también sistemáticamente reemplazada por piezas de 76.2 mm. Por otra parte, a título experimental, y en previsión de operaciones en zonas donde la actividad de la aviación terrestre del eventual adversario fuera intensa, dos cruceros están siendo transformados para servir de plataforma a proyectiles guiados. En tanto llegue el día en que dichos proyectiles hayan reemplazado por completo a la artillería, ésta última permanece como el arma principal de los buques de superficie. Por lo tanto, ella es objeto de la constante preocupación del comando, quien sin cesar la está perfeccionando. Desde este punto de vista puede decirse que la artillería de los cruceros americanos es notable.

DESTROYERS

La Marina Americana posee una considerable cantidad de destroyers de diferentes tipos de reciente construcción. Desde que fueron puestos en servicio, su armamento ha sido cambiado, a veces profundamente, para permitirles responder a las misiones especiales que incumben a las formaciones de acompañamiento de las rápidas "task forces", y en particular, de las "carrier task fleets". Estas formaciones son principalmente de tres tipos:

- Formaciones de combate y de apoyo anti-aéreo.
- Formaciones de protección lejana contra los aviones.
- Formaciones de protección contra los submarinos.

A la primera corresponde el destroyer de escuadra (DD), a la segunda el destroyer "picket radar" (DDR) y a la tercera el destroyer de escolta (DDE).

En los DD más modernos, clases "Gearing" y "Summer" (2,400 t.), el armamento comprende 6 piezas de 127 mm. C.A., en tres torrecillas, de 12 á 14, a veces hasta 16, cañones de 40 mm. C.A. en montajes cuádruples, dobles o simples, y una plataforma quintuple de tubos lanzatorpedos. Sobre ciertos buques los 40 mm. han sido reemplazados por los 76.2 mm., a razón de un 76.2 mm. por dos de 40 mm.

En los DDR, la plataforma de los tubos ha sido desmontada y reemplazada por un mástil trípode, en cuya parte superior se ha instalado un radar de altimetría.

En los DDE, la torrecilla 2 de artillería de 127 ha sido reemplazada, sea por un "hedgehog" orientable, sea por una nueva arma ASM, llamada "A. Weapon", sobre la cual ningún detalle ha sido todavía revelado. A título experimental, ciertos destroyers han sufrido una transformación aún más importante; toda la artillería de 127 mm. ha sido desmontada y reemplazada por armas ASM.

Tal como se hace en todos los buques americanos, en cada gran carenaje los destroyers son dotados de los últimos perfeccionamientos, sobre todo en materia de electrónica.

SUBMARINOS

La flota submarina consta principalmente de tres tipos de unidades:

a) El submarino de ataque, que representa más de la mitad de los submarinos en servicio. Ha sido concebido modernizando —carename hidrodinámico, aumento de la velocidad de inmersión— los submarinos más recientemente ingresados al servicio. A éstos han venido a agregarse, o se están agregando, los nuevos submarinos tipo "Tang".

b) El submarino "caza submarino", dotado de los medios de detección más modernos, y cuyas características esenciales son su facilidad de manejo y funcionamiento silencioso.

c) El submarino "picket", dotado de numerosos radares, y que asegura, con menos riesgo que el destroyer, la protección aérea de las "task forces" o de zonas importantes.

Cierto número de otros submarinos han sido transformados en lanzadores de proyectiles teleguiados, o en transportes de personal, de material y de combustible. Los más antiguos submarinos han sido solamente dotados de un Schnorchel.

PROGRAMA NAVAL

A pesar de su riqueza en medios de toda clase, y de las transformaciones que contantemente efectúa en sus barcos, la Marina Americana está haciendo un enorme esfuerzo en el dominio de las nuevas construcciones. Para no mencionar sino las grandes unidades, teniendo en cuenta las ya entregadas, hay actualmente en construcción, concluyéndose o en curso de ser ensayados:

- 1 portaviones de 59,000 t., el "James Forrestal", del programa naval de 1951.
- 1 conductor de flotilla de 6,000 t., el "Norfolk" (programa 1948).
- 4 conductores de flotilla de 3,750 t., tipo "Mitscher" (programa 1949).
- 4 submarinos de ataque rápido, tipo "Tang".
- 1 submarino-blanco de 1,100 t., el "Albacora".
- 2 submarinos-blanco de 250 t.
- 2 submarinos "picket radar": el "Salmon" y el "Sailfish".
- 1 Submarino experimental a propulsión atómica: el "Nautilus".

—2 escoltadores de 1450 t., "Dealey".

—1 crucero ligero de comando, el "Northampton".

El programa naval adoptado para el año fiscal de 1953 (1.7.52 - 30.6.53) incluye, después de las supresiones impuestas por el Congreso durante las discusiones presupuestarias:

—1 portaviones de 59,000 t., al que se llamará "Saratoga".

—1 submarino experimental a propulsión atómica, que tendrá un motor diferente al del "Nautilus".

—1 submarino, tipo "Tang".

—3 prototipos de destroyers de 2,800 t.

—2 escoltadores de 1,450 t., tipo "Dealy".

A estas nuevas construcciones hay que agregar, como de costumbre, un vasto programa de conversión y de modernización de los portaviones, cruceros, destroyers y submarinos.

Algunas características de estas nuevas unidades han sido ya dadas a conocer.

Los portaviones "Forrestal" y "Saratoga" tendrán un puente de vuelo completamente despejado, pues sus superestructuras serán telescópicas. Cuatro catapultas a vapor les permitirán lanzar 32 aviones en cuatro minutos. Su eslora sobrepasará los 300 metros y su manga alcanzará los 70. Propulsados por máquinas que desarrollan 280,000 H.P., su velocidad máxima será ciertamente superior a 32 nudos. Un sistema extremadamente perfeccionado permitirá el aterrizaje de aviones aún en las noches más oscuras. Gracias a sus enormes dimensiones, estos portaviones podrán lanzar aviones multimotores más pesados que los más grande actualmente embarcados, de manera que, en caso necesario, la Marina Americana podrá permitirse efectuar operaciones estratégicas, beneficiándose, dada la facilidad del empleo de los portaviones, con un efecto de sorpresa total.

Por otra parte, la Marina Americana está estudiando un aparato propulsor que funcionará con energía atómica y que, en caso de que el Congreso acuerde los créditos necesarios para su construcción, sería destinado a un futuro portaviones de 59,000 t., del tipo "Forrestal".

Fuera de sus dimensiones y velocidad, que damos a continuación, ningún informe ha sido todavía publicado sobre los conductores de flotilla "Norfolk" y "Mitscher":

	Tipo Mitscher	Norfolk
Desplazamiento	3,675 t.	6,000 t.
Eslora	150 metros	165 metros
Manga	15.90 metros	16.50 metros
Velocidad	36 nudos	36 nudos
Tripulación	440 hombres	540 hombres

A estar por un artículo recientemente aparecido en la revista británica "The Navy", su armamento comprendería cañones de 127mm. y de 76 mm. C. A., de un nuevo modelo, completamente automáticos.

A todos estos buques de combate en construcción, hay que agregar un número considerable de barreminas de alta mar y de puerto, dotados de los últimos perfeccionamientos, de los cuales varios han sido destinados a las naciones occidentales, buques detectores de minas, así como toda clase de prototipos de aparatos anfibios.

(Continuará).

Apuntes sobre Ictiología Fluvial Amazónica

Por el Capitán de Corbeta A.P.

J. VALDIZAN

La inmensa variedad de la fauna ictiológica existente en la Hoya Amazónica, sólo puede ser explicada por las diferentes condiciones que se dan para la vida acuática y su desarrollo, en el Amazonas y sus tributarios. Las aguas negras, blancas o amarillentas, cuyo color es determinado por la constitución de los terrenos adyacentes, así como las diversas profundidades de las "cochas", ríos, lagos y bosques inundados, son factores milenarios que han venido influyendo a través del tiempo en la conformación física de los peces que los pueblan.

Por ser un asunto tan extenso, el que plantea el estudio de la ictiología en nuestra Montaña, se mencionarán tan sólo en este artículo algunos ejemplares típicamente característicos de peces existentes en la citada Hoya. Ello se hace a manera de curiosidad informativa.

Uno de los más interesantes es el pez "Paña" (*Serrasalmus*), llamado "Piranha" en el Brasil, y que no es otro que el conocido con el nombre de "Caribe" en el Orinoco. Este ejemplar es más bien pequeño y puede ser llamado por su extraordinaria voracidad y con justicia: "el tigre de los ríos", los individuos más grandes de su especie sólo llegan a medir uno 35 centímetros. De escamación plateada, ligeramente achatado en su forma y con el dorso teñido de un color rojizo-anaranjado, posee mandíbulas provistas de dientes triangulares aserrados, (que utilizan los indios a manera de tijeras y de instrumento para el labrado de puntas de flechas), las mismas que se abren y cierran con una voracidad indescriptible sobre el cuerpo de la presa, hasta pulirle prácticamente los huesos. Ayudado por la circunstancia de actuar en bandadas, devora en segundos a cualquier hombre o animal herido que caiga en las aguas en que se encuentra, y atraído siempre por el olor de la sangre, le deja en esqueleto limpio.

Si hay alguna persona completamente sana de epidermis y sin llaga ninguna, puede nadar tranquilamente entre las "Pañas", exenta de peligro inmediato; si tiene el menor rasguño, está perdida irremisiblemente. Constituye no obstante empresa arriesgada el bañarse en los parajes en los que existen "Pañas", debido a que en los ríos se dan unos peces llamados "Sardinas Bravas" ("Callo-Callos" para los naturales), o también "Sanguijuelas", que persiguen al hombre y le muerden en los dedos de los pies, con lo cual al afluir la sangre por mínima que sea, se completa la condición necesaria para que las "Pañas" consuman su obra.

Cuando el ganado de la región abreva en las orillas, la acción de las "Pañas" muchas veces se deja sentir sobre las reses que se introducen al agua con algún rasguño o matadura. En las aguas infestadas por esta clase de peces, el hombre se ingenia para vadearlas utilizando hábilmente la misma voracidad del animal: en los llanos de Colombia por ejemplo, es costumbre usualmente ejercida la de echar una vaquillona rasguñada al agua, antes de cruzar el río con ganado: el festín inmediato al que se entregan las "Pañas", permite vadear aguas arriba y garantizar la vida del rebaño entero.

En el año 1928, un marinero del buque inglés "Hilarie" cayó al agua en el Amazonas; casi de inmediato se le arrojó una tabla sobre la cual se encaramó para salvarse, pero al salir, de las piernas, sólo le quedaban los huesos blancos.

Se cuenta asimismo de una persona que al vadear un riachuelo montada a caballo, una matadura de éste fué suficiente para llamar la atención de las "Pañas"; acometieron estos animales con tal ímpetu, que el jinete a pesar de haber desmontado con inusitada rapidez y ganado la orilla a nado, resultó tan mutilado que expiró a los pocos minutos de llegar a tierra, en tanto que su cabalgadura no pudo avanzar un sólo paso, quedando en el río prácticamente en esqueleto limpio.

El autor de este artículo ha podido apreciar cómo estos peces destruyen en un santiamén parte de la red de las "Tarrafas" en que caen, escapándose fácilmente y abriendo la salida con su paso, a individuos de otras especies que fueran atrapados en la misma redada.

Y ya que se habla de este último pez, del "Gimnoto" o Anguila Eléctrica, llamado "Puraqué" por los nativos en el Brasil, diremos que su cuerpo es alargado y semeja el de una serpiente, llegando hasta los dos metros de longitud en algunos casos. Carece de aletas dorsal y caudal, siendo sus ojos extremadamente pequeños y hasta elementalmente primitivos; el cuerpo, de piel negra y viscosa, es desnudo en toda su extensión.

La especie admite varios tipos de estos animales, siendo sin lugar a dudas el más temible, interesante y por lo tanto digno de mención, el denominado "Electrophous Multivalvus". Está provisto de un órgano eléctrico de un poder formidable, cuya fuerza ha sido calculada en 300 voltios; este aparato está localizado a lo largo de parte del cuerpo y la cola del animal; está formado por un gran número de prismas colocados unos al lado de otros; cada prisma está constituido por una serie de placas conteniendo una substancia gelatinosa, existiendo entre cada dos de ellas un tabique de tejido conectivo. Cuatro troncos nerviosos fuertes, pertenecientes a los nervios cefálicos, penetran en los órganos eléctricos, se ramifican entre los prismas y forman en la superficie ventral de cada placa, otra placa constituida por un número enorme de filetes nerviosos. Así cada uno de los prismas semeja una Pila de Volta, en la cual los tabiques del tejido y las placas terminales representan los discos positivo y negativo, y la gelatina de la placa suple a los que empapados en líquido conductor existen en la expresada clase de pilas.

Anatómicamente, cada prisma corresponde a una fibra muscular estriada, siendo el número de prismas que contiene un sólo órgano, de mil aproximadamente.

El "Gimnoto" habita por lo general en los ríos, aunque también se da en las aguas muertas de lagos y "Cochas". Es un animal peligroso y la sacudida eléctrica es fuerte y se torna grave, cuando se tocan a la vez el vientre y el dorso de la Anguila; cuando ataca, se enrosca sobre la región torácica de los animales mayores que entran en el agua, despidiendo una descarga que ó produce una muerte instantánea ó un desfallecimiento del animal, el mismo que en el segundo caso muere asfixiado por la sumersión indefectiblemente. A los peces y presas pequeñas, el "Gimnoto" les envía su rayo a distancia. Después de repetidas descargas, el voltaje desarrollado va decreciendo considerablemente; aún fuera del agua, la Anguila continúa descargando a

voluntad, y generalmente al sentir el contacto que sobre su piel se hace.

Los naturales de la región utilizan la grasa del "Gimnoto" para curar el reumatismo, obteniendo excelentes resultados. Los indios, más supersticiosos y crédulos, para cortar dicha enfermedad así como los resfriados a los que son propensos los que pasan la noche en pesca, (en la Hoya Amazónica se ejercita mucho la pesca nocturna), se colocan en los brazos unas pulseras estrechas de piel de Anguila: aseguran conservarse sanos con ello.

Como curiosidad, y aparte del tema de este artículo, se puede anotar el que los naturales también cuando pescan, acostumbra en muchas oportunidades a enroscarse a manera de pulsera en los antebrazos, ramas cáusticas de "Nina-Caspi". Después de uno o dos días, el brazo se hincha y luego queda la cicatriz simulando un bracelete negruzco. Desde ese momento, consideran ellos que el brazo ha adquirido más fuerza para "fizgar" (arponear), y el sujeto será en lo venidero más diestro y de más puntería en la pesca. En la Fuerza Fluvial del Amazonas existe más de un marinero, con dichos pseudo-tatuajes.

