

La Marina necesita una aviación propia.—Por Saint H'aire.

<b>I.—Sección Editorial</b> . . . . .	<b>125</b>
Cielo y Mar.	
<b>II.—Sección Profesional-Técnica</b> . . . . .	<b>128</b>
La Estrategia británica en el combate del Río de la Plata.— Por Cecil Hampshire.	
La Marina Militar Italiana a principios de 1959.—Por Rigel.	
El fin del "Yamato".— Por el Contralmirante Raymond de Belot.	
El Espíritu del "Viento Divino".— Por Roger Pineau.	
El Destroyer - Buque Llave de la Flota.—Por el C. de N. C. R. Calhoun, U.S.N.	
La Guerra de Minas en Corea—Por el Capitán de Fragata A.P. Alberto Jiménez de Lucio.	
<b>III.—Sección Literario-Cultural</b> . . . . .	<b>188</b>
Ordene sus conocimiento sobre... —Argus.	
Sabía Ud. Qué... —Argus.	
<b>IV.—Sección Informativa</b> . . . . .	<b>192</b>
La Guerra, arte eterno.—Por William H. Hessler.	
Erich Raeder: Mi vida hasta el Tratado Naval con Ing'aterra en 1935.— Por M. M.	
<b>V.—Sección Varios</b> . . . . .	<b>221</b>
El caso de Karl Schmidt, el náufrago errante.— Por el C. de N. A.P. (R) Leonidas Rivadeneira B.	
<b>VI.—Nota Profesionales</b> . . . . .	<b>229</b>
<b>VII.—Crónica de la Energía Atómica</b> . . . . .	<b>234</b>
<b>VIII.—Crónica Nacional</b> . . . . .	<b>237</b>
<b>IX.—Necrológicas</b> . . . . .	<b>247</b>

# Revista de Marina

DIRECTOR

Contralmirante A.P. F. Teixeira V.

JEFE DE REDACCION

Capitán de Fragata A.P. José Valdizán G.

REDACTOR

Capitán de Fragata A.P. Rafael Durán Rey

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Oscar Barco Sisley

---

## CONDICIONES DE SUSCRIPCION

Al año Personal de la Armada . . . . .	S/o.	30.00
Al año Personal Civil . . . . .	"	50.00
Número suelto . . . . .	"	8.00
Suscripción anual en el extranjero . . . . .	U.S. \$	5.00

## AVISOS

Frente al índice . . . . .	S/o.	300.00
Contratapas, 1ra. y última página . . . . .	"	300.00
Frente al Directorio . . . . .	"	300.00
Página frente al 1er. y último artículo . . . . .	"	250.00
1 Página . . . . .	"	200.00
½ Página . . . . .	"	150.00

## TODO PAGO SEHA 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° 32 - Callao - Perú S.A.

# La Marina necesita una aviación propia

Por SAINT HILAIRE

El tema de la Aviación Naval propia en las grandes Marinas del mundo ha sido ampliamente discutido. Ilustres y altos Jefes de la Marina de los EE. UU., Alemania, Gran Bretaña, Japón y Francia, en artículos publicados en diferentes revistas de carácter profesional y aún en los diarios de gran circulación de Inglaterra y EE. UU., han demostrado con singular brillo y en forma convincente la absoluta necesidad de poseer una "Fuerza Aérea", integrada a la Marina, tal como está integrada una fuerza de destructores o submarinos.

Se ha demostrado hasta la saciedad lo que ocurrió a aquellas potencias como Alemania é Italia, que se dejaron adormecer por las falsas teorías de Douhet y Seversky.

Con el único objeto de recordar a nuestros lectores sobre acciones o hechos ocurridos en la última Guerra Mundial, hagamos algo de Historia para demostrar el acierto de las Marinas que operaron con aviación propia y la derrota sufrida por aquellas naciones, cuyas Marinas confiaron en una aviación de cooperación. En las acciones navales del Mediterráneo y muy especialmente en la Batalla Naval de Matapán, en que una Fuerza Naval italiana mucho más poderosa que la inglesa fué derrotada por falta de apoyo aéreo o por poca eficacia de la aviación de cooperación, quedó evidenciado el desacierto.

La Historia ha demostrado que en la aplicación de la Estrategia Naval la primera consideración es siempre la Exploración y el segundo la Movilidad; el valor de las fuerzas empleadas depende de su capacidad con respecto a estos dos factores. La necesidad ha sido siempre aquella que hacía preciso disponer "de los ojos de la Flota" y fué la cualidad relativa a la alta movilidad, la que permitió a la fuerza "H" (con su componente aéreo) desde Gibraltar, poder golpear al "Bismark" en su ataque. En el curso de las operaciones navales y militares, americanas y japonesas en el Pacífico Central y Occidental, la superioridad del portaviones sobre los otros medios de exploración, y su capacidad de asegurar tanto a las fuerzas de choque navales como militares de un alto grado de movilidad, elevó su importancia al primer lugar entre las unidades navales.

Después de la Segunda Guerra Mundial y cuando el lanzamiento de la primera bomba atómica produjo el colapso del Japón cuando este país ya estaba prácticamente derrotado después de la Batalla Naval de Leyte los partidarios del General Douhet volvieron a esgrimir sus viejos y falsos argumentos de la "VIC-TORIA POR EL PODER AEREO", pero esta vez, para declarar la caducidad del portaviones y asignar a la aviación estratégica el valor de un arma absoluta. Esto ocurría el año 1945. Ellos decían que era la única fuerza capaz de transportar la bomba atómica. Un nuevo Seversky, en un libro titulado "AIR POWER KEY TO SURVIVAL", expresaba "que el portaviones no pasaba de ser un mito".

Desaparecido el gran Ministro de Defensa, Forrestal, la aviación de los EE. UU., realizó tal campaña contra la Aviación Naval Norte Americana, que se detuvo por algunos años la construcción de los grandes portaviones tipo "FORRESTAL". Se impuso finalmente la lógica; la Marina Americana construyó sus grandes portaviones para misiones estratégicas, y la aviación cedió, batiéndose en retirada los fanáticos del aire.

En la actualidad y más probablemente en el futuro, negros días espera a la Aviación Estratégica Americana, cuando el desarrollo de los proyectiles intercontinentales alcance su plenitud y sean utilizados para Bombardeos estratégicos con eficacia y precisión.

Hemos presentado esta información únicamente con el objeto de recordar a nuestros lectores lo que significó en el pasado la Aviación embarcada, aunque estos hechos sean referidos a grandes Potencias y no a nuestra realidad geográfica y nacional. No debe olvidarse que los principios estratégicos referentes al empleo de la aviación naval son los mismos, ya sean para grandes o pequeñas Potencias, cada cual dentro de su propia realidad geográfica, económica y política. Todos sabemos que es imposible imaginar una Escuadra moderna y eficiente, sin que en ella exista completamentación entre los elementos de aviación y superficie.

En los países Sud Americanos, entre ellos el Perú, esta argumentación ha sido discutida, pero nunca impugnada por profesionales responsables del Ejército o de la Aviación. Dentro de nuestra limitación económica se ha hecho decididos progresos en nuestra Marina. Por el momento, comprendemos que pasarán años antes de que se cree la Aviación Naval, pero no cabe la menor duda que llegará ese día, por necesidad natural de la Defensa Nacional o por requerimientos de la Defensa Continental. En estos momentos la Superioridad Naval se esfuerza por mejorar nuestro Poderío Naval, no con fines agresivos, si no con miras estrictas de Defensa Nacional, y, muy especialmente, pa-

ra reforzar el plan de Defensa Continental. Asimismo, la Marina ha observado con la más viva emoción Patriótica el anhelo popular de renovar nuestros Cruceros "Grau" y "Bolognesi". A este respecto cabe hacer resaltar el patriótico gesto de uno de nuestros dignos Jefes del Ejército: El General de División Antonio Luna Ferreccio, quien ha lanzado la iniciativa de una colecta destinada a incrementar los fondos para la adquisición de nuevas unidades de superficie que reemplacen a nuestros antiguos Cruceros.

Estamos seguros que la noble actitud del General Luna Ferreccio revela el anhelo de los altos Jefes de los Institutos Armados, en el sentido de mejorar nuestro poderío naval.

Por las razones expuestas anteriormente no es el objeto de este artículo dispersar esfuerzos encaminados al reemplazo de las unidades dadas de baja por unidades de superficie, sino fomentar en nuestro ambiente naval, la idea de que, en el futuro, el Perú debe disponer de su Aviación Naval propia.

Repetimos, que una Fuerza Aérea Naval no se hace en pocos años; serán los jóvenes Oficiales de ahora los que tengan la noble tarea de crear la Fuerza Aérea destinada a operar con nuestras Fuerzas Navales, pero con "aviadores que sientan las mismas inquietudes y tengan las mismas doctrinas que asimilaron en la Escuela Naval".

Nuestra actual y eficiente Fuerza de Submarinos, requiere del apoyo de una aviación propia para el desempeño más eficiente de sus tareas. A este respecto el Almirante Alemán Doernitz expresaba: "La aviación debería ser un complemento necesario y aún vital para nuestros Submarinos, que constituye nuestra principal arma de combate en el mar. Pero ahí se verificó la más grande falla de nuestra guerra naval. Erramos profundamente al no construir una aviación naval".

El empleo de la aviación de cooperación en auxilio de las Fuerzas Navales en la 2da. Guerra Mundial, como se dijo en párrafos anteriores, fracasó casi totalmente. La práctica comprobó que no existía un lenguaje común, falta de experiencia de los pilotos en navegación sobre el mar, su incapacidad para identificar los diversos tipos de buques y para enviar mensajes claros y exactos, y falta de habilidad para proporcionar marcaciones radiogoniométricas que pudiesen ser útiles a los submarinos.

Todos conocemos que las operaciones aéreas sobre el mar son operaciones navales y como tales parte y esencia del poder marítimo, y es lógico suponer entonces, que la aviación utilizada para estas actividades no actúe como fuerza cooperante si no integrada a la Fuerza Naval.

Los aviadores que actúan en operaciones navales deben tener conocimientos especializados de navegación, instrucciones sobre protección de convoyes, empleo de señales, conocimiento de siluetas de buques etc. Pero, sobre todas las cosas, los aviadores deben poseer un espíritu marinero, virtud que se adquiere en parte por vocación y en parte por una esmerada educación naval. Esta virtud será siempre muy ajena a los aviadores que no egresan de la Escuela Naval.

El Capitán de Fragata Bravo Justiniano, de la Marina de Guerra de Chile, en un artículo titulado "La Aviación Naval Orgánica", dice: "Dejando en pie los dictados impuestos por la Doctrina de Guerra Naval, referida al portaviones, debemos como una solución de compromisos, orientar nuestros esfuerzos para dotar a la Armada de una Aviación Naval Orgánica, sui generis. Es decir, teniendo en consideración las posibilidades de la Nación, la misión que nos imponen en el mar los compromisos internacionales y las responsabilidades que nos señala la seguridad nacional, debe, sin postergación, dotarse a la Armada de unidades aéreas de características adecuadas para satisfacer necesidades de exploración y de patrullaje ofensivo antisubmarino, como medida de protección y seguridad para la Fuerza Naval de superficie, actuando en nuestro litoral".

Sin embargo, se debe advertir que la Marina de Chile reclama los aviones de características especiales para operar en su litoral, no para que la Fuerza Aérea Chilena destaque un número de aviones a cooperar con la Marina, sino que la Armada desea la entrega de esos aviones, para ser operados por sus aviadores, que al mismo tiempo son también Oficiales de Marina.

## Cielo y Mar

Una moderna capilla acaba de ser erigida en el Centro Médico Naval. Es la primera iglesia esencialmente nuestra; de todos los marinos, porque su nombre es todo un símbolo del fervor religioso de los hombres de mar y de su confianza en la protección divina: "Stella Maris".

Si choca pensar que antes no la tuviéramos, hoy, la sobria sencillez de sus líneas, la elegancia de su estilo arquitectónico y el valor místico de su existencia real, tienen la consistencia irrefragable del hecho que no puede dudarse; del dinamismo de una labor orientada, no sólo al aspecto material de lo palpable sino también hacia el ambiente espiritual de lo intangible; de lo que se siente o se intuye, pero que no se ve.

Porque esa pequeña iglesia, con sus paredes de ladrillos y su techado verde, con la parquedad de sus naves y la simplificación de su imaginería en la sólo estatua de la Reina del Cielo, se parece al árbol solitario que nace en la cumbre de un monte: por sus raíces se liga con la tierra; por sus ramas...! pertenece al infinito y al cielo!

Y desde ella la Virgen Santísima, nuestra "Stella Maris", emergiendo sobre el ábside, casi etérea y como suspendida en el espacio, es la imagen perfecta de la madre bondadosa, de la madonna que implorando la protección divina para sus hijos viajeros, sabe hacerles llegar esa gracia allende los mares, dominando al golpe de trueno de los cielos tormentosos y a los vórtices traidores de las aguas desatacadas, frías y enormes.

El decidido y dinámico apoyo del señor Ministro de Marina, Vice-Almirante Guillermo Tirado Lamb, la acción efectiva de la Superioridad y la de la Dirección del Centro Médico, el entusiasmo de su Capellán, el concurso desinteresado de distinguidas damas de nuestra colectividad así como la cooperación de muchos miembros de nuestra Armada, superiores y subalternos, quienes no han escatimado esfuerzo alguno para hacerla una realidad tangible nos han traído esa enorme satisfacción: nuestra capilla.

Los marinos estamos muy orgullosos de ella.

Y no es esto tan sólo. La fe católica, imperante en el medio, se ha visto fortificada. La confianza de los seres queridos

del hombre de mar, que entregando la custodia de sus efectos a la Divina Providencia esperan seguros la protección del cielo para el que navega, no se ha visto defraudada. Hace casi tres meses glosábamos en esta misma sección un importante y trascendental viaje: nos referíamos al emprendido al comenzar este año por el B.A.P. "Paita", llevando a los Cadetes de nuestra Escuela Naval a Honolulu, en Crucero de Instrucción. Concebido y proyectado hace aproximadamente dos años por el entonces Director de la Escuela Naval del Perú, Vice-Almirante Guillermo Tirado, (hoy Ministro del Ramo), no pudo llevarse a cabo por diversos motivos y razones difíciles de enumerar. Este año ha sido factible superar todas las trabas e impedimentos: el B.A.P. "Paita" no sólo ha realizado su viaje con todo éxito sino que acaba de arribar al puerto de salida, el Callao.

No obstante haber tenido que capear mal tiempo y un recio temporal en las cercanías de Hawái, entre el 13 y el 16 de febrero, así como fuertes vientos y mar gruesa antes de tocar de regreso en Costa Rica, la protección de nuestra "Stella Maris" sobre sus hijos navegantes ha sido dispensada en forma amplia y completa.

"Imprescindible es que el joven retemple su espíritu en el "escenario mismo de la vida que ha escogido —decíamos, refiriéndonos a los Cadetes, en el ya comentado Editorial—; que "sepa de peligros, de serenidad, de criterio en la decisión, de "ciencia, de dificultades y hasta de alegría al pisar tierra, para "que su espíritu se forje en la única fragua que puede idóneamente trabajarle; la del mar".

Y más abajo añadíamos: "Pronto les veremos de vuelta, alegres y contentos, con la satisfacción del deber cumplido y la "añoranza de momentos inolvidables dibujada en los ojos. Tocarán puertos intermedios tales como Acapulco, San Francisco "de California y San Diego. Al final, arribarán al Callao en donde "de sus seres más queridos se encuentran esperando ansiosamente ese momento".

Hoy les tenemos de vuelta. La bendición del Altísimo que impetrara el Capellán durante la misa que celebró al zarpar el buque, les ha acompañado. Llegan todos esos marinos a conocer a su "Stella Maris", pues cuando salieron no había sido terminada la capilla ni colocada la sagrada imagen. Recién, casi al finalizar marzo, fué inauaurada la iglesia actuando como padrinos el señor Presidente Constitucional de la República y su esposa señora Clorinda Málaga de Prado. Madrina de Consagración en ceremonia anterior a la indicada, fué la señora Rosalba Villena de Tirado, esposa del Vice-Almirante Ministro de Marina.



Estos dos acontecimientos tan ligados entre sí por la fuerza del espíritu y la religión, la erección de una morada para la Virgen del Mar y la realización exitosa de un viaje de tanta significación para nuestra Marina de Guerra, han sido sin duda alguna los motivos de mayor importancia en lo que va del año que vivimos. Como redactores de la "Revista de Marina" asistimos a ambos y quedamos profundamente impresionados; por ello los glosamos en este Editorial. Su naturaleza es distinta, lo sabemos, pero ambos se encuentran en el terreno contundente de los hechos.

Y los hechos constituyen el mejor de los lenguajes: el que hace caso omiso de las palabras, porque no las necesita.

Se han realizado. . . y eso es todo.

Es indudable que tanto en la construcción de la pequeña iglesia como en la elección misma del nombre que lleva ha habido mucho acierto. "Stella Maris", Estrella del Mar, patrona ancestral de los marinos que en su bondadosa protección confían, mientras navegan por las aguas infestadas de peligros, no puede ser un nombre más apropiado. Ella la Madre de Dios, es su refugio y su ayuda en las circunstancias difíciles: ella alumbró las rutas de navegación y dirige a los barcos a buen tenedero; élla, en fin, es la esperanza en la protección divina que todos tenemos, porque sabemos que no le puede ser rehusada. Así, los que navegamos lejos de nuestros hogares, lo hacemos confiados, porque tenemos la seguridad de que su suave manto se extiende cariñoso sobre los seres queridos que se quedan esperándonos en nuestros hogares. . .

Por otro lado, el viaje mediante el cual los futuros Oficiales de Marina han tenido la oportunidad de practicar, en forma intensiva y plena, en la amplia escuela del mar, no necesita ser aliviado. Después de muchos años, desde el último que hiciera la fragata "Amazonas", ha revivido una necesidad y vuelto a sentar un precedente que debe reeditarse. Es de desear, que para el conocimiento marino de nuestros Cadetes, haya sido esta jornada el eslabón reforzado de una futura cadena que no debe interrumpirse mientras sea posible hacerlo.

La etapa que vivimos es de realizaciones. Continuémosla.

Así lo deseamos todos.

## La estrategia británica en el combate del Río de la Plata

Por CECIL HAMPSHIRE

(Del U.S.N. I. "Proceedings".- N° 670).

El 3 de Diciembre de 1939 por la mañana el Comodoro Henry Harwood, Comandante de la División de Sudamérica de la Estación del Atlántico Sur de la Royal Navy estaba en el cuarto de planos del crucero "Ajax" examinando dos mensajes que había recibido del Almirantazgo Británico con pocas horas de intervalo.

El primero de estos le comunicaba al Comodoro que en la tarde del día anterior el vapor "Doric Star" había sido atacado por un acorazado alemán de bolsillo en un punto a medio camino entre Sierra Leona y el Cabo de Buena Esperanza. El segundo mensaje decía que un buque mercante desconocido había sido enviado en la madrugada del 3 de Diciembre un parte semejante diciendo que había sido atacado a 170 millas al Sudeste de la posición del "Doric Star".

Desde el 30 de Setiembre se sabía que el vapor británico "Clement" había sido hundido, que un acorazado de bolsillo estaba en alta mar en el Atlántico, y que un creciente número de buques mercantes refugiados en los puertos indicaban que ese buque estaba haciendo correrías y

persiguiendo al comercio en el Atlántico Oriental.

Cinco días después del hundimiento del "Clement" el Almirantazgo, para darle caza al corsario, había formado un cierto número de grupos de buques, cada uno de ellos lo suficientemente fuerte para destruir a un acorazado de bolsillo, y en los cuales la marina francesa contribuyó con dos acorazados, un portaviones y cinco cruceros. Seis de estos grupos fueron situados en el Atlántico, dos en el Océano Indico, y uno operaba al Sur del Cabo de Buena Esperanza.

Tres de los grupos británicos, conocidos como las fuerzas **G**, **H**, y **K** operaban bajo el control del Vicealmirante George D' Oylly Lyon que entonces era Comandante en Jefe de la Estación del Atlántico Sur, con su cuartel general en Freetown, Sierra Leona. La fuerza **G** que era la División de Sudamérica estaba comandada por el Comodoro Harwood.

En esos primeros días de la Segunda Guerra Mundial, antes de que se introdujese del todo el sistema de convoys, muchos mercantes estaban navegando en alta mar sin escolta.

Determinar exactamente el paradero de un corsario enemigo que poseía completa libertad de movimientos en el océano era, por consiguiente, como buscar una aguja en un montón de heno.

La pista para poder seguir sus movimientos dependía de que las víctimas mismas pudieran transmitir despachos indicando la posición del buque. En la mayoría de los casos esto era difícil, si no imposible, puesto que el corsario interfería y perturbaba la transmisión de radio y posiblemente destruiría las instalaciones inalámbricas de sus víctimas.

Sin embargo, gracias al valor y abnegación en el cumplimiento de su deber, algunas de las dotaciones de los buques atacados lograron mandar mensajes pidiendo auxilio, antes de que fuesen hundidas.

Así, el Almirantazgo británico llegó a saber que el corsario era un acorazado de bolsillo, pero no estaba seguro de su identidad. La marina de Hitler poseía tres de estos buques rápidos y poderosos:

el "Admiral Graf Spee"

el "Deutschland" y

el "Admiral Scheer"

con un desplazamiento de algo más de 10.000 toneladas, tenían un armamento principal de seis piezas de 11 pulgadas (28 cm.) y una artillería secundaria de 5.9" (15 cm.); estaban equipados con torpedos y aviones de reconocimiento, y desarrollaban un andar de 28 nudos.

Ulteriormente se supo que dos de éstos, el "Deutschland" y el "Graf Spee" habían sido vistos en la mar poco antes de la ruptura de las hostilidades. A principios de Noviembre, el "Deutschland" fué llamado al Reich, quedando el "Graf Spee" en la mar; pero su identidad estuvo todavía en duda hasta que el Comodoro Harwood sostuvo la histórica acción del Río de la Plata.

El 3 de Diciembre, cuando Harwood recibió los mensajes del Almirantazgo indicando el ataque al "Doric Star", tenía tres buques disponibles de inmediato. Estos eran, su propio buque insignia "Ajax" de 7000 toneladas, armado con 8 cañones de 6 pulgadas, el "Achilles" de la misma clase que el "Ajax", perteneciente a la División de la Royal Navy de Nueva Zelanda y tripulado en su mayor parte por neozelandeses; y el "Exeter", un crucero de 8.400 toneladas armado con seis cañones de ocho pulgadas. Agregado a la fuerza G, también estaba el crucero "Cumberland" de 9.750 toneladas. Pero todos los cuatro estaban muy separados los unos de los otros.

El "Exeter" estaba en Port Stanley en las Malvinas, terminando su período de descanso y de reaprovisionamiento; el "Cumberland" estaba patrullando la zona del Río de la Plata y tuvo orden de reunirse con el "Exeter" en las Malvinas el 8 de Diciembre para una urgente necesidad de reparaciones; el "Achilles" estaba de patrulla en la zona de Río de Janeiro.

Harwood pensaba también en la posibilidad de que los alemanes pudieran intentar una venganza por la derrota de la escuadra de von Spee en las Malvinas, 25 años antes.

Aunque la posición del ataque del "Doric Star" distaba más de 300 millas, Harwood, estudiando los despachos del Almirantazgo, dedujo que, como el corsario sabría que su víctima lo habría denunciado, saldría de esa zona inmediatamente y que tal vez atravesaría el Atlántico Sur.

Estudiando escrupulosamente en una carta del Atlántico, Harwood escribió cifras en un formato para señales. Suponiendo que la velocidad del corsario fuese de 15 nudos, calculó que el corsario podría llegar a la zona de Río de Janeiro el 12 de Diciembre por la mañana; a la zona focal del Río de la Plata en la tarde del mismo día o a la mañana del día siguiente, y a la Malvinas el 14 de Diciembre. Apreciando cuidadosamente las alternativas, Harwood dedujo que el blanco más probable sería el grande y valioso tráfico comercial de las cercanías del Río de la Plata.

En la tarde tomó sus disposiciones y las transmitió por radio a los buques de su escuadrilla. La señal, un modelo de laconismo, mandaba al "Cumberland" que efectuase su reaprovisionamiento en Port Stanley como había estado acordado previamente, pero que estuviese listo para hacerse a la mar a la primera orden; le ordenaba al "Achilles" salir de la zona de Río y llegar a Montevideo en la mañana del 8 de Diciembre, y al "Exeter" zarpar de las Malvinas en

la mañana del día 9. Los dos últimos debían encontrarse con él en la mañana del 12 de Diciembre.

Después de despachar este mensaje, impuso un estricto silencio, de manera que no pudiese haber el menor indicio de los movimientos de las fuerzas británicas.

Una navegación bien calculada condujo a la reunión de los tres cruceros en el momento preciso ordenado por el Comodoro, a las 7 de la mañana del día 12. Esta vez Harwood había arriesgado todo en su arremetida. El tiempo diría si su decisión había sido buena y exacta.

Alto y de contextura gruesa, con una personalidad agradable y maneras animadas, el Comodoro Henry Harwood de 52 años era querido por todos los que lo trataban. Había ingresado como Cadete a la Marina en 1903, era especialista en torpedos y había servido en los acorazados de la Grand Fleet durante la Primera Guerra Mundial. Después había asistido al Colegio Imperial de la Defensa y había servido durante algún tiempo en la Plana Mayor del Real Colegio Naval. Más tarde había comandado el crucero "London".

En 1936 arboló su insignia gruesa en el H.M.S. "Exeter" como Comodoro de la División de Sudamérica. Obligar al corsario nazi a presentar combate fué el punto más alto de su carrera.

La inmensa zona que tenía que ser patrullada por la División de Sudamérica hubiera requerido buques muy dispersados, un factor que estaba fuera del alcance de lo que podía

efectuar la táctica necesaria de la escuadrilla para obtener éxito contra el enemigo.