El "Paiche" ("Arapaima" y "Pirarucú" para los brasileños) —SUDIS GIGAS en nomenclatura ictiológica— es uno de los mayores peces óseos de todo el mundo. Se han dado ejemplares de hasta tres metros de largo, 70 centímetros de diámetro y 100 kilos de peso en repetidas pescas, aunque excepcionalmente han llegado algunos a los 4 metros y a los 200 kilos. Tienen doble sistema respiratorio; su cuerpo es alargado, comprimido lateralmente, el vientre redondeado y posee aletas pectorales dobles. Su escamación es grande y grisácea, con muchos matices rojos y azulados. Su carne es muy apreciada en toda la región amazónica y objeto de gran comercio, pues el sabor de estos peces puede compararse con ventaja al del bacalao.

El "Carámuru" o "Trahira" (Lepidosiren Paradoxa), es una rara forma animal que parece intermediaria entre los peces y los batracios, pues posee al lado del aparato bronquial que le permite la respiración en el agua como a cualquier pez, un par de pulmones que le sirven en las épocas de sequía para vivir en hoyos que practica en el lodo, en estado letárgico ininterrumpido y hasta la afluencia de aguas al lugar en que reposa. Alcanza una longitud de 1 metro a 1.25 metros; tiene un cuerpo alar-

gado, cilindróideo como el de la Anguila, de color gris parduzco con manchas redondeadas de matiz más claro, poseyendo una sola aleta en la parte superior; sus ojos son muy pequeños, sus dientes fuertes y largos; mordiendo vivamente se defiende con todo vigor de sus agresores; es perezoso en sus movimientos y por lo general se alimenta de moluscos y plantas acuáticas.

Entre los peces parásitos existentes en el Amazonas y sus afluentes, está el temible "Canero" ("Vandellia"), "Candirú" para los brasileños. Es uno de los peces más pequeños y peligrosos del mundo. Su tamaño que fluctúa entre los 2 y 10 centímetros lo acredita como tal, si se tiene en cuenta que el "Canero" con su cuerpo alargado, cilíndrico y sumamente delgado, se introduce fácilmente en la uretra, en los conductos vaginales o en las vías rectales de las personas que se bañan en los ríos, haciendo en el interior de ellas derroche de voracidad. El autor de este artículo ha visto "Caneros" de los mayores, cebándose sobre una presa muerta en el río: son voraces como el que más y no abandonan el cuerpo que les sirve de sustento, hasta llegar prácticamente a limpiarle los huesos. Se expulsan del recto tomando una tisana de "Huito" (Arbol frutal tintóreo abundante en la Hoya Amazónica).

Otro pez sumamente curioso es el llamado en Brasil "Tamoatá" ó "Botoado" —en el Perú los naturales de la región les llaman "Shuyos".— Están provistos de un organismo intestinal que les permite respirar a través del tubo digestivo; segregan una flemosidad corpórea que les permite deslizarse sobre el terreno a voluntad. Con frecuencia el viajero es sorprendido con el hallazgo de los jorobados "Shuyos", dirigiéndose de uno a otro largo en compañía de varios de sus congéneres.

El "Temblón" es un pez negro, de cabeza colorada. Mide de 5 á 6 pies y tiene figura de serpiente; se enrosca en semicírculo en las orillas de los ríos, y los pescados o caimanes que tropiezan con él se privan; su propiedad venenosa es tal, que adormece con el fuerte olor que despide a la persona que lo hiere o ataca, aunque no lo toque. Cuando se le toca, produce temblor físico. Los indios lo cazan usando de mucha astucia; lo comen, aunque es venenoso, extrayéndole la manteca, que según ellos es medicinal.

La "Raya" de los peruanos, "Lixa" en el Brasil, ("Trygón Tuberculata"), llega a medir de 80 centímetros a 1 metro de diá-

metro, caracterizándose por la forma rómbica de su cuerpo, que es rugoso y provisto de espinas; su cola de doble aleta y con dos o tres dardos óseos cuadrangulares de hasta diez centímetros de longitud, la emplea el animal como arma de defensa; estos dardos, que el animal saca erectando y esconde a voluntad, son huecos, y aunque no se comunican con ninguna glándula que destile veneno, producen heridas muy dolorosas y algunas veces incurables en la persona afectada. La cara ventral de la "Raya", en cuyo centro tiene la boca, es de un blanco rosado franjeado de negro en los bordes; la dorsal es de un matiz carmelita quemado, con manchas negras parecidas a las del jaguar, bordeadas con una aureola ocre. Este temible pez vive en los lagos de poco fondo, y en los ríos se encuentra durante las horas más calientes del día, pegado a las orillas y en la más completa inmovilidad, con la boca pegada al suelo del cual se sustenta por absorción. Los indios comen "La Raya". Los Canibos la llaman "Daridari"; los Ticunas y los Yaguas, cuyos venenos de caza son los más mortíferos, pulverizan dichos dardos de las "Rayas", mezclándolos con el veneno conocido con el nombre de "Curare" en el Brasil y "Ampi" en el Perú, para obtener propiedades fijativas de la toxicidad de sus flechas.

El indio cuando camina vadeando y sobre todo en la proximidad de las orillas, no cesa de golpear frenéticamente el agua para espantar entre otros peligros, el de las "Rayas", las que al sentir ruido, erectan las colas, delatándose.

Es indudable que fuera de la región Amazónica, y para las personas que no han vivido en la Montaña, existe un concepto diferente y tal vez muy disminuído, sobre la variedad ictiológica de la Hoya. Se dan en ella especímenes tan curiosos como los siguientes: "Pez Lápiz", plateado y del grosor de uno de esos útiles de escritorio; el "Pez Hoja" (*Monocirrhus Polyacanthus*), espinoso, negro y marrón, de 8 por 4 centímetros; el "Pechito de Plata" (*Gasteropelecus Laevis*); el "Pez Tigre" (*Camigiella Striga*), llamado también "Pez Cebra" por tener el cuerpo cruzado por rayas negras y blancas; el "Pez Vidrio", transparente, muy pequeño y a través del cual se divisan los objetos, al igual que las vísceras del animal; el "Pez Globo", que como su nombre lo indica, tiene esa forma, y otros innumerables individuos de la especie ictiológica, curiosísimos por su rara constitución y que no pueden ser citados debido a los estrechos límites de este artículo.

Se dan también "Peces Voladores" de agua dulce (familia: *Gastropelicinae*); "Toninas" ó "Delfines" tan grandes como los marinos; "Sardinas" y "Corvinas" de río; "Palometas" plateadas y sabrosas y una infinidad de representantes de la fauna fluvial, que son sorpresas para el aficionado que por vez primera tiene la oportunidad de observarlos, siendo para el habitante de la región fuente inagotable y natural de su sustento.

La relación de peces comestibles que podría consignarse en este artículo es realmente tan grande, que su publicación carecería de objeto. Son estimados por sus carnes, el "Sábalo", el "Boqui-chico", el "Bujurque", el "Doncella", el "Puca-huicho", el "Zíngaro" ó "Zúngaro", la "Gamitana", la "Pescada Blanca", la "Caballa", la "Liza", el "Camurim", el "Puñui-siqui", el "Avarache", el "Maparate", el "Acorás", el "Chirué", el "Paco", el "Tucunaré" y las "Curimatas" por citar unos cuantos. El pez más grande del Amazonas y sus tributarios, parece ser el "Filote" o "Piraiba"; mide 3 metros de longitud y 1.40 metros de circunferencia como promedio; frecuenta las aguas profundas, saltando repetidas veces fuera del agua, verticalmente, y haciéndola saltar fuertemente bajo su enorme peso. Su carne se come seca y salada, pero no es de muy buena calidad. Los peruanos lo llaman "Saltón".

Para terminar estos apuntes sobre ictiología fluvial amazónica, el autor quiere citar la curiosa característica del llamado "Peje-torre", cuya carne al ser comida, produce indefectiblemente una serie de manchas en la epidermis de las personas, las mismas que son de duración indefinida. Los naturales de la región aseguran que este cambio en la pigmentación es irremediable, y que el sujeto que se ha alimentado con esta clase de pescado, lleva las manchas durante toda su vida, sin conocerse procedimiento capaz de volverle a su estado primitivo la coloración de la piel. Este convencimiento llega al extremo de la afirmación sostenida, en el sentido de asegurar que el citado cambio de matiz, se realiza también en aves que como el loro, puedan probar la carne del citado pescado: sus plumas se tornan en parte amarillentas y cruzadas por manchas nítidas.

El autor de este artículo, ni lo afirma, ni lo niega; porque no lo ha visto.

Lo expone como una curiosidad informativa.

Nada más.

Se han publicado "Papeles de la Academia de la Lengua" y "Revista de la Academia de la Lengua". En el primer número de la "Revista" se publica un artículo de don Juan de Dios Vial, sobre el tema de la "Lengua y la Literatura". En el segundo número se publica un artículo de don Juan de Dios Vial, sobre el tema de la "Lengua y la Literatura".

Este artículo es realmente tan grande, que su publicación corre riesgo de ser interrumpida por las dificultades de espacio. En el primer número de la "Revista" se publica un artículo de don Juan de Dios Vial, sobre el tema de la "Lengua y la Literatura". En el segundo número se publica un artículo de don Juan de Dios Vial, sobre el tema de la "Lengua y la Literatura".

En el tercer número de la "Revista" se publica un artículo de don Juan de Dios Vial, sobre el tema de la "Lengua y la Literatura". En el cuarto número se publica un artículo de don Juan de Dios Vial, sobre el tema de la "Lengua y la Literatura".

En el quinto número de la "Revista" se publica un artículo de don Juan de Dios Vial, sobre el tema de la "Lengua y la Literatura". En el sexto número se publica un artículo de don Juan de Dios Vial, sobre el tema de la "Lengua y la Literatura".

NOTA DE REDACCION.—Hace 15 años que la "Revista de Marina" publicó este artículo. A pesar del tiempo transcurrido y de los adelantos en la ciencia naval, tanto en material como en organización, los requisitos morales de un verdadero Jefe han sido, son y serán siempre los mismos.

MANDO NAVAL

Por el Capitán de Navío

JUAN B. SECCO

(Del "Boletín del Centro Naval" - Argentina).

FUNCION DEL ALTO COMANDO

La función del Alto Comando durante la paz es preparar las fuerzas armadas para capacitarlas a que rindan su máxima potencia, en un esfuerzo coordinado en condiciones de guerra, cuando deben actuar, con inteligencia, criterio, energía y eficiencia.

La preparación de las fuerzas en tiempo de paz comprende:

- la organización,
- el adiestramiento (doctrinario y material),
- el desarrollo de las fuerzas morales y la administración.

ORGANIZACION.—La organización es la base del desarrollo eficiente y económico de todo esfuerzo humano, máxime si se trata de una institución donde son muchos los hombres que intervienen. Cuando un porcentaje relativamente grande de ellos posee personalidad propia, es decir, cuando hay ilustración, capacidad, experiencia, prestigio y mentalidad desarrollada crecen los puntos de vista y principios que han de aplicarse. Este estado de cosas provocaría una gran disparidad de procedimientos; habría incoherencias; cada cual interpretaría y pretendería actuar a su modo; se produciría desorganización en el conjunto a causa de las diferentes orientaciones parciales no obstante ser éstas atinadas; costaría mucho trabajo y algunas veces hasta resultaría imposible coordinar la acción de los subordinados y en definitiva se contaría con un conjunto inorgánico que no rendiría en proporción del consumo efectuado en energías y dinero.

Por consiguiente, **es tarea preliminar ineludible organizar la acción del conjunto en base a idénticas normas, principios y disposiciones.**

Dicha tarea requiere conocimientos, capacidad, experiencia y muy buen criterio. Uno de los procedimientos a que es frecuente y se recurre es imitar las organizaciones de otras marinas sin discriminar previamente el fundamento que les dió origen. Cáese, entonces, en la improvisación alrededor de una idea que pudo tener razón en otras partes, sin considerar y aquilatar debidamente los factores básicos que entran en el problema de una y otra parte. Se obtienen así, casi siempre, soluciones malas o deficientes que en lugar de promover un progreso, originan retrocesos de muy serias consecuencias que requieren luego años en corregirse.

De ahí que toda organización exija una atenta y continuada observación que permita la corrección de los defectos notados, para llegar a un alto grado de perfección.

El axioma de Sarmiento: **"Hacer las cosas aunque se hagan mal"**, es muy peligroso para las instituciones militares. Con buena voluntad podría aceptarse esta máxima para ciertos aspectos de la vida civil, donde hay muchos problemas en qué pensar y poca preocupación por lo que hagan otros, pero esto cambia fundamentalmente de aspecto cuando se relaciona a las actividades militares. En estos casos la casi totalidad del pensamiento de cada uno está fijo en el progreso y eficiencia de la institución.

Las cosas deben hacerse, pero medítadamente, a conciencia; es decir, muy bien. Sarmiento, a quien le sobraba talento podía estar generalmente en el camino acertado, pero su máxima no se puede generalizar. Proceder en otra forma, es por otro lado, defraudar económica y moralmente a la Nación. El aforismo de Sarmiento puede ser peligroso si arraiga en ciertas mentalidades, a las cuales les entusiasma hacer mucho, sin reparar en que se carece de bases sólidas, ni lo proyectado responde a necesidades reales.

Para organizar se requieren ciertas dotes que, por naturaleza, no las tienen todos los hombres. Estas pueden ser adquiridas por la observación inteligente, la experiencia y la crítica razonada. Como no es tarea que exige mucho talento, bastará el buen juicio para indicar con precisión lo que se pretende

lograr y confiar el trabajo de detalle a algún subalterno especialmente apto para ello.

ADIESTRAMIENTO DE LAS FUERZAS.—Establecida la organización, se tiene la complicada máquina montada con todas sus piezas en su debido lugar, fijada sobre un basamento sólido y funcionará tanto más suavemente cuanto más acertada sea aquélla. No obstante, como que la máquina en cuestión es un conjunto humano complejo —formado por cerebros que piensan, voluntades que impulsan y energías que trabajan—, se notarán fallas al ponerla en marcha que será menester eliminar ajustando las piezas que sean necesarias.

El adiestramiento equivale entonces al funcionamiento, asunto que para el Alto Comandante es la tarea más difícil y complicada. Su finalidad es realizar la perfecta armonía de las voluntades y aunar los esfuerzos de los hombres y del material.

El adiestramiento de la fuerza debe ser integral y parejo en todas las escalas dentro de su rol.