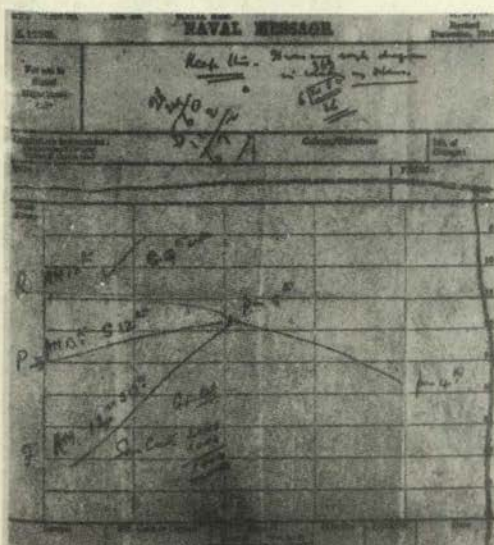
Además de su coraza, contra la cual las granadas de 6 y de 8 pulgadas serían ineficaces a gran distancia, tan sólo la artillería secundaria del corsario alemán igualaba al total de la potencia de fuego de uno de los cruceros británicos; mientras que el peso de una de sus andanadas excedía al de las andanadas de los tres cruceros juntos. De manera que, en un encuentro con el enemigo, la única ventaja de éstos consistía en unos pocos nudos más de andar.

Después que se efectuó la concentración, Harwood llevó a sus tres cruceros a un punto a medio camino entre Río de Janeiro y Montevideo, por estar esta zona marcada en el plano del Comodoro como la más fre-

cuentada y en la cual el corsario hubiese efectuado un máximo de averías.

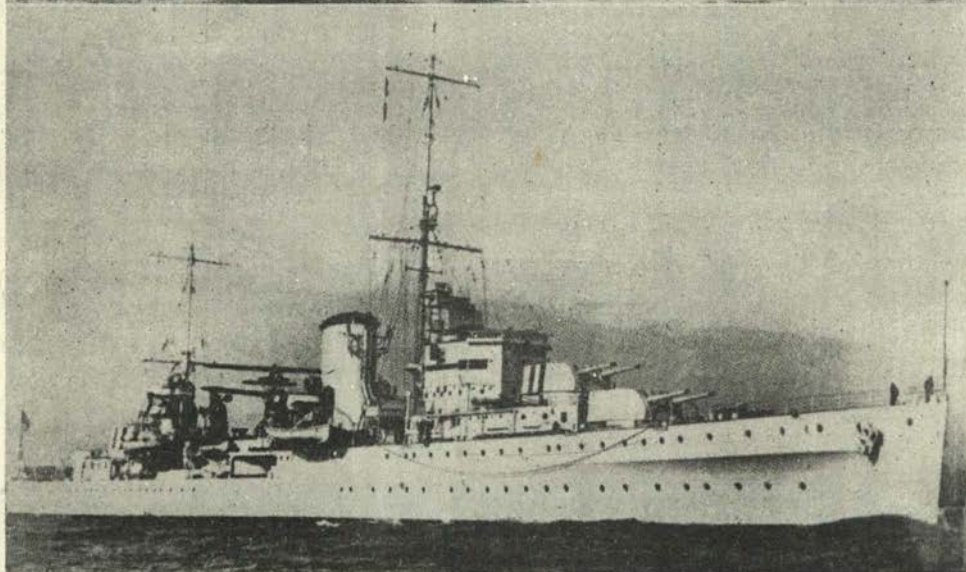
A medio día indicó sus intenciones el Capitán de Navío Frederick Bell, Comandante del "Exeter" y al Capitán de Navío William Parry, Comandante del "Achilles";

**"Mi plan con tres cruceros juntos contra un acorazado de bolsillo.** —Atacar de una vez, de día o de noche— De día, actuando como dos unidades, Primera División ("Ajax" y "Achilles"), y el "Exeter" separado para poder marcarlo de través. La Primera División concentrará el fuego de la artillería. De noche los buques permanecerán normalmente juntos en orden abierto. Estar preparados para la orden ZMM, la que tendrá el mis-



British Imperial War Museum

El Almirante Harwood y su plano original de ataque.



*British Imperial War Museum*

A pesar de su pequeño tonelaje y de su armamento ligero los Cruceros de la Royal Navy «Ajax» (arriba) «Achilles» (al centro) y «Exeter» (abajo) le hicieron frente al acorazado de bolsillo alemán «Graf Spee» y lo averiaron material y moralmente, en tal forma, que él mismo se destruyó cerca de Montevideo el 17 de Diciembre de 1939.

mo significado que la MM\*, solamente que en lugar de **División**, debe leerse **Buque Suelto**".

Pocas horas más tarde mandó un mensaje ampliando éste:

"Mi objeto en la señal ZMM es esquivar los torpedos; tomar al enemigo por sorpresa y cruzar su popa. Sin otras órdenes, los buques deberán dejar libre la línea de fuego, manteniéndose hacia atrás del nuevo buque guía. El nuevo guía conducirá la línea sin más órdenes, de manera de mantener una distancia de tiro decisiva".

Esa noche los tres buques practicaron esta maniobra. Entonces los Comandantes Bell y Parry supieron con exactitud cuál era la intención de su Comodoro y qué era lo que el Comodoro necesitaba que ellos hiciesen. Según la tradición nelsoniana no se necesita órdenes una vez iniciado el combate.

El 13 de Diciembre muy temprano, la escuadrilla estaba a unas 400 millas al Noreste del Río de la Plata. Durante la madrugada, Harwood ejerció a sus buques en hacer señales, luego volvió a formar la escuadrilla con rumbo Estenordeste a una velocidad de 14 nudos. Los buques estaban en línea de frente en el orden "Ajax", "Achilles", "Exeter". A las 6 y 14 se vió un humo en el horizon-

te precisamente a popa de la cuadra de babor, y Harwood destacó al "Exeter" para investigar. Dos minutos más tarde, este buque hizo la señal: "Me parece que es un acorazado de bolsillo". Harwood respiró con alivio. Su arremetida había estado buena.

En el momento en que se pusieron a la vista el "Graf Spee" y los buques británicos, sus rumbos eran convergentes. Inmediatamente que fué identificado el corsario, los tres cruceros pusieron en acción la táctica que había practicado el día anterior. Se pusieron rápidamente a toda velocidad y empezaron a acortar la distancia de tiro, mientras que el "Exeter" caía hacia el Oeste para tomarlo desde una marcación diferente y obligar de ese modo al enemigo a subdividir su armamento principal.

La maniobra tuvo éxito, porque a las 6 y 18 el "Graf Spee" abrió el fuego con una torre de 11 pulgadas dirigida hacia el "Exeter" y la otra hacia el "Ajax". Dos minutos después, el "Exeter" a su vez abrió el fuego, seguido rápidamente por el "Achilles" y el "Ajax".

Harwood anota: "En esos momentos parece que el enemigo hubiese estado indeciso sobre la manera de emplear su artillería. Sus torres estaban trabajando bajo controles distintos, y varias veces cambiaron de blanco antes de haber concentrado eventualmente ambas torres sobre el "Exeter".

A las 6 y 23 una granada de 11 pulgadas reventó al costado del "Exeter" y mató a la dotación del tubo

NOTA.—\* MM.— Los Comandantes de División pondrán sus respectivas divisiones a rumbo... empezando por la División de retaguardia.

lanzatorpedos de estribor, averió las comunicaciones y acribilló los proyectores y el avión Walrus anfíbio cercano a la catapulta. Luego tiraron por la borda al avión roto. Un minuto después, una segunda granada de 11 pulgadas hizo explosión dentro de la torre **B** del "Exeter" y la puso fuera de combate.

Las astillas barrieron el puente matando o hiriendo el personal que estaba allí, menos al Comandante y a otros dos, y cortando las comunicaciones de la caseta del timón. Bell trepó sobre los escombros para manejar el buque desde el puesto auxiliar de gobierno, pero debido a las averías en los circuitos de comunicaciones y en los portavoces, sus órdenes tenían que ser pasadas en cadena por mensajeros. Continuó de esta manera gobernando su buque averiado, hasta que se vió obligado a suspender la acción.

Entre tanto, el "Ajax" y el "Achilles" seguían disparando rápida y acertadamente, acortando todavía la distancia de tiro. Su fuego preocupó al "Graf Spee", el cual volvió a subdividir su armamento principal y horquilló tres veces al "Ajax" con sus torres de 11 pulgadas.

A las 6 y 36 el "Ajax" lanzó su avión un Fairy Seafox cuyo piloto el Teniente Edgar Lewin empezó a "espotear" ocho minutos después.

A las 6 y 38 el "Exeter" cambió de rumbo a fin de disparar sus torpedos de babor. Cuando estaba virando fué alcanzado otras dos veces por granadas de 11 pulgadas. Una de ellas puso fuera de combate la to-

rre de más a proa de 8 pulgadas; la otra granada levantó una gran llamarada en el entrepuente.

Lewin en su Seafox creyó que su buque estaba perdido pero el "Exeter" se mantenía todavía a flote. Sin embargo, estaba gravemente averiado, dos de sus torres estaban inutilizadas, todos los compases repetidores estaban rotos, y Bell gobernaba por medio de un compás de bote; el buque estaba incendiándose y algunos compartimentos estaban inundados.

Después de las 6 y 40 cuando una granada de 11 pulgadas reventó cerca del puente del "Achilles" matando a cuatro marineros que estaban en la torre de la dirección de tiro e hiriendo al Comandante Parry, la acción se convirtió en una persecución.

El "Graf Spee" puso rumbo al Oeste, a cubierto de una cortina de humo, perseguido de cerca por el "Ajax" y el "Achilles" que en esta ocasión llegaron a dar 31 nudos, mientras que el corsario hacía frecuentes cambios de rumbo para disparar su artillería. Esta fué una decisión descabellada por parte de Harwood, puesto que disminuyó rápidamente la distancia de tiro tan sólo con la mitad de los cañones disponibles para hacer frente al enemigo.

A las 7 y 16 el "Graf Spee" viró sobre babor como si hubiese querido acabar con el "Exeter", pero cuatro minutos después viró otra vez y abrió el fuego contra la primera división. Horquilló tres veces al "Ajax", pero su fuego con la artillería secundaria resultó desigual y los pequeños



cruceros británicos volvieron a disparar de una manera efectiva.

A las 7 y 25 una granada de 11 pulgadas chocó en el camarote del Comandante del "Ajax", y puso dos torres fuera de combate. Precisamente antes de que ésto sucediera, Harwood había ordenado a su buque insignia disparar una salva de torpedos sobre el "Graf Spee", pero el corsario viró y los esquivó. En estos momentos la distancia era de 8000 yardas (7312 metros).

A las 7 y 40 el "Exeter", que gradualmente se estaba quedando atrás, no pudo seguir luchando por más tiempo. A causa de una inundación falló el poder de la torre que le quedaba; viró en redondo hacia el Sudeste y empezó a reparar sus averías.

A las 7 y 38 Harwood supo que el "Ajax" había empleado tan sólo la quinta parte de su munición y que tenía solamente tres cañones disponibles para tirar, porque los montacargas de la torre **B** estaban rotos y las torres **X** é **Y** estaban fuera de combate. Por eso decidió suspender el combate, seguir como una sombra al enemigo hasta el anochecer y luego acercárcele para atacarlo en la oscuridad.

Aunque parecía que el "Graf Spee" no hubiese sufrido muchas averías, no intentó seguir el combate, pero puso la proa a Río de la Plata a 22 nudos. En realidad el corsario había sido tocado más de 50 veces, había sufrido 37 bajas y tenía 57 heridos.

Los dos cruceros británicos se situaron para perseguir a su adversario poniéndose, según la orden de Harwood, uno en cada cuadrante. Desde ese momento, cada hora Harwood comunicaba por radio su posición, rumbo y velocidad a fin de que los buques mercantes británicos que estuvieran en esa zona se mantuviesen alejados de su camino.

Mientras tanto, el Comodoro ordenó al "Cumberland" zarpar de las Malvinas y reunírseles a toda prisa. El Capitán de Navío Walter Fallowfield, Comandante del crucero, que ya estaba prevenido, puso rápidamente rumbo al Norte.

La persecución duró todo el día, disparando al azar el "Graf Spee" salvas sobre sus tenaces perseguidores cada vez que éstos se acercaban demasiado. Poco antes de medio día se avistó un buque mercante cerca del corsario cuando éste huía. Pocos minutos después el "Graf Spee" hizo al "Ajax" una señal que decía: "Sírvase recoger los botes salvavidas del vapor inglés". Pero esto fué tan sólo un intento para desembarazarse de sus perseguidores, puesto que el buque, el vapor británico "Shakespeare" tenía todos sus botes izados; y en respuesta a las señales, Harwood contestó que el buque estaba bien y que no necesitaba ayuda.

Poco después, Harwood recibió una señal del "Exeter" dando cuenta en detalle de las averías que había sufrido y anunciando que todavía podía navegar a 18 nudos. El Comandante le ordenó dirigirse a las Malvinas para efectuar reparaciones.

A media noche el "Graf Spee" fondeaba a salvo en la rada de Montevideo. Como desde ese momento sus intenciones estaban claras. Harwood se alistó para seguir la persecución con una hora de anticipación, respetando de ese modo la neutralidad de las aguas territoriales del Uruguay.

La preocupación principal del Comodoro era ahora la duración del tiempo que el corsario intentaba permanecer en el puerto, que él deseaba prolongar hasta que le hubiesen llegado refuerzos. Sabía que el portaaviones "Ark Royal", el crucero de combate "Renown" y los cruceros "Shropshire", "Dorsetshire" y "Neptune" estaban dirigiéndose hacia el Río de la Plata a toda velocidad, pero ninguno de ellos podría llegar antes de cinco días. El "Cumberland" llegó en la noche del 14, y los tres cruceros se situaron a la entrada del estuario.

El día 15, Harwood comunicó sus intenciones a la escuadrilla. La principal necesidad de los buques británicos era mantenerse hacia el lado del mar respecto al "Graf Spee" cuando este buque saliera y evitar ser cogidos contra la luz del crepúsculo.

Por consiguiente, al "Ajax" y al "Achilles" se les ordenó salir del estuario durante la noche y patrullar del lado del mar, regresando otra vez después de amanecer. Cuando el "Graf Spee" saliese, los tres cruceros lo perseguirían hasta que estuviera bien afuera de las aguas neutrales,

emprendiendo entonces un ataque concertado. El Comodoro señaló: "Mi objeto es la destrucción".

El mismo día recibió del Agregado Naval en Montevideo la noticia de que al "Graf Spee" se le había concedido una prórroga de 72 horas para que pudiese hacerse a la mar. Sin embargo, Harwood no sintió seguridad de que el buque no pudiese salir en cualquier momento, y continuó la incesante vigilancia de los cruceros británicos.

Por fin, a las 5 y 30 p.m. del Domingo 17 de Diciembre, Harwood fué informado de que el "Graf Spee" estaba levando anclas. Inmediatamente las dotaciones británicas ocuparon sus puestos de combate, y los buques ocuparon sus respectivas posiciones. "El Ajax" lanzó su avión para informarse de los movimientos del buque alemán.

Mirado por grandes multitudes de espectadores que llenaban las orillas de Montevideo, el acorazado de bolsillo salió lentamente de la rada y viró hacia afuera. El buque mercante alemán "Tacoma" lo seguía. Cuando el "Graf Spee" se detuvo en aguas de poco fondo a seis millas al Sudoeste de Montevideo, Lewin estirándose le clavó la mirada. Luego a las 8 y 54 transmitió el mensaje dramático a la escuadrilla británica que estaba esperando:

"Graf Spee" has blown herself up". ("Voló el "Graf Spee").

# La marina militar italiana a principios de 1959

Por RIGEL

(De la Rivista Marittima).

Examinadas las pautas sobre las que se desarrolla el programa de la renovación de la Marina militar, el autor indica cuáles son los factores que determinan dicho programa y precisa las características del armamento y del desplazamiento que deben tener las naves de escolta de una marina moderna en el Mediterráneo. Analiza luego los diversos tipos de unidades que están actualmente en servicio en la Marina italiana para determinar si ellas tienen características adecuadas a la guerra naval modernamente concebida.

La publicación, (con nuevo ropaje tipográfico y con nuevo criterio de redacción) del primer número de la Revista Marittima del año 1959 induce a interrumpir por algunos instantes ese silencio tradicional que en los conceptos militares más modernos, a semejanza de la guerra electrónica, constituyen un elemento decisivo de éxito. "N. de la R.—La Revista Marittima ha iniciado en Enero del presente año una excelente presentación en todo sentido. Nuestras más calurosas felicitaciones al Contralmirante Aldo Cocchia".

Como buenos navegantes vamos pues a "dar el punto" de nuestra Marina militar al empezar el año 1959. Con tales procedimientos tradicionales obtendremos sin embargo, un concepto estático inconciliable con ese factor "tiempo" que determina dinámicamente toda la vida moderna, y de un modo particular, sus aspectos militares.

Trataremos en cambio, de ilustrar brevemente, según nuestra interpretación personal, sobre qué pautas se desarrolla, —con la velocidad que el tiempo lo requiere y que los medios lo permiten,— el programa de renovación de la Marina militar.

## **Factores que determinan el Desarrollo de la Marina.—**

Los factores determinantes de este desarrollo son: en sentido general, la conciencia recuperada y segura de la importancia vital del poder

naval y marítimo; y en un sentido más particular, aunque nada nuevo para nosotros, la posición perenne del Mediterráneo, como centro determinante político, estratégico y mundial.

Después de las incertidumbres y

alternativas comunes a todo período postbélico, estos dos conceptos han puesto en evidencia en su justo valor el problema naval: quien haya seguido, aunque sea por medio de la prensa, las discusiones y las conclusiones de la última sesión del Consejo de la NATO en París, habrá podido convencerse de la revaluación rápida y progresiva de la importancia de las Marinas militares.

Haciendo un examen más profundo de los factores que han contribuido a confirmar la función primordial de la Marina militar, se puede considerar desde hoy como aceptado, —sin reservas,— un amplio concepto del dominio de los mares.

En efecto, contando racionalmente con la movilidad de las flotas modernas, se puede controlar prácticamente desde el mar, toda la superficie terrestre con fines operativos.

En cambio, la movilidad necesita estar sostenida y garantizada por una organización que pueda hacer que las naves sean casi independientes de sus bases: la posibilidad logística moderna y las nuevas fuentes de energía para la propulsión hacen también considerar resuelto tal problema.

¿Pero cuál es el significado concreto de la movilidad?

Hoy se puede alcanzar cualquier punto del globo con armas que, partiendo de bases terrestres, estén dirigidas hacia objetivos bien determinados: fijos o de poca movilidad.

En cambio, la movilidad de las naves hacen que éstas sean objetivos más difíciles de alcanzar, y además

las posiciones de las naves no pueden ser bien conocidas ni estar seguidas continuamente por el adversario.

También hay que tener en cuenta que la movilidad y el ambiente en el cual operan las naves, permiten disfrutar al máximo una manera fundamental de defensa contra las armas modernas de masa: la dispersión.

En contra de las plataformas móviles navales se puede emplear armas defensivas y contraofensivas de todo tipo.

Con tal fin, no está de más recordar que antiguamente, los buques podían desarrollar su acción tan sólo en la estrecha faja del litoral comprendido dentro del alcance de su artillería. Sucesivamente los aviones embarcados, todavía pequeños, y de un limitado radio, empezaron a llevar su acción tierra adentro: hoy no existe ninguna zona terrestre que pueda considerarse fuera del radio de acción de las armas aerodinámicas o balísticas instaladas en los buques.

Comienzan así a definirse los lineamientos del nuevo concepto marítimo militar que atribuye a los buques la función de bases móviles, y en definitiva de verdaderos "vehículos" para el transporte a cualquier punto del mar, de armas y medios que tienen la posibilidad de asegurar la defensa, y en caso necesario, de devolver la ofensiva enemiga hasta el mismo corazón de los continentes.

Por eso, el factor "movilidad" significa para las naves: dispersión, y por consiguiente, defensa contra las

armas de masa; dificultad de ser localizadas y posibilidad de continuos desplazamientos; elementos que pueden asegurar la sorpresa; vehículo de las bases; un radio de acción de las armas embarcadas tal, que pueda alcanzar cualquier zona de la superficie terrestre.

De dicho concepto se deriva lógicamente la capacidad y sobre todo la continuidad de la acción (ó la "súpervivencia", aunque esta palabra pudiera parecer poco concordante con el vocabulario militar) del poder defensivo y contraofensivo de las marinas militares.

### **Características principales de las Naves Militares Modernas.—**

Los principales factores que tienen hoy una influencia más directa y decisiva para darle una nueva fisonomía a la Marina militar son:

- a) el progreso de las armas dirigidas que ha permitido descubrir en los buques un vehículo adaptado especialmente y relativamente poco vulnerable, para las nuevas armas.
- b) la energía nuclear y sus aplicaciones navales, en la propulsión y en las armas.

Además de lo que precede, resulta claro, cómo la movilidad y la extensión del radio de acción de las armas defensivas y contraofensivas ha adquirido una influencia determinante en la construcción de las mari-

nas militares modernas y sobre las características de las unidades que ellas componen.

Veamos ahora, cómo esos nuevos conceptos pueden encontrar o han encontrado una aplicación concreta en nuestra Marina militar, en su ambiente normal del Mediterráneo, y particularmente con respecto a sus proverbiales funciones.

En el cuadro de la NATO, tales funciones pueden resumirse, como es bien sabido, en la protección del tráfico marítimo contra las formas de ofensiva más fuertes y posibles:

—del aire,

—de los submarinos,

—de la aviación.

A menudo se oye decir, que en mares cerrados y meteorológicamente favorables, se puede considerar aptas y suficientes las unidades menores que constituyen el "contorno" normal de la Marina de alta mar.

No tenemos intención de polemizar sobre tal afirmación. Bastará solamente indicar que en el Mediterráneo, la continua concomitancia de las formas probables de ataque, y en particular, de las provenientes de los submarinos y de los aviones, impone el empleo de naves provistas de un eficaz armamento antisubmarino y antiaéreo; los arduos problemas técnicos y de construcción son evidentes.

Por eso, en el actual desarrollo de nuestra Marina, se ha dedicado un esfuerzo particular y una priori-

dad absoluta, al estudio de los buques con características de armamento polivalente, destinados a constituir el núcleo más consistente de nuestras fuerzas navales.

En relación a la tarea principal prevista, las antedichas unidades pueden ser clasificadas genéricamente como "buques escolta". Examinemos detalladamente las consecuencias más importantes sobre las características de los buques que se derivan de la coexistencia de dichas necesidades.

### **Defensa Antiaérea.—**

Respecto a la ofensiva desde el aire, la inmensa ventaja que la amenaza aérea constituía al final de la Segunda Guerra Mundial para las marinas provistas de armas convencionales, ha quedado ahora notablemente reducida o casi del todo anulada con el advenimiento de las armas dirigidas.

Hoy también las marinas medianas como la nuestra, pueden protegerse normalmente contra los ataques aéreos sin tener necesidad de escolta aérea directa, y por lo tanto, sin tener que contar obligatoriamente con portaviones de escolta considerados antiguamente como indispensables, especialmente en las zonas en donde se hacía menos factible el empleo de aviones de caza provenientes de bases terrestres.

Con esto no queremos afirmar del todo, que ya no sirven los portaviones. Pueden servir siempre, especialmente en los grandes mares, para poder llevar las armas y los aviones

indispensables para el desempeño de las operaciones aeronavales.

Pero por otra parte, es innegable que el criterio del empleo de las características de los portaviones tenga bien pronto una evolución drástica.

En primer lugar, hoy han aparecido los grandes portaviones destinados a servir de base móvil para las armas y para los aviones empleados en las operaciones estratégicas. Es lógico por consiguiente, que la defensa a gran distancia, hagan considerar todavía como conveniente, a bordo de estos portaviones, la presencia de aviones de combate pilotados.

Además en la guerra aeronaval en las grandes extensiones marítimas, especialmente cuando la cooperación con los aviones de ataque basados en tierra resulta problemática, las naves y el tráfico marítimo adversario constituyen objetivos móviles que "por ahora" pueden ser fácilmente atacados tan sólo por aviones pilotados: en tal caso es un requisito esencial disponer de aviones de ataque en el conjunto de una formación naval.

Finalmente, para la defensa antisubmarina es ciertamente conveniente para las grandes flotas, concentrar en algunos portaviones la componente aérea de aviones de ala fija o de ala plegadiza, necesaria especialmente para las operaciones de exploración y de caza.

En la práctica, en los océanos ya han encontrado aplicación estas nuevas ideas, y el "aligeramiento" que la Marina británica está efec-

tuando en sus portaviones ligeros, es una confirmación clara de ello.

La transferencia de tales conceptos a extensiones marítimas restringidas lleva a la evidente conclusión total de que no parece necesario insistir más sobre el argumento.

De la exposición precedente se puede sacar la conclusión de que el advenimiento de las armas dirigidas mar - aire, permite desde hoy a las naves de dimensiones medianas, tales como cruceros ligeros, poder desempeñar eficazmente tareas de escolta antiaérea, eliminando de ese modo en la defensa aérea del tráfico marítimo y de las defensas navales, tanto el costoso y vulnerable portaviones de escolta, como el pesado vínculo constituido por el limitado radio de acción de los aviones de caza con base en tierra.

Hoy prácticamente con las armas dirigidas mar - aire instaladas sobre la plataforma de un buque, siempre listas a partir instantáneamente, puede efectuarse la defensa de efectivos navales relativamente extensos, con armas dotadas de un gran coeficiente de probabilidades de destruir a los aviones atacantes.