El adiestramiento superior, brevemente definido, consiste en hacer que la voluntad, las ideas, las intenciones y los planes del Jefe queden firmemente inculcados en la mente de sus subordinados de mayor jerarquía, de modo que su pensamiento sea claro y uniformemente interpretado por ellos en cualquier circunstancia que se presente, por difícil que sea. En otras palabras, en ausencia del Conductor o de sus órdenes, cada uno de esos subordinados debe poder actuar tal cual lo haría aquél si pudiera dirigir personalmente el conjunto o las partes de sus fuerzas.

Esto implica una verdadera cohesión en los que dirigen, producto a su vez de unidad de voluntad, pensamiento, acción y esfuerzos. A esta unificación se ha dado en llamar doctrina de la conducción.

Es muy fácil expresar todo esto. Más aún, todo el mundo conoce estos principios; pero, ¿cómo llegar a alcanzar su gran finalidad?... He ahí lo difícil.

Dejando de lado, por ahora, las condiciones personales del Jefe, veamos cuál es el método que a nuestro entender, debe adoptarse.

Nelson reunía con mucha frecuencia a sus comandantes, les exponía repetidamente sus ideas y su plan; les explicaba el por-

qué de ellos y los discutía y aclaraba hasta tener la seguridad de que su objetivo estaba bien interpretado y había sido madurado. Conseguido esto, descansaba tranquilo y confiaba en el éxito. La práctica dió plena razón a su sistema.

Cierto es que no disponía de Estado Mayor, pero en cambio, permanecía largas temporadas a bordo con los mismos comandantes; por lo general las acciones se desarrollaban lentamente con los buques muy agrupados —espacios cortos y tiempo de acción largo—, lo cual permitía una actuación personal muy directa, tanto en la preparación como en el adoctrinamiento y en la conducción.

Napoleón en sus primeras campañas, cuando podía dominar en persona el campo de batalla y el reducido número de sus tropas, no se preocupaba mayormente por exponer su plan, pero sí daba instrucciones breves con directivas precisas a los subordinados que debían actuar en operaciones independientes. En realidad nunca se preocupó de crear una doctrina. Más aún, después de la deserción de Jomini, por temor a nuevas traiciones, no exponía por entero sus planes a persona alguna, sino que se concretaba a dar órdenes fragmentarias a cada Jefe, indicándole limitadamente lo que debía hacer sin exhibirles su plan general, ni su decisión. Tal procedimiento influyó poderosamente en la desastrosa campaña de Rusia y en la de los Cien Días y se considera que fué, tal vez, el factor negativo más importante que pesó en su destino. Según la expresión del General Bonnal, Napoleón era: **Todo secreto y misterio** en los últimos años de su carrera.

Sin embargo, en las guerras comprendidas en el intervalo transcurrido entre su comando en Egipto y el ataque a Rusia (deserción de Jomini), solía generalmente reunir a los Jefes de Cuerpos de Ejército para explicarles en detalle cuál era su plan, pues los ejércitos habían crecido ya en tal forma que él no podía abarcar el conjunto, dentro del tiempo de lucha.

Esto demuestra que hasta los que poseen genio, desde que no pueden estar en todas partes suelen fracasar, razón por la cual deben ser debidamente interpretados por sus subalternos.

El sistema puesto en práctica más tarde con la formación de los Estados Mayores y las Escuelas de Guerra, donde se han formulado, desarrollado e inculcado las doctrinas, ha dado re-

sultados excelentes de carácter general, pues ahora se piensa y se llega a expresar las ideas con cierta uniformidad impersonal. Empero esto no basta. El Jefe debe afinarse aún más —para uso propio diremos—, tanto en el conjunto como en el detalle, dado que si bien está llamado a trabajar sobre principios conocidos y aceptados, cuenta de por medio con el factor personal que es una característica individual de gran peso. Es que, si bien los principios pueden ser "standard", no es posible, en cambio, conseguir mentalidades "standard" para hacerlos cumplir. El comando ha sido definido como un arte; dos artistas igualmente destacados, pertenecientes a una misma escuela técnica, aún trabajando con los mismos elementos, nunca producirán cuadros o partituras iguales. Cada uno le imprimirá su interpretación propia de la perspectiva, de la combinación de los colores, su sensibilidad, su estado de ánimo, fantasía, etc.

Todos los grandes conductores se han amoldado a su personalidad y sometido a su voluntad, las de las fuerzas a sus órdenes, y con ello han tenido la seguridad en ser fácil y correctamente interpretados en todo momento.

En consecuencia el **método** a seguir, derivado de lo expresado, **consiste en un frecuente contacto personal entre el Comandante en Jefe y sus subordinados de mayor jerarquía, en particular con aquellos destinados a actuar, en ciertos momentos, fuera de su inmediata dirección.**

Con ellos deberá proceder lo mismo que Nelson con sus Comandantes. De ahí saldrá la compenetración mental del conjunto dirigente, la rápida interpretación de las ideas y órdenes del Jefe y la armonización de voluntades y caracteres.

Los planes de combate desarrollados en maniobras proporcionarán la práctica de la doctrina de empleo de las fuerzas.

El correcto aprovechamiento de las energías morales y físicas, así como de las económicas, en el desarrollo de los planes, y el máximo aprovechamiento de sus enseñanzas, exigen que se conozcan las concepciones del Jefe. Reuniones previas en las que deberá explicar la finalidad perseguida y la forma cómo piensa alcanzarla, exponiendo claramente todas las contingencias que ha previsto puedan ocurrir y cómo deberán contrarrestarse, serán de inmensa utilidad para la armonía y cohesión del conjunto. **La crítica posterior a la ejecución —aquella que es constructiva,**

franca y severa, pero justa, sin herir susceptibilidades o hacerlo de manera leve, más de lo estrictamente indispensable—, será el digno corolario de su alta función de comando y la mejor manera de imponer personalidad.

Deberá, al mismo tiempo, hacer de sus subalternos colaboradores eficientes, conscientes, francos y leales para lo cual nada mejor que fomentar el desarrollo de las cualidades individuales en lugar de refrenarlas, claro está que dirigiéndolas para que no resulten extraviadas. El no haber procedido en esta forma fué otra de las causas del fracaso final de Napoleón.

En primer término, el Jefe deberá hacer que en sus subordinados se desarrolle el carácter y la iniciativa, dos de las características indispensables en los militares, pues la falta de una cualquiera de ellas puede conducir a desastres incalculables. Deberá fomentarlas y exigir las por todos los medios, porque son pocos los hombres que por temperamento natural las conservan, debido a que la mayoría opta por seguir la línea de menor resistencia, máxime si tal es el ambiente en que viven.

A este respecto son sumamente aleccionadoras y útiles las siguientes palabras del General Kuropatkine expresadas en su comentario sobre las causas de la derrota del ejército ruso en la guerra con el Japón, que entendemos debieran estar escritas con letras de fuego en las instituciones armadas:

“Entre nosotros son raros los hombres de carácter independiente y de iniciativa. Buscad esos hombres, estimuladlos, ascendedlos y así se estimularán las cualidades que son esenciales a todos los soldados. Los hombres de sólida individualidad son, entre nosotros, desgraciadamente descuidados, en vez de hacerlos objeto de acelerada promoción. A causa de que constituyen una fuente de ansiedad para algunos oficiales en tiempo de paz, son reprendidos por calificarlos como obstinados. El resultado es que abandonan el servicio en tanto que los otros, los que no poseen ni fuerza de carácter ni convicciones, pero que son serviles y listos siempre para estar de acuerdo con sus superiores, hacen carrera”.

Kuropatkine fué el primer Comandante en Jefe del ejército imperial ruso en la guerra con el Japón, y a pesar de que sufrió varias derrotas muy serias, a raíz de las cuales fué relevado, vol-

vió a ejercer un importante Comando en la Guerra Mundial. Estos hechos prueban que debió ser hombre de prestigio y de capacidad reconocida en su patria. Por esto su opinión merece ser tenida en cuenta.

Y lo mismo debe ocurrir con estas otras que trascribimos del libro "El Arte del Mando Naval" —cita de una carta de M. Fontaine Maury—:

"... Solamente es realmente valiente aquel que tiene el valor de obrar con rectitud. Esta es la más alta calidad de valor que puede poseer un militar u otro hombre cualquiera. Obrar rectamente y regirse por un principio parecerá a veces inconveniente o podrá causarnos impopularidad, pero esa norma de conducta establecerá un carácter fundado en una base granítica que nada podrá conmover, y permítidme asegurarnos que no es aconsejable, y es siempre malo, que el hombre abrigue en su pecho disconformidad entre sí mismo y su conciencia. Cuando se trata de principios, olvidad vuestra propia conveniencia. Es esta una palabra peligrosa para toda clase de hombres. Si yo pudiera, os enseñaría a odiarla".

Federico el Grande exigía el estricto cumplimiento de sus órdenes, que eran minuciosas hasta en los detalles. No fomentó la iniciativa en sus subordinados ni creó una doctrina. La consecuencia fué la derrota completa de su mejor general, Fink —que actuaba brillantemente por medio de órdenes—, al ser destacado independientemente en Maxen para cortar la retirada de los austriacos. Si bien las instrucciones dejaban bastante libertad de acción, no la supo aprovechar y procedió al pie de la letra. Debió vencer, sin embargo, si hubiese sabido proceder de acuerdo con las circunstancias. Napoleón, en cambio, no obstante mostrarse exigente para hacer cumplir sus órdenes, daba tanta importancia al hombre de iniciativas felices, que la mayoría de sus generales debieron su carrera al hecho de haber puesto de manifiesto esta cualidad.

Las flotas rusas, tanto la de Port Arthur como la de Rojestvensky, se caracterizaron por la falta de carácter e iniciativa de la mayoría de sus almirantes, cambiando fundamentalmente la actuación de la primera durante el corto tiempo que fué mandada por Makaroff, el único almirante que entonces tenía Rusia, hombre por cierto, de gran capacidad y ascendiente. Tenía indu-

dablemente un gran carácter, pero sus defectos eran tantos que resultó un conductor funesto.

Ahora bien no hay que confundir carácter e iniciativa con mal genio e indisciplina. Los últimos deben ser reprimidos con la misma fuerza que deben ser estimulados los primeros. Así mientras unos resultan fuente de grandes beneficios, los otros son causa de desastres, tanto más graves cuanto menor equilibrio y valor tenga quien lo promueva.

La influencia del Comandante en Jefe sobre el personal de menor jerarquía y el de tropa —es decir, sobre la gran masa humana a sus órdenes— no se podrá hacer sentir en forma tan directa, porque es imposible mantener un contacto estrecho con miles de hombres, pero su personalidad se pondrá en evidencia a través: de las órdenes impartidas; de la energía y tenacidad con que exija su cumplimiento; de las inspecciones que efectúe; de la forma como vele por el bienestar de su gente, y de los muchos pequeños detalles que en él observen sus hombres. Siempre existirá algún personal que haya estado anteriormente a sus órdenes que lo conozca desde los grados inferiores quienes hablarán de él, ponderando sus virtudes o poniendo de relieve sus defectos. Si aquellas sobrepasan a éstas, se afirmará su prestigio, si eso no ocurre, costará mucho levantarlo al nivel donde debe estar.

Una orden arbitraria que cause molestias innecesarias, pesará más que diez buenas que favorezcan; sólo en el caso de que goce de muy sólido prestigio podrá contar con la tolerancia de sus subordinados.

Sobre todas las condiciones innatas en el hombre, prima el instinto de conservación y la tendencia a esquivar el esfuerzo, pero es innegable que existe en él una predisposición a la lucha que debe estimularse. La inteligente explotación de estos caracteres junto con una emulación convenientemente dosificada y una fuerza moral alta y bien cimentada, darán resultados muy satisfactorios en la paz, y aún mayores en la guerra, si es bien conducida.

El adiestramiento en la navegación, en el manejo de las armas, etc., etc.; el acierto de las órdenes —precisas y claras—, producto de un concepto exacto respecto a la utilización de los medios, son otros factores indispensables para obtener el rendimiento uniforme y grande del conjunto. Igualmente, deberá hacer vigilar de cerca y adecuadamente el trabajo de las unidades a

fin de que si se siguen criterios desviados puedan corregirse antes de que lleguen a ser nocivos. La preparación en el manejo de las armas y del material es fundamental, pues de ella depende la victoria; por lo tanto, deberá dedicarle una atención preferente.

En resumen **deberá lograr una concentración de voluntades con una descentralización de iniciativas, que respondan a finalidades únicas, al par que una división bien equilibrada del trabajo y tareas que conduzcan a una concentración de los esfuerzos, sin superposición y con poco desgaste de energías.**

El Jefe deberá basar sus funciones de comando en un justo punto medio, pues tanto el abuso de autoridad como la debilidad a la excesiva tolerancia pueden conducir a la indisciplina, a la declinación de las fuerzas morales y a la disminución de su ascendiente. Nada más irritante y desalentador que la injusticia, máxime cuando es inapelable, y nada más demoledor que la falta de una dirección enérgica, sanamente orientada.

DESARROLLO DE LAS FUERZAS MORALES.— Napoleón sentenció: "En las batallas las tres cuartas partes del éxito se deben a la fuerza moral y una cuarta parte a la fuerza material". También definió a aquéllas como el **fuego sagrado** que impulsa a la victoria.

Basta y sobra, tan autorizada opinión para destacar la importancia que tienen las fuerzas morales. Algunos sostienen que los combates navales modernos con sus largas distancias y la mecanización cada vez más acentuada de los elementos de guerra, tienden a anular la fuerza moral. Es la teoría materialista sin mayor consistencia. Una fuerza moral elevada hará que el comandante del torpedero se lance al ataque con todo su empeño y arriesgue su vida por llegar lo más cerca posible del blanco en busca de una mayor eficacia; hará que el comandante del submarino exponga conscientemente su vida y la de sus hombres para conseguir hundir un buque importante; esa misma fuerza impulsará a la dotación del cañón a cargar con más presteza y apuntar con mayor precisión, viendo en cada proyectil disparado una nueva esperanza de vencer al enemigo.

El progreso de la ciencia que alarga el alcance de las armas no puede influir grandemente, porque estando su manejo librado a hombres, esa función del espíritu no puede estar ausente.

Tal vez llegue a tener poco peso la fuerza moral el día en que un grupo reducido de técnicos sea capaz de destruir científicamente a una nación desde distancias tan grandes que los actuantes se ignoren entre sí, pero mientras la humanidad luche por medio de grandes masas de hombres que "cambian golpes" durante mucho tiempo, sintiendo el dolor de las heridas tanto morales como materiales, aquella fuerza conservará su valor, pues es el ser humano el que da vida a las armas, es la voluntad la que las guía para que rindan más y es el acicate del patriotismo, del odio y de la pasión el que las impulsa a que hieran mejor y más hondo.