No parece supérfluo replicar el concepto de que el ataque contra buques grandes que convoyan o contra formaciones navales abiertas, requerirá de parte del adversario el empleo de aviones pilotados todavía por muchos años, aunque la acción contra los buques fijos esté confiada totalmente a las armas dirigidas. Esto justifica ampliamente la instalación y

las características de las armas dirigidas mar - aire previstas para los buques.

Pero otra característica fundamental de las armas teledirigidas convalida su adopción a bordo, no solamente para la defensa antiaérea, sino también como armamento principal de las "naves escolta": la polivalencia de su empleo.

En efecto, un buque armado con determinados tipos de armas dirigidas mar - aire, puede emplear en caso de necesidad esas armas en acciones alternadas y también en acciones antisubmarinas.

Sin embargo, el armamento principal balístico-dirigido de los modernos buques escolta, en mares cerrados donde la ofensiva desde el aire se puede efectuar con ataques múltiples y a alta o baja cota, debe estar integrado por artillería ligera automática apta para desarrollar un gran volumen de fuego. Tales armas destinadas a la defensa antiaérea cercana deben, por medio de rendimiento eficaz, poder emplear proyectiles antiaéreos provistos de espoletas de explosión por influencia. Esto nos lleva a señalar indirectamente al calibre de 76 m/m., como calibre "mínimo" para tal artillería automática ligera.

Con esto no se quiere decir que se deba excluir del campo de la defensa cercana la ulterior integración o la parcial sustitución de esa artillería automática con armas ligeras dirigidas de características menos complicadas y sobre todo más económicas.

No se puede renunciar a la protección indirecta que los cazas pueden ofrecer sobre el mar en las zonas de abrigo de la Península.

### **Defensa Antisubmarina.—**

Pasemos ahora a examinar los requisitos principales para asegurar la defensa antisubmarina. Los principales conceptos para la lucha contra el submarino se basan en las nuevas probabilidades de aumentar las distancias de localización del submarino y en el empleo de armas antisubmarinas de largo alcance aptas para ser guiadas hasta las proximidades del buque.

Por consiguiente, en el campo antisubmarino también parece esencial la necesidad bien conocida en el campo antiaéreo, de asegurar una armonía completa entre el alcance de las armas antisubmarinas y la posibilidad de aumentar la distancia de localización.

Además, se necesita reducir al mínimo el tiempo en que las armas permanecen confiadas a su propio medio de autoguía, al cesar su control por parte del que las ha lanzado.

Para obtener ese resultado, — sea respecto a la localización, sea sobre todo respecto al transporte sobre la vertical del submarino de las armas destinadas a destruirlo, — se ha afirmado la necesidad de asignar siempre que sea posible, a cada sistema antisubmarino de a bordo, una "competente aérea propia" constituida por helicópteros, no solamente co-

mo función integrante de los medios de exploración, sino también como vehículos para las armas antisubmarinas, siendo así posible guiarlas y controlarlas hasta que estén en la vertical del submarino.

Puede parecer que el examen del armamento de las naves militares haya hecho descuidar las características del "vehículo" destinado a llevarlo y a permitir su empleo, esto es: cascos y aparatos motores.

Esto depende en parte, del mayor y mejor conocimiento que se tenga a ese respecto. Por eso, nos limitaremos solamente a indicar que el alcance aumentado de las armas y de los medios de exploración, tanto en el campo antiaéreo como en el antisubmarino, hace menos pesada la necesidad del factor "velocidad".

Por lo demás, también la propulsión nuclear, además de permitir mayores velocidades, asegura el mantenimiento de velocidades elevadas durante un tiempo casi infinito: no subsistiendo ya el problema de la autonomía.

En definitiva, hoy se requiere cascos siempre más marineros y más fuertes, y aparatos motores de una prolongada seguridad de funcionamiento, aunque fuera con alguna reducción de la potencia máxima disponible y de consiguiente en la velocidad.

La posibilidad de conciliar los arreglos logísticos y sobre todo la habitabilidad, con la exigencia siempre mayor del espacio necesario para las nuevas armas y para los nuevos me-



dios, presenta arduos problemas de construcción.

### Buques Escolta.—

De las anteriores consideraciones, en el cuadro del programa del desarrollo de la Marina militar se ha llegado a la conclusión lógica de que un "buque escolta" moderno, apto para la defensa antiaérea, con armas dirigidas y dotado de medios modernos para la exploración antisubmarina con una componente relativamente "propia" de helicópteros, requiere un desplazamiento unitario de 500 toneladas por lo menos.

A nuestro "Doria" y "Dulio" que están actualmente en construcción se les puede considerar como verdaderos prototipos de una categoría de buques clasificada también con el nombre de "Cruceiros de Escolta". A ellos debe agregarse algunas unidades con armas dirigidas con características más específicamente antiaéreas, el "Garibaldi" y los dos cazatorpederos "Impávido" é "Intrépido", éstos últimos armados con armas dirigidas para servicios menores.

Como nuestras necesidades de la defensa del tráfico comprenden una lista de por lo menos una veintena de "buques escolta" siempre listos para su empleo (lo que implica una lista total sensiblemente mayor para poder tener en cuenta los buques en labores), y considerando un porcentaje mínimo de buques escolta, dotados de armas dirigidas no inferior a un 40% del total, se llega a encontrar como primer objetivo de la Marina militar,

la necesidad de construir por lo menos ocho unidades con armas dirigidas, inclusive las cinco que están en construcción.

Al indicar un porcentaje de un 40% de unidades con armas dirigidas, además de basarse en la situación *de facto* relativa a las unidades sin armas dirigidas existentes o programadas, se ha tenido presente el factor económico o sea el altísimo costo de las armas dirigidas y de su instalación. Sin embargo, no se excluye que el citado 40% pueda sufrir otro incremento en el futuro.

Además, no dejaremos de señalar como el mayor desplazamiento unitario y las características de las naves escolta modernas les permitirán representar un vehículo base perfectamente idóneo para las armas balísticas contraofensivas de mediano radio de acción.

Hay que notar que la presencia a bordo, de tales armas no interfiere en modo alguno con la ejecución de las operaciones normales asignadas a esas unidades.

De allí se deriva una seguridad y una economía de instalación y de empleo tales que hacen que esas instalaciones merezcan el calificativo de *ideales*.

Consideramos que los cuatro cazatorpederos en servicio (dos *San Giorgio* y dos *Impetuoso*) tienen características válidas todavía para algunos años; las cuatro fragatas de la clase *Cigno* también están en servicio; las cuatro fragatas de la clase *Bergamini* están en construcción.

Tenemos así un conjunto de doce buques escolta modernos que agregados a las unidades con armas dirigidas, de las cuales ya hemos indicado el número mínimo, lleva el total de nuestras unidades de escolta a un límite de 20 unidades de escolta modernas por lo menos.

Se necesita indicar que los dos cazatorpederos de la clase **Aviere** están ahora próximos a su límite de edad, y que las 3 fragatas tipo **Altair**, próximas también a ese límite tienen características que ya no responden a los nuevos modelos operativos, y que por lo tanto, ya no se les puede considerar entre los buques escolta modernos.

#### **Calidad, Automatización.—**

Los lectores habrán notado seguramente como en los programas para la construcción del núcleo principal de "buques escolta", la Marina militar se dirige decisivamente sobre las naves de calidad, o todavía más exactamente, sobre las naves de alta calidad.

Al dejar para otros artículos que desearíamos ver publicados en los próximos números de la "Rivista Marittima" el examen detallado de las características de los nuevos buques, de las nuevas armas, de los nuevos medios, y de las nuevas instalaciones del armamento, consideramos necesario indicar brevemente la importancia que la Marina militar atribuye para los fines de la "calidad" a las aplicaciones de la automatización en los buques.

Por de pronto suponemos que en el desarrollo de la automatización no se intente seguir la "moda", sino hacer frente a una imprescindible necesidad.

En la era en que las fracciones de segundo tienen un valor decisivo, todas las armas y todos los medios deben estar siempre listos a suministrar "instantáneamente" su aporte "máximos". Con sistemas no automáticos se podría resolver una parte de este problema, aumentando la disponibilidad de los servicios de los hombres.

Pero a esto se oponen dificultades insuperables:

- a) falta de capacidad de las naves para alejar a otro personal, con posibilidades logísticas suficientes y aptas para permitir una permanencia larga y confortable a bordo;
- b) las grandes dificultades técnicas, económicas y de organización para formar y mantener esa inmensa fila de especialistas que constituye hoy día la casi totalidad de las tripulaciones.
- c) la comprobación de que en la defensiva el rendimiento en eficiencia de los automatismos es superior al de los hombres; siempre susceptible de errores.
- d) la inferioridad material del hombre para desarrollar con exactitud en fracciones de segundo, cualquier operación

que requiera un esfuerzo físico e intelectual, y que, en cambio, los medios electrónicos modernos lo efectúan instantáneamente y con una precisión absoluta.

Deliberadamente hemos señalado el requisito de la automatización, porque parece que constituye condición especial para calificar como "moderna" a una unidad naval. Y también, porque en las doce unidades "de escolta" sin armas dirigidas (2 San Giorgio, 2 Impetuoso, 4 Cigno y 4 Bergamini) mencionadas anteriormente, en donde las aplicaciones del automatismo son muy numerosas, se justifica plenamente la actitud de haber clasificado dichas naves modernas e idóneas, para formar parte del núcleo principal de los buques de escolta.

### **Corbetas. Cañoneras Motorizadas. Dragaminas.**

Después de este paréntesis volvamos a hacer un examen rápido de las otras categorías de buques en las cuales está interesada nuestra Marina.

Es evidente que además de todas las funciones de los buques de escolta examinadas anteriormente, las operaciones navales comprenden muchas otras necesidades.

A muchas de ellas se puede proveer en parte, con las unidades menos modernas: queda siempre preeminente, especialmente con fines antisubmarinos, la necesidad de una clase bastante numerosa de buques de es-

colta costanera o de corbetas con características de armamento moderno.

También a causa de la consideración de que un posible adversario no pueda emplear por algunos años "todos" los submarinos de características modernísimas, se estima no sólo válida sino conveniente la construcción de nuevos buques escolta costaneros, siempre que resulten ser unidades económicas y de un manejo sencillo y seguro.

Por eso, en relación a la edad alcanzada hoy por nuestras corbetas de la clase **Gabbiano**, resulta evidente que entre las necesidades más urgentes de nuestra Marina militar debe estar comprendida la sustitución gradual de las viejas corbetas por unidades más modernas de la misma categoría.

Con tal fin, hasta hoy parece posible desarrollar las características antisubmarinas y de velocidad de las corbetas de la clase **Albatros** sin variar sensiblemente las formas y el desplazamiento, para contruir una clase de naves costanera dotada de medios de exploración y de armas antisubmarinas de "mediano" alcance, pero bien entendido, acordes con sus respectivos servicios.

Otro problema que se deriva de la particular fisonomía geográfica de Italia, está constituido por la necesidad de disponer de un grupo de unidades costaneras veloces. Ya se ha iniciado la construcción de una nueva serie de esas unidades con características de una rápida convertibilidad en el armamento, tales que permiti-

rán su empleo según las necesidades operativas, en funciones de cañoneras, torpederas o fondeadoras de minas.

La experiencia y la tradición de los éxitos obtenidos con estas unidades en las dos guerras son una garantía del favorable aporte de esta clase de buques con fines operativos.

En el campo del dragado podemos afirmar sin lugar a duda, que con la ayuda conspicua de los Estados Unidos se ha construído una de las flotas más modernas de dragaminas, formada principalmente por las clases litorales, de altura y costaneras, todas ellas unidades de excelente calidad. Numéricamente, ese conjunto de dragaminas se aproxima al nivel mínimo de seguridad previsto.

El esfuerzo técnico de la Marina militar está dirigido ahora principalmente a perfeccionar el rendimiento de estos dragaminas, especialmente en el campo magnético y acústico, y a incrementar el desarrollo de los medios y de la formación del personal para "cazar las minas"

## SUBMARINOS

En el campo de los submarinos, se prevé que a los cuatro existentes se podrá agregar en 1959 el "bario" y otro submarino de la clase **Da Vinci**.

Mientras tanto, continuará la construcción de dos nuevos submarinos antisubmarinos de la clase **Toti**. Siguiendo también con ritmo acelerado la formación y la preparación del personal, y además los estudios

preliminares para la propulsión nuclear.

La importancia que la posibilidad de las nuevas armas y de los nuevos medios ha conferido al desarrollo de las unidades submarinas es tal, que no puede ser examinada con suficiente amplitud en el actual cuadro sintético panorámico.

Por eso estamos seguros de que el problema "vital" constituirá un argumento ulterior de un análisis especial y amplio en las páginas de la Rivista Marittima.

## Aviones antisubmarinos y Helicópteros.—

La componente aérea antisubmarina vendrá a estar consolidada por medio de un elemento congruente de los aviones antisubmarinos de ala fija basados en tierra, del tipo Grumman, de autonomía no muy grande, pero dotados de características, armamento, e instalaciones modernísimas.

Respecto a los helicópteros, está previsto un esfuerzo notable en el aumento de la componente aérea.

En los primeros meses de 1959 entraron en servicio los dos primeros helicópteros grandes "S-58", antisubmarinos adquiridos en los Estados Unidos. Estos se unirán al primer núcleo de helicópteros pequeños para el adiestramiento elemental que ya están en servicio y a otros pequeños helicópteros para adiestramiento antisubmarino específico que están en construcción en Italia por cuenta de la Marina militar.

También, en el campo de los buques auxiliares, está previsto un aumento de fuerzas, destinado especialmente para suministrar un apoyo móvil logístico suficiente para las fuerzas navales que estén en operaciones.

### Consideraciones finales.—

Suponemos que por medio de esta rápida exposición, los lectores habrán podido darse cuenta cómo el advenimiento de los nuevos medios, muy costosos también y muy difíciles de construir, permiten dar valor a una Marina militar aún de consistencia mediana.

En resumen, se puede aspirar a tener una marina fuerte, aún con un número relativamente modesto de buques, siempre que se exalte la calidad; cualidad que habrá que buscarla en el personal, en la técnica y en el apoyo industrial de la Nación.

Las dificultades que hay que afrontar para resolver esos problemas son inmensas y requieren gran experiencia militar, técnica e industrial.

Pero hoy podemos afirmar que todo lo que ha sido hecho en años y años de trabajo duro y silencioso de preparación, le permitirá a nuestra Marina clasificarse entre el número de las que se podrá definir como Marinas modernas y de calidad.

Se puede afirmar que la Marina le ha dado a la Nación un fuerte impulso, especialmente en el progreso de las industrias electrotécnicas y en las de la mecánica naval.

Hemos tratado de exponer nuestro punto de vista sobre la situación general y sobre todo sobre los conceptos básicos del programa de desarrollo de la Marina militar a principios de 1959.

La realización de tal programa trae consigo un esfuerzo y una decisión que podemos definirlos, "sin precedentes", en la Historia de la Marina. Podemos confiar en que el personal militar y civil de la Marina militar no estará en desacorde con sus brillantes tradiciones; y la experiencia de lo que se ha hecho durante la renovación inicial de nuestras naves de guerra nos proporciona una segura confirmación de ello.

Sin embargo, se necesita que ese esfuerzo encuentre apoyo y protección en todos los sectores del País y sobre todo que se comprenda que la renovación de nuestra Marina militar está estrechamente ligada al problema de la seguridad y por consiguiente, a la vida de **una Nación indisolublemente ligada al mar**... como la Italia.



## ANECDOTA NAVAL

### “*Saludo Sui Generis*”

ARGUS.

Talara. Año del Señor de 1943.

Se preparaba el desfile militar de Fiestas Patrias. El Cuerpo de Defensa de Costas acantonado a la sazón en ese puerto del Norte, acababa de recibir a un nuevo médico.

El galeno, como civil recién iniciado en la carrera, debía también uniformarse y desfilar al mando de un Grupo del Cuerpo de Sanidad de la Armada. Sus amigos Oficiales le instruyeron debidamente: ¡el bracelete, en este otro brazo!, las caponas... así; procura tener aspecto marcial, etc., etc.

—Y... ¿qué debo hacer en la parada?

—Sencillamente —le dijeron—, marchas al compás de la banda, antes de llegar a la Tribuna Oficial exageras el paso, y luego... ¡pues saludas!

—¿Es eso todo?

—Ni más ni menos.

Comenzó el desfile y nuestro héroe, muy emocionado, lo hizo admirablemente bien. Los aplausos del público al pasar las tropas, los sentía en forma de un escózor emotivo que le recorría sin cesar la cara...

Todo fué como sobre ruedas... hasta llegar a la Tribuna Oficial. Hizo como le dijeron: acentuó el golpe de planta, procuró ser marcial hasta el extremo, pero...

El General Jefe de Región y el Comandante General de la Escuadra casi sufren un patatús, cuando nuestro héroe sacándose la garra y manteniéndola en la mano derecha, pasó frente a la Tribuna haciendo contínuas y muy respetuosas venias con la cabeza.

## El Fin del "Yamato"

Por el Contra'mirante RAYMOND DE BELOT  
(De la Revista Marittima).

Victoriosa en Pearl Harbour, en Kuantan, y en Java, la marina japonesa conoció después de Midway un período de equilibrio con la marina norteamericana.

En 1944 fué aplastada en Saipán y en Leyte.

Los norteamericanos, mientras proseguían a la conquista de las Filipinas, se impusieron en Okinawa, isla situada entre Formosa y el Japón y que debía servirles de trampolín para invadir ese país.

Fué el 1º de Abril, después de una violenta preparación con bombardeos aeronavales, que las tropas norteamericanas desembarcaron en la playa de Hagushi en la parte sudoeste de Okinawa. Con gran sorpresa de los norteamericanos, el ataque cayó en el vacío. Los japoneses renunciando a combatir en la playa, se habían retirado a la península meridional de Okinawa, a posiciones preparadas desde hacía tiempo, y potentemente fortificadas.

El plan japonés consistía en prolongar el mayor tiempo posible la lucha en tierra, obligando de ese modo a los norteamericanos a mantener sus fuerzas navales en las costas de Okinawa para poder atacarlas duran-

te largo tiempo con su aviación que empleaba en vasta escala la táctica "kamikaze" o táctica del suicidio con aviones que iban a estrellarse y que estallaban contra los buques.

La palabra "kamikaze" significa en japonés "viento divino" y tuvo su origen en una tempestad que en la Edad Media dispersó a la flota invasora mongola del Kublai - Khan cuando estaba acercándose al Japón. Durante la Segunda Guerra Mundial el término "kamikaze" fué aplicado a la táctica suicida, que se creía que hubiese destruido a las fuerzas navales enemigas, así como la tempestad destruyó a las naves mongolas. Este término se extendió a los hombres y a los aparatos.

Se empleó la táctica "kamikaze" en la Filipinas en el Otoño de 1944, pero sobre todo fué en Okinawa donde se generalizó esta táctica, constituyendo así el arma suprema del Japón.

En Okinawa la resistencia en tierra duró hasta el 21 de Junio de 1945 y durante todo ese tiempo los aviones japoneses se precipitaban sobre las naves aliadas, tanto en masas compactas, como en pequeños grupos aislados; y los japoneses uti-

lizaron en ello, todos los aparatos que tuvieron disponibles, los más recientes así como los más antiguos, aparatos de ejercicio, hidroaviones lentos y poco maniobrables y también bombas planeadoras maniobradas por un hombre, que los norteamericanos bautizaron con el nombre de "Bakas" palabra trivial japonesa.

Cuando la pesadilla "kamikaze" hubo terminado en Okinawa, los japoneses habían perdido 8000 aparatos. También los norteamericanos tuvieron grandes pérdidas y no pudieron vencer sino gracias a su energía, a su habilidad y a su potencia industrial. Ninguna marina que no fuese la norteamericana habría podido soportar, sin doblegarse, el terrible asalto "kamikaze".

La marina japonesa había puesto en esta lucha toda su aviación. Era el mismo Almirante Toyoda, Comandante en Jefe de la Flota, quien coordinaba la acción de todas las fuerzas aéreas, del ejército y de la marina.

Desde el principio se le había presentado un problema al Comando naval japonés: ¿Deberían las naves de superficie haber tomado parte en la defensa de Okinawa?

Después de la derrota de Leyte, en Octubre de 1944, la flota japonesa había perdido toda probabilidad de reconquistar el predominio marítimo. Las naves salvadas del desastre buscaban refugio, del bombardeo aéreo del adversario, camuflándose, y en las ensenadas del Mar del Japón. Algunos buques habían desembarca-

do sus tripulaciones, conservando a bordo solamente el personal de seguridad y las dotaciones del armamento antiaéreo.

Y en los barcos que habían conservado sus tripulantes, faltaba petróleo. Desde que el Japón fué separado de las reservas de la Insulandia, la penuria del combustible se hacía cada día más aguda: a pesar de las restricciones, las reservas iban agotándose rápidamente.

Ante el Estado Mayor General de Marina se presentaron dos tesis opuestas acerca del empleo de la flota:

Para los que sostenían la primera tesis, la salida era un suicidio, un suicidio inútil. En verdad, toda la táctica kamikaze estaba basada en el suicidio, pero no en la desesperación. Más bien al contrario, gracias a un sacrificio inteligente, los aviones debían infligir a la flota enemiga golpes tan duros que hicieran imposible la invasión del Japón.

Esto no tenía nada que ver con mandar al combate una escuadra reducida que hubiera sido destruída antes de haber podido causar cualquier daño al enemigo. Más valía conservar el personal para acciones eficaces en tierra o en el aire, y también guardar las naves para el porvenir en caso de una victoria en Okinawa.

En cambio, los partidarios de la segunda tesis, juzgaban que se debía hacer salir a los buques a cualquier precio. En primer lugar, ese era un



elemento moral. El Comandante en Jefe de la flota declaró: "Todos los marineros deben considerarse como "kamikazes".

¿Debían pues las naves de superficie permanecer ellas solas ajenas al ataque? ¡Qué importaba las pérdidas! Aunque todavía quedaban algunas naves, éstas serían destruidas más tarde o más temprano por los bombardeos aéreos y esto sin gloria y sin provecho.

En cambio, la salida de la flota habría coincidido con un ataque aéreo a Okinawa; y también si los buques no hubiesen llegado a la meta precisa de su destino, habrían servido para disuadir o para fijarle un límite a las fuerzas enemigas. Por otra parte, había probabilidades de llegar al fondeadero de Okinawa. El tiempo y las circunstancias podrían favorecer la empresa, y finalmente, se debía contar con la ayuda divina; argumento éste, de primera clase en el Japón.

Presentadas a los Oficiales más decididos y más exaltados del Estado Mayor, estas razones tomaron el barlovento (fueron aceptadas) y el Cuartel General Imperial dió la orden de mandar al combate las naves de superficie que pudieran ser armadas.

Con gran dificultad, rebuscando hasta el fondo de los tanques de las naves y de la reserva de tierra, se recolectó algunos miles de toneladas de petróleo, menos de lo que la marina norteamericana hubiese consumido en medio día, pero en cantidad suficiente como para una breve

incursión. De ese modo se pudo formar una escuadra llamada pomposamente "Primera Fuerza de Diversión y de Ataque", que comprendía el acorazado "Yamato", el crucero "Yahagi" y ocho cazatorpederos, pero sin portaviones.

El calificativo de "primera" aplicado a esta fuerza, podía dejar a las tripulaciones la ilusión de estar seguida o sostenida por una segunda escuadra. En realidad no hubo otras, y el Estado Mayor de la Marina se encontraba en la imposibilidad de armar otros buques.

Lo que constituía la potencia de la Primera Fuerza de Ataque era el acorazado "Yamato". Antes de la guerra, los japoneses habían puesto en gradas, y llevado a término con el mayor secreto pocos meses antes del comienzo de las hostilidades, dos grandes acorazados, el "Musaichi" y el "Yamato": que desplazaban 65.000 toneladas Washington, mientras que los acorazados norteamericanos más grandes no pasaban de 45.000. Su artillería principal era de 450 m/m., el mayor calibre del mundo.

Los aliados no conocieron las características de estas naves formidables, sino después de la capitulación del Japón. Su protección era también muy grande y los marineros japoneses la consideraban como insumergible: pero esta ilusión se desvaneció en la batalla de Leyte, en la cual fué hundido el "Musaichi" después de haber recibido un considerable número de bombas y torpedos.

El "Yamato" quedó solo; era un temible adversario, pero a condición de tener al enemigo al alcance de su artillería principal.

Ahora bien, en toda la Segunda Guerra Mundial en el Pacífico se demostró que rara vez podían los acorazados acercarse al enemigo a flote, y que las batallas tenían lugar a gran distancia por medio de la aviación. Los acorazados no podían entrar en contacto, sino en circunstancias excepcionales. Esto no había sucedido sino dos veces, y de noche, en Guadalcanal y en Surigao.

Frente a la pequeña escuadra japonesa, los norteamericanos disponían de fuerzas abrumadoras. En Okinawa, como protección cercana de las operaciones de desembarco y para apoyo táctico de las tropas estaba la "Covering Force" que comprendía 10 acorazados de modelo antiguo, 9 cruceros pesados, 4 cruceros ligeros, 23 cazatorpederos, y 23 portaviones de escolta. Más lejos, entre el Japón y Okinawa se encontraba la Quinta Flota norteamericana constituida esencialmente por la "Fats Carrier Task Force": 15 portaviones grandes, 8 acorazados recientes, 2 grandes cruceros de combate, 2 cruceros pesados; 11 cruceros ligeros, 48 caza torpederos, y además, como refuerzo estaba la "British Carrier Force" con 22 barcos, 4 de los cuales eran portaviones.

La flota norteamericana presentaba la particularidad de estar comandada alternativamente por el Almirante Halsey y por el Almirante

Spruance que se alternaban con su respectivo Estado Mayor, porque las fatigas de la campaña habían demostrado la necesidad de reemplazar después de algunos meses a los Jefes y a los Estados Mayores. Cuando la comandaba el Almirante Halsey la flota estaba bautizada con el nombre de Tercera Flota, y cuando la comandaba el Almirante Spruance se llamaba en cambio, la Quinta Flota, variación en la numeración que contribuyó a desorientar el servicio japonés de informaciones.

En Abril de 1945 la flota estaba comandada por el Almirante Spruance, hombre de alto valor como Halsey, pero que tenía un temperamento diferente, menos impetuoso y más metódico.

En Okinawa el Comandante de la escuadra japonesa tenía pues ante sí, un adversario que no dejaba nada al acaso, y no podía contar con esas imprudencias que en la batalla de Leyte pusieron a la flota norteamericana a dos dedos del desastre.

La misión principal del Almirante Spruance consistía en destruir las fuerzas aeronavales japonesas, ya fuera con bombardeos estando fondeadas, o bien interceptándolas en caso de que se hubiesen hecho a la mar.

El 5 de Abril al Almirante Seli-chi Ito Comandante de la Escuadra japonesa recibió del Almirante Toyoda, Comandante en Jefe de la flota, la siguiente orden N° 607: "La Primera Fuerza de Diversión y de Ataque saldrá del Mar Interior (Mar

del Japón) el 6 de Abril 1945 y atacará en Okinawa a las fuerzas norteamericanas. El ataque se efectuará en la madrugada del 8 de Abril".

El Almirante Ito no se hizo ilusiones acerca de la suerte que le esperaba. Era la destrucción de la Escuadra, y para él, la muerte. Eso era secundario, pero las probabilidades que tenía que causarle daño al enemigo le parecían casi nulas. Sin portaviones, la capacidad táctica de sus fuerzas era muy pequeña. Para su protección cerca de las costas japonesas, le habían dado cinco aeroplanos terrestres, además, eventualmente podía pedir socorro al aeropuerto de Kano. Pero toda la experiencia de la guerra demostraba que en alta mar no se debía contar con aparatos terrestres. Llegaban siempre demasiado tarde.

---

Especialmente en 1941 la escuadra del desgraciado Almirante británico Tom Philipps, aventurándose en el Golfo de Siam sin portaviones, fué destruida cerca del Cabo Kuantan por la aviación japonesa. En esa época en la Marina Imperial se burlaron mucho de los británicos, porque éstos no habían comprendido que una fuerza naval sin portaviones, pertenecía al pasado. En realidad, los británicos no habían podido disponer ni de un solo portaviones: y Tom Philipps había aceptado deliberadamente los riesgos que no subestimaba.

---

Ahora la situación era inversa. Como ya lo había hecho Tom Philipps, Selichi Ito debía probar suerte sin protección aérea y sin bombarderos embarcados, para atacar y debilitar al enemigo.

No, el Almirante japonés no podía haberse hecho ilusión alguna. Preparó el plan con su Estado Mayor. Saldría del Mar Interior; habría pasado de noche por la isla de Kiu Siu y se habría dirigido hacia el Oeste, sobre todo para evitar pasar por los campos minados colocados a lo largo de Nansei Shoto, cadena de islas que une al Japón con Okinawa, y también para mantenerse lo más alejado posible de la exploración aérea del enemigo.

El día 7 habría caído al Sudoeste y en la noche del 7 al 8 habría regresado hacia Okinawa para atacar en la madrugada. Esta maniobra alargaba el recorrido y la duración de la permanencia en la mar, pero era la única juiciosa. Si el tiempo hubiese estado algo cubierto, habría tenido alguna probabilidad para pasar inadvertido.

El 6 de Abril, poco después de las 15 horas, la Escuadra japonesa zarpó de su base de Tokuyama, en el Mar Interior. Poco después descubrió algunos B-29 fortalezas volantes norteamericanas que pasaron directamente al Japón, sin verla. Pero a las 17.10 en el Estrecho de Bungo, la Escuadra fué avistada por el submarino norteamericano "Threadfin", que estaba de vigilante en el Estre-

cho, y que, demasiado lejano para atacarla, la señaló diciendo: "Por lo menos un acorazado con una escolta de cazatorpederos con rumbo 90°".

En ese momento la Quinta Flota norteamericana estaba pasando al Sudeste de Nansei Shoto.

Al Almirante Spruance y a su Estado Mayor se le presentaban tres hipótesis:

La primera: la Escuadra japonesa saldrá del Mar Interior para remontar hacia la bahía de Tokio.

La segunda: contorneará Kiu Siu para ir al arsenal de Sasebo.

La tercera: bajará hacia el fondo de Okinawa para atacar.

Fué esta última hipótesis la que pareció más probable así como la más peligrosa.

La primera hipótesis fué eliminada cuando cerca de las 20 horas, un segundo submarino norteamericano el "Hacleback" estableció contacto por radar con la fuerza japonesa. Esta fuerza descendió hacia el Sur costearo la isla de Kiu Siu. El Almirante Spruance supuso entonces correctamente que los japoneses iban al ataque de Okinawa, y durante la noche se colocó hacia el poniente.

No obstante esto, por prudencia decidió hacer explorar el mar en la madrugada del 7 con los aparatos de sus portaviones sobre un vasto sector del horizonte que se extendía desde el Noroeste hasta el Norte de Nansei Shoto.

Los norteamericanos se habían adueñado de las islas Kerama Retto

y del Sudeste de Okinawa que les servía de base. Para aumentar la densidad de la exploración, los hidroaviones de Kerama Retto participaron también en la exploración. El rápido descubrimiento del enemigo gracias a los submarinos permitió a los norteamericanos organizar en la mañana del 7 una red cerrada de exploración. En el plan estratégico, la partida decisiva ya estaba decidida en la noche del 6 de Abril.

A bordo del "Yamato" habían sido oídas las señales emitidas por los dos submarinos, pero no pudieron ser descifradas. El Estado Mayor del Almirante Ito se convenció entonces de que la salida de la Escuadra ya había sido señalada. Se hubiera debido reforzar primeramente las patrullas antisubmarinas en los estrechos.

Esto se sabía tanto en Tokio como en la Prefectura Marítima de Kure que tenía jurisdicción sobre esas aguas, solamente que no existía los medios para hacerlo. El asunto se presentaba mal. A menos de no estar favorecida por una densa neblina, la Escuadra sería descubierta en la mañana siguiente. Pero Ito no podía anular la salida, y Toyoda no dió la orden para ello.

Durante la noche, la Escuadra pasó por el Estrecho de Osumi, al Sur de Kiu Siu poniendo rumbo al Oeste. La noche pasó sin alarmas. Hubo un solo accidente: a causa de una avería en la máquina, el cazatorpedero "Asashino" se quedó atrás, pero después pudo entrar en línea.

En la madrugada la visibilidad en la mar parecía buena: en cambio las capas de nubes estaban muy bajas. Estas condiciones del tiempo eran favorables para la aviación, pero los japoneses conocían la habilidad de los pilotos norteamericanos: ellas no impedirían ni la exploración ni el ataque.

A las 8.40 los japoneses divisaron cinco aparatos enemigos y los reconocieron como aparatos de la aviación embarcada. Los portaviones enemigos estaban pues dentro del alcance de ataque.

A las 10.15 toda la Escuadra puso rumbo al Sur, tal como lo esperaba el Almirante Spruance. El último de los cinco aviones de caza que protegían a la Escuadra japonesa, aunque débilmente, regresó a su base por falta de combustible.

En vano desde el principio de los ataques Ito pidió socorro al aeropuerto de Kano. Nada llegaba. En el momento del cambio de rumbo aparecieron dos grandes hidroaviones norteamericanos. Las fuerzas japonesas abrieron el fuego con todas sus piezas, entre éstas hay que contar las 150 piezas antiaéreas del "Yamato". Los hidroaviones aparecieron de las nubes.

La Escuadra navegaba en esos momentos a 22 nudos. El "Yamato" al centro de la formación, el crucero "Yahagi" a la izquierda hacia proa, y los cazatorpederos en un arco de círculo por la proa del acorazado. La Escuadra había adoptado un gráfico

de zig-zag amplio y frecuente. Los ataques norteamericanos empezaron poco después de las 12.30.

La escuadra norteamericana de los portaviones rápidos disponía de 900 aparatos. Unidades excelentes manejadas por un personal espléndidamente adiestrado y que tenía experiencia de guerra. La primera ráfaga partió a las 10 a.m., desde cerca de 200 millas del "Yamato". Estos ataques se sucedieron sin interrupción. Los norteamericanos atacaron con grandes masas, combinando los ataques de los aviones de bombardeo con los de los aviones lanzatorpedos.

Las nubes bajas estorbaban mucho a los aviones en picada, que tienen la costumbre de precipitarse sobre el blanco desde una altura de 3000 metros; pero están acostumbrados a esta clase de ejercicios; y por otra parte, las nubes bajas estorbaban también a la artillería antiaérea japonesa.

Al primer ataque las naves de Ito cesaron el zig-zag. Cada buque debía seguir independientemente su maniobra defensiva. La velocidad fué aumentada a 30 nudos. Las nubes bajas no les permitieron a los norteamericanos efectuar ataques bien regulados: los grupos se dispersaron y el combate asumió un aspecto algo desordenado. Sin embargo, los ataques fueron eficaces.

A las 12.40 dos bombas de grueso calibre cayeron sobre el "Yamato" cerca del árbol de popa. Al-

gunos cañones antiaéreos fueron proyectados al aire, a causa de la explosión. El puesto de popa de la dirección de tiro y un radar quedaron destruidos. Las cubiertas se cubrieron de muertos y heridos y estalló un incendio.

A las 12.45 un torpedo chocó a babor y el acorazado comenzó a escorarse, pero la nave era fuerte y resistía. La escora fué compensada y se apagó el incendio. El "Yamato" prosiguió su camino sin una disminución sensible en su eficiencia. Pero el "Yahagi" torpedeado, evolucionaba difícilmente.

Un cazatorpedero, el "Hamakaze" tuvo el casco partido por mitad por un torpedo... y se hundió. Otros dos cazatorpederos salieron con averías graves.

Poco después de las 13 horas una nueva oleada de 50 aviones atacó, 20 de ellos eran aviones torpederos. Tres torpederos hicieron blanco en el acorazado, siempre a babor hacia el centro de la nave. Algo después otros dos torpedos chocaron por la misma banda. Esta vez fué imposible compensar la escora. Se redujo la velocidad.

La Escuadra perdió todo su valor ofensivo y ya no se podía ir a atacar a las naves norteamericanas que estaban en Okinawa.

Muy a su pesar, el Almirante Ito se resignó a batirse en retirada y

ordenó dar media vuelta. Con gran dificultad el "Yamato" cambia de rumbo. La rotación es lenta. En ese momento la formación se descompagina: el "Yamato" se encuentra aislado y avanza lentamente con un gran incendio a bordo. Las otras unidades siguen en desorden al "Yamato", y la Escuadra ante estas dificultades trató de arrastrarse hacia el Japón.

Tal vez hubiera podido ser auxiliada por los aviones, si hubiera estado más cerca de las costas. Pero el "Yamato" se encontraba a 120 millas del punto más próximo del Japón al Sudoeste de Kiu Siu, y estaba a 180 millas del Arsenal de Sasebo.

El Almirante puso rumbo al Norte sin ilusiones en lo que concernía al acorazado, pero la retirada tal vez podría permitirles entrar a puerto a algunos de sus cazatorpederos. Porque para que hubiese podido haber alguna pequeña esperanza de salvar al "Yamato", habría sido necesario que cesasen los ataques norteamericanos.

Las angustiosas llamadas para obtener el concurso de los cazas terrestres fueron vanas. Y los ataques norteamericanos continuaban sin tregua. Dos bombas cayeron en el centro del buque. Poco después un torpedo lo tocó por la banda de estribor. Hirió también a la nave, pero la ardrizó un poco. Otros dos torpedos, uno después de otro, la hirieron a babor.

La velocidad disminuyó y su tiro había cesado casi por completo. Un último torpedo la hiere por babor. La escora llega a 20° y continúa acentuándose. El "Yamato" se detiene; las piezas guardan silencio; los incendios continúan furiosamente por todas partes: todos los medios de lucha contra incendio y contra las vías de agua están fuera de servicio: las santa bárbaras pueden saltar de un momento a otro.

Los hombres fatigados salen de las entrañas de la nave y se reúnen en cubierta en los lugares en que todavía no ha llegado el fuego. De los aviones norteamericanos ya no se distingue la nave, que está envuelta en una nube de humo anaranjado y que le da un resplandor rojo vivo.

El "Yamato" ya no es sino un pecio, sobre cubierta masas de hombres son cogidos por los incendios de zona en zona. Entonces, quizá por la primera vez, empieza a soplar un viento de rebelión en la marina japonesa.

¿Por qué no abandonar la nave que está por hundirse de un momento a otro? —Pero la disciplina es demasiado fuerte; ninguno se arrojaría al agua sin orden de abandono de buque, y el Almirante no quiere dar la orden; en el momento del naufragio se salvará el que pueda; pero ningún japonés abandonará un buque de la Marina Imperial mientras dicho buque esté a flote.

El Almirante entró a su puesto de comando para esperar allí la muerte.

A las 14.20 resonaron violentas explosiones bajo las torres de la artillería principal a proa estribor. Toda la nave se sacudió y luego se inclinó a babor y se hundió en pocos instantes.

La vuelta de campana proyectó al mar la masa de hombres que se encontraban en cubierta, pero una gran parte de ellos, cogida bajo la superestructura fué arrastrada al fondo de las aguas.

Cesaron los ataques norteamericanos.

Cuando poco a poco el humo se disipaba, vinieron tres cazatorpederos japoneses que todavía podían maniobrar, para recoger a los sobrevivientes: de los 3000 hombres de la tripulación se salvaron 250 solamente. No se pudo recoger al Almirante, porque había permanecido encerrado en su puesto. Fué un Oficial de Estado Mayor, sobreviviente, quien dió la información sobre el fin del "Yamato".

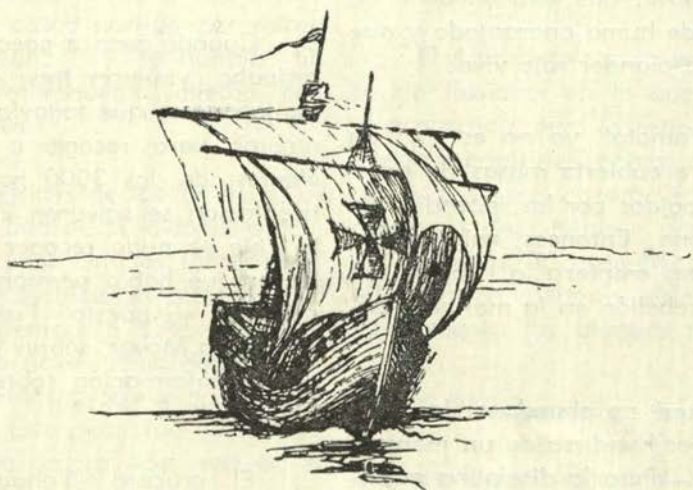
El crucero "Yahagi" también voló, y tres cazatorpederos se hundieron. En la noche, su propia tripulación hundió un cuarto cazatorpedero que no podía seguir navegando.

Cuatro cazatorpederos más o menos averiados llegaron a Sasebo, y no volvieron a salir más.

Al día siguiente, el Cuartel General anunció que el "Yamato" se había hundido gloriosamente bajo los golpes de la aviación enemiga, después de haber causado una verdadera hecatombe a sus adversarios. Pero en realidad, la victoria fué pagada por los norteamericanos a un precio increíblemente bajo: 10 aparatos

y 12 hombres, habiendo podido ser rescatada una parte de las dotaciones de los aviones abatidos.

Tal fué la última gran batalla librada en los mares del Japón: batalla empeñada conscientemente en condiciones que ya en esa época, eran anacrónicas y que no podían conducir sino a la derrota.





# El Espíritu del "Viento Divino"

Por ROGER PINEAU

(Del U.S.N. I. "Proceedings".- No 669).

Véase el artículo anterior "El fin del Yamato"

"28 Octubre 1944.

Nichols Field, Manila.

Queridos padres:

*Felíciteme porque me he dado una oportunidad espléndida para morir. Mañana seiscientos guerreros manejando nuestros respectivos aparatos saldremos para hacer ataques suicidas contra portaviones enemigos. Que nuestra muerte sea tan limpia y rápida como la quebradura de un cristal. Isao".*

A la mañana siguiente, el Oficial de Mar Isao Matsuo de la Fuerza Aérea de la Armada Imperial Japonesa manejaba su aparato. El y sus camaradas emprendieron ataques suicidas contra las unidades de una fuerza de tarea de portaviones norteamericanos situadas a unas 200 millas de Manila. Al precio de doce aviones japoneses con sus respectivos pilotos, estos atacantes lograron averiar al portaviones "Intrepid".

Isao Matsu fué uno de los 4.364 que se sabe que dieron su vida en ataques suicidas aéreos organizados contra los buques de guerra aliados durante los diez últimos meses de la Segunda Guerra Mundial. El era un piloto del Cuerpo de Ataque Especial Kamikaze. Los ataques de este cuerpo exigieron por lo menos, un cupo de 300 buques norteamericanos hundidos o averiados y 15.000 bajas en

las fuerzas armadas de los Estados Unidos.

Esta escueta estadística no da un indicio de cómo pudo llevarse a cabo tal programa organizado de suicidios. ¿Qué fué lo que lo incitó? ¿Qué fué lo que lo sostuvo? ¿Cómo tuvo lugar? ¿Qué fué lo que hizo que más de cuatro mil pilotos japoneses se suicidaran de esa manera?

En el Otoño de 1944 era evidente que sólo las medidas más desesperadas podrían salvar al Imperio. Las fuerzas anfibas de los Estados Unidos amenazaron la posesión japonesa de las Islas Filipinas. Los portaviones de los Estados Unidos estaban causando averías para hacer una demostración. La flota de guerra del Japón: estaba diezmada, y su aviación era notablemente inferior, tanto en calidad como en número.

En Octubre de 1944, en una grave conferencia con los Oficiales de la base de Mabalacat, el Vicealmirante Takijiro Ohnishi, que comandaba las fuerzas aeronavales de las Filipinas declaró: "Nuestra misión es eliminar los portaviones enemigos, al tiempo que nuestras fuerzas de superficie atacan a la flota invasora. Con tan pocos aviones podremos asegurar el éxito, tan sólo por medio de ataques suicidas. Cada combatiente deberá ir armado con 550 libras (250 kilos) de bombas, y arrojarlo contra la cubierta de un portaviones".

Con el acuerdo y la ayuda del Comandante de la base, se anunció este electrizante propósito a la unidad de Mabalacat de 23 pilotos que no estaban en actividad. Con vítores entusiastas consiguieron voluntarios.

De este modo tuvo su origen el arma más diabólica de la Segunda Guerra Mundial, —el ataque suicida aéreo llamado "Kamikaze" por los japoneses,— "El Viento Divino".

En la madrugada gris del 25 de Octubre, el Teniente Yukio Seki y sus hombres del nuevo cuerpo suicida montaron en sus aviones y salieron de Mabalacat en busca de las fuerzas enemigas ubicadas noventa millas al Este de Tacloban.

Los aviones cargados con bombas encontraron a los portaviones. Cada piloto escogió su blanco y a una señal de Seki, picaron. Ese día los Estados Unidos sufrieron las primeras pérdidas por kamikazes,— un portaviones de escolta se hundió y seis resultaron averiados.

Este éxito inicial destacado en un fondo nebuloso de fracasos sucesivos y fuertes pérdidas, fué saludado exhuberantemente por los aviadores japoneses en todas las Islas Filipinas. Se presentaron veintenas de voluntarios en todas las bases.

Cuando el Comandante Nakajima solicitó personal entre los Oficiales de Cebu que no estaban en servicio, todos se presentaron. Los Oficiales en servicio se mostraron resentidos. El Alférez Chisato Kunihara, por ejemplo, se acercó de pronto a Nakajima, casi belicosamente, y tratando de dominar su cólera, le dijo:

—"Usted invita a los que no están en servicio para que se presenten como voluntarios para hacer un ataque especial, pero Usted no nos menciona a los Oficiales. ¿Qué hay respecto a nosotros, señor?"

—"¿Qué es lo que Usted quiere hacer?"

—"¡Todos nosotros estamos ansiosos de ingresar al Cuerpo!"

—"¿Entonces por qué habría yo de tomarme el trabajo de solicitarlos a Ustedes como voluntarios para efectuar los ataques?"

El enfurruñamiento de Kunihara se convirtió en una sonrisa cuando saludó y agradeció a su superior; y luego se retiró.

Sin embargo, excepto los conductores de unidades, sólo los que no estaban en servicio eran aceptados como pilotos suicidas. Era indispensable que los pilotos más experimentados fuesen empleados para escoltar a los kamikazes. Sin escolta dies-

tros, el avión kamikaze caería fácilmente como presa de los cazas enemigos antes de que hubiesen llegado al blanco.

—¿Por qué se presentaban los hombres como voluntarios para efectuar los ataques suicidas?

—Habían salido para ataques convencionales, después de haber visto sus filas diezmadas por el fuego y el poder combativo del enemigo. Sabían que sus días estaban contados bajo cualquier circunstancia. Sabían que su muerte en el combate les aseguraría un lugar dedicado, en el Templo Yasukuni de Tokio, para los muertos heroicamente en la guerra. La única gloria mayor posible era la de dar un golpe devastador al enemigo que amenazaba a la Patria. Los ataques suicidas les aseguraban esa probabilidad.

A fines de Octubre se presentaron los últimos kamikazes voluntarios originales.

Lo habían intentado, pero fallaron. Aunque los portaviones norteamericanos fueron tocados, su robustez resultó superior. La flota japonesa no ganó en Leyte una batalla decisiva: sufrió una deplorable derrota.

Pero los primeros éxitos suicidas de Octubre dieron lugar a una ola de entusiasmo que hizo que se olvidase la misión original, y el Cuerpo de Kamikaze siguió actuando.

El entusiasmo se extendió a todas las graduaciones de los pilotos del Ejército y de la Armada, y se presentaron más voluntarios que aviones disponibles había. Se extendió hasta

el Cuartel General Imperial y no hubo objeción para la continuación y expansión de este esfuerzo suicida. Estos ataques eran la única esperanza de las fuerzas aéreas japonesas, de poder emplear con éxito su pequeño poder contra el enemigo.

La continuación de estos ataques dió lugar a la formación de un curso especial para los pilotos. Se les enseñaba la elección del blanco, el acercamiento, el ángulo de ataque, la puntería y otros detalles y refinamientos de su trabajo suicida.

Como el suministro de hombres y de aviones disminuyó en las Islas Filipinas, se despachó desde la metrópoli hacia el Sur, una hornada de reclutas de aviación en tantos aviones como se pudo conseguir. Llegaron por la vía de Formosa, en donde se había establecido dos escuelas para este adiestramiento especial. En Formosa y en las Filipinas había caras nuevas cada vez que se pasaba lista.

A principios de Noviembre, el Capitán de Navío Inoguchi era el Oficial Superior presente en la base aérea de Cebú, cuando llegó un grupo de seis aviadores suicidas comandados por su sobrino el Teniente Tomo Inoguchi nombrado esa vez para el grupo de aviones de escolta. Hacía varios años que no se encontraban y hubo un caluroso cambio de saludos, después de los cuales, el joven pidió noticias de su padre. El Capitán de Navío Inoguchi tuvo que responderle, muy a su pesar, que su propio hermano, el padre de Tomo,

cuyo último nombramiento había sido Comandante del acorazado "Mussashi", se había hundido con su buque en el Mar de Sibuyan la semana anterior.

A la mañana siguiente, muy temprano, el Capitán de Navío Inoguchi observaba la partida de una fuerza de doce aviones para el campo de aviación de Tacloban, en donde habían aterrizado ochenta aviones norteamericanos, según se había anunciado. Cuando iba a salir el último avión llegó jadeante un suboficial de aeronáutica y le dijo: "¡El Teniente Inoguchi me ha robado mi avión!".

Con las primeras luces del día se pudo ver los destellos del fuego antiaéreo en la dirección de Tacloban. Media hora más tarde regresó un avión averiado. El piloto ensangrentado anunció: "Un violento fuego antiaéreo ha destruido nuestra formación cuando pasamos sobre las montañas. El radar enemigo debe habernos descubierto cuando nos acercábamos. Todas las baterías estaban listas esperándonos".

El Capitán de Navío Inoguchi empezó a decir ¿"El Teniente Ino"...? pero se detuvo. La expresión del piloto respondió a la inconclusa pregunta del Jefe acerca de su sobrino. Hacía justamente diez días que su padre se había hundido con su buque, y ahora el hijo había encontrado un lugar de reposo no muy lejos.

A mediados de Noviembre, los miembros de la guarnición de Cebú les obsequiaron saké a los pilotos ka-

mikazes. Cuando había probabilidad de hacer alguna salida, los pilotos no bebían. Pero como no se llegó a anunciar la presencia de ninguna fuerza de tarea en esa zona, el Comandante Nakajima ordenó que las botellas grandes fuesen abonadas a sus boletas. Los pilotos organizaron rápidamente una tertulia e invitaron a Nakajima.

En la reunión, él fué saludado por un bullicioso celebrante con un "¿Cuándo podré hacer mi ataque? ¿Por qué no me deja Usted ir pronto?"

Este arrojo inspiró a otro que dijo: "Soy miembro del Cuerpo desde el principio, los últimos voluntarios ya han partido. ¿Cuánto tiempo más deberé esperar?"

El Comandante Nakajima aturcido momentáneamente por esta repentina palada de preguntas replicó: "Tarde o temprano a cada uno le tocará su turno. Continuarán los ataques especiales de una clase o de otra, hasta que llegue la paz al mundo entero. Ustedes quieren ser antes que muchos; no se quejen si les toca un par de días después de algún otro".