Veamos ahora qué son esas fuerzas morales. Son las que representan los sentimientos que animan al soldado a luchar con valor, a soportar las fatigas y sufrimientos de la guerra y a exponer su vida resueltamente.

Con esos sentimientos bien desarrollados se tendrá un excelente grado de fuerza moral notablemente estable; en ciertos momentos de peligro quizás decaiga un tanto el impulso dinámico que produce esta fuerza, porque en esas circunstancias puede intervenir el pánico o el instinto de conservación. Será necesario entonces tonificarlos, exaltarlos, cosa fácil si es que existe una moral militar arraigada. La música del himno, el ejemplo de los superiores, una arenga vibrante, un simple grito de guerra familiar, un gesto, etc., serán, a veces suficientes para producir una reacción y reavivar un impulso.

De ahí la conocida frase de que "El derrotado no es el vencido, sino el que se cree vencido", es decir, el que en la lucha flaquea moralmente primero.

El desarrollo de las fuerzas morales en los subordinados es tarea muy compleja o relativamente simple, pero siempre producto de una acción continua. Es el primer deber que debe preocupar a un Jefe poco conocido a quien le costará edificar esta parte tan primordial del mando a la que deberá dedicar mucha fuerza de voluntad y gran energía. En cambio es simple para un hombre prestigioso, y más sencillo para un conductor glorioso. En el apogeo de sus glorias habría bastado la presencia de un Napoleón, un San Martín o un Nelson, para que la fuerza moral se elevara al más alto grado. Un Moltke, un Hindenburg, un Ludendorff, un Tegetoff o un Brown lo hubieran con-

seguido con muy poco trabajo una vez conquistada su fama. En cambio otros habrían necesitado poner mucho más empeño, dependiendo de sus dotes de obtener esa fuerza con mayor o menor facilidad. Siempre habrá algunos Jefes que no lo conseguirán nunca, y otros de gravitación negativa destructora de las fuerzas morales creadas por sus antecesores.

La base para desarrollar las fuerzas morales es la psicología. Todos los grandes conductores han sido excelentes psicólogos, por lo general, natos. Todo conductor de hombres, ya sea que dirija poca o mucha gente, debe tener algo de psicólogo para no fracasar.

El que manda poca gente debe obrar sobre la psicología de cada subordinado, tarea facilitada por estrecho contacto con cada individuo, a quienes les es posible conocer en sus sentimientos, instintos, etc. En cambio, a mayor jerarquía esto se complica, pues ella impide cada vez más ponerse en contacto con cada hombre. Se deberá entonces actuar teniendo en cuenta la psicología colectiva, vale decir, sobre los sentimientos comunes predominantes en los hombres, que los poseen tanto más afines cuanto mayor es la igualdad de raza, de ambiente, de educación, etc.

La forma como el Jefe puede conseguir desarrollar la fuerza moral de sus hombres depende de su propia personalidad, de sus dotes, del medio ambiente y de otros factores propios de circunstancias particulares. Como norma general para obtenerla pueden darse las siguientes: mantener una disciplina severa pero humana y justa (el hombre se rebela instintivamente contra la injusticia); fomentar el amor a la Patria por medio de conferencias y actos adecuados; exaltar los hechos gloriosos de hombres de la historia incitando emularlos; inculcar el amor a la tierra y a la familia por medio de ejemplos históricos en que la suerte de los vencidos ha sido horrorosa; fomentar el espíritu de cuerpo y el orgullo por la fuerza a que pertenece. Esto en cuanto a la acción directiva.

En lo que respecta a la acción personal, Napoleón dijo: **"Vale más un gesto de un general querido que la más hermosa arenga"**.

Por lo tanto menester será despertar el afecto en los subordinados y la mejor forma de conseguirlo es comprobar su bienestar colectivo, si la gente vive bien, si el rancho es sano y abundante, si los enfermos están bien atendidos, si los oficiales se

preocupan por sus subordinados, si los ayudan a solucionar sus problemas personales, etc.

Un buen descanso después de tareas fatigosas es de muy saludable resultado para el prestigio del Jefe.

La presencia del Comandante en Jefe, en las desgracias donde se pone de manifiesto el dolor colectivo, toca profundamente a los sentimientos más íntimos y predispone grandemente a su favor. Un discurso —aunque no corresponda por la jerarquía—, que se afecte la emotividad del auditorio, tocando sus fibras sensibles, es también de gran efecto general.

Cuanto más se acorten las distancias entre las jerarquías, en oportunidades bien elegidas, tanto mayor será el ascendiente que el superior tendrá sobre sus hombres.

Todo esto parecerá demasiado estudiado, poco espontáneo, pero el militar debe obrar también en una forma utilitaria, sin dejar por ello ausente al sentimiento.

Si se pueden reunir las dos cosas tanto mejor; empero, debe primar siempre lo primero; lo cual implica dar preferencia a la inteligencia sobre el corazón, evidenciando que tales actos son regidos por un espíritu de humanidad hacia sus subordinados.

El gesto de Alejandro rechazando el agua que le traían para que la tomasen sus soldados, es un gesto de ese carácter utilitario, y simple, pero su importancia es tan grande que aún se recuerda como ejemplo a imitarse.

Napoleón que nunca descuidó las fuerzas morales de sus tropas, visitaba y tocaba a los apestados de su ejército en Jaffa, lo que evidencia otro gesto de un gran conductor que acrecentó su prestigio y levantó la fuerza moral, un tanto decaída de esa fuerza expedicionaria.

Las recriminaciones colectivas a faltas graves reconocidas por todos, también son de gran efecto, máximo cuando son inteligentemente expuestas.

Durante la campaña de Italia la división de Vaubois no se había portado con suficiente heroísmo en un combate. El ejército se había cubierto de gloria bajo el Comando de Bonaparte; existía el verdadero espíritu y orgullo por sus hechos heroicos y además

un cariño fanático por su Jefe. Bonaparte hizo formar la división y recriminó su conducta, apostrofándolos: "Soldados: No habéis podido reuniros y hacer frente en ninguna posición a pesar de que algunos eran inexpugnables. Soldados de los regimientos 85 y 39, no sois soldados franceses: Entregadme vuestras banderas y que se escriba en ellas: "¡No son más del ejército de Italia!". La mayor consternación se reflejó en todos los rostros; muchos de ellos lloraban, desorganizando la formación para secarse las lágrimas. Era tan grande la pena de estos bravos soldados, que se vió después obligado a dirigirles algunas palabras de consuelo. Entonces la tropa comenzó a gritar: "General: mándanos a la vanguardia y verás si somos del ejército de Italia".

Así lo hizo, y en lo sucesivo los dos regimientos se cubrieron de gloria. Aquí se pone de manifiesto la habilidad de Napoleón para elegir el argumento de mayor efecto colectivo. En lugar de hacer una larga disertación sobre la cobardía demostrada, se limitó a tocar el patriotismo y a amenazarlos con excluirlos del ejército de Italia, por aquel entonces el más glorioso de Francia y de Europa por los brillantes hechos de armas que acababa de realizar.

En ese ejército había una inmensa fuerza moral creada por el Conductor a base de victorias y de cuidados para con sus tropas, a las que al asumir el Mando, había encontrado hambrientas y pésimamente equipadas.

ADMINISTRACION.—Esta es otra de las funciones del Alto Comando. Es particularmente importante en un ejército en campaña, porque los servicios **logísticos** —que constituyen uno de los factores más importante de la administración militar— son complicados. En la marina esa función es bastante más sencilla en esa parte por la facilidad del transporte, pero más compleja en lo que respecta al servicio de arsenales (construcciones, reparaciones, alistamiento, etc.) Aún aquí, por tratarse de un asunto de coeficientes conocidos (capacidad de arsenales, dinero y tiempo) y de un funcionamiento más bien mecanizado sin grandes imprevistos difíciles, el Jefe no deberá ni necesitará, dejarse absorber por una preocupación constante ni por los detalles, pues debe dedicar su atención a asuntos de mucha mayor complejidad, que requieran más estudio y meditación para resolverlos bien.

En consecuencia convendrá que delegue en su Jefe de Estado Mayor gran parte de las funciones administrativas, limitándose a seguir su marcha por las frecuentes informaciones que aquél

debe darle, en particular cuando se presenten inconvenientes difíciles de solucionar.

Como mediando esa condición tendrá su fuerza naval concentrada en puerto, y los paseos a pié son muy saludables para el cuerpo y para la mente, podrá aprovecharlos para conocer la marcha de los trabajos, la organización de los servicios de aprovisionamiento, el estado de la disciplina, etc.

Si se quiere ocupar personalmente de los detalles, ocurrirá que malgastará energía y tiempo en asuntos secundarios, restándose los a los de importancia fundamental.

El conductor. Características personales que debe reunir.

La importancia del Conductor y la gravitación que éste tiene en el progreso de la Patria, está dada por las siguientes sentencias:

"Los galones, por sí solos, dan brillo y autoridad material porque los ampara el Código, y nada más".—X. X.

"Un ejército no vale más que por la cabeza".—Napoleón.

"El pez siempre se pudre por la cabeza".—Refrán popular.

"Las tropas que no son bien conducidas no podrán vencer".—Sum Tse.

"Un ejército de corderos conducido por un león puede vencer; un ejército de leones conducido por un cordero es siempre derrotado".—Aforismo antiguo.

"Si el cerebro piensa mal, el brazo no puede ejecutar bien".—X. X.

Los grandes conductores que llenan las páginas de la historia con los hechos gloriosos: Napoleón, Julio César, Alejandro y Aníbal, han sido fenómenos geniales que la naturaleza se complace en reproducir, caprichosamente, una vez cada varios siglos y a quienes favorecen casi siempre circunstancias excepcionales. Un país no puede estar esperanzado en contar con uno de ellos sino por obra de la Providencia, y la prueba concluyente la dió la Guerra Mundial que no reveló ningún genio, aunque sí notables conductores. En cambio existen varios de estos últimos, hombres de grandes condiciones que, sin ser fenómenos, han sido la salvación de sus pueblos. Son los Turenne, Eugenio de Saboya, We-

llington, San Martín, Nelson, Brown, Moltke el viejo, etc. Estos se han formado, quién más, quién menos, a base de estudio, labor y experiencia, desarrollando así sus cualidades y virtudes naturales, por cierto ya notables de por sí.

Veamos cuáles son éstas y el valor que tienen en la formación de la personalidad integral del Conductor.

CARACTER.—Vamos a establecer qué se entiende por carácter, pues estamos un tanto acostumbrados a confundir mal genio, voluntariedad, altanería, adustez, arbitrariedad, terquedad, impulsividad —exabruptos derivados de enfermedades físicas o morales y muchas veces encubrimientos de ineptitud o falta de prestigio—, con condiciones de carácter.

De todo lo que hemos leído al respecto, nos quedamos con la siguiente definición que da un Almirante.

“En la parte espiritual del hombre, el carácter viene a ser lo que la fisonomía en la parte corporal: el sello, el fondo, la distinción moral del individuo; es una mezcla indefinida de cualidades entre las que descuellan la **firmeza en el mando**, la **constancia** en exigir a los inferiores el cumplimiento exacto de sus deberes, la **nobleza** y la **justicia**, la **severidad** para corregir las faltas que lo merezcan, la **energía** para imponer su autoridad en los trances difíciles, la **fortaleza** para no dejarse abatir por contrariedades y reveses, la **entereza** para no doblegarse a imposiciones arbitrarias del superior, etc.”.

Reunidas estas condiciones en un perfecto equilibrio se tendrá verdadero carácter, el carácter ideal para un militar y aplicado con buen criterio psicológico, rendirá indudablemente grandes frutos, pues: **“De la forma cómo manda depende la manera de cómo es obedecido”**.

Por nuestra parte diremos que el carácter ideal, es el carácter de “guante blanco”.

Un fenómeno común en los hombres es el pseudo carácter: es decir, el carácter para con el subalterno y la obsecuencia para con el superior; tal conformación espiritual, sobre demostrar poca elevación moral, es perniciosa para el prestigio del que la posee por cuanto nunca tendrá ascendiente sobre sus subalternos. Estos lo verán actuar muy distintamente con ellos a cómo lo hace con sus superiores. Las consecuencias de esta con-



ducta resultan más peligrosas para estos últimos porque jamás se animará a disentir con ellos, a hablarle con franqueza, a exponerles sus verdaderos puntos de vista. Recordamos nuevamente aquí las palabras del general Kuropatkine —que hemos trascrito más arriba—, respecto al funesto resultado en el ejército ruso de los pseudo caracteres y de los sin carácter.

Es común disfrazar la falta de carácter con un pretendido espíritu de cooperación, y nada más contraproducente que esta ficción para la disciplina y, el progreso de la institución y la eficiencia del comando.

Los hombres con ausencia de carácter no deben ser militares; no sirven para manejar hombres, serán obedientes, pasivos; procederán siempre con temor y no sabrán qué hacer el día que tengan que actuar por su propia cuenta y riesgo. No habrá disciplina entre sus subordinados en el mejor de los casos, pues por su falta de condiciones, como están obligados a castigar, lo harán bajo la presión del superior únicamente, y serán tolerantes en exceso cuando éste falta, es decir, que tienen anverso y reverso y, por lo tanto, cometerán muchas injusticias. Son los usualmente calificados de "buen hombre", lo que a veces, en el límite, suele ser sinónimo de "pobre hombre" para sus mismos subalternos.

El carácter tiene mucho de innato por ser una función temperamental. Los grandes caracteres lo son totalmente y los normales tienen una parte adquirida y desarrollada la materia prima natural.

Este es el punto de partida necesario (materia prima), la base que irá evolucionando de acuerdo con la educación, el ambiente, la reacción de la inteligencia, la guía moral que se aplique, la experiencia que demuestra su necesidad y la fuerza de voluntad que la impulsa, etc.

Por consiguiente, siendo el carácter una cualidad tan fundamental en el militar, el primer deber del superior es fomentarlo en toda forma, en lugar de trabar su desarrollo. Esta cualidad, junto con la inteligencia, son dos de los factores imprescindibles en el conductor (de ejércitos o pelotones) y están estrechamente ligados entre sí, como veremos más adelante. Algunos autores opinan que el carácter es la condición fundamental en un Jefe, significando con ello que puede tener todas las demás de un grado muy alto, pero que si le falta ese, fracasará casi siem-

pre, puesto que un Conductor, cuyas órdenes no sean cumplidas y lo tolere; que nunca se decida a proceder, que sea indeciso cuando debe asumir responsabilidades, cae fatalmente en desconcepto ante su gente, pues el personal sólo tiene confianza en el Superior que realmente manda, que impone orden, que **los conduce**, alejando esa sensación de desamparo que ataca, en los momentos de peligro, a las colectividades humanas y las arrastra al caos. Una fuerza marcha confiada y contenta a las órdenes de un Jefe enérgico y capaz, pero siente de antemano la sensación del desastre cuando la cabeza flaquea.