Convenieron en ello de mala gana, y el primero de los hombres agregó: "Si, entiendo lo que Usted quiere decir, Comandante, pero yo quería estar entre los primeros".

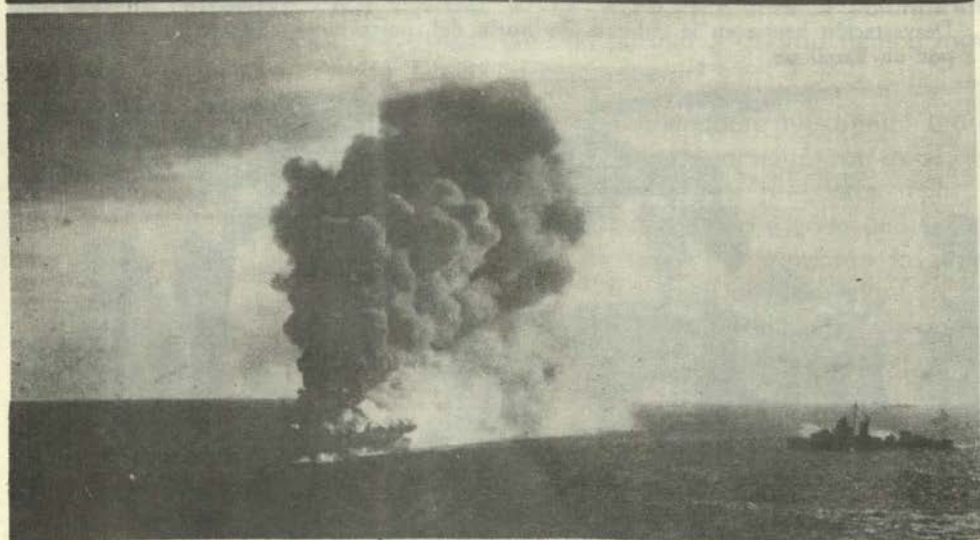
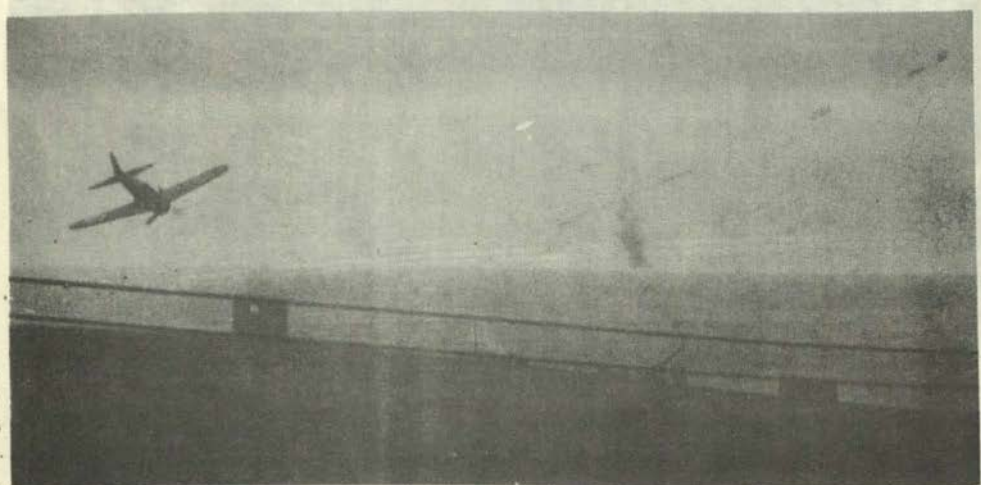
El giro de la conversación cambió cuando un hombre le preguntó:—"Comandante, hay alguna discriminación respecto a la clase militar en el Templo Yasukuni?"—"No hay



Desvastación hecha en la cubierta de vuelo del portaviones «RANDOLF» (CV-15) por un kamikaze.



Un piloto kamikaze se prepara para hacer su salida.



Los portaviones y los transportes eran vulnerables ante los kamikazes.

discriminación en Yasukuni. El pues-  
to de un hombre queda determinado  
por el momento de su llegada". . . .

Algunos pilotos partieron en mi-  
sión al día siguiente de haber ingre-  
sado al Cuerpo: ninguno supo con  
más de un día de anticipación, cuan-  
do le tocaría su turno.

Tuvieron que estudiar, satisfa-  
cer preguntas, y demostraron ansie-  
dad por aprender. Su actitud no de-  
mostraba melancolía. Cuando esta-  
ban juntos, se mostraban animados y  
contentos, pero en verdad sinceros y  
diligentes en su trabajo. Eran hom-  
bres que tenían que desempeñar u-  
na misión.

Al tratar de analizar la actitud  
de estos hombres, debemos recordar  
que ellos consideraban los ataques  
suicidas solamente como una parte  
de su servicio. Muchos expresaron  
sus ideas sobre este punto, y el te-  
ma era siempre el mismo: "Cuando  
llegamos a ser soldados ofrecimos  
nuestra vida al Emperador. Cuando  
salgamos será con la firme convic-  
ción de que cumpliremos ese ofreci-  
miento y que contribuiremos a derro-  
tar al enemigo. Seríamos cobardes si  
pensáramos de otro modo. "Ataque  
especial" es meramente un hombre.  
La táctica, aunque inusitada en su  
forma, es tan sólo una manera dife-  
rente de cumplir con nuestra obliga-  
ción militar".

Prevaleció generalmente esta ac-  
titud. Las salidas eran una cuestión  
de rutina. Todos estaban en la línea  
del deber.

Una conversación típica entre  
dos pilotos que estaban esperando su  
acción final era: —"He estado pen-  
sando en apuntar a las chimeneas de  
un portaviones. Eso sería muy efec-  
tivo, puesto que las chimeneas están  
muy poco protegidas". — "Si, pero  
las chimeneas son generalmente cur-  
vas, de manera que es muy difícil  
tocarlas".

Eso parecía más bien una con-  
versación sobre lugares de pesca y no  
un diálogo sobre una cita con la  
muerte.

Para los japoneses, la situación  
en las Filipinas anduvo de mal en  
peor. A principios de Enero de 1945  
el Almirante Ohnishi trasladó su  
Cuartel General a Formosa. Las sali-  
das kamikaze continuaron desde allí  
y desde el Japón.

Los portaviones norteamerica-  
nos siguieron siendo escogidos como  
blancos, pero desde ese momento se  
consideró que también valía la pena  
emplear esa formidable arma contra  
los buques de guerra.

Con la evacuación de los cam-  
pos de aviación de las Islas Filipinas,  
disminuyó la frecuencia de los ata-  
ques, pero se restableció a mediados  
de Febrero, cuando fué invadida Iwo  
Shima. La moral de los pilotos con-  
tinuaba muy alta.

En el mes de Abril, cuando tu-  
vo lugar la invasión de Okinawa, el  
ritmo de los ataques suicidas aumen-  
tó furiosamente. Los días 6 y 7 de  
ese mes, 355 aviones hundieron a  
cuatro buques norteamericanos y a-  
verieron a veinticinco. Esa fué la pri-

mera de una serie de ataques en grupos de a diez, que en total llegaron en Junio a 1465, mes en que cesaron los ataques.

Durante esos tres meses los kamikazes hundieron 26 buques y averiaron a 164; y los Estados Unidos perdieron 3593 hombres y tuvieron 5539 heridos en los buques de Okinawa, casi todos ellos a causa de los ataques kamikaze.

Sin embargo, durante este período hubo un cambio notable en la actitud de los pilotos suicidas. El personal de los primeros Cuerpos de las Filipinas y de Formosa estuvo compuesto enteramente por voluntarios y éstos habían tenido un entusiasmo espontáneo. También en los primeros días hubo una intención evidente, —y tal vez hasta la esperanza,— de que esta táctica extremada pudiera tener éxito, haciendo cambiar el curso del combate a favor del Japón. En la velación de estos ataques, las fuerzas militares, así como los civiles empezaban a ver "*la inscripción en la pared*".

En estas circunstancias no quedaba otra cosa sino continuar y aumentar la frecuencia de los ataques kamikaze. Y la apreciación de postguerra de los militares norteamericanos fué: "Macabro, efectivo, supremamente práctico en esas circunstancias, el ataque especial llegó virtualmente a ser el único método empleado para oponerse a las fuerzas anfibas y a los golpes de los Estados Unidos; y esos buques fueron el único objetivo".

Quedó probado que era inadecuado el sistema de emplear tan sólo voluntarios para cubrir el número de pilotos que se necesitaba. Este número fué aumentado de acuerdo con una presión no del todo artificial que incrementó la "espontaneidad". Es comprensible que esto produjese un cambio en la actitud de los pilotos.

A muchos de los recién llegados les faltaba entusiasmo: en efecto, estaban desasosegados por la situación. En algunos, esta situación duraba solamente unas pocas horas, en otros, varios días. Hubo un período de melancolía que pasó con el tiempo.

La devoción por el deber no fué la regla general en esta etapa de la guerra. Los atacantes especiales no eran ni santos, ni diablos. Eran seres humanos con todas sus emociones y sentimientos, faltas y virtudes, fuerzas y debilidades de los otros seres humanos. Reían y lloraban; hacían cosas buenas y cosas malas.

Los pilotos kamikaze estacionados en la metrópoli estaban sujetos a presiones extra y a un escrutinio muy riguroso. En un exceso de veneración, alguna gente llegó a verlos como a dioses y quedó desilusionada cuando no actuaban como tales. Fué también un error lamentable cuando algunos de estos pilotos influenciados indebidamente por un público agradecido y reverente, llegaron a creerse en realidad como dioses y se pusieron insoportablemente altaneros.

Luego, como sucede tan a me-



nudo, la reputación de unos pocos fué imputada injustamente a los demás. Ni mejores ni peores que otros, después de todo, eran hombres corrientes.

Pero no había nada de corriente en su actividad bélica. Acerca de estos hombres quisiéramos saber: ¿Cuáles fueron sus sentimientos? ¿Qué pensaban? ¿Estando en vísperas de su muerte, cuál era su opinión sobre la vida?

Ya se fueron y ya no podrán responder a nuestras preguntas. Pero, a semejanza de otros hombres que estaban a punto de morir, dejaron diarios y escribieron despedidas para sus seres queridos. Estos escritos sinceros dan cierta evidencia acerca de sus pensamientos íntimos.

Algunos de ellos, tales como el Alférez Susumu Kaijitsu de 23 años, mezcló el cariño para sus parientes con el ansia de llevar a cabo su misión.

"Espero que la Primavera los encuentre a Ustedes con buena salud... Estamos llenos de esperanza de llevar a nuestro divino Japón a la victoria... No puedo expresar con palabras mi gratitud a mis queridos padres que me apoyaron y me cuidaron hasta que fuí hombre... Piensen bondadosamente en mí y consideren mi buena suerte de haber podido hacer algo que vale la pena. Ruego por el bienestar de Ustedes".

Algunos tenían recelos, como el Alférez Teruo Yamaguchi:

"Fuí escogido inesperadamente y hoy salgo para Okinawa... La vida en el servicio no ha trascurrido con dulces recuerdos... Solamente puedo ver que le da a uno probabilidades de morir por la Patria. Me deja un mal gusto en la boca el pensar en los engaños hechos a nuestros inocentes ciudadanos por algunos de nuestros astutos políticos. Deseo recibir órdenes... porque creo en la política del Japón".

Otros eran confiados: el Cadete Jun Nomoto escribió con mezcladas emociones:

"Tengo confianza en mi habilidad... haré todo lo que pueda... Mis amigos y yo debemos partir juntos pero no hay arrepentimiento. Todos estamos predestinados para seguir nuestro propio camino a su tiempo... Hemos tenido el adiostamiento más intenso, Ahora, por fin nos ha llegado nuestro turno para salir... Tengo la firme creencia de que mañana será un éxito"...

Aquí termina el escrito original y la carta fué continuada por otro:

... "Estoy en mi puesto esperando la señal para salir. Nakashi escribe estas palabras por mí, apoyando el papel en el fuselaje. Mi perspectiva es invariable. Cumpliré calurosamente con mi deber... es un gran honor el haber sido escogido".

Habían también algunos que eran cristianos y cuyos puntos de vista no estaban afectados de una manera se-

mejante por los conceptos fatalistas de las creencias religiosas orientales. Entre estos, el Alférez Ichizo Hayashi de 22 años escribió a su madre:

"La moral está buena por lo que címos acerca de los gloriosos éxitos obtenidos por nuestros camaradas que han salido antes... Llevaré el pabellón del Sol Naciente que me diste. Cuando estén anunciados los resultados podrán estar seguro que uno de los éxitos ha sido alcanzado por mí... puesto que sé que estás rezando por mi éxito. No habrá ni una sola nube de duda ni de miedo. Vivimos en Jesucristo y moriremos en El. Esta idea está conmigo... ahora la vida tiene un valor fútil y es hora de morir. Te precederé ahora en la entrada al Cielo. Te ruego que reces por mi admisión, porque sentiría mucho si fuese arrojado del Cielo, en el cual tu serás admitida de seguro.

Había cartas filosóficas y otras amargas. El Alférez Heiichi Okabe de 21 años hizo un diario cuyos últimos apuntes indicaban, tanto filosofía como amargura:

.... "La muerte y yo nos estamos esperando... Moriré viendo la patética lucha de nuestra nación. Soy un ser humano con la creencia de que no soy ni un bribón ni un santo, ni un loco ni un héroe, tan sólo un ser humano... El mundo está muy lleno de discordias. Debería estar mejor constituido, como una comunidad de

seres humanos. A falta de un director único, cada cual se dá rienda suelta a su manera, creando una discordancia, donde deberá haber una melodía y una armonía. Moriremos en el combate sin quejarnos. Desearía saber si aquellos que no llevan el uniforme harán lo mismo. Tan sólo de esa manera el Japón tendría esperanzas de ganar... Si por casualidad el Japón ganase la guerra, eso sería fatal para la nación. Sería mejor para nuestro pueblo, si se templase en las pruebas que fortalecen.

Caigamos  
Limpios y radiantes  
Como capullos de cerezo  
En Primavera".

Se podría creer que con la proclama de rendición del Emperador hubiese cesado el esfuerzo de los ataques suicidas. No sucedió así.

Esa mañana muy temprano, el Comandante de la Quinta Flota Aérea, Vicealmirante Matome Ugaki ordenó la salida de tres bombarderos para hacer ataques suicidas contra los barcos norteamericanos que estaban en Okinawa, anunciando que él personalmente participaría en la acción. Los Oficiales de su Estado Mayor y sus amigos hicieron toda clase de esfuerzos para disuadirlo de hacer esa expedición.

Ugaki oyó la Radio Imperial a medio día, conservando la esperanza de que al final el Emperador ordenaría luchar hasta lo último. El hecho de que en lugar de eso, la comunica-

ción fuese una orden de rendición, no alteró su plan. Después de la reunión de despedida de su Estado Mayor se sorprendió al ver no tres, sino once aviones listos para partir.

El Comandante de la unidad se explicó diciendo: "¿Quién podría pararse a ver una salida limitada a tres aviones cuando el Almirante Ugaki en persona va a dirigir el ataque? Todos los aviones de mi mando se adhieren a la partida".

Cuatro aviones tuvieron que regresar a causa de descomposturas en el motor. Pero el avión de Ugaki y los otros volaron a Okinawa. Su último despacho indicaba que estaban efectuando un ataque.

Como desde entonces, ese día no se anunció ningún ataque hecho sobre buques norteamericanos, estos aviones deben haber sido derribados por los aviones de caza norteamericanos.

Ahora parece asombroso que Ugaki, un militar leal, hubiese violado una orden imperial. La guerra se habría prolongado, si al desobedecer la orden imperial, él hubiese averiado algún buque norteamericano.

—¿Y qué le sucedió al Almirante Ohnishi, el autor de este monstruoso recurso?

—Para juzgarlo hay que recordar que su determinación de efectuar a-

taques de choque fué el último recurso. Su acción y su decisión estuvieron basadas en la idea de que el Japón no se rendiría nunca. Su posición resulta más comprensible, cuando se tiene en cuenta que se le había ordenado invertir el curso de la guerra a cualquier precio.

El Almirante pasó sus últimos días buscando en las esferas oficiales de Tokio alguien a quien poder convencer de que el Japón debería luchar hasta lo último.

A medio día, la orden de rendición dada por el Emperador señaló el fracaso de sus esfuerzos.

Antes de que amaneciese el día siguiente se hizo el hara-kiri. El corte abdominal fué nítido, pero su intento de cortarse el cuello no tuvo éxito. Todavía con vida, cuando fué encontrado por su Ayudante, rehusó la asistencia médica y el golpe de gracia, y su agonía se prolongó hasta las seis de la tarde.

Su nota de despedida prueba que él sentía y asumía la responsabilidad por el origen y el fracaso del Cuerpo de Kamikaze. Escribió lo siguiente: "Lucharon bien y murieron valientemente, con fé en nuestra victoria final. Con mi muerte quiero reparar mi participación en el fracaso de no haber podido conseguir esa victoria. Doy satisfacciones a las almas de esos valientes muertos y a sus atrojadas familias".

## ANECDOTA NAVAL

ARGUS.

Transcurría el año de 1946 y un sábado de esos como hay muchos, en que el personal se alistaba con esmero para la revista de reglamento, en la Estación de Submarinos.

La inspección que se preparaba tenía algo de especial: nada menos que el Comandante General de la Escuadra la pasaría. Este Jefe tenía fama de estricto, carácter bastante fuerte y siempre exigía una impecable presentación.

El maestro peluquero, recién ingresado a la Marina, estaba en ascuas; se iba a colocar uniforme por primera vez en su vida, y, como todo civil que recién se inicia en el ambiente militar, preguntaba, indagaba y parecía un colegial por lo nervioso que se sentía.

Estuvo cortando el pelo hasta las postrimerías. Faltando poco, guardó los peines, las navajas y la brocha de afeitarse, y corrió apresuradamente para uniformarse.

A las 10 en punto se inició la revista. Nuestro hombre, amoscado y haciendo lo posible por parecer natural, se cuadró y quedó en su puesto como una estatua.

Observaciones van y observaciones vienen: marca de ropa antirreglamentaria, zapatos sucios, pantalones mal entallados, gorra mal puesta, etc. De pronto, el Jefe de la Escuadra se para delante del Fíguro, le examina detenidamente, se pone rojo de ira y explota:

—¿Quién es este sujeto?, ¡que se retire inmediatamente de aquí!, ¿estamos en una inspección o en un circo?, ¿qué se ha creído?

Y el cielo se vino abajo.

Nuestro buen peluquero, había hecho todo lo posible por presentarse bien. Un pequeño detalle fué el causante de su desgracia: su uniforme recién entallado, y que era azul, de buen paño, arreglo de un terno de civil bastante nuevo... ¡tenía, perfectamente dibujadas rayitas blancas, pues se le había pasado el mandarlo teñir!

# El Destroyer-Buque Llave de la Flota

Por el C. de N. C. R. CALHOUN, USN.  
(Del U.S.N. I. Proceedings.—Nº 672)

El mechero que es el Medio Este, arde en rescoldo por viejos odios, atizado por el nacionalismo árabe y estimulado por el trastorno comunista. Podría encenderse y convertirse en holocausto incontrolable después de un aviso muy poco anticipado o sin ningún aviso.

El Gobierno de los Estados Unidos está llevando a cabo por intermedio del Departamento de Defensa, una nueva apreciación, cabal y minuciosa de sus conceptos estratégicos. En esta atmósfera tensa, el alistamiento para el combate de la Flota del Atlántico ha sido definitivamente mejorada de la noche a la mañana y ahora está en su más alto grado desde el conflicto con Corea. Parece entonces que es este el momento preciso para revisar las posibilidades pasadas, presentes y futuras de esos buques llave de la Flota, que han estado siempre en lo más nutrido del combate: los destroyers.

Hay una tendencia creciente en los círculos navales de tomar de hecho a los destroyers para cualquier misión y esto puede ser peligroso. Es una práctica establecida hace tiempo, al recurrir a su espíritu de "hácelo todo", de saber cómo hacerlo, y a su energía y agresividad características. Esta práctica está jus-

tificada por la experiencia y debe continuar.

El peligro que se menciona es el de la tendencia a no tomar en cuenta la necesidad de la fuerza de Destroyers de tener participación de las partidas necesarias para armamentos nuevos, fondos para recorridos en arsenales y un adecuado programa de construcciones para compensar los desgüaces en masa.

El Presupuesto General de la Marina es muy rígido y nuestras obligaciones con todo el mundo crecen cada día. Nosotros podemos hacer mucho poniendo en relieve ante el país la importancia del poder naval, la principal contribución de los Destroyers a ese poder y la necesidad para la Marina de tener partidas adecuadas.

Hay también la necesidad, dentro de nuestra propia institución, de instruir a los comandos operacionales en los problemas de alistamiento peculiares a los Destroyers de modo que sean empleados de la manera más efectiva. Estos buques no deben ser malgastados; cada milla navegada por un destroyer, debe llenar parte de un objetivo planeado.

Es el propósito de este artículo enfocar nítidamente el a veces oculto

Graduado de la Academia Naval de Annapolis en la promoción de 1938, el Comandante Calhoun ha sido Comandante del Lambertson (DMS-2), Dewey (DD-349), Moale (DD-693) y Comandante de la División de Destroyers 362. Actualmente es Jefe del Estado Mayor de la Flotilla de Destroyers Cuatro.

potencial de los destroyers y los requerimientos para proporcionarles en tal número que encuadren justamente en el marco de una flota balanceada. También serán discutidas las necesidades de un destroyer en la actualidad.

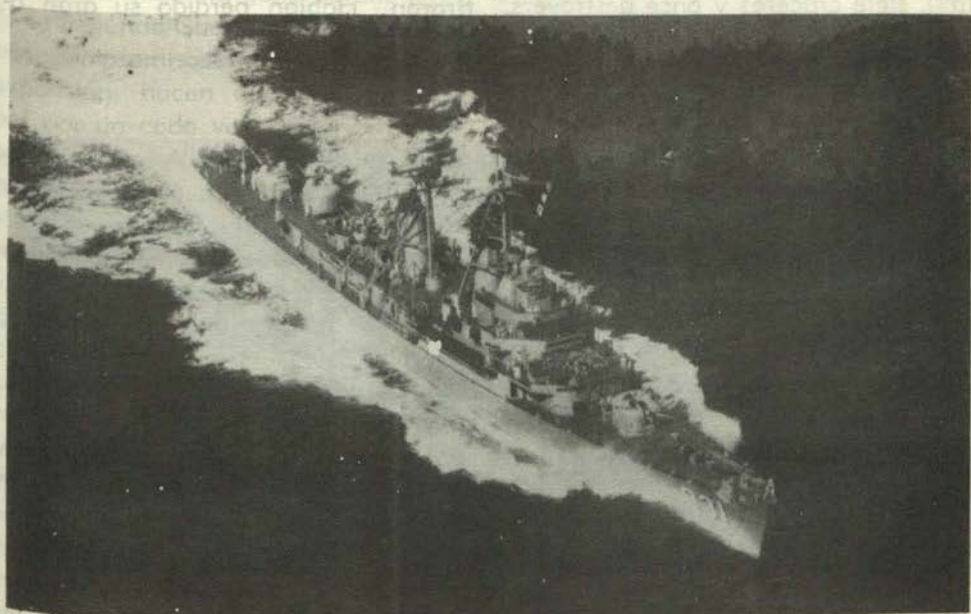
Estos son, en esencia, los mismos buques que estaban en el frente japonés cuando finalizó la guerra, hace más de 13 años. Ellos y otros como ellos han escrito algunas de las páginas más brillantes de la Marina de los Estados Unidos. Durante la Segunda Guerra Mundial nuestros destroyers fueron terriblemente castigados, pero regresaron sobre el enemigo a un compás arrollador. Los destroyers sufrieron más averías de combate que cualquier otro tipo de buque de guerra de los Estados Unidos. Más o menos ochenta buques de tipo destroyers fueron hundidos. ¿Pero qué hicieron ellos en pago? Destruyeron más de 100 Submarinos alemanes, japoneses e italianos y por lo menos otro tanto de unidades de superficie. Aunque no poseo una cantidad exacta de los aviones que derribaron, quizá sirva de algo recordar la actuación de dos destroyers, el "Hadley" y el "Evaus". Destacados juntos como piquetes de radar al norte de

Okinawa, estos dos buques, controlando doce aviones de patrulla aérea de combate (PAC) fueron atacados por cinco olas sucesivas de kamikazes japoneses totalizando 150 aviones. Entre los dos dieron cuenta de 46 aviones enemigos (con la asistencia de un PAC). Cuatro suicidas se estrellaron contra el "Evaus", uno de los cuales ocasionó la explosión de las dos calderas en la sala de proa. El "Hadley" soportó la caída de dos suicidas, una bomba y un "baka" que incendiaron ambas salas de máquinas y una de calderas. Los dos destroyers, mediante magníficas aplicaciones del control de averías, se mantuvieron a flote y regresaron a puerto.

Los destroyers realizaron todo tipo concebible de tareas. Encortinaron portaviones contra ataques aéreos y submarinos, y cuando estos resultaron averiados, los encortinadores se acercaron al costado y ayudaron a combatir el fuego, llevarse a los heridos y rescatar a los sobrevivientes. Llevaron a cabo partidas de reconocimientos, cubrieron operaciones de demolición submarina, rescataron pilotos derribados y entregaron correo, personal y carga. Sus cientos de misiones de bombardeo de costas como soporte de operaciones anfibas fueron devastadoras para el enemigo y en ningún sitio esta capacidad sobresaliente fué más hondamente apreciada que en nuestras propias tropas. Los archivos contienen una multitud de mensajes de Generales del Ejército y de la Infantería



Así podría ser el destructor del futuro.

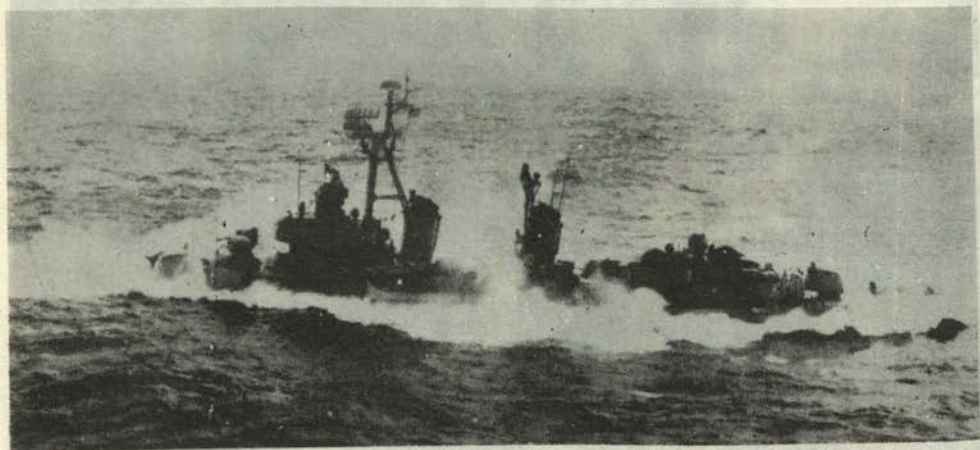


El tipo más moderno de la flota de destroyers.

de Marina encomiando la exactitud de fuego de los destroyers en sus misiones de soporte. En muchas circunstancias fueron citados por haber hecho posible para nuestras tropas conservar una cabecera de playa. En combates de superficie se enfrentaron con todo lo que había a flote, desde acorazados asesinos a corto alcance hasta cruceros, destroyers y lanchas de patrulla.

Ningún relato en nuestra memoria es más conmovedor que el del U.S.S. "Hoel". En la acción de las afueras de Samar el 25 de Octubre de 1944 el "Hoel" era uno de los tres destroyers de línea y cuatro de escolta que se interpusieron entre nuestros portaviones y las fuerzas japonesas del Almirante Kurita, compuestas por 4 acorazados (incluyendo al "Yamato"), siete cruceros y once destroyers.

Realizando ataques con torpedos y disparando sus cañones de 5" con notable exactitud, el "Hoel" se acercó a 7000 yds. y durante dos horas de fuego, furia y torturante castigo, combatió a los Goliats. El "Hoel" marcó el primer tanto con un disparo de torpedo sobre un crucero pesado infligiéndole varias averías en su obra muerta; pero tal combate sólo podía tener un final. A las 0855 del 25 de Octubre de 1944, el valiente "Hoel" zozobró después de haber soportado un mortal barraje de cañones pesados. Combatió hasta el final y cuando llegó el momento de abandonarlo, el Comandante tuvo que ordenar a las dotaciones de su cañones que dejaran su estación. En vista de tan determinada oposición, los japoneses dieron media vuelta y se retiraron. Habían perdido su gran o-



Y los tripulantes de destroyers, lo conducen a lo largo de su ruta.



portunidad. El Almirante Kurita aparentemente creyó que estaba frente a los portaviones clase Essex de Halsey y su escolta de cruceros.

Esto fué en la Segunda Guerra Mundial. Corea, una guerra limitada, nuevamente deparó a los destroyers, una oportunidad de servir. Bombardeos de costa, reconocimientos, salvamento, patrulla y una variedad de otras misiones probaron nuevamente que la utilidad de los destroyers era todavía completa en la guerra moderna.

¿Qué hay sobre los destroyers que operan actualmente en nuestra escuadra? Hay algunos Forest Sherman, más grandes, potentes y mejor armados que sus viejos hermanos. Pero el grueso de nuestros destroyers son los mismos antiguos batalladores de la Segunda Guerra Mundial. Nuestros compromisos internacionales en expansión, hacen que sean agobiados por un cada vez mayor ritmo de operaciones. A menudo se les dedica poco tiempo para su conservación y mantenimiento, en el que se pueda realizar el trabajo rutinario para evitar que el material se desgaste progresivamente. Una revisión de los archivos de un año de operaciones de un destroyer típico (para muchos el ritmo de operaciones excede éste) revelaría que de este tiempo la mitad habría estado navegando. Las operaciones prolongadas fuera de puertos nacionales incluirían probablemente dos ejercicios para la OTAN, un despliegue en el Mediterráneo y un crucero de dos meses por Sudamérica o el norte de Europa. La obten-

ción de muchos de los materiales necesarios para mantener alto el alistamiento material estaría rigurosamente limitada por falta de fondos. Los períodos de recorrido a lo largo del año difícilmente serían suficientes para completar el trabajo de mantenimiento requerido. A fin de año, una disponibilidad de astilleros regularmente programada, dirigida con estrechas limitaciones presupuestales, serviría para corregir muchas de las mayores deficiencias del material, pero otras quedarían sin corregir. A pesar de las desventajas mencionadas, los destroyers hasta donde abarca la capacidad de su eficacia y la competente asistencia de nuestros magníficos tenders, están mejorando constantemente el alistamiento del material. Los informes de las oficinas de inspección y estadística confirman este hecho. Si llega el momento de combatir, los destroyers estarán listos para el combate; pero su grado de resistencia para operaciones prolongadas no será tan grande como fué antes y los factores que verdaderamente lo pongan fuera de servicio pueden ser más numerosos de lo que se supone actualmente. Hay dos requisitos fundamentales para elevar el alistamiento para el combate de nuestros destroyers: tiempo (para trabajo de mantenimiento) y dinero. Ambos son difíciles de obtener.

Parece oportuno hacer notar de paso, que esta mejora del estado de alistamiento de los destroyers de la flota del Atlántico es un gran tributo a la sobresaliente dirección ejercida

por los Comandos de la Flota a través de todos sus escalones. Nuestros Comandantes de la Flotilla y de División están demostrando continuamente por su excelente desempeño, el acierto de la Dirección del Personal al hacer sus nombramientos. Se debe también especial elogio a los Comandantes de los Buques. En ningún otro grupo de Oficiales en la Marina, son estos tan dedicados y trabajadores ni están tan obligados a hacer tanto con tan poco, ni ponen en juego su reputación profesional tan a menudo y voluntariamente, como los Comandantes de nuestros destroyers. Con una generación especial con un espléndido espíritu y sus esfuerzos merecen especial reconocimiento. La experiencia y entrenamiento que acredita a los Comandantes de destroyers, abarcando, como lo hacen, la más amplia gama posible de operaciones, lo adecúan especialmente para las crecientes responsabilidades de Comandos Superiores a flote.

Las futuras juntas de selección deben tener esto en cuenta.

¿Qué hay sobre las necesidades futuras en términos de una Flota balanceada? Examinemos primero algunos números. Mientras Hitler tenía cincuenta submarinos al término de la Segunda Guerra Mundial, los Rusos tienen ahora 450. Aún cuando esta amenaza en particular se ha multiplicado nueve veces, nosotros no hemos sido capaces de aportar nada que siquiera se aproxime a un aumento proporcional de destroyers. Las limitaciones del presupuesto de la Marina han sido tan agudas que el

programa de construcciones navales fué deficiente aún para reemplazar aquellas unidades que debían ser dadas de baja por haber caído en desuso. Las necesidades de las fuerzas de tarea de portaviones rápidos y grupos cazador-matador, más la multitud de otras necesidades como servicio de blancos, rescate de cabezas de proyectiles guiados, demostraciones especiales, solicitudes de asistencia y celebraciones locales, así como un tiempo mínimo fuera de servicio por recorrido en dique y mantenimiento, absorben hasta el límite la disponibilidad de un destroyer. Esto no toma en cuenta las tremendas necesidades adicionales para convoys y operaciones anfibias que surgirían de la noche a la mañana en caso de hostilidades. El advenimiento de submarinos con proyectiles teleguiados imponen nuevamente la necesidad de destroyer. Como una solución parcial a esta amenaza se puede mencionar la estrecha coordinación entre buques de superficie operando fuera de la costa con aviones de patrulla antisubmarina de largo alcance. Por supuesto nunca tantos de cada tipo como desearíamos, pero yo creo que una minuciosa revisión de la necesidad de destroyers relievárá el hecho de que para el futuro necesitamos más buques nuevos que los que están programados.

Fijamos ahora nuestra atención en el material. En lo que se refiere a armamento, solamente estamos muy conscientes de nuestras limitaciones. Los destroyers necesitan una arma artilsubmarina que sea disparada lejos

del blanco, que le permita hacer blanco desde una distancia de varias millas en vez de tener que reducirla a cero y pasar sobre su presa. Esta táctica aumenta la vulnerabilidad del destroyer atacante. Pero esa arma de disparo a gran distancia del blanco, es por lo menos, una realidad y en un futuro cercano será entregada a la flota, si el presupuesto lo permite. Nuestro armamento antiaéreo necesita imperiosamente una modernización, un gran porcentaje de nuestros cañones deben ser reemplazados con el tiempo, por nuevos modelos con proyectiles guiados. Esto puede hacerse en buques actualmente en servicio tan pronto como haya dinero disponible.

La instalación en masa de cañones con proyectiles guiados en los destroyers anticuados sería demasiado costoso, la mejor solución por supuesto, sería la construcción de nuevos buques. Mientras tanto, improvisamos buques con los equipos ahora disponibles y se han tomado medidas provisionales que parcialmente llenarán el vacío. Nosotros podemos utilizar con buen resultado lo que tenemos y estamos concentrándonos en las posibilidades de nuestra "alarma anticipada" y control aéreo que en sí mismos hacen del destroyer un miembro vital del conjunto de la fuerza de tarea de portaviones. Los alcances de sonar han sido aumentados sensiblemente, trayendo la promesa de grandes incrementos en las distancias de detección. A los críticos que opinan que los nuevos adelantos del submarino eliminarían al

destroyer como un oponente apreciable, sugiere un cuidadoso análisis de las posibilidades de éste versus las del submarino. Los submarinos soviéticos actualmente en actividad son esencialmente del tipo de la Segunda Guerra Mundial. Las armas antisubmarinas y los equipos de detección instalados en los destroyers, son más que una contrapartida para ellos. Es verdad que cuando los soviéticos tengan submarinos nucleares, ofrecerán una grave amenaza, por otra parte, aún ahora podemos obtener muchas ventajas del submarino nuclear.

Demos ahora una mirada al empleo de los destroyers en el presente. Los comandos operacionales siempre han estado exigiendo el servicio de destroyers para cientos de tareas. Con la pose de poderlo hacer todo, que ha sido tradicional en la organización de destroyers, tratamos de satisfacer toda solicitud. El resultado es que frecuentemente estamos demasiado comprometidos. Debe hacerse la más estricta discriminación de las solicitudes para el servicio de destroyers y trazarnos un límite más allá del cual tengamos que decir "¡NO!". Hay que recordar que estos buques han estado navegando a alta velocidad durante trece años ó más y los reemplazos no vienen nada adelantados. Los destroyers que poseemos deben ser mantenidos en forma apropiada o llegaremos a un punto en que tengan que pararse. Esos programas de perfeccionamiento operacional deben ceñirse estrictamente a las pautas ya existentes para proporcionar un máximo de tiempo

para mantenimiento. Los comandos operacionales a flote pueden ayudar reduciendo las altas velocidades cuando éstas no se necesiten realmente. Los destroyers deben ser llamados a rendir hasta el límite de sus posibilidades cuando se les necesite y ellos lo harán de la mejor manera, pero su alistamiento material puede ser realmente mejorado si se les permite operar independientemente en toda oportunidad.

El empleo futuro del destroyer nunca fué tan brillante como lo es ahora, la instalación del proyectil guiado Terrier en el Gyatt (DDG—1) ha probado en forma concluyente la posibilidad de emplear destroyers como plataformas para proyectiles guiados. Instalada esta arma, el destroyer reconquista con creces su antigua idoneidad contra aviones y puede ser convertido en un digno rival para cualquier buque a flote. La obtención de helicópteros para usarlos en destroyers mejorará grandemente la capacidad de lanzamiento de armas antisubmarinas de disparo lejano, ya por llegar con la instalación del torpedo antisubmarino. Los nuevos equipos de sonar en producción están en armonía con estas nuevas armas antisubmarinas.

La única valla que queda para lograr un óptimo radio de acción y versatilidad es la referente a capacidad de combustible, liberado de la necesidad de frecuentes petróleos, el destroyer sería capaz de permanecer en la mar en operaciones a alta velocidad durante meses cada vez. El soporte logístico estaría simplificado

y la necesidad de buques-tanque, reducida. La propulsión nuclear se convierte por lo tanto en una necesidad imperiosa para los destroyers de nuevo diseño.

El concepto de defensa en profundidad para las formaciones de nuestras fuerzas de tarea, si no aumenta la demanda de destroyers en lo que respecta a número (y yo creo que si aumenta), por lo menos acentúa la necesidad de mayores alcances de detección del radar y sonar y de armas que sean compatibles con esas mayores posibilidades.

Los proyectiles navales no deben dejar de lado la posibilidad de desarrollar nuevos y atrevidos acercamientos a la doctrina del empleo de los destroyers. Armado con las más modernas armas antisubmarinas, los mejores equipos de detección y una batería de proyectiles guiados, puede muy bien considerarse conveniente recurrir a operaciones con destroyers independientes. Operaciones de ataque y retirada contra instalaciones de puerto y ataques rápidos contra buques mercantes, se identifican como misiones típicas para destroyers. Debemos considerar también la adaptabilidad del proyectil guiado Polaris con respecto a las características de un destroyer. Por lo menos para un limitado número de destroyers, la instalación del Polaris podría ofrecer un medio de aumentar apreciablemente la amenaza contra la que el enemigo tendría que estar preparado por que, ¿quién podría saber cuáles de los cientos de destroyers estarían equipa-

dos con un Polaris una vez que estuvieran navegando? El camouflage además ayudaría a ocultar el hecho. Estas sugerencias añaden otra expresión cuando se toman en cuenta el costo y el potencial humano. El destroyer es relativamente barato y su dotación pequeña. En lo que concierne a su vulnerabilidad, localizar un destroyer a mil quinientas millas fuera de la costa enemiga, sería como encontrar una aguja en un pajar. Hay mucho mar en el que estos buques podrían estar desplegados. Miraremos al futuro, y las anteriores reflexiones no consiguen siquiera arañar la superficie de las muchas posibilidades. Ahora regresemos al presente. Si la guerra llega mañana, el destroyer de hoy día estará listo. Aún con las armas corrientemente instaladas, y a pesar de sus limitaciones admitidas, la demanda de destroyers será tremenda y excederá seguramente a la entrega. El destroyer ha probado su capacidad actual para aumentar el potencial de defensa aérea de la fuerza de tarea de portaviones por medio de un apreciable aumento de los alcances de detección y del control de patrullas aéreas. El destroyer es la única defensa antisubma-

rina efectiva integrada al grupo de portaviones de ataque. El destroyer es indispensable en las operaciones de un grupo cazador-matador donde controla aviones de exploración y cortinas de helicópteros, y posee las mejores condiciones para hacer una exhaustiva persecución del submarino convencional y destruirlo. Sigue siendo el buque más versátil disponible para trabajos de escolta de convoyes. El destroyer puede aumentar la efectividad de las patrullas de barrera antisubmarina, con mejores comunicaciones y poderío estable, que cualquier otro tipo utilizable para la tarea. La filosofía de los destroyers, no admite derrota ni considera a ningún enemigo muy poderoso, no importa cual sea la diferencia.

Los hombres de los destroyers no pretenden ser la única solución para todos los complejos aspectos de la guerra naval. Pero nosotros si sostenemos que somos un elemento vital en el concepto de flota equilibrada.

Ningún comando operacional ha tenido nunca suficientes destroyers. Estos son, en realidad, buques llave de la flota.



# La Guerra de Minas en Corea

Por el Capitán de Corbeta A.P.  
ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

"Es un hecho que cualquier nación marítima pequeña, con escasos medios de transporte, poca experiencia técnica y un mínimo de equipos improvisados, puede negar el uso de sus puertos y aguas costeras a una moderna y poderosa fuerza naval, simplemente sembrando, a muy poco costo, grandes cantidades de minas, aún de tipos elementales".

**C. Alm. John Higgins, U.S.N.**

Una de las más importantes lecciones de la guerra de Corea ha sido demostrar en forma dramática la enorme importancia de las minas en la guerra naval moderna. Que tal importancia había sido olvidada es evidente de la política respecto a minas de la Armada Norteamericana al terminar la 2ª Guerra Mundial. Durante esa guerra, los Estados Unidos contaban con una flota de más de 500 barreminas en el Pacífico; al estallar el conflicto de Corea, los únicos barreminas norteamericanos en el Lejano Oriente eran 4 barreminas tipo AM (barreminas de acero de 180 pies de eslora) y 6 tipo AMS (barreminas de madera de 136 pies de eslora, similares al B.A.P. "San Martín"). Tres de los cuatro AM estaban no operativos.

No se puede achacar este descuido simplemente a la disminución general de los efectivos de las fuerzas armadas después de toda guerra. Por razones internacionales de todos conocidas, las grandes potencias han

mantenido sus fuerzas militares a niveles de "guerra fría". Los Estados Unidos han hecho enormes inversiones en portaviones y en submarinos nucleares, una pequeña proporción de las cuales habría permitido mantener a la fuerza de minado y barreminas en un adecuado nivel de preparación. Sin embargo, en marzo de 1946 todos los minadores, buques localizadores de minas y buques madrina de barreminas fueron inactivados o desguazados (unos pocos fueron transferidos al Atlántico); el Comando de las Fuerzas de Minas fué transferido del Japón a San Francisco y la distribución de barreminas quedó prácticamente en manos del Jefe de Operaciones Navales. Por último, en enero de 1947 el Comando de Minas del Pacífico fué disuelto, y el reducido número de barreminas que quedaba fué repartido entre otras Fuerzas. Se cesó la instalación de paravanes en los buques de guerra, se disminuyó el entrenamiento en minado y barrido de minas, y en general, preva-

lecia la opinión de que cualquier oficial podía encargarse de los problemas de minas si se presentaba la necesidad.

La prueba más clara de lo errado de esta política es que en el libro "La Guerra Naval en Corea" escrito por los Comandantes Malcolm Cagle y Frank Manson y publicado en 1957 por el U. S. Naval Institute, hay casi 100 páginas dedicadas a la guerra de minas (el total de páginas no llega a 500). La mayoría de los datos sobre la campaña de minado y barrido de minas en Corea han sido tomados de esta autorizada publicación, cuya Introducción ha sido escrita por el propio Jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos de N. A. Almirante Arleigh Burke. Tenemos la esperanza que la lectura de este artículo despierte el interés de los Oficiales y los lleve a leer el libro original y otros libros sobre el mismo tema, tales como "Mines, Minelayers and Minelaying" por el Comandante Cowie de la Armada Británica, quien dirigiera el planeamiento de todo el minado inglés durante la 2ª. Guerra Mundial. Creemos que todos los que se ilustren sobre este tema llegarán a la misma conclusión: que las minas son un arma de enorme potencialidad, especialmente para países en inferioridad naval con relación a sus posibles adversarios.

En realidad, el empleo de minas en Corea no debía haber sorprendido a nadie, ya que la situación combinaba una condición geográfica apropiada con la conocida predilección

rusa por las minas. Al oeste de la península, de Corea, el Mar Amarillo no alcanza profundidades mayores de las 60 brazas; al este, en el mar del Japón, la línea de 100 brazas queda bastante cerca de la playa, pero frente a los importantes puertos de Wonsan y Hungnam hay una especie de plataforma de aguas poco profundas muy apropiada para la colocación de minas. (Nota.— A grandes rasgos, las minas de fondo son efectivas hasta las 30 brazas de profundidad; las ancladas se siembran generalmente hasta las 100 brazas, aunque es posible encontrarlas hasta las 300 brazas). En cuanto a la predilección rusa por las minas, data de la guerra de Crimea, en la que las emplearon con marcado éxito. En la guerra con el Japón (1904-5) volvieron a emplearlas, logrando hundir dos acorazados enemigos.

Podemos dividir la guerra de minas en Corea en cuatro fases: (1) los barridos apresurados de 1,950 para permitir el acceso a los puertos de Inchon, Wonsan, Chinnampo y Hungnam; (2) los barridos de limpieza de 1951, para permitir el tiro de apoyo naval; (3) los barridos de verificación, a partir de Junio de 1,952; y (4) los barridos posteriores a la firma del armisticio del 27 de julio de 1,953. Sin lugar a dudas, las dos primeras fases son las de mayor interés, y las describimos en mayor detalle a continuación; la tercera y cuarta fases consistieron simplemente de operaciones de rutina, sin mayores lecciones para el Oficial de Minas.

La primera fase se caracterizó por la completa falta de preparación de las fuerzas de minas norteamericanas que ya hemos bosquejado al comienzo. La primera operación anfibia, el desembarco en Inchon, fué de enorme trascendencia en el desarrollo de la guerra y constituyó una magnífica demostración de la potencialidad de este tipo de ataque; sin embargo, del punto de vista de la guerra de minas es de escaso interés, ya que los comunistas recién habían comenzado sus planes de minado y no habían tenido tiempo de minar debidamente ese puerto. En cambio en Wonsan, donde el desembarco anfibio se demoró tanto que las tropas surcoreanas tomaron la ciudad por tierra antes que los norteamericanos pudieran desembarcar, las lecciones para el Oficial de Minas son claras y abundantes, pues la demora en el desembarco se debió precisamente a la falta de barreminas para abrir rutas de acceso a las playas para las barcas de desembarco.

El 2 de octubre de 1,950 cuando el V. Alm. Struble ordenó a todos los barreminas de la Séptima Flota proceder a la brevedad a Wonsan, la situación de estas fuerzas no había mejorado en mucho desde el comienzo de las hostilidades (25 de junio de 1950). Dos de los tres AM., en la reserva habían sido reactivados, y dos AMS de Guam y tres de Pearl Harbor habían sido enviados a Corea. Había escasez de material y de personal. Los equipos de comunicaciones eran inadecuados y la falta de

estandarización era tal que no era posible tener a todos los barreminas en un mismo circuito. La falta de inteligencia sobre el enemigo era paavorosa; tan solo se sabía que un helicóptero había avistado minas a la entrada del puerto, y se conocía el canal de navegación normal empleado por los comunistas. No se tenía la menor idea de cuántas minas habían, de qué tipo eran, en qué zona estaban... etc. Ni siquiera se había si las islas aledañas estaban ocupadas por fuerzas enemigas o no.

Los barreminas llegaron a Wonsan el 10 de octubre, con instrucciones de barrer rutas de acceso para un desembarco el día 20. El Comandante Spofford, a cargo del barrido, decidió que la única manera de cumplir con esa fecha era arriesgar un barrido directo desde la línea de 100 brazas hasta las playas de desembarco. Los barreminas entraron precedidos por un helicóptero del U.S.S. "Worcester", cuya ayuda en localizar las minas resultó invaluable.

(NOTA.— Fué ésta la primera vez que se empleó el helicóptero con este fin, y el éxito alcanzado ha establecido este procedimiento como "standard" en este tipo de operaciones). En medio día se logró abrir un canal de 3000 yardas hasta la línea de 30 brazas, pero a partir de esta línea el sembrado era mucho más intenso. El helicóptero divisaba por lo menos cinco hileras de minas, y los sonares de los barreminas mostraban docenas de minas. El optimismo de la mañana desapareció, y Spofford



comprendió que su única esperanza era que el canal de navegación normal tuviera menos minas, ya que seguramente los comunistas lo habían mantenido abierto hasta el último momento y su minado se había hecho apresuradamente. Tampoco esta idea dió resultados. Por el contrario, además de numerosas minas los barreminas tuvieron que afrontar un graneado fuego de la artillería comunista en las islas a la entrada del puerto, con el triste resultado que dos de los AM, fueron hundidos por minas cortadas por otros barreminas. Un intento de "contraminar" (detonar las minas por medio de explosiones cercanas) el campo minado bombardeándolo con aviones tampoco dió resultado.

Pero lo peor todavía faltaba: el descubrimiento de minas magnéticas. Esto quería decir otro barrido completo a partir de la línea de 30 brazas. Toda esperanza de cumplir con la fecha original tuvo que ser abandonada, y toda una poderosa fuerza naval tuvo que esperar más de una semana mientras unos cuantos barreminas terminaban su tarea. El Almirante Smith, inmediato superior de Spofford, envió entonces su histórico despacho: "La Armada Norteamericana ha perdido el dominio del mar en aguas de Corea...". Si bien muchos han criticado esta afirmación por exagerada, tuvo la virtud de conmover al Alto Comando en Washington, y nada menos que el entonces Jefe de Operaciones Navales, Almirante Forrest Sherman, le

dió la razón a Smith diciendo: Smith está en lo cierto; si uno no puede ir *donde quiere, cuando quiere*, no domina el mar...".

Con sus tres AM, fuera de acción (al tercero se le había malogrado las máquinas), Spofford decidió extremar las medidas de seguridad. Era necesario explorar y marcar el área antes de mandar los barreminas a barrer. Para ello, reclutó todas las embarcaciones menores que pudo y envió a todos los hombres-rana disponibles, así como los helicópteros y aviones tipo PBM. Ayudados por pescadores norecoreanos, en dos días se obtuvo suficiente información para permitir el envío de los barreminas.