INTELIGENCIA.—Desde luego la inteligencia es indispensable para cualquier actividad humana. Es la facultad que hace se comprendan las cuestiones con facilidad, se pueda juzgar, comparar, etc. Hay inteligencia de carácter general, totalitaria, que se denomina talento; cuando este es muy agudo constituye el genio. Están después las inteligencias un tanto unilaterales que son las más comunes y se caracterizan porque están ayudadas por otra facultad del espíritu; unas son aquellas en que predomina la memoria, en otras la capacidad de raciocinio o el sentido común, en unas terceras la sensibilidad psíquica para la armonía, la perspectiva, el colorido, en otras más el desarrollo de facultades psicológicas, y así, etc. En general la combinación de una de estas facultades con la inteligencia despiertan la vocación, que hace progresar a los que la siguen, si son bien cultivadas las cualidades naturales de las personas.

La inteligencia es una cualidad en gran parte innata, pero que puede desarrollarse, apreciablemente, cultivándola a base de estudio, meditación, observación, etc., no así el genio que ya entra en la categoría de fenómeno de la naturaleza.

Una inteligencia normal en que haya mucho de positivismo, convenientemente orientada y trabajada, unida al carácter, a la actividad, o la decisión, etc., pero conservando un perfecto equilibrio entre todas, auxiliadas por una buena experiencia, dará por resultado un buen Conductor.

CARACTER E INTELIGENCIA.—Según Napoleón, con quien coinciden, muchos autores, este es el binomio básico para la formación de un Jefe, pero siempre que exista un perfecto equilibrio entre ambos. Este general, dijo: "Es raro y difícil encontrar reunidas todas las cualidades necesarias para ser un gran general."

“Lo que es más deseable y hace sobresalir a alguno es que en él el talento esté en equilibrio con el carácter o el valor; a ésto le llamo ser **cuadrado**, es decir, tener **igual base que altura**. Si el valor es por mucho superior, el general se dejará arrastrar más allá de sus concepciones y, por el contrario, no se atreve a realizarlas si el carácter o el valor están por debajo de su inteligencia”.

Establecía un pronunciado distingo entre el **valor moral** que lleva aparejada la decisión valiente, inteligente y razonada y el **valor físico**.

Refiriéndose a alguno de sus generales hizo la siguiente calificación, después de manifestar que conocía perfectamente el **calado** de cada uno:

“Desaix poseía en un grado muy superior el equilibrio entre el carácter y la inteligencia”.

“Massena era un hombre muy superior, que por un privilegio muy particular no poseía el tan deseado equilibrio sino en medio del fuego; le nacía en medio del “peligro”. Era de tan gran tenacidad, que vencido estaba siempre dispuesto a comenzar de nuevo como si fuese el vencedor”.

“A Murat y Ney les era imposible no ser bravos, dejar de tener coraje físico, pero ninguno tenía menos cabeza que ellos sobre todo Murat”.

En resumen: un inteligente concebirá muy bien sus planes, pero fallará en la ejecución, echándolo todo a perder, si le falta el carácter necesario para afrontar los riesgos que derivan de la materialización de sus ideas.

PREPARACION PROFESIONAL.— La teoría de que el genio militar nace íntegramente con los predestinados, no es siempre aceptable; los ejemplos que lega la historia demuestran que esos genios natos han debido también cultivarse y prepararse en un grado más o menos apreciable. Alejandro y Aníbal fueron educados y adiestrados desde niños por sus padres, notables jefes militares. César se preparó concienzudamente antes de sus grandes empresas. Napoleón estudió las campañas de aquellos y si bien no dispuso, aparentemente, del tiempo que necesitaría un talento común para madurar su preparación, no debe olvidarse que fué un genio privilegiado, el más grande de la his-

toria, verdadero creador, por lo que le costó poco posesionarse de lo que estudió y discernir rápidamente lo útil.

Una sólida preparación profesional es pues indispensable; el Jefe debe ser el hombre que dentro de su función sepa más. No se quiere significar con ésto que pueda desmontar un arma o calcular un punto mejor que un oficial; no es ese su rol. Debe en cambio ser el de mayor conocimiento y experiencia, ya que de ellos derivan el mejor criterio, una mayor seguridad en la opinión y las resoluciones, capacidad de planear con acierto y juzgar con discernimiento, ejecutar con decisión, prever lo que puede intentar el enemigo aplicando los principios de la conducción de la guerra, con cuyo bagaje podrá formular y llevar a cabo el mejor **plan** para oponérsele.

Deberá estar siempre en condiciones de aconsejar en lo relativo a adquisiciones de buques, armamentos, organización, etc., para lo cual no debe descuidar su preparación técnica.

Una sólida ilustración general es además indispensable en el Jefe para poder juzgar e interpretar los problemas exteriores e interiores del propio país y de los enemigos. Con esos conocimientos podrá aquilatar las distantes fuerzas que entrarán en juego y muchas veces aconsejar a conciencia respecto a la orientación de la política internacional. Debe tratar de ser un hombre de Estado. A esto debe ir unido buena facultad de observación psicológica, desarrollada por el estudio y la práctica en el manejo de hombres, para mantener un alto espíritu en la fuerza a sus órdenes y dirigir y encausar las voluntades rebeldes, desorientadas o faltas de doctrina, que constituyen factores centrifugos a la cohesión, en la dirección y en la ejecución.

Debe conocer a fondo cuáles fueron las características dominantes que han hecho sobresalir a los conductores notables, a fin de poder hacer que se desarrollen las facultades naturales de sus subordinados; no debe confundir un rasgo de carácter con un acto de indisciplina, ni aceptar que un temperamento obsecuente deba llegar a puntos elevados, ni considerarlo apto para desempeñarse a su lado como colaborador y consejero en asuntos importantes. Debe tener presente que tiene un compromiso moral muy grande para con la Patria, que no es otro que el de formar Jefes capaces para dirigir su defensa, misión por cierto muy difícil de cumplir si no se obra con desinterés y nobleza.

CONFIANZA EN SI MISMO.—Esta condición es esencial. Quien no tiene confianza en su propia capacidad, jamás llegará a ser un buen conductor; estará a merced de la opinión de los que lo rodean; oirá a varios, no sabrá por cual optar y muy probablemente se quedará con lo menos acertado de todo cuanto le fué propuesto.

Si el Jefe es, simplemente, de un criterio unilateral, impondrá decisiones frecuentemente defectuosas por falta de análisis integral o de antecedentes; obrará aconsejada por terceras personas carentes de responsabilidad pasando a ser la "cabeza de turco" de la leyenda en caso de producirse un fracaso.

Si carece de carácter será otro el que realmente manda, pues sus órdenes estarán fluctuando entre las sugeridas por unos y otros opinantes sin decidir de por sí. En el caso de que su Jefe de Estado Mayor sea un hombre capaz y de prestigio, estas situaciones podrán ser salvadas, pero en los casos en que ello no ocurra, aquello será el caos. Son los ejemplos del Capitán Bonaparte con los Generales Cartaux y Dugmmier en Tolón; de Starck en Port Arthur, etc.

La confianza en sí mismo bien cimentada es una virtud; en caso contrario puede conducirlo a serios fracasos. En este caso estamos en presencia de la **audacia inconsciente** que es frecuente hallar en personas que procuran disimular su ignorancia.

Cuando la audacia va acompañada del **conocimiento** y la **experiencia**, ella se vuelve consciente y dá grandes frutos.

En consecuencia, la audacia natural debe ser cultivada con el estudio, el análisis, la observación y la experiencia; consolidada con la práctica real en ejercicios, desarrollo de planes, etc. El éxito en la ejecución cualquiera sea la acción comprendida aumenta la confianza: el fracaso, en cambio, la disminuye. El hombre que ha perdido la confianza en sí mismo hará obra patriótica renunciando a todo comando.

El tornadizo "factor suerte" tiene gran influencia en el desarrollo de la confianza, pero ésta resulta sumamente peligrosa si aquél es su único fundamento.

El hombre de buena estrella no deberá confiar exclusivamente en ella; deberá contar con el estudio y la experiencia y no

confiar únicamente en su suerte. Nunca dos hechos notables seguidos han sido producidos por la suerte, dijo Napoleón.

La confianza no deberá ser ciega, irrazonada, irreflexiva, exuberante, sino serena, fría, razonadora, equilibrada. El valor acertadamente los medios disponibles evita que las decisiones sean productos del ímpetu que la confianza en la buena estrella dicta, si un producto de un razonado análisis de las circunstancias y valor de los elementos que, en definitiva son las decisiones que hacen escuela.

El adagio popular de que "la confianza pierde al hombre" es el resultado de una larga experiencia producto de la filosofía práctica de la humanidad, que nunca falla.

La guerra ha sido la ruina de numerosos generales inteligentes, admirablemente preparados en tiempo de paz, que pasaban por grandes estrategas, pero a quienes faltaba valor moral y confianza en sí mismos. El Mariscal Jofré, que salvó a Francia en el Marne, era un jefe sin brillantez exterior, pero capaz de adoptar determinaciones firmes y afrontar responsabilidades.

INICIATIVA, AMOR A LA RESPONSABILIDAD, SABER OBEDECER.— "Mi hijo Aníbal será un gran general porque de todos mis soldados es el que **sabe obedecer** mejor".— Amílcar Barca.

"La iniciativa es la decisión inteligente del subalterno, asumida por propia voluntad, para favorecer la realización del objetivo determinado por el superior".—Von der Goltz.

"La iniciativa es **el derecho y el deber** que tiene el subalterno de decidir, e iniciar, o también de prevenir una acción no contemplada, en las órdenes recibidas, pero que responde al objetivo que se tiene en vista, adaptada a la nueva situación y contenida en el plan de acción general cuando el subalterno se encuentre en situación de no poder comunicarse oportunamente con el superior".—General Cardona.

El ya más que milenario exacto juicio de Amílcar referente a su hijo, define una cualidad esencial para el militar, y establece una diferencia fundamental entre **obedecer y saber obedecer**.

El que **sólo obedece** desempeña una función pasiva, mecanizada, no hace más que cumplir al pie de la letra la voluntad,

las ideas y los propósitos de otros. No pone nada de su propia personalidad ni hace trabajar su cerebro en pro de la tarea ejecuta fiel y positivamente, casi siempre con el beneplácito del superior que tenga igual mentalidad. El que así se acostumbra a proceder, no sabrá, ni se animará, a solucionar ninguna situación por cuenta y riesgo propio; será materia inerte si le falta el fluído animador del superior; tal vez se resuelva a hacer algo si ya lo hizo alguna vez, aplicando el mismo procedimiento, aunque las circunstancias sean diferentes, pero siempre con temor, con inseguridad, en forma muy limitada, para salirse lo menos posible de la orden recibida. Es el caso de Grouchy en Waterloo.

En cambio el que "**sabe obedecer**" pondrá su inteligencia, su experiencia su energía, su iniciativa y su actividad para cumplir la orden, abarcará el conjunto de la acción pensando en el espíritu, en el alcance y en las consecuencias que de ella deben derivar, es decir, en cuál es la finalidad que se ha propuesto alcanzar el Comando. Será, por lo tanto, un colaborador inteligente y previsor que sabrá actuar por sí sólo en cualquier circunstancia, sin dejar transcurrir el tiempo esperando órdenes, sin permanecer indeciso ante la responsabilidad que asume. Desaix en Marengo y Davout en Auerstaedt y Eckmuhl son todos ejemplos a ese respecto.

En la guerra suelen incurrir a veces en desobediencia, que es **no obedecer**, los jefes subordinados que poseen muy desarrollada esa ponderable cualidad militar llamada iniciativa —que es **saber obedecer**. Así como debe fomentarse esta buena cualidad así también debe reprimirse la desobediencia. Hay ejemplos en la Historia en que la desobediencia condujo a la victoria y en otros al desastre.

Ha acontecido lo primero en acciones con conductores absorbentes — que contrariamente a sus deseos no han podido estar en todas partes a la vez— cuando se ha presentado una situación que apreciada debidamente por un subordinado inteligente y enérgico, ha sido aprovechada procediendo por propia iniciativa, salvándola (Nelson en Copenhague); ha ocurrido lo segundo con aquellos subalternos díscolos muy pagados de sí mismos que han creído que sus ideas eran mejores que las del Alto Comando. Otras veces ha influido la cobardía, el poco carácter, la envidia, etc.

Sin embargo, se registran actos de desobediencia por lo general cuando el Comandante en Jefe tiene poco carácter o le fal-

ta prestigio. Tal el caso de Kleber; antes de que Napoleón se hiciese cargo del ejército de Italia había dado mucho que hacer ya que frecuentemente se negaba a cumplir las órdenes, pero desde el momento en que éste asumió el comando, experimentó un cambio total, dominado por el inmenso ascendiente del gran conductor.

No nos cansaremos de insistir que la iniciativa debe fomentarse intensamente en los oficiales jóvenes, siempre que sea dirigida con cuidado para que no se desarrolle sobre bases falsas y degeneren en indisciplina.

La iniciativa, para ser fructífera, debe ir acompañada de una gran fuerza de carácter y de valor moral, necesarios para que la falta de decisión y el temor a la responsabilidad no sean una rémora en su aplicación. Hay temperamentos que proponen buenas iniciativas, pero que no se animan a ejecutarlas por sí mismos.

Un hombre inteligente, preparado, capaz de juzgar con acierto, fracasará a pesar de ver claro si teme resolverse a actuar por temor a la responsabilidad. A pesar de poseer tan buenas condiciones su cooperación será casi nula debida a su indecisión. Lo ideal es no pensar en que la responsabilidad existe, sino 48 horas después de haber actuado. Bien entendido que no hablamos de los irresponsables natos, de esos que sólo tienen audacia inconsciente, que casi siempre resultan funestos, y a quienes faltan todas las demás cualidades que distinguen a un verdadero Jefe. La ausencia de conceptos claros, de criterio, experiencia y preparación, los inclina a empeñarse a fondo con los ojos cerrados, sin darse cuenta del desastre, que puede significar su acción, para ellos fuera de toda consideración porque en general se sienten bien respaldados.

Un ejemplo reciente, bastante exacto, sería el ataque a los Dardanelos. Alguien, un civil, tuvo la iniciativa de proponer la operación, no escuchando más que las opiniones favorables, por cierto poco conscientes. Obscado con su idea embarcó en la aventura a otros y se llevó a cabo el proyecto empeñándose a fondo. Consecuencias: un fracaso rotundo.