El 25 de octubre quedó barrido el canal de acceso. La operación a que se habían asignado cinco días había demorado quince. Toda una flota había sido paralizada por ocho días. La lección no podía ser más clara: *la guerra de minas no puede ser relegada a segundo plano. Las minas, empleadas inteligentemente, pueden impedir los movimientos de las flotas más poderosas.*

El barrido de los campos minados frente a Chinnampo, a fin de permitir el reaprovisionamiento de las fuerzas norteamericanas, es también digno de mención por las diferentes condiciones hidrográficas que presenta este puerto cuando lo comparamos con Wonsán. Chinnampo no tiene los canales profundos de acceso que tiene Wonsan; la entrada al puerto se caracteriza por los numerosos islotes y deltas formados por los de-

pósitos del río que desemboca en el estuario. Las aguas de Wonsan son claras, y casi no hay mareas ni corrientes; las de Chinnampo son barrosas, las mareas son de más de 4 metros y las corrientes de 5 nudos.

La lección más importante del barrido de Chinnampo fué la importancia de la inteligencia. El Comandante Clay, especializado en minas, fué enviado a Chinnampo apenas se vislumbró la posibilidad de que ese puerto tuviera que ser barrido, y se solicitó al 8º Ejército que capturara a todos los prácticos, patrones de lanchas y personal minador, y que confiscara todos los diarios de bitácora, cartas hidrográficas y planes de minado que se encontraran. Clay comenzó su labor de inmediato, y logró identificar a varios norcoreanos que habían participado en el minado del puerto. Averiguó el tipo de minas empleado (ancladas de contacto y magnéticas de fondo) y la ubicación de las hileras de minas; con esta última información, más los datos de mareas y corrientes que podrían "correr" las minas, bosquejó las áreas generales donde se debía efectuar el barrido. No cabe duda que fué esta inteligencia el principal factor en la rapidez con que se efectuó el barrido de Chinnampo, y el hecho de que las fuerzas de barreminas no experimentaran ninguna baja ni avería.

El barrido de Chinnampo también permitió a los norteamericanos observar las posibilidades y limitaciones de los diferentes tipos de unida-

des empleados para barrer minas. El helicóptero volvió a demostrar su utilidad en la localización de las minas. Los aviones de patrulla demostraron tener una gran ventaja sobre los barreminas pequeños: no les afectaba el estado del mar. El 29 de noviembre, en que las operaciones de los AMS, eran súmamente difíciles por la braveza del mar, un grupo de "Neptunos" lanzó 16 bombas de profundidad logrando detonar tres minas magnéticas de fondo. Los DMS, (destroyers equipados con rastras para el barrido de minas) demostraron ser poco eficaces: "como barreminas, resultaron demasiado grandes, caros y poco maniobrables; como destroyers, no tenían suficiente potencia de fuego". (NOTA.—Esta es la opinión del Comandante Archer, quien estuvo a cargo de las operaciones de barrido. Cabe hacer notar, sin embargo, que este tipo de barrido no es la misión primordial del DMS, sino el barrido táctico por delante de una fuerza de tarea, misión para la cual es el único barreminas con suficiente velocidad). Los AM, y los AMS, demostraron nuevamente ser el espinazo de toda fuerza de barrido de minas. Los *hombres-rana* demostraron ser parte esencial de toda marina moderna; abrieron el paso a los barreminas y eliminaron aquellas minas sembradas en las zonas donde los barreminas no podían entrar. Por primera vez en la historia un LSD participó en operaciones de barrido de minas. Son estos buques de desembarco, en realidad, grandes diques

flotantes con propulsión propia. Tienen 458 pies de eslora, 72 de manga y casi 5000 toneladas de desplazamiento. Pueden ser empleados tanto para la carena de buques en bases avanzadas como para llevar en su interior un número de barcasas de desembarco para una operación anfibia, las que "lanzan" simplemente inundando su interior y abriendo la compuerta. *Esta doble capacidad, diques en tiempos normales y buques de desembarco en operaciones anfibias, hace al LSD un valioso buque para cualquier Marina.* En Chinnampo demostraron una tercera capacidad: apoyo a las operaciones de barrido de minas. El LSD-17 trajo al área de operaciones doce barcasas tipo LCVP, que constituyeron un valioso refuerzo para el Comandante Archer. A pesar de su reducido tamaño, los LCVP, podían remolcar tanto rastras mecánicas como magnéticas, y además podían entrar a áreas en que los AMS, no podían barrer por su mayor calado. Por último, el LSD, también resultó útil como petrolero, lo mismo que los LST, por su gran capacidad de combustible. Los LST, (similares a los B.A.P. "Chimbote" y "Paita") también evidenciaron una nueva capacidad en Chinnampo: *excelentes bases para helicópteros.* Como se puede apreciar, prácticamente todos los tipos de buques y aviones con posibilidades en las operaciones de barrido de minas fueron empleados por los norteamericanos en Chinnampo.

En cuanto a las operaciones de barrido en sí, se caracterizaron por la escasez de barreminas, que resultó en la decisión de evitar los campos minados en lo posible, en vez de *barrerlos.* Solamente se barrió a través de un campo minado cuando no había otra alternativa; si se podía hacer que el canal barrido circundara en vez de cruzar un área minada, se circundaba aunque el canal resultara algo más largo. El resultado de esta política fué que de las 80 minas destruidas, 36 fueron destruidas por aviones tipo PBM, 27 por los hombres-rana, 12 por las tormentas y solamente 5 por los barreminas. Lo importante fué que no se perdieron barreminas y que el canal quedó barrido en un tiempo razonable. (NOTA.— Por una de esas ironías de la historia, el barrido que se hizo para permitir el aprovisionamiento de las fuerzas norteamericanas por mar, resultó utilizado para su evacuación, ya que la intervención china cambió la situación por completo).

La segunda fase del barrido de minas en Corea, que duró todo 1951 y parte de 1952, se caracterizó por el barrido de las minas para limpieza de un área, en vez de simplemente para proporcionar una ruta de acceso a una playa. La escasez de personal, material y experiencia ya había sido suplida. La Marina Norteamericana había ya asignado a la guerra de minas la alta prioridad que le corresponde en una marina moderna. El apuro que había en las operaciones de 1950 había desaparecido.

do. En vez de barrer evitando los campos minados, en 1951 se deseaba barrer los campos. La misión de los barreminas fué resumida por su nuevo Jefe, el Comandante Williams (quien reemplazó a Spofford) como sigue: (1) permitir el tiro de apoyo naval lo más cerca posible a las costas enemigas; (2) proporcionar decepción táctica, obligando al enemigo a cambiar la distribución de sus fuerzas ante la posibilidad de ataques anfibios (el barrido de minas siempre precede a tales ataques); (3) proporcionar rutas barridas entre los principales puertos, aumentando así la efectividad de las fuerzas bloqueadoras; y (4) disminuir la amenaza de minas a la deriva.

Las operaciones de barrido adquirieron un carácter rutinario. Todos los días se cortaban minas ancladas, y las tripulaciones de los barreminas se entretenían en dispararles cuando salían a la superficie. Según el Teniente Houston, una de cada siete de estas minas explotaban; las otras se iban al fondo cuando el agua las inundaba por los agujeros hechos por las balas. Los helicópteros también quisieron romper la monotonía disparando con fusil a las minas, pero esta práctica fué prohibida cuando un helicóptero casi se pierde al detonar una mina que hizo explotar a cuatro otras por simpatía.

Gran parte del barrido era de verificación, para comprobar qué zonas ya barridas no habían sido vuel-  
tas a mirar. Este barrido demuestra lo que todo Oficial de Minas sa-

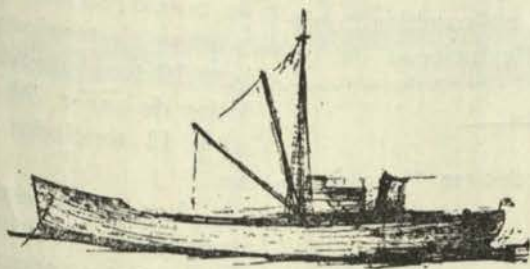
be (y constituye una de las principales ventajas de las minas): *No es necesario que haya minas para obligar al enemigo a un enorme esfuerzo de barrido; basta que exista la amenaza de su empleo.* Otra lección de la campaña de minado norcoreana es que no es indispensable disponer de grandes buques minadores; hasta los primitivos "sompans" de los pescadores fueron utilizados para el sembrado de minas con notables resultados. Algo que se debe recordar en todo estudio de las campañas navales de Corea es que el enemigo no disponía de fuerzas navales ni aeronavales, y que por ese motivo muchas de las operaciones se realizaron en condiciones ideales que difícilmente se volverán a repetir. Basta para ilustrar esto hacer notar el efecto de las baterías enemigas cuando los norcoreanos comenzaron a artillar sus costas. A partir de mediados de 1951 más barreminas fueron averiados por esas baterías que por minas, obligando a los norteamericanos a efectuar el barrido de noche, con las desventajas que esto trae: incertidumbre en la navegación, dificultad en destruir las minas que salen a la superficie, colisión con los pescadores... etc.

En cuanto a la efectividad de las minas, los cinco buques norteamericanos hundidos durante el conflicto (4 barreminas y un remolcador) lo fueron por minas. Además; cinco destroyers fueron averiados por minas. (En total hubo 87 buques averiados, en su mayoría por las bate-

rias costeras del enemigo, clara evidencia de la importancia de las fuerzas de defensa de costas y el artillamiento de todos los puntos importantes del litoral).

Al comienzo de este artículo dijimos que la falta de preparación de las fuerzas de minas norteamericanas no se podía achacar simplemente a la disminución de efectivos de la post-guerra. Para terminarlo, discutiremos este interesante punto un poco más. Tampoco podemos acusar a la primera Marina del mundo de negligencia. Más bien podríamos decir que el error de apreciación norteamericano fué el no estar preparados para una guerra del tipo que los comunistas le impusieron en Corea. Todo plan de adquisiciones navales,

toda política naval, debe ser precedido por un concienzudo estudio de los posibles adversarios y del tipo de guerra en que el país puede verse envuelto. No es posible hacer un plan simplemente a base de las lecciones de la última guerra o de la experiencia de otros países: hay que tratar de anticipar cómo será la próxima guerra. Esta apreciación de la situación es especialmente difícil cuando hay dos tipos completamente distintos de conflicto en los que el país puede verse envuelto: una guerra local y una guerra global. La guerra de Corea enseñó a los Estados Unidos de N. A., que no puede descuidarse el primero por considerar más probable el segundo. La lección, para todos los países del mundo, no puede ser más clara y objetiva.



## Ordene sus Conocimientos Sobre . . .

ARGUS

El disparate que se está haciendo común, cuando en castellano se emplea la palabra "modisto". En realidad se debe usar solamente "modista" para ambos géneros. El "modista" y "la" modista son tan buenos el uno como la otra, tal como sucede con las palabras, médico, testigo, telefonista, diputado, etc.

Tan impropio es decir "modisto", como lo sería decir "el dentista", "el pianista", "el equilibrista" o "el artista".

Y, sin embargo, es un error que oímos cometer a diario. . .

Sobre el empleo de las palabras "hubo" y "hubieron"; el verbo haber es impersonal cuando significa existencia, es decir que deberá usarse en número singular tanto si se refiere a pocas o muchas cosas.

Es correcto decir: hubo grandes manifestaciones de gozo. . .

Es incorrecto en cambio: hubieron grandes manifestaciones de gozo. . .

Cómo debe decirse "cónclave" o "conclave"?

De las dos maneras.

La etimología de esta palabra

viene del latín: "cum clavis" ("con llave").

Las medusas (llamadas en el Perú "malaguas") son individuos reproductores de un grupo de hidrozooos que viven en colonias, en las mismas en que el trabajo fisiológico está dividido: unos de sus individuos (nodrizas), tienen a su cargo la total alimentación de la colonia; otros, ricos en células sensoriales, aseguran la vida de relación de la colonia con el exterior; finalmente, los reproductores, que pueden separarse de la colonia para sembrar huevos.

Ballenas.— Una ballena de aleta que pese alrededor de 100 toneladas métricas— peso del grueso promedio de las que actualmente se capturan—, beneficiada e industrializada puede producir más o menos lo siguiente: 1 tonelada métrica de barbas, 19 toneladas de huesos, 41 toneladas de carne, 28 toneladas de grasa y 11 toneladas de órganos diversos.

Las barbas, duras, elásticas e impermeables, se utilizan en corsetería y en cuantas industrias requieran va-

rillas no metálicas de esas características. También se hace con ellas fustas, trallas, etc. Con las fibras se hacen escobas y cepillos. De los huesos sacan de 8 a 10 toneladas métricas de aceite, además de cola y harina de huesos para el ganado. De la carne se extraen aún 3 toneladas de aceite y se confeccionan extractos de aquella para alimentación de enfermos, quedando amplia cantidad para conservas y congelación (química y con más aminoácidos).

Del residuo de aprovechamiento de la carne pueden obtenerse aún 10 o más toneladas de aceite. Hidrogenándolo, se obtiene margarina para cocina y repostería, así como cantidades variables de aceites para confeccionar diversas clases de pinturas, lubricantes, barnices, jabones y ce-

ras, glicerina, oleína e incluso linoleum y caucho artificial.

De las diferentes glándulas y órganos pueden extraerse las siguientes hormonas: pituitrina, de la hipófisis; tiroxina, de la tiroides; insulina, del páncreas; adrenalina y cortisona, de las cápsulas suprarrenales; floiculina y hormonas del ovario, testosterona, del testículo. Además se obtienen del hígado, enormes cantidades de vitamina "A". Las pieles de muchos cetáceos proporcionan buenos cueros, algunos de ellos de propiedades únicas. Los dientes, como por ejemplo los de los odontocetos (dentro de los que se incluye el cachalote), proporcionan un marfil de calidad bastante aceptable. La Comisión Ballenera Internacional limita la pesca de ballenas a 15.000 unidades anuales (Unidad: la equivalente a una Ballena Azul).



## Sabía Ud. Qué . . . ?

ARGUS

A fines del siglo pasado, en Cataluña, el verdugo barcelonés, Nicomedes Méndez, quien gozara de triste celebridad por la habilidad demostrada en el ejercicio de su profesión, al observar el éxito que tenían algunos espectáculos sensacionales en los que se exhibían monstruos y terribles pantomimas (como en las llamados Barracones del Paralelo), solicitó oficialmente permiso para levantar en dicho sitio un barracón más, titulado "Palacio de las Ejecuciones".

Proyectaba montar en su interior un patíbulo, y tras de explicar a los espectadores todo cuanto precede a las ejecuciones, "ajusticiaría" a dos muñecos de cera, primero al que representaba ser una mujer y luego al que representaba ser un hombre. A dichas ejecuciones asistiría un muñeco vestido de sacerdote.

No se le concedió el permiso solicitado, lo cual le cayó muy mal.

Pío Baroja, en su "Vitrina Pintoresca", asegura que lo mismo fué intentado por un verdugo de Madrid, con idéntico resultado.

Cuando Alejandro Magno preparaba su campaña contra Persia, tomó medidas extremas y "sui generis" antes de emprenderla:

Para asegurar la paz en sus reinos, mandó matar a todos los parientes suyos que no le inspiraban confianza y podían, a su juicio, intentar la usurpación.

Repartió todos sus bienes y riquezas entre sus generales y amigos. Cuando uno de ellos, sorprendido, le preguntó con qué se quedaría si todo lo regalaba, aquel gran militar le respondió:

—¡Con la esperanza!

Y el destino le colmó con creces.

---

La pesca del coral data desde muy antiguo: los griegos lo usaron en el siglo VII A.C.; Teofrasto habla del coral como adorno personal en el siglo III A.C. En las Edades Antigua y Media se consideraba al coral como piedra preciosa. Los romanos tenían muchas supersticiones acerca del mismo, creyendo que tenía efectos medicinales tales como tónico, astringente y absorbente, y lo usaban para restañar heridas, reducción de inflamaciones, etc. Hoy se usa como componente de polvos y dentífricos.

Los antiguos creían que había brotado de la cabeza de Medusa y le atribuían la preservación del rayo, el ahuyentar las desgracias y suponían



que era más rojo si lo llevaba un hombre que si lo portaba una mujer. Hoy, los musulmanes colocan granos de coral al lado de los muertos para evitar genios maléficos. Los judíos, según Plinio, sentían igual predilección por el coral que por las perlas.

---

Que la voz japonesa "Kamikaze" significa "viento divino". Fue puesta a los aviones suicidas que ellos usaron en la última guerra mundial, en memoria de una tempestad que destruyó, en el año 1570, a unas fuerzas navales mongoles que intentaron por esa época una invasión de las costas japonesas. Al piloto de dichos aviones se le llamaba "Kamikaze".

---

El nicturlabio (del griego: nyktor, durante la noche; lambano: coger), fué un instrumento astronómico usado por los navegantes del siglo XVI para determinar la latitud y la hora en el instante de la observación. Tales instrumentos se comenzaron a construir en el año de 1520, para obtener la hora de noche por observación de ciertas estrellas fijas respecto a la Polar. Estas eran Beta Ursae Minoris ("Cochab") y Alfa Ursae Majoris ("Dubhe"). La Polar era observada a través de un orificio en el centro del instrumento, apuntando la alidada a la estrella elegida. En su reverso llevaba el nicturlabio una tabla de distancias polares, por sobre y debajo del polo, para cada azimuth de la estrella considerada. Con él, se podía determinar la latitud del observador.



## La guerra, arte eterno

Por WILLIAM H. HESSLER

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

Si la guerra fuese en realidad lo que piensa y cree la mayoría de los norteamericanos, nuestros problemas de orden militar serían bastante sencillos. En esencia la han pensado, o para hablar más propiamente diremos que la han concebido erróneamente como un grande y maligno paroxismo de la Historia, que azota a todo el género humano demasiado a menudo. Agreguemos que sólo piensan que la guerra es malvada y cruel, lo que desde luego constituye una verdad, sino que además la consideran, bajo todo punto de vista, la antítesis de la paz. Esto último no es verdadero.

De acuerdo con estas premisas, que han prevalecido en la mente de los norteamericanos así como en la de otros pueblos, deberíamos aferrarnos a la paz a cualquier precio y por cuanto tiempo fuese posible. Luego, si nuestros enemigos nos obligan a participar en un conflicto armado, sería menester hacer la guerra con todas nuestras energías, valiéndonos de cualquier arma hasta exterminarlo, o por lo menos castigarlos en tal forma que no se les vuelva a pasar por la mente la idea de repetir sus malévo-

los designios, por los siglos de los siglos.

Cabría esperar que la experiencia de dos guerras mundiales hubiesen modificado este concepto ingenuo y simplista de la guerra, basado en el Bien y el Mal. Después de la Primera Guerra Mundial llegamos a la conclusión de que la existencia de una Alemania próspera y unida era factor indispensable en un mundo estable, y nuestra ayuda se canalizó al logro de este propósito. Después de la Segunda Guerra Mundial gastamos billones de dólares en levantar nuevamente a los italianos, y más billones aún en la restauración, reconstrucción y reentrenamiento de los japoneses y los alemanes occidentales. Y en realidad fuimos más allá aún. Bajo la tensión amenazadora de una siniestra rivalidad soviético-norteamericana, les sacamos de la cabeza a alemanes y japoneses las ideas de paz que aparecían como consecuencia de la derrota. Los convencimos de la necesidad de rearmarse y de transformarse en nuestros aliados contra la potencia amiga de ayer. Pensemos un momento en este aspecto del asunto, y llegaremos a concluir que

aún nos faltó sagacidad para no abatir tan completamente a nuestros enemigos, y al mismo tiempo no ayudar tan generosamente como lo hicimos, a nuestro aliado soviético. Lo mejor vino en seguida, cuando actuamos al pie de la letra del Código de Bismarck: Convertimos al enemigo en derrota en nuestro aliado, para oponernos en condiciones más favorables al ex-socio transformado por el devenir histórico en el adversario de hoy.

De acuerdo con el concepto ingenuo y simplista de la guerra, basado en el Bien y el Mal, esto sería un cinismo carente de sentido. Pero si analizamos la guerra situándola en el mismo plano en que discutimos las alianzas, los programas de ayuda extranjera, es decir, considerándola un instrumento de seguridad y resguardo de la integridad de la nación, el asunto es evidentemente sensato. Afortunadamente, la mayoría de los hombres públicos norteamericanos que han guiado los destinos de la nación durante el período de post-guerra, no se han dejado impresionar ni influenciar por el ingenuo concepto moralista que tienen de la guerra la mayoría de los habitantes de la tierra del Tío Sam. La prueba del aserto anterior radica en la reconstrucción de nuestro poderío militar, la creación de un gran sistema de alianzas, el desarrollo de un programa de ayuda económica allende los mares, y los ingentes esfuerzos gastados en aprovechar la ayuda de nuestros enemigos de ayer para for-

talecer nuestra posición y seguridad en contra de un enemigo potencial nuevo, más grande y muchísimo más peligroso.

Admitamos la exactitud del concepto moralista de la guerra: Nuestra tarea no por ello dejará de ser considerable, pero eso sí será extremadamente simple. Nos bastará con desarrollar y mantener instrumentos de destrucción en masa, capaces de pulverizar al enemigo, y estar siempre listos a emplearlos sin inhibición alguna, en caso de ser provocados y obligados a entrar en acción. Ahora bien, si nuestra causa es justa y pura fuera de toda discusión y nuestros enemigos son malvados hasta lo indecible, es decir, si la cuestión puede presentarse como un simple problema de moral susceptible de plasmarse rotundamente en dos tonos: el de la luz y el de las tinieblas, huelga decir que mientras más duramente les castigemos, más noble, loable y refulgente será nuestra hazaña.

Pero el problema no es tan vasto y sencillo: La guerra no es la antítesis de la paz. Analicemos lo que damos en llamar "paz", y concluiremos que no es otra cosa que la prosecución de ciertos objetivos por un grupo de naciones o por una nación aislada, empleando métodos en que la guerra no queda incluida. Parece ser que el aserto anterior ha sido mucho más fácil de comprender en la última década que en todo el resto de la historia norteamericana. Es fácil admitir que la palabra "paz" en el sentido tradicional, no puede ser

fiel reflejo de estos tiempos de guerra fría y de conflictos locales. Estos últimos años hemos visto desfilar ante nuestros ojos en sombría y desconcertante parada casi todas las formas de la guerra. Este período ha recibido el nombre de "paz", solamente como una manera de indicar la ausencia de hostilidades generalizadas en gran escala. Y es así como hemos sido espectadores de guerras de propaganda, guerras de nervios, guerras económicas, guerras menores y guerras de objetivo limitado, para no mencionar las simples rivalidades en el desarrollo tecnológico y económico.

Mucho más sensato es concebir la naturaleza de la guerra como una de las diversas formas que adopta la política, lo que no está tan reñido con la realidad como imaginan la mayoría de los norteamericanos. La diplomacia y las relaciones internacionales no son otra cosa que política que abarca zonas más extensas que una nación, pero son política y nada menos que eso; la guerra en cambio es una continuación de la diplomacia. Es el logro de la seguridad e integridad de una nación por medio de las armas, cuando otros sistemas conciliatorios han fracasado. La guerra es la prosecución de una política basada en argumentos algo más violentos que los usuales.

En esencia, se llama política simplemente a los medios por los cuales se reconcilian o salvan las diferencias de opinión o intereses que suelen surgir en los grupos humanos. Y

la guerra no es más que eso: Una forma que emplean los grandes grupos humanos llamados naciones, para conciliar sus intereses. A esto se debe la curiosa similitud entre guerra y política. La diferencia está en las herramientas usadas y en alguna de las reglas del juego.

Un pensador ha dicho que la política es "el arte de las posibilidades". Esto nos sugiere que la política se interesa esencialmente en la posibilidad práctica de lograr fines concretos, dentro de las limitaciones propias de la naturaleza humana. Aquellos que gustan y hacen una doctrina de la perfección, podrán tener un sitio en el mundo de las bellas artes, pero aquí, sobre la faz de la tierra, en el terreno de lo político, nada tienen que hacer. Es por esto que las armas de que se valen los cuerpos legislativos para conciliar los deseos e intereses encontrados del Norte y del Sur, del Este y del Oeste, de ricos y pobres, de los estados agrícolas y de los estados industriales, de los radicales y los conservadores, incluyen el debate, los votos que se comercian o "canjean", las zancadillas y otros manejos bajo cuerda que a menudo no distan mucho del chantaje. Estas componendas no son muy recomendables, pero son necesarias. El poder ejecutivo por su parte, efectúa muchas veces su acción política apoyado en la astucia de los expertos en la materia. Así llegamos a la conclusión que la política es un proceso acomodaticio, una manera de actuar eficazmente de acuerdo con la situa-

ción o circunstancias que se viven. Generalmente los más importantes cuerpos legislativos no son otra cosa que una compilación de compromisos mutuos entre las gentes. Esta es también a la letra, la esencia de la Constitución Política del Estado.

Vemos así, que los compromisos mutuos participan en la solución de infinitos problemas originados por las relaciones humanas. Cuando estos compromisos se relacionan con hombres y cosas públicas, reciben el nombre de política. Esta es la razón que nos asiste para definir la política como un arte y no como una ciencia. Es el arte de las posibilidades, el arte de lo que se puede hacer.

Mucho se habla en nuestros días de la "ingeniería humana", de la dirección científica de las masas y, aún, del control de los cerebros mediante sistemas más o menos científicos. Sin lugar a dudas, las leyes científicas que rigen la conducta de las masas, proporcionan ciertas herramientas efectivas al político, al administrador, al que analiza la opinión pública, al editor y al director de empresas. Pero la política es otra cosa. En un sentido amplio, podría decirse que es un juego en el que toman parte dos o más bandos cuya preocupación principal será la de burlarse mutuamente. Y eso de superar a otros mediante la astucia es más bien una justa deportiva que un proceso tecnológico, más un arte especialísimo que una ciencia. La última palabra en juegos de salón, podría ser una extravagante competen-

cia de ingenio entre dos máquinas calculadoras del mismo peso. Ahora bien, si no existe terreno apropiado para esta competencia de habilidad e ingenio, tampoco podrá florecer ese tipo especial de mago que burla a sus contricantes mediante la explotación hábil de las reglas del juego.