SENTIDO COMUN.— El sentido común es el mejor consejero del hombre que lo posee, pues le permite orientarse a través de la maraña de posibilidades o aspectos semejantes de un pro-

blema, al juzgar y discernir cuál es el mejor para proceder con acierto. A pesar de su nombre no es de olvidar que su bondad reside en que **es el menos común de los sentidos.**

La aplicación de este sentido es facilitada casi totalmente cuando se poseen conocimientos sobre el punto en cuestión dado que sólo actúa en forma selectiva dentro de un conjunto que se presenta a la mente. Para resolver un mismo asunto, pueden existir, por ejemplo, **n** procedimientos, y en el momento dado hacerse presente solamente los **n-2** peores; si existe el sentido común permitirá discernir cuál de estos últimos es el mejor, que no será ciertamente el inmejorable de todos los posibles ya que se han omitido los dos mejores.

En consecuencia, el sentido común requiere el complemento en gran escala del estudio y de la experiencia para poder sacar el mejor fruto, para permitir rechazar totalmente en el caso citado los **n-2** procedimientos y proponer uno, o los dos allí excluidos, que resultan más convenientes. Sin conocimiento profundo de la materia, no se pueden juzgar sólidamente las cuestiones.

VALOR MORAL, PRESENCIA DE ANIMO, VALOR FISICO.

—El hombre cobarde o timorato lejos de ser útil, es peligroso, porque el instinto de conservación que está poderosamente desarrollado en toda la materia viva y es fácilmente susceptible de dominar los actos del hombre, se generaliza por contagio, al ponerse de manifiesto. Un solo cobarde entre muchos miles de hombres que no lo son, puede ser causa suficiente para una derrota en momentos álgidos de lucha, cuando el cerebro no está en condiciones de obrar.

Todo jefe debe poseer indefectiblemente los dos valores. El físico que le hace olvidar el peligro que corre su vida, dando ejemplo de sacrificio a sus subalternos que procurarán emularlo, siguiéndolo aunque los conduzca a la muerte. Todos los grandes conductores han poseído este valor unido a las demás cualidades. Algunos jefes renombrados han tenido solamente valor físico y carecido de lo demás. Han realizado hechos heroicos pero no grandes hechos. Han resultado de gran utilidad actuando subordinados y cumpliendo misiones bien definidas y limitadas; de esta categoría son los Lamadrid, Ney, Murat, Lavalle, etc., etc., que con su ejemplo bizarro subyugaban y fanatizaban a sus tropas.

El valor moral es aquel que anima al espíritu a decidirse, para emprender una acción que puede traer grandes consecuencias si resulta desfavorable; el temor a la responsabilidad que es una falta de valor moral crea la indecisión y en ésta puede tener su origen el fracaso.

Napoleón expresó alguna vez que había encontrado muy pocas personas que poseyesen **el valor moral de las dos de la mañana**, refiriéndose al valor moral frente a lo imprevisto, a esa presencia de ánimo de quienes a pesar de los acontecimientos más inusitados, conservan la misma libertad de espíritu, serenidad de juicio y precisión en las decisiones. Agregaba que no se tenía una idea muy exacta de la fuerza de alma que era necesaria para librar, con plena meditación de sus consecuencias, una de esas grandes batallas de las que podía depender la suerte de un ejército y de un país. Hizo notar también que era difícil encontrar generales que se apresurasen a iniciar la batalla: "Ocupaban bien su posición, se establecían en el terreno, meditaban sus combinaciones, pero de ahí comenzaban sus indecisiones; y, sin embargo, nada más difícil y, por consiguiente, más precioso que el decidirse".

Este valor moral, tan raro en los hombres, debe estar íntimamente unido al físico y hallarse en un perfecto equilibrio, para librarnos de correr a la aventura impulsados por este último.

Continuamos con Napoleón: "No hay hombre más pusilánime que yo cuando preparo un plan militar; magnifico todas los peligros y todos los males posibles que puedan presentarse en cada circunstancia; me hallo en una agitación de las más penosas sin impedirme esto, no obstante, demostrar una gran serenidad delante de los demás, pero cuando he tomado una resolución, todo lo olvido excepto aquello que pueda conducir a un feliz resultado".

PRESENCIA DE ANIMO.— SERENIDAD.— Es absolutamente indispensable, tanto cuando las circunstancias son desfavorables como cuando sucede lo contrario. La presencia de ánimo es, al mismo tiempo, un derivado y un complemento necesario del valor moral.

En el primero de los casos evitará perder la lucidez de espíritu, la facultad de poder juzgar y apreciar la situación con exactitud de tomar disposiciones o ejecutar con acierto lo que mejor cuadre en las circunstancias por imprevistas y apremiantes que sean.

En el segundo, es imprescindible para obrar prudentemente, sin dejarse llevar por un exceso de optimismo que puede conducir a que se invierta la situación por causa de una imprudencia.

La presencia de ánimo depende naturalmente del temperamento y de la fuerza de la voluntad para dominar el sistema emotivo, y proceder con confianza en sí mismo y en sus subordinados, vale decir, en el esfuerzo que ha realizado el jefe para procurar su propia preparación y la de la fuerza que manda.

No hay que confundir presencia de ánimo con inercia temperamental o cerebral. La primera hace reaccionar rápidamente ante lo imprevisto y permite proceder acertadamente sin perder el dominio de todas las facultades; la otra es la abulia que produce impavidez ante el peligro sin reacción alguna para evitarlo; es el caso del Comandante que se lleva un murallón por delante sin pestañear siquiera, y sin haber intentado evitarlo, maniobrando sus máquinas y fondeando las anclas, etc. Esta aparente serenidad es muchas veces el efecto del miedo que paraliza, o de la inconsciencia que da la impresión de tranquilidad.

DON DE MANDO. — Es la cualidad que estimula a ser obedecido con rapidez y lealtad sin ostentar una continuada apariencia severa. Se consigue siendo leal con el subalterno, aceptando el analizar sus ideas e iniciativas, adoptándolas si son convenientes o rechazándolas con argumentos buenos si son malas; atrayéndose al subalterno y fomentando su espíritu de cooperación; haciéndole sentir que se cuenta y se aprecia su colaboración; guiándolo para que mejore; siendo humano como hombre y severo como superior; dando la impresión de que no se toman medidas disciplinarias por el placer morboso de ejercitar autoridad, sino por la necesidad ineludible que impone el deber y la lealtad para con el mejor servicio, etc., etc.

El Jefe que tiene como norma rechazar las sugerencias del subalterno antes de haberlas escuchado detenidamente y sin dar razón alguna, que siempre opta por la negativa y que cree ser el único poseedor de la ciencia, capacidad y buen criterio, no irá muy lejos y lo más probable es que en circunstancias difíciles se quede sólo para resolver la situación y la resuelva mal.

Dentro del don o arte de mando entra el don de simpatía; cualidad natural de mucha utilidad para las personas que no go-

zan de un prestigio sólido y que los ayudará mucho a hacerse de ambiente.

Inspirar a los subalternos un respeto exento de la menor sombra de reserva; ser sencillo, llano y comunicativo; no ser obstinado, ser realista, son elementos básicos del don de mando.

IMAGINACION.— Quien trabaja sobre muchos factores abstractos o desconocidos como son los que figuran en un plan de operaciones, debe poseer mucha imaginación para formular todas las hipótesis posibles. Pero la imaginación debe ser utilitarista, provista de mucho criterio y de sentido común, que evite desplazamientos hacia el campo de la fantasía y perderse en un laberinto de hipótesis irreales en lugar de considerar las factibles y concretarse solamente a ellas, estudiándolas y resolviendo en base a una comprensión simple, dado que cualquier proyecto o plan demasiado complejo o sutil está condenado generalmente al fracaso por las complicaciones excesivas que implica. "En la guerra se necesitan ideas simples y precisas y eludir la tiranía de las ideas preconcebidas".

Hay imaginaciones que después de mucha elaboración, van siempre a parar a la aplicación de un sistema favorito preconcebido o prejuzgado al que le adaptan el plan. Nada más peligroso, por cuanto es muy probable que el enemigo haya pensado en otro sistema, o no siga ninguno, sino el de adaptarse inteligentemente a las circunstancias posiblemente ya previstas de antemano en gran parte.

Napoleón expresó lo siguiente: "Desgraciado el general que viene con un sistema sobre el campo de batalla". Sin embargo, él mismo cayó más de una vez en excesos de imaginación que lo llevaron a cometer errores debido a aferrarse a ideas preconcebidas, siendo éstas las principales causantes de su derrota en la campaña de los Cien Días.

TENACIDAD.— En cualquier actividad humana no se triunfa si falta tenacidad para dominar las resistencias que se presentan.

En nadie, puede ser más necesaria que en el militar; en los tiempos de paz porque debe someterse a otros a la disciplina y al trabajo; durante la guerra porque debe vencer y matar, y doblegar a otra tenacidad para vencer a su vez.

La tenacidad es una cualidad que forma parte del carácter. También es temperamental pero puede desarrollarse a base del convencimiento de la necesidad de una acción, por ejemplo: la de vencer al enemigo.

Tiene algo de común con la fuerza de voluntad, que ayuda a crear la tenacidad, pero no es lo mismo, dado que ésta requiere constancia duradera, impulsión para sobreponerse a los obstáculos hasta vencerlos, continuidad en la acción por difícil y compleja que sea. Por ejemplo: Hay individuos que no tienen suficiente fuerza de voluntad para iniciar una acción, pero que de verse iniciados en ella se empeñan con todo ahinco en llevarla a su fin por haberse convencido de que es necesaria o por efecto de la acción misma que les produce una hiperestecia de la voluntad aumentando el afán de llevarla a fondo, persiguiendo al enemigo mientras les queda aliento, o no hayan conseguido destruirlo totalmente.

PRESTIGIO, POPULARIDAD, POPULARIDAD SIN PRESTIGIO. — El prestigio emana de todas las cualidades que se acaban de exponer. Será tanto más sólido cuánto mayores y más equilibradas sean ellas. Los antecedentes influyen básicamente en la formación y difusión del prestigio. Un conductor victorioso, tendrán por este sólo hecho un gran prestigio, pero para haber llegado a serlo debió poner a prueba sus cualidades. Si todas ellas tuvieran que entrar en juego, su prestigio será firme, con base bien cimentada pero, si sólo han intervenido algunas de las cualidades como ser el valor personal y la buena suerte, entonces el prestigio no será sólido y podrá derrumbarse fácilmente en la próxima puesta a prueba. Según Gustavo Le Bon el prestigio es el eje principal de toda autoridad y sin él ni los dioses, ni los reyes, ni las mujeres jamás han reinado.

La popularidad sola tiene, por regla general, como factor creador, el don de simpatía, la afabilidad, la bondad, la tolerancia, la camaradería con el subalterno y todos los factores que hacen al Jefe poco exigente. No está fundamentada normalmente en su capacidad, en su acción militar, en su carácter y en su fuerza de voluntad.

El Jefe de gran prestigio puede o no ser popular. Si lo es será una popularidad respetuosa, derivada principalmente de aquél. Con un Jefe prestigioso, todo el mundo irá seguro y confia-

do a la guerra; en cambio con uno exclusivamente popular, serán muchos los temperamentos cómodos que querrán estar con él durante la paz, pero ninguno estará conforme, ni tranquilo, si es que tienen que acompañarlo en la guerra.

El prestigio crea, organiza, dirige y levanta las fuerzas morales, impulsando hacia la victoria; la popularidad deja hacer, resta elasticidad a los resortes y hace decaer las fuerzas morales y perder la confianza en el éxito.

El Jefe de prestigio puede descender hasta el nivel de sus inferiores sin que nada sufra la autoridad moral y militar; el Jefe popular no la pierde porque no la ha tenido, o abdicó de ella en el momento que resolvió hacerse popular.

Nada peor para un militar que merecer como único calificativo de sus subalternos el de "buen hombre". El país que confíe en él su suerte correrá un grave peligro, pues la historia no registra el caso de ningún buen conductor que haya sido nada más que un "buen hombre".

Desde luego que con esto no hemos querido significar que el prestigio excluya la nobleza de sentimientos, la consideración y la bondad; todo lo contrario, siempre que sean ejercidas con mesura, dentro de los límites que lo permite el bien del servicio.

ESPIRITU DE JUSTICIA.—El conseguir justicia es, a través de la historia del mundo, la suprema aspiración del hombre. En pro de ella la humanidad ha derramado torrentes de sangre tanto para alcanzarla como para defenderla.

El espíritu de justicia es también la piedra angular de la resistencia de las religiones y el principal atributo de todo Ser Supremo. La Divina Justicia es la suprema invocación de los defraudados por la justicia terrenal.

En este mundo un hombre puede ser grande, glorioso, sabio, altruísta y hasta bueno, pero si sobre y ante todo no es justo, ninguna religión le asegura el reino del más allá. Primero hay que ser justo, después bueno, siempre que dentro de la justicia se pueda serlo.

El ejemplo del emperador Trajano, cuando al subir al trono hizo entrega de una espada desnuda al Prefecto Pretorio, diciéndole: **"Tómala y úsala en mi favor si gobernara justamente, sino úsala en mi contra"**; debería ser un acto de fe de todo oficial, cuan-

do pasa a ceñirla por primera vez, en una ceremonia de una magnitud espiritual tan grande como lo es la de la jura de la bandera, ya que ésta nunca será bien defendida si no está rodeada y amparada por la justicia.

El militar debe ser justo, **fundamentalmente justo**, tanto cuando premia como cuando impone castigo. Si procede con rectitud, bastará esto sólo para que se les estime, se le respete y se le tenga fe; será éste uno de los fundamentos más sólidos de su prestigio. El personal servirá con gusto a sus órdenes, pondrá el mayor empeño en sus tareas, y el rendimiento será notable.

Ignoramos quién creó el execrable aforismo de que: **El superior siempre tiene razón**; pero seguramente no ha sido ningún conductor de los que figuran en la historia ni siquiera en los tiempos de los bárbaros, porque la injusticia la sienten hasta los irracionales.

LEALTAD. — Es otra cualidad indispensable en el que manda hombres, pues quien es leal con subalternos y superiores tiene virtud de inspirar confianza y respeto en el ambiente hacia su persona y cualidades.

Hemos dicho lealtad con subalternos y superiores. Desde luego, las dos son indispensables, pero tal vez la primera es la de mayor peso, puesto que es generadora de la otra, no siendo necesariamente cierta la recíproca. Es bastante común que lo sea por esa tendencia, hasta cierto punto quizás natural, de la desprecupación del subalterno o de su trato no bien considerado, como si fuese un ser de otra naturaleza. El superior que se identifica con su gente, que piensa que estará con ella en la adversidad, forzosamente tiene que admitir que debe estarlo también cuando el éxito les sonría. De ahí la necesidad de mantener esa comunidad espiritual que no se puede ni se debe improvisar.

El subalterno es, como el superior, y como uno mismo, un hombre; un ser humano que piensa; que tienen dignidad; que se sabe un valor individual ponderable dentro del conjunto, casi siempre más de lo que en realidad es. Serle leal, es identificarse en cada situación con él, lo que supone ponerse en su caso y tratarlo como uno mismo quisiera ser tratado.

Un episodio ilustrativo al respecto es el siguiente: El Almirante Beresford era Comandante en Jefe de la flota del Mediterráneo. Un día sintiéndose muy incómodo, reprendió severa-

mente a un Jefe de Estado Mayor en presencia de un guardia marina. Instantes después pregunta a éste: "Guardia marina, ¿dónde comienza la lealtad?" Contestándole ese joven oficial: "Supongo que comienza con la del marinero hacia su cabo". "No", replicó Beresford, "está usted equivocado; comienza desde arriba y va hacia abajo; comienza con la lealtad que un Almirante debe demostrarle a su Jefe de Estado Mayor".

La de abajo hacia arriba consiste principalmente en ejecutar como propias las decisiones; en evitar las críticas adversas a las operaciones de paz o de guerra con los subalternos, pues ellas socavan la autoridad del que manda haciendo que se le pierda la confianza. Pero no por eso debe dejar de hacerse honestamente lo posible para que no siga **mandando mal**. El no asumir tal "**responsabilidad**", es una deslealtad hacia la Patria y en el supuesto caso de tener que optar entre ambas ningún hombre de bien dudará acerca de cuál es el camino a seguir pues nadie, por una laltad mal interpretada debe claudicar ante intereses superiores ocultando la incompetencia o la deshonestidad.

A título ilustrativo transcribimos los siguientes párrafos de André Maurois en los que, a grandes rasgos, sintetiza las principales cualidades que debe reunir un Conductor.

"Estas cualidades son claras y bien definidas: Ningún hombre podría escalar altas posiciones y mantenerse en ellas, ni siquiera por breve plazo, si no las poseyera. De ellas la primera es la **fuerza de voluntad**, un conductor debe saber adoptar una decisión, aceptar la responsabilidad. Naturalmente, es también necesario que esté sólidamente afirmado en los principios de su profesión. Una decisión que no esté basada en un conocimiento técnico o fundamental, sería un mero desatino. Pero los principios serían inútiles para aquél que carezca de un recto poder de voluntad. Nada más difícil que adoptar una determinación".

"En un Jefe la inteligencia es indispensable. Debe tener una noción cabal de los grandes problemas y aplicarse incesantemente a su estudio, pero es necesario que su comprensión de ellos sea clara y simple; no debe tampoco perderse en un laberinto de detalles".

"A esas cualidades hay que agregar el valor físico, única
 "virtud que permite no alentar hipocresía alguna. Y, finalmente
 "la devoción espiritual a la tarea común. No se puede escribir
 "un gran libro, dirigir una gran fábrica, ejercer el mando de un
 "ejército si uno no se entrega íntegramente a ello, sin reservas.
 "El hombre que desea mandar debe olvidarse de sí mismo. Si exis-
 "te la **felicidad de mandar**, es ésta una felicidad austera, amarga,
 "solitaria".

Notas Profesionales

ESTADOS UNIDOS

Destinación del primer Submarino "Tang" puesto en servicio.

El submarino "Fast Attach" SS-563 "Tang" ha sido destinado para formar parte de la Flota del Pacífico; es el primer submarino de esta clase que tiene destinación; fué puesto en servicio en Abril de 1952.

Modernización del portaaviones "Antietam".

La Marina norteamericana ha revelado recientemente las modificaciones que se están haciendo de una manera experimental y en colaboración con la Marina Británica a uno de los portaaviones de 27,000 toneladas. Se trata del "Antietam", que está en reconstrucción en el Arsenal de Brooklyn. Su modificación emprendida consiste en anchar la cubierta de vuelo a la altura del islote y a babor en una porción triangular de unos 10 metros de altura. Se formará así una pista de "aterrizaje en cubierta", inclinada de 8° a 10° sobre el eje del portaaviones. Esta innovación permite alargar la pista de vuelo y evitaría a los aviones que bajan a posarse sobre la cubierta un choque, siempre posible contra los aparatos estacionados a proa de la cubierta de vuelo. Se podría suprimir en parte los aparatos de aterrizaje en cubierta, retenidas, barreras, y redes de nylon.

En fin la maniobra de aterrizar en cubierta quedaría simplificada.

Se calcula que estos trabajos costarán un millón de dólares y que durarán de cinco a seis meses. Si este experimento resulta ventajoso se extenderá a los portaaviones de tipo "Essex", actualmente en conversión. Servirá también de prueba para las futuras instalaciones de aterrizaje en cubierta de los portaaviones "Forrestal" y "Saratoga" que, a juzgar por los croquis aparecidos

en la prensa norteamericana, llevan cuatro pistas oblícuas. En cuanto a la Marina Británica, es muy posible que se aplique esta modificación a la cubierta de vuelo al "Victorious" que actualmente se halla en reconstrucción y al portaaviones de 18,000 toneladas "Hermes" que todavía está en gradas y del cual un portavoz del Almirantazgo ha dicho hace tiempo, que sería muy diferente a sus "gemelos": "Albion", "Bulwark" y "Centaur", cuya construcción se está terminando.

El Jefe del Departamento de Buques describe el submarino impulsado por energía atómica.

(Del Christian Science Monitor).

Los nuevos submarinos atómicos serán los buques más furtivos, cautelosos y destructores de la Marina.

El Contralmirante Homer N. Wallin Jefe del Departamento de Buques (Director de Construcciones Navales) dió a conocer esto en un artículo escrito para el "Collier". Dijo lo siguiente acerca del manejo del U.S.S. "Nautilus", uno de los dos submarinos atómicos en construcción:

"Podrá navegar tan sumergido y tan silenciosamente que un enemigo tendría gran dificultad para localizarlo y más dificultad aún para atacarlo y averiarlo. No habrá pulsaciones ni vibraciones de las máquinas, ni burbujas de aire de los escapes ni estela que denote su paso. En caso necesario, este buque podrá descansar inmóvil sobre el fondo por un tiempo mucho mayor del que pueda emplear otro buque enemigo de superficie en pasar cerca de él, exponiéndose a los torpedos acústicos del "Nautilus".

El Contralmirante Wallin dijo que la Marina estaba trabajando con aparatos para adiestrar a las tripulaciones a permanecer, como los submarinos atómicos, durante largos períodos de tiempo bajo el agua.

Además al almacenaje de oxígeno en botellas de alta presión, el Departamento de Buques "está estudiando un aparato para sacar oxígeno del agua" y éste puede estar listo a tiempo para ser instalado en el "Nautilus". Se puede absorber el ácido carbónico por medio de sustancias químicas. El submarino atómico tendrá también un tubo especial para botar la basura, un problema en los sumergibles corrientes de hoy.

Tres sistemas de energía.

El "Nautilus" dispondrá también de tres clases de energía: Su máquina atómica principal que actuará sobre una turbina de vapor con el calor generado por un hogar atómico; la máquina Diesel corriente, y las baterías de acumuladores eléctricos.

En su apariencia exterior el "Nautilus" será algo semejante a cualquier otro submarino, pero su proa roma será diferente a las proas filudas de los actuales submarinos.

El Contralmirante Wallin dijo que la razón de esto es porque el submarino pasará más tiempo sumergido que en superficie. La resistencia a la marcha es mayor en la superficie del mar, donde se roza contra el agua y contra el aire. Por consiguiente, un buque puede navegar mucho más ligero debajo del agua que en superficie.

Las masas de hielos polares flotantes que hay entre las costas septentrionales del hemisferio occidental y la Eurasia no podrán constituir una barrera infranqueable para los submarinos atómicos.

Eso se dió a conocer en las respuestas de la Marina a las preguntas acerca del progreso hecho por los submarinos atómicos, — submarinos en los cuales la dotación, así como el buque mismo, podrán permanecer en inmersión días enteros, semanas y posiblemente hasta meses.

Actuar bajo los hielos.

Las proximidades septentrionales de los continentes (Rusia y Canadá por ejemplo) siempre han estado bloqueados por grandes extensiones de mares helados o por fuertes masas de hielos que ningún buque pudo atravesar hasta el advenimiento de los aviones de gran radio de acción.

El portavoz de la Marina le dijo a un cronista: "Es posible aún para los submarinos de hoy actuar bajo los hielos. Como el tiempo límite de resistencia en inmersión de un submarino actual está limitado por sus baterías y necesita tener aire para hacer funcionar sus máquinas para recargar sus baterías tiene un límite de resistencia para hacer sus operaciones en inmersión.

"El "Nautilus", primer submarino atómico, que será independiente de la atmósfera terrestre será por consiguiente capaz de actuar bajo la capa de hielos que tenga por encima, ya sea



ésta dura o floja, mientras haya por debajo del buque suficiente profundidad de agua que le permita moverse”.

(Aparentemente en el Océano Artico hay bastante agua y bastante fondo por debajo de los hielos, excepto posiblemente en ciertas regiones cercanas a las masas terrestres. En los sondeos más recientes se ha encontrado que hay 14,000 pies (2333 brazas) de fondo en el Polo Norte).

Torpedos acústicos.

El Contralmirante llamó al submarino atómico “el submarino más mortífero de todos los tiempos” y agregó: “Desde los caminos ocultos de las profundidades del mar, el submarino podrá lanzar torpedos acústicos que se dirigirán infaliblemente hacia su blanco, —un buque de superficie o cualquier submarino enemigo—, guiado por el ruido del aleteo de las hélices de su presa. Y en superficie de noche a gran distancia de la costa enemiga, podrá lanzar proyectiles dirigidos, con cabeza de combate atómica a velocidades supersónicas contra blancos situados en el interior del país, y luego inmergirse silenciosamente bajo las olas o bajo los hielos para reaparecer más tarde a muchas millas de distancia listo para hacer un nuevo ataque atómico”.

El Contralmirante Wallin dijo además que se puede emplear al submarino atómico para fondear minas, trasportar municiones y vigilar a los buques, o como vigía oculto en los puertos enemigos. Agregó que “cualquier cosa que pueda hacer el submarino actual, el submarino atómico lo hará mejor”.

El Contralmirante Wallin escribió: “No puedo decir y en realidad no sé cuándo podrá estar listo, ni cuánto podrá costar. La Marina ha destinado 30'000,000 de dólares para esta construcción, sin contar el costo del hogar atómico que será suministrado por la Comisión de Energía Atómica.

Recientemente la Marina ha contratado la construcción de un segundo submarino atómico que empleará un reactor atómico de un tipo algo diferente.

Además, de los dos sumergibles, el “Nautilus” y el “Sea Wolf”, la Marina está tramitando y estudiando los planos para emplear a bordo de los buques grandes, tales como portaaviones, una instalación atómica.

Nota.— El autor emplea indistintamente el término “submarino” y el término “sumergible”).

CIENCIA

(Del "New York Times" del 28 Diciembre 1952).

Hechos notables logrados en la Física Nuclear, en la Astrofísica y en la Química descritos en la Reseña Anual.

Indudablemente la bomba de hidrógeno ha sido el acontecimiento científico al que se ha prestado más atención durante el año 1952. Todavía no se sabe si los físicos han tenido éxito o no en el desarrollo y progreso de la bomba de hidrógeno. Respecto a la última explosión de Eniwetok, la Comisión de la Energía Atómica (A.E.C.) no ha dicho más de lo que se puede deducir del término "reacciones termonucleares". Pero no hay duda de que estamos en camino de producir bombas de hidrógeno.

Los ingleses fueron más explícitos acerca de la explosión del 3 de Octubre de su primera bomba A, cargada probablemente con plutonio cerca de las islas de Monte Bello junto a Australia. El buque en el cual se hizo explotar la bomba quedó evaporado.

En Junio último el nuevo sincrotrono del Laboratorio Nacional de Brookhaven, un desintegrador de átomos, ha hecho historia, produciendo un haz de protones con una energía mayor de 2.25 billones de electrón-voltios, o sea aproximadamente cinco veces mayor que el haz del que tenía el record anterior, el sincrotrono de 170 pulgadas de la Universidad de Chicago.

La máquina de Brookhaven se llama en realidad un "cosmotrono" porque imparte protones a velocidades comparables a las de las radiaciones cósmicas.

Ha resultado que en Brookhaven se ha descubierto la manera de concentrar fuertes campos magnéticos de la especie que se forman en los desintegradores de átomos para reunir las partículas disparadas contra los átomos de un blanco. La energía de los desintegradores de átomos se puede aumentar potencialmente tal vez a cien billones de electrón-voltios.

El radio y la Ionosfera.

Un grupo de científicos presididos por el ganador del premio Nobel Dr. Edward Purcell de Harvard, en el cual hay algunos de

M. I. T. y de la Collins Radio Company descubrió un nuevo tipo de preparación de las ondas de radio que nos aproxima a la televisión transatlántica y que se empleará en la comunicación exclusiva de un punto a otro. Ordinariamente es posible la propagación de las ondas de radio de alta frecuencia a causa de que la ionosfera (una capa electrizada de la atmósfera superior) encurva la señal alrededor de la Tierra. Pero se supone que las señales de frecuencia ultra-alta penetran en la ionosfera y se pierden en el espacio. El Dr. Purcell y sus asociados descubrieron que las irregularidades de la ionosfera hacen que se reflejen estas señales de frecuencia ultra-alta hacia la Tierra. Por consiguiente los ingenieros de radio están en buen camino para resolver los problemas de las señales que se debilitan o que se pierden.

La ionosfera está entre las 60 y las 130 millas de altitud sobre la Tierra. Al principio se supuso que esa era una región de calma, pero fué identificada por el Dr. D. F. Martyn de Australia y por los Drs. Alan Maxwell y C. Gordon Little de la Universidad de Manchester, Inglaterra, como una región en la cual los vientos soplan a velocidades que varían entre 200 y 300 millas por hora. Maxwell y Little midieron los rayos de radio que vienen de las estrellas y encontraron que había un retardo que sólo se podía explicar por el tránsito rápido de las nubes electrónicas de gas o de partículas químicas de la región de la ionosfera.

Es notable el progreso hecho respecto a comunicaciones por los Laboratorios de la Compañía de Teléfonos Bell, sobre una manera de utilizar el cable coaxial o "tubería" de televisión para la trasmisión simultánea de 1800 conversaciones, o de 600 conversaciones y un programa de televisión en cada sentido. Esta fué la primera vez en que las señales de televisión y telefónicas pasaban simultáneamente por el mismo par de "tuberías" coaxiales.

Lo que sucedió en la Astrofísica.

El Dr. Donald H. Menzel de Harvard se adelantó con una explicación nueva y plausible de las auroras. A medida que gira el Sol envía desde su corona nubes de partículas con una velocidad de 600 millas por segundo. El magnetismo de la Tierra sirve de barrera a estas nubes. De cuando en cuando penetra una nube y hace entrar líneas de fuerza dentro de un embudo. Las partículas solares pasan por el embudo hacia la atmósfera después de lo cual el oxígeno hace que brillen los átomos de hidrógeno; como resultado de lo cual se produce una aurora.

Otros acontecimientos astrofísicos importantes son los siguientes:

- El Dr. W. W. Morgan del Observatorio de Yerkes y el Dr. M. J. Bok de Harvard hicieron observaciones sobre lo que podría ser las ramas de la Vía Láctea, de la cual el Sol y el sistema solar son una parte infinitesimal.
 - El Profesor Fritz Zwicky descubrió "puentes" luminosos de más de 1,000 millas de largo entre varias nebulosas extragalácticas sumamente separadas. Todavía no se ha determinado de qué están compuestos estos "puentes".
 - Las pruebas obtenidas en Mount Wilson, Palomar, y en Harvard hacen deducir que las variables no son tan brillantes como se creía. Por consiguiente, las nubes Magallánicas, la nebulosa de Andromeda y las Galaxias están mucho más lejos de lo que se suponía. Una consecuencia de esto es un aumento en el espacio en el cual se encuentra el universo.
 - El Dr. Olon J. Eggen, que trabaja en Australia, descubrió una estrella variable al Sur de la constelación de Fénix con un período tan sólo de ocho minutos, el más corto que se conoce.
 - Los Drs. William J. Luyten de la Universidad de Minnesota y E. F. Carpenter de la Universidad de Arizona anunciaron juntamente haber descubierto la estrella más pequeña conocida, cuyo tamaño es de un tercio de la Tierra. La estrella está situada a la mitad entre el Can Mayor y el Can Menor. Es tan densa que una caja de fósforos llena de este material pesaría 1,000 toneladas en la Tierra.
 - El Dr. Joseph A. Pearce del Observatorio Astrofísico del Dominio, Victoria, B.C. ha descubierto dos enormes estrellas 33 y 37 veces más densas que el Sol que giran la una alrededor de la otra a una velocidad relativa de 450 millas por segundo. Este es el valor más alto de un movimiento de órbita hasta hoy conocido.
-

INGLATERRA

("The Admiralty News Summary", Enero, Febrero 1953).

Nuevo Buque con Turbina a Gas.

El primer buque de guerra propulsado por turbina a gas, el buque de patrulla "Bold Pioneer" ha sido aceptado por la Armada y está ahora efectuando sus pruebas. Tiene su base en el H.M.S. "Hornet", base de las Fuerzas Costeras en Gosport. El corresponsal naval dice: "la mayor parte de los detalles de las performances del "Bold Pioneer" son secretas, pero se puede decir que las turbinas a gas manufacturadas por la Metropolitan Vickers Electrical Co. Limited y desarrolladas directamente de la máquina Gatric, exitosamente probadas y experimentadas por más de cinco años en un cañonero, le permiten al patrullero llevar un armamento anormalmente pesado y una alta velocidad no usual. El "Bold Pioneer" presenta una silueta extraña con su palo trípode de cuatro patas lleno de equipos de radas y chimeneas mellizas una a cada lado. La embarcación tiene una dotación de dos oficiales y 16 tripulantes.

Revista Naval de Spithead con motivo de la Coronación el 15 de Junio.

El Almirantazgo ha anunciado oficialmente que la Reina, acompañada por el Almirante de la Flota Su Alteza Real el Duque de Edimburgo, K.G., K.T., revistarán a la Flota de Su Majestad en Spithead el 15 de Junio de 1953, desde el buque de Su Majestad "Surprise". El H.M.S. "Surprise" es un buque-correo usualmente adscrito a la Flota del Mediterráneo y actualmente está siendo acondicionado en las Islas Británicas. Como buque de guerra estará pintado con el color gris normal del Almirantazgo. Para la revista, estará comandado por el Vicealmirante E. M. C. Abel Smith, C.B., C.V.O., Oficial General de los Yachts Reales.

La Reina ha aprobado que el Almirante Sir George Creasy, K.C.B., C.B.E., D.S.O., M.V.O., Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana, quien será el Oficial más caracterizado a flote comande la Flota. El, con el Almirante Sir John Edelsten, G.C.B., C.B.E., quien es el Comandante en Jefe de Portsmouth, serán los responsables de la organización de la Revista.

Como se ha planeado hasta el presente, aproximadamente 190 buques de la Armada Real estarán en la Revista, y unos 300 ó 350 aviones de la fuerza aérea naval tomarán también parte. Desde luego, la actual composición de la Escuadra dependerá de los cometidos que para entonces tenga la Marina Real, razón por la cual no se dan los nombres de los buques que tomarán parte. Las cantidades en cada clase de buques, se espera que sean del orden siguiente. Los números entre paréntesis indican la cantidad presente en la Revista de Coronación de 1937.

Acorazados 1 (11); Portaviones 8 (5); Cruceros incluyendo a los buques de la clase del "Daring" 12 (16); Destroyers 20 (60); Fragatas 40 (8); Barreminas de la flota 18 (10); Submarinos 30 (22); y otros buques tales como barreminas, hidrógrafos, embarcaciones costeras, etc. 62 (10).

El número total de 191 buques que tomarán parte es mayor que el de 142 que tomaron parte en la Revista de 1937. Estarán representadas la Flota Metropolitana, la Flota del Mediterráneo y la Flota de Reserva; además de las unidades de los Comandos Metropolitanas y la Flota Real de Auxiliares.

Comparando las cifras de las Revistas de 1937 y 1953 se muestra claramente el cambio que han traído las condiciones modernas de la guerra naval. Así, mientras que es menor el número de acorazados, cruceros y destroyers; el número de portaviones ha aumentado; y, el considerable número de fragatas, barreminas y otras embarcaciones pequeñas indican la atención que se da a la guerra contisubmarinas y contra las minas. Este cambio ha sido explicado por el Primer Lord, el Honorable J. P. L. Thomas, M. P., al confeccionar el Presupuesto Naval en Marzo del año pasado.

Su Majestad ha expresado el deseo de ver una representación lo más completa posible de las Armadas del Reino Unido. Se han enviado invitaciones a los Gobiernos del Reino. Además, por canales diplomáticos se han hecho invitaciones para que envíen un buque, las potencias navales extranjeras.

Investigación y adelantos.

Los principales objetivos del programa de investigación y adelantos del Almirantazgo están basados en el rol estratégico futuro de la Marina que, no ha cambiado; pero los programas han sido completamente revisados desde el anuncio de los cambios en

la política del Gobierno con relación a la defensa. Ha habido un progreso parejo en las investigaciones diseñadas a suministrar una defensa adecuada contra la amenaza de las minas de los diferentes tipos, contra los submarinos modernos de altas velocidades y permanencias en inmersión y contra los aviones. Las armas antisubmarinas, tanto en los buques como en los aviones, muchísimo más efectivas que las conocidas durante la última guerra están siendo disponibles, y se han hecho arreglos para que las cubiertas de los portaviones de la flota puedan operar aviones navales más pesados y más rápidos.

La eficiencia de la maquinaria de propulsión de buques y submarinos ha sido grandemente modernizada desde el punto de vista de la generación de mayor potencia por peso de planta, y mayor potencia por peso de combustible. Ambos de estos factores son de la más alta importancia, aparte de las cuestiones de velocidad y radio de acción, la economía en peso y espacio conseguidas de esta forma pueden aplicarse para el aumento del armamento de los buques. El Almirantazgo tiene amplia confianza de que el trabajo que se está efectuando actualmente en maquinarias de propulsión para buques de superficie y submarinos conducirá a un marcado avance en un futuro inmediato, así como a un adelanto durante los próximos años en las máquinas de vapor, motores de combustión interna y turbinas a gas.

Se mantiene un progreso satisfactorio en la contribución naval al desarrollo de proyectiles guiados e investigación sobre válvulas electrónicas que el Almirantazgo lleva a cabo para el Ministerio de Abastecimientos. Se ha hecho gran progreso en la coordinación con la N. A. T. O. y sus autoridades navales en el campo de la investigación y adelantos con la esperanza de extender el campo de la colaboración que ya se ha iniciado. Ha tenido completo éxito, el hecho de destacar un grupo de científicos al Estado Mayor embarcado del Comandante en Jefe de la Flota Metropolitana por lo cual se hará lo mismo con la Flota del Mediterráneo.

Se afirma que los rusos están construyendo un "Gibraltar del Báltico".

Según la U. P. el diario "Telegraf" de Berlín Occidental dice que la Unión Soviética está construyendo una gigantesca base naval, un "Gibraltar Báltico" en la Isla de Reugen de Alemania

Oriental. Agrega que la base naval será también adecuada para submarinos.

Según el diario, 18,000 obreros de Alemania Oriental, entre ellos 8,000 presos políticos están trabajando en las obras que se realizan en la bahía de Jasmunder y el puerto de Sassnitz. Afirma que la construcción de la base no terminará hasta dentro de ocho años.

Sostiene el "Telegraf" que la proporción de muertes es muy elevada a causa de la alimentación inadecuada y el mal servicio médico.

U. R. S. S.

Se anuncia que la Aviación Naval Soviética es una fuerza importante.

Algunos datos acerca de la aviación naval soviética difieren de otros provenientes de diversas fuentes de información.

Se dice que la aviación naval rusa representa el 10% del total de la fuerza aérea roja; que está en servicio un portaviones de 20,000 toneladas, y que están en construcción uno de 23,000 y otro de 25,000 toneladas. No se conoce cuál es el tipo de los aviones embarcados, pero se supone que sean una adaptación de los aviones soviéticos a chorro con base en tierra. El número de aviones navales incluyendo los aviones con base en tierra, es de cerca de 2,000, divididos en unidades de acción llamadas regimientos. La Marina tiene su propia escuela para instrucción de vuelos.

(Del U. S. N. I. "Proceedings").

Crónica Nacional

Visita Presidencial al Departamento de Loreto.

En el último mes de Junio el Sr. Presidente de la República realizó una visita al Departamento de Loreto, con el fin de inspeccionar los diversos trabajos y obras que el Supremo Gobierno viene realizando en nuestra Amazonía.

En esta visita fué acompañado por el Sr. Ministro de Marina y otras altas personalidades del Gobierno. Para su viaje a la ciudad de Iquitos se embarcó en la Cañonera "Marañón", desde el puerto de Pucallpa. Al acercarse la nave presidencial a la ciudad de Iquitos, la entera Fuerza Fluvial le dió la bienvenida.

Durante su estadía en Iquitos realizó diversas visitas, destacando especialmente la hecha a la nueva Base Fluvial de "Santa Clotilde", sobre el Río Nanay, teniendo oportunidad de apreciar personalmente el estado de adelanto en que se encuentran los trabajos, en dicha base. Otro acto sobresaliente de la visita presidencial fué la revista pasada a las unidades que componen la Fuerza Fluvial del Amazonas, ocasión en que pudo apreciarse el magnífico porte marinerio de los buques y de sus dotaciones.

Llegada de Buques Americanos.

En horas de la tarde del 29 de Junio llegaron al Callao los destroyers americanos "Weeden DE-797", "Gos DE-444" y "John C. Butler DE-339". Estas unidades se encuentran en un crucero de entrenamiento, desde su base naval de San Diego, California.

Condecoración a un Jefe Americano.

En una magnífica recepción realizada en el Casino de Oficiales de la Armada de La Punta, el Sr. Ministro de Marina Vice-Almirante Roque A. Saldías impuso al Rear Admiral Albert Bledsoe USN. la condecoración de la Orden al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz.

El Rear Admiral Albert Bledsoe desempeña actualmente la Comandancia del XV Distrito Naval con sede en Balboa, Canal Zone.

Crónica Nacional

Visita Presidencial al Departamento de Loreto

En el último mes de Junio el Sr. Presidente de la República realizó una visita al Departamento de Loreto, con el fin de inspeccionar los diversos trabajos y obras que el Supremo Gobierno viene realizando en nuestra Amazonia.

En esta visita fue acompañado por el Sr. Ministro de Marina y otras autoridades del Gobierno. Para su viaje a la ciudad de Iquitos se embarcó en la Cañonera "Moraña", desde el puerto de Fucallpa. Al acercarse la nave presidencial a la ciudad de Iquitos, la entera Fuerza Fluvial le dió la bienvenida.

Durante su estadía en Iquitos realizó diversas visitas, desfilando especialmente lo hecho a lo nuevo Base Fluvial de "San Clotilde", sobre el Rio Inamay, teniendo oportunidad de apreciar personalmente el estado de adelanto en que se encuentran los trabajos en dicha base. Otro acto sobresaliente de la visita presidencial fué la revista pasada a las unidades que componen la Fuerza Fluvial del Amazonas, ocasión en que pudo apreciar se el magnifico porte marino de los buques y de sus dotaciones.

Llegada de Buques Americanos

En horas de la tarde del 29 de Junio llegaron al Callao los destructores americanos "Wesden DE-397", "Gos DE-444" y "John C. Butler DE-339". Estas unidades se encuentran en un crucero de entrenamiento, desde su base naval de San Diego, California.

Condecoración a un Jefe Americano

En una magnífica recepción realizada en el Casino de Oficiales de la Armada de La Punta, el Sr. Ministro de Marina Vice Almirante Rodue A. Saldaña impuso al Rear Admiral Albert Bledsoe USN, la condecoración de la Orden al Mérito Naval en el grado de Gran Cruz.

El Rear Admiral Albert Bledsoe desempeña actualmente la Comandancia del XV Distrito Naval con sede en Balboa, Canal

Necrológica

CAPITAN DE NAVIO (R) JOAQUIN SEVILLA OLANO

† **9 Junio 1953**

Hondo pesar ha causado entre los miembros del Cuerpo General de la Armada, el sensible fallecimiento del Capitán de Navío en la situación de retiro Dn. Joaquín Sevilla Olano, acaecido el 9 de Junio del pte. año.

Durante su larga carrera ocupó diversos puestos en el Servicio, demostrando en todos ellos su capacidad profesional y don de gentes.

La "Revista de Marina", se asocia al pesar de sus deudos y les envía su más sentida condolencia.