En este aspecto, la guerra guarda una gran similitud con la política. Generalmente tendremos dos bandos que tratan de superarse mutuamente empleando medios persuasivos tales como armas, estrategias o principios tácticos. Para que esta comparación pueda surgir clara y diáfana, es preciso desentenderse del hecho de que política y guerra difieren en cuanto ésta posee características de crueldad y sordidez de las cuales carece aquella. Un soldado precisa desentenderse de este aspecto característico y especial de la guerra, del mismo modo que el médico cirujano no puede distraerse en su trabajo bajo la sugestión de la sangre y los sufrimientos de su paciente. Los estudiosos de la guerra deben hacer otro tanto, si es que desean examinarla en forma inteligente y objetiva.

Los moralistas se horrorizan cuando les dicen que la guerra es un deporte. No obstante, si nos damos a pensar detenidamente acerca de su verdadera naturaleza, no podemos evitar imaginarla como una especie de competencia deportiva, como un torneo, como una pugna de ingenio, como una empresa grandiosa o pequeña en la cual los hombres tratan de superarse mediante la astucia. La

magnitud del riesgo, la justicia que pueda asistir a cada uno de los bandos en lucha, la profundidad del sentimiento patriótico y el sombrío mandato de sacrificio que se cierne sobre los actores del drama, merecen consideración y respeto, pero no modifican el hecho de que la guerra adopte la forma de una competencia, y que la profesión de las armas sea un arte.

Pero, ¿Podemos hablar de Arte refiriéndonos a la guerra? Hay quienes hablan de la "ciencia de la guerra", y aún quienes argumentan que ella ha llegado a ser un simple apéndice de la técnica. Con premeditación o sin ella, sus esfuerzos van orientados a hacernos creer que la guerra está transformándose en una empresa en que domina la precisión, en una cuestión puramente científica, en una aventura técnica. No podemos negar que en las últimas décadas hemos asistido a un vertiginoso avance de la tecnología militar. La ciencia, y su prima hermana la tecnología, han llegado a desempeñar en forma permanente papeles cada vez más importantes, no sólo en la industria, sino también en los asuntos bélicos. La ciencia traza la ruta que seguirá la tecnología, y es así como aparecen nuevas armas y nuevos sistemas de destrucción en masa, que a su vez dan origen a otras tácticas guerreras. En contraste con lo ocurrido en períodos que siguieron o otros grandes conflictos, en que el desarrollo de las armas se detenía completamente o decrecía su

ritmo, la tecnología posterior a la Segunda Guerra Mundial ha mantenido un compás sostenido de revolucionario progreso, superior al existente durante el conflicto y los diez años que lo precedieron. Puede decirse con justicia que los científicos y técnicos que crean las nuevas armas, van corriendo casi a palmo con los autores de fantasías científicas.

Expresándonos en otros términos, esto quiere decir también que nunca como antes en la historia militar, las armas y las técnicas de la guerra habían quedado anticuadas con tan vertiginosa rapidez. También los hombres se tornan anticuados y fuera de época, a menos que consientan en adaptarse a este desarrollo de las armas y las tácticas. La tecnología obliga a los hombres de guerra, de grumete a Almirante y de soldado a General, a renovar sus capacidades a fin de afrontar una lucha diferente. Aún más, se ha sugerido que la guerra tiene algunas facetas tan nítidamente tecnológicas, que las fuerzas armadas deberían entregar su tutela a contratistas privados. En esta forma se mantendría el principio de que la empresa privada es la que está mejor capacitada para reclutar, entrenar y mantener siempre listas las selectas falanges de técnicos que precisan las armas del presente y del futuro.

Aunque no lleguemos a tales extremos, es evidente que las fuerzas armadas deberán abocarse al problema, revisando sus disponibilidades monetarias, u otros factores, con mi-

ras a disponer del personal técnico necesario. Debido al progreso siempre creciente de la tecnología, el profesionalismo se ha transformado en una necesidad urgente e imprescindible.

Hasta aquí hemos hablado en forma exhaustiva acerca de la creciente importancia de la ciencia y de la tecnología, pero a pesar de los conceptos emitidos, subsiste un hecho inalterable: La guerra en su esencia misma, no es una aventura científica. Quienquiera que sea el enemigo, podrá seguramente hacer uso de una tecnología similar a la nuestra. Si su nivel técnico no se lo permite, seguramente evitará la guerra (aunque pueden producirse guerras secundarias entre naciones de alto desarrollo tecnológico y naciones de escaso o nulo desarrollo de esta índole). Dejando asentada la premisa que en las grandes guerras el enemigo contará siempre con una tecnología comparable a la nuestra, inevitablemente será preciso recomenzar nuestra tarea de apreciar su capacidad y sus intenciones. Aún más, será necesario comenzar a elegir armas y tipos de estrategia, sin conocer exactamente qué es lo que él puede hacer o qué es lo que efectivamente hará. Este es un problema que requiere sagacidad e intuición para resolverlo, y la acertada evaluación de todos los factores que en él intervienen, constituye un arte y no una ciencia. Digamos para mayor abundamiento que la guerra en sí es una arma o instrumento político, puesto que no tiene

otro propósito que el logro de un objetivo que siempre podrá definirse en términos políticos. Los únicos que no participan de la consideración anterior son desde luego los salvajes que hacen la guerra movidos por el simple placer que ello les proporciona. Digamos entonces que la guerra no sólo es afín con los procesos políticos, sino que es un instrumento de ellos, o mejor dicho, un instrumento de la política internacional.

¿Cómo se identifican los factores de evaluación con la naturaleza de la guerra? Es lo que se examinará a continuación.

¿Qué capacidad de fuego, corazas, condiciones marineras, velocidad, solidez, maniobrabilidad y comodidades de habitabilidad pondremos dentro de un casco de determinado tonelaje? Durante largas centurias ha sido éste el dolor de cabeza y el motivo de interminables polémicas de los constructores navales. Cada barco de guerra que se mece sobre las aguas del océano, representa un conjunto de factores estrechamente ligados y contrapuestos entre sí. Es tradicional que los cruceros británicos no han debido afrontar exigencias severas de capacidad de combustible y tonelaje mínimos. La razón es que Inglaterra posee un buen número de bases bien distribuidas que le evitan la preocupación de tener que contar con buques cuya autonomía y tamaño guarden relación con la inmensidad del Océano Pacífico. Los diseñadores norteamericanos, en cambio, han tenido que sa-

crificar muchos factores a fin de dar mayor solidez a sus naves. Los japoneses podían equilibrar los factores en forma más provechosa para la eficiencia guerrera del buque, escatimando espacio al entrepuente de sus tripulaciones. Podían asimismo eliminar completamente otras instalaciones dedicadas al bienestar personal. En la época que mediaba entre las dos guerras, los alemanes construyeron una flota de objetivo limitado, y estaban en condiciones de construir acorazados y cruceros acorazados "especiales" para efectuar raids. Las características de estas naves no podían ser incluidas en la construcción naval de los Estados Unidos y del Reino Unido. Los portaviones británicos y norteamericanos construidos en la Segunda Guerra Mundial, nos proporcionan un contraste de compromisos de diseño, realmente fascinador. Los británicos protegieron la isla y la cubierta de vuelo con corazas, y agregaron bastante comodidad (incluyendo el espacio necesario para el bar de la cámara de oficiales). Los constructores navales norteamericanos encontraron valores y exigencias distintas, costumbres e idiosincrasia particulares que no hicieron necesaria la instalación del bar, eliminando en esta forma un peso innecesario. No precisaron tampoco dar mucha comodidad ni protección, lo que favorecía el poder ofensivo de la nave. La isla no llevaba coraza, y la cubierta de vuelo de la clase "Essex" era extraordinariamente parecida al piso de un living room americano de

tipo corriente. El resultado fué que los portaviones británicos de la época eran más confortables y más seguros ante un ataque, pero los portaviones norteamericanos podían transportar triple cantidad de aviones.

Esto puede aplicarse en igual medida a los aviones, a los proyectiles guiados y a todas las otras herramientas que se precisan para hacer la guerra, incluyendo el armamento menor de la infantería. En cada uno de estos elementos se conjugan los mismos factores de compromiso. Es cierto que las plantas nucleares ahorran peso y espacio con respecto a la propulsión por medio de combustibles, lo que permite hacer buques más sólidos, pero todavía habrá que conjugar otros factores igualmente deseables y necesarios. En 1940, los alemanes abatieron toda Francia en seis semanas, redujeron a Holanda en cinco días y estaban firmemente instalados en el Canal Inglés al cabo de quince días. Sin embargo, no contaban con armas ni buques, ni siquiera con aviones, perfectamente apropiados para la conquista de las islas Británicas. Poseían una Wehrmacht soberbia para desatar la guerra relámpago terrestre. Pero esta maravillosa máquina denominada Wehrmacht, fue montada en desmedro de las fuerzas aéreas y anfibas que habrían permitido el cruce del Canal y la victoria final sobre los Aliados después de una corta guerra. Y no podemos calificar de "error tecnológico" al que determinó el fracaso del Reich Hitleriano, sino más bien



de "error de juicio en asuntos geopolíticos".

En lo que respecta a nuestros planteamientos de post-guerra, nos hemos visto abocados a una disyuntiva diferente, cual es la de decidirnos por las armas de largo alcance o por las de corto alcance. Durante los años críticos que siguieron a nuestra precipitada desmovilización de 1946, caímos en una dependencia exagerada del monopolio transitorio que ejercíamos sobre la posesión de la bomba A, y consecuentemente del único bombardero de gran radio de acción, el B-36, que era el encargado de lanzarla. Aunque el B-36 se construía en aquella época en gran escala, era un aparato anticuado. El período comprendido entre 1949 y 1950 fué altamente crítico, tal como parecía en un principio y como se confirmó más tarde en un teatro completamente inesperado: Corea. Era necesario pues hacer algunas consideraciones acerca de estos bombarderos de radio de acción superior, que no obstante eran anticuados, y que nos permitirían hacer uso intensivo de nuestra exclusividad en la posesión de la bomba A. Existía un compromiso por satisfacer: O se alcanzaba el grado de alistamiento que exigía aquel año de 1948, construyendo aviones destinados al limbo, o bien se comenzaba desde ya la producción en masa de un bombardero repropulsado de gran radio de acción, o la adaptación de las armas atómicas a los aparatos basados en portaviones. La decisión adoptada pudo

ser la más acertada, como bien pudo no serlo en absoluto. Pero lo que deseamos dejar claramente establecido en estas líneas, es que la decisión fué adoptada en razón de una acabada evaluación de las posibles intenciones de Rusia, y no basándose en datos proporcionados por la Ingeniería o la Ciencia.

Este mismo concepto de la evaluación a que hay que someter tantos factores que se contraponen, antes de adoptar una decisión final, puede observarse claramente en nuestros días en el cambiante desarrollo de las armas. Los objetivos militares que se persiguen hacen a veces suponer que el avión convencional pilotado por el hombre es algo que pertenece por completo al pasado, y que debe ser reemplazado por cohetes o proyectiles dirigidos, o bien por aviones sin piloto o "robots". Pongámonos el siguiente problema: Contando con un presupuesto militar limitado. ¿En qué medida iremos debilitando paulatinamente nuestra fuerza de bombarderos de gran radio de acción para reemplazarla por el Proyectil Dirigido Intercontinental o el Proyectil Dirigido de Distancia Intermedia? ¿Qué parte del dinero destinado a la construcción de portaviones será necesario emplear en el fortalecimiento de una fuerza submarina o de superficie equipada con proyectiles teledirigidos? Y circunscribiéndonos exclusivamente a los problemas del frente terrestre, preguntémonos por ejemplo, ¿Cuántas divisiones de infantería estarían en condi-

ciones de ser suprimidas, considerando que el armamento atómico táctico puede emplearse en forma defensiva para el rechazo de un ataque convencional de este tipo? Miremos ahora hacia el futuro: No es difícil imaginar el momento en que se darán de baja los aviones de reconocimiento de gran radio de acción y aún los de control remoto, para ser reemplazados por una rauda flota de inalcanzables satélites artificiales que fotografiarán los objetivos estratégicos en la otra cara del globo.

Todas estas apasionantes alternativas parecen ser simples temas para los ingenieros, y formar parte integrante del proceso de desarrollo de las armas, dentro del cual es necesario decidirse por un tipo determinado de ellas. Sin embargo, la realidad es que el problema envuelve una gran variedad de compromisos contrapuestos, y una serie de riesgos que deben considerarse. De un modo más o menos general, podríamos asegurar que en esencia el problema se reduce a decidirse entre el logro de un grado de alistamiento satisfactorio para el momento actual, o bien tratar de canalizar todos los esfuerzos en el desarrollo acelerado de las armas superiores del futuro. En la tarea de amoldarse a un presupuesto de defensa limitado, la decisión final deberá transformarse inevitablemente en un asunto de apreciación política pura, en que entrarán a jugar factores de gran importancia como son las posibles reacciones e intenciones del enemigo.

Mencionemos en forma ilustrativa un juego de apreciaciones similar: La decisión acerca de la cantidad de armas y otros elementos indispensables que nos permitirán mantener el grado de alistamiento requerido en un momento dado. Hasta el año 1945, la doctrina norteamericana "Standard" fué la de reclutar la gran masa de sus soldados "después" de haber entrado en guerra. Se aprovechaba el lapso en que los aliados se las veían con nuestro enemigo. Actualmente esto constituiría una locura. Debemos mantener fuerzas terrestres permanentes considerables, y no solamente "cuadros" para llenar, más aún si consideramos que dado el progreso alcanzado por las armas ofensivas, ya no podemos contar con la posición segura y protegida de antaño.

Por otra parte, pensemos en lo que ocurriría en caso de una Guerra Total: Se levanta ante nosotros la posibilidad de un rápido holocausto en una guerra nuclear de uno o dos meses en vez de un conflicto de cinco años. Y no se interprete la palabra "rápido" en el sentido de "piadosamente rápido". De lo anterior parece deducirse que todo nuestro poderío y nuestro esfuerzo debe estar encaminado al logro de un grado de alistamiento que nos coloque a salvo de una calamidad semejante. Sin embargo, la otra faz del dilema nos obliga a preguntarnos si en vez de ello debemos tratar de mantener una capacidad y calidad superiores para producir en grandes cantidades

las armas de una guerra futura. La respuesta a estas alternativas exige el arte de un juicio certero, y no la contestación dogmática que podría obtenerse de un computador electrónico al cual se le hubiesen introducido los datos necesarios.

Es por esto que resulta tan fácil de comprender que la mayoría de los norteamericanos, incluyendo un buen número de parlamentarios, hayan concentrado su atención en la aterradora posibilidad de una guerra total de tipo nuclear. Como resultado de ello, se han preocupado de invertir el presupuesto de defensa en la obtención de los medios necesarios para poder soportar una guerra total con armamento atómico, olvidando levantar al país asiático desconocido que ha caído en la órbita comunista. Y desgraciadamente, dado el grado de especialización alcanzado por la ciencia guerrera en nuestros días, debemos convenir en que no existen muchas armas, equipos o tácticas militares que sean igualmente eficaces en una guerra nuclear total o en la extinción de las hogueras que el Dios Marte enciende en el otro lado del globo terráqueo. Se ha dado una importancia extraordinaria a los aparatos de largo alcance y a los proyectiles guiados, importancia que han realzado los pronunciamientos de Washington en el sentido de que nuestra seguridad depende principalmente de la capacidad que tengamos para asestar demoledores golpes de desquite al enemigo, donde y cuando queramos. Esta forma de pensar ha

tenido gran aceptación en la imaginación popular. Como consecuencia de ello, cada vez que los rusos lanzan un proyectil guiado intercontinental (ICBM) o un Sputnik, nosotros echamos una palada más de carbón a la caldera en que levanta presión el grado de alistamiento que nos permitirá encarar una guerra nuclear total.

Por otra parte, ¿No es un hecho indiscutible que la terrible efectividad de las armas modernas contribuye a alejar la posibilidad de una guerra nuclear total? Los progresos tecnológicos-militares de los Estados Unidos de Norteamérica van tan estrechamente equiparados con los de Rusia, que puede hablarse de una especie de empate nuclear. Sería una clara tontería por parte de ambos gobiernos lanzarse a una guerra cuyo resultado fuera el de convertir a sus naciones en un montón de ruinas humeantes. Sin embargo, mientras se aleja la posibilidad de una guerra total, tiende a acelerarse el ritmo de la guerra fría, la que incluye rivalidades económicas, competencia en el desarrollo de programas de ayuda allende los mares e infiltración progresiva en diversas áreas no sometidas a influencia, tales como el Sur y Sur-Este de Asia, el Medio Oriente y aún la América Central.

En otras palabras, puede afirmarse que existe una especie de axioma en la política mundial de nuestros días, y él es que mientras más se acentúa la paridad de fuerzas para el caso de una guerra total, ma-

yor es la presión que contiene el estallido de otros conflictos. Debemos admitir también que la derrota de Estados Unidos es perfectamente posible, no en una guerra atómica relámpago, sino en la acción tenaz, constante y agazapada de los agentes y partidarios de los comunistas en países pequeños de situación estratégica favorable, que se encuentran ideológicamente vulnerables.

Es por eso que debemos pensar que el robustecimiento de la influencia soviética en Siria, con su amenaza de rodear a Turquía y aislar a Irak, es un asunto mucho más serio que el resonar triunfante de las trompetas propagandísticas de Moscú anunciando el lanzamiento del primer satélite artificial de la tierra. Un planteamiento militar que mire hacia el futuro, deberá preferir contar con el dominio de los Dardanelos en vez que lograr una ventaja de seis meses en el desarrollo de los proyectiles teleguiados de gran alcance. A fin de cuentas, lo que ha impedido a la Flota Soviética del Mar Negro convertirse en la Flota Soviética del Mediterráneo, ha sido el efectivo y leal control del Estrecho ejercitado por Turquía.

Debe recordarse asimismo que esta doctrina de los golpes punitivos en masa, con sus poderosísimas armas que la sustentan, constituyen un freno sólo en el caso de una agresión total u otra acción que llevada a cabo por el enemigo, exija una réplica análoga. La existencia de estas armas no impedirá el pillaje en el Cer-

cano Oriente, sea en grande o pequeña escala. El Kremlin se da cuenta perfectamente que los Estados Unidos no están dispuestos a envolver al mundo en el caos de una guerra nuclear, solamente para impedir que Rusia obtenga otra pequeña ventana hacia el Mediterráneo. Precisamos por lo tanto, además de las fuerzas y aparatos necesarios para hacer frente al conflicto atómico final, armas y estrategias apropiadas para combatir estos brotes de hostilidad.

Y hemos nuevamente ante una situación de compromiso en que la intuición juega un importantísimo papel. Si nuestros recursos humanos, monetarios, cerebrales y materiales son de carácter limitado y con ellos debemos resolver en forma global el problema de la defensa, es evidente que hay que destinar una parte de él al desarrollo de los elementos que nos permitan ejecutar una ofensiva nuclear poderosa con base terrestre o a flote. Otra parte deberá destinarse a la atención de necesidades y requerimientos menos dramáticos, como por ejemplo los conflictos que se producen en regiones diversas y apartadas de la tierra. Nuestra decisión no podrá fundamentarse en el concepto tradicional norteamericano de que sólo las grandes guerras son empresas dignas de acometer. Nuestra decisión deberá fundamentarse en la apreciación sagaz del lugar y el momento en que nuestro adversario apremia su búsqueda del dominio mundial, e igualmente en la necesidad de hacer algo

para contrarrestar eficazmente estas jugadas.

Una democracia que trata de defenderse, tiene aún otro dilema que resolver. ¿Qué parte de los recursos totales de la nación (dinero, capital humano, cerebro, material) se destinará a fines bélicos, y cuál a fines civiles, pacíficos? Es el eterno dilema: Cañones o mantequilla. Nada gana una Nación incrementando su poderío bélico año tras año, más allá de sus posibilidades.

Evidentemente, el elemento militar no es el encargado de resolver esta cuestión, pero sus recomendaciones serán de gran peso e importancia. Si observamos detenidamente cuáles han sido nuestros gastos militares en los últimos años, veremos con sorpresa que constituyen un porcentaje constante de los gastos federales. Examinemos por ejemplo un lapso muy representativo en la vida norteamericana, hace un siglo, el comprendido entre los años 1841 - 1945. En este período los gastos militares correspondieron al 55% de los gastos totales de la nación. En el año 1955 los gastos eran del 56%. En los últimos años los gastos de defensa han ascendido con la vertiginosidad de un proyectil cohe- te, pero el resto de los gastos federales han aumentado en forma proporcional.

Pero el porcentaje del presupuesto federal destinado a fines militares no es la exacta medida de la magnitud de nuestros esfuerzos bélicos. Ellos se reflejan en el porcentaje del

total de las entradas de la nación que se destina al mismo propósito. Esta es la medida que nos indica en forma inexorable hasta qué altura podemos elevar nuestros gastos militares sin inferir grave daño a la economía que los sustenta. Afortunadamente, en el período de post-guerra los grandes gastos militares han corrido a parejas con un extraordinario aumento de la producción y entradas de la nación. Después de la Segunda Guerra Mundial, los Estados Unidos se alzaron como la potencia militar rectora del Mundo Libre. En estas condiciones, no podía permitir que en caso de una guerra, el golpe más demoledor en primera instancia, fuera recibido por sus aliados. Era entonces una necesidad imperiosa crear y mantener un aparato militar de una magnitud sin precedentes en los años de paz de nuestra historia.

De 1931 a 1935, nuestros gastos militares fueron de ochocientos millones de dólares por año. Veinte años después, de 1951 a 1955, fluctuó desde 21 billones a 44 billones por año. En este intervalo de veinte años, las entradas de la nación aumentaron considerablemente, aunque no en la misma escala. En el año 1930, los gastos de defensa alcanzaron al dos por ciento de las entradas de la nación. En el año 1950, los gastos de defensa fluctúan entre un ocho y un doce por ciento de estas entradas. Esta es la medida del precio que hay que pagar para llegar a ser una super potencia ubicada en el centro de la política mundial en un

mundo dividido e inestable. Esta es la etiqueta de precio que va prendida de ese suntuoso artículo llamado responsabilidad y liderato. Pero volvamos nuevamente a nuestro punto de vista principal, para decir que esta proporción entre gastos y entradas, involucra una decisión de compromiso. Existe un punto de equilibrio entre el mínimo que necesitamos para defendernos y ponernos a salvo de todo riesgo, y el máximo de fuerza que nos agradecería poseer. Para encontrar este equilibrio no existe la regla de la mano derecha ni fórmula alguna apropiada. Las personas u organismos que intervienen en la decisión final adoptada año tras año, llámense Ministerio de Defensa o Hacienda, Presidente de la República, Asesores Económicos o Parlamento, deben considerar no tan sólo el peligro que entrañan las potencias extranjeras enemigas, sino también el nivel en que se encuentra nuestra economía, y el bienestar general de la nación.

De entre todos los tipos de decisiones de compromiso que se presentan en un planteamiento militar, ninguno es más importante que el que expresamente señalan los textos clásicos de estrategia. Se trata de la decisión entre el máximo de poder ofensivo o la mayor seguridad. En el año 218 A.C., Aníbal jugó una gran carta: Dejó indefensa a Cartago y se dirigió con sus fuerzas bordeando toda la ribera occidental del Mediterráneo a través de España y los Alpes para caer al fin sobre Italia y colocar-

se frente a las mismas barbas de los romanos.

En los años 1915 - 1916, los alemanes corrieron el riesgo de enemistarse con los Estados Unidos al declarar la Guerra Submarina Sin Restricciones, es decir, sin respetar siquiera a las naves mercantes neutrales. Tenían la esperanza grandemente acariciada, de someter a Gran Bretaña antes que los Estados Unidos se decidieran a entrar en la guerra o estuvieran en condiciones de hacer valer su fuerza y poderío. Durante la Segunda Guerra Mundial, el gobierno norteamericano debió ignorar lo que decían los periódicos de la costa Oeste, y se dedicó a sostener su lucha contra el Japón hasta que la suerte de Hitler quedó definitivamente sellada. Existía un precedente, ya que en el año 1898, cuando el gobierno envió la flota a combatir contra las fuerzas españolas en aguas cubanas dejando la costa del Atlántico sin protección, debió soportar y enfrentar el histerismo de los periódicos de la costa del Este, cuyas voces de protesta no cesaban, ni sus exigencias se acallaban.

Una lección que conviene aprender es que los editoriales de los periódicos no son las mejores fuentes de ideas estratégicas con que puede contar el alto mando militar. Una lección importantísima es aquella que nos ordena estar completamente seguros de nuestro cálculos y juicios antes de sacrificar la seguridad por la capacidad de ofensiva, o vice-versa. Esta es una verdad que debe respe-

tarse no sólo en tiempo de guerra, sino que también durante los preparativos para una posible conflagración. Bien desearía la Fuerza Aérea espaciar un poco más sus bases, con el objeto de aumentar la seguridad de las mismas, aunque ello acarrearía inevitablemente una disminución de la eficiencia en el campo administrativo y en las operaciones de carácter ofensivo. La Armada se ve permanentemente obligada a dividir proporcionalmente su presupuesto, a fin de conjurar dos factores: Seguridad en el dominio del mar mediante la posesión de armas antisubmarinas apropiadas, y mantenimiento de un poder ofensivo demoleedor mediante portaviones de ataque y buques armados con proyectiles dirigidos. Elevándonos a otro escalón podemos mencionar la decisión de compromiso que puede presentarse al tratar de pronunciarse por alguno de los tipos de estaciones de lanzamiento de proyectiles dirigidos. Las estaciones terrestres son vulnerables, en cambio las que van montadas en unidades navales de superficie o submarinas, son más difíciles de ser alcanzadas por el enemigo debido a su movilidad, pero en cambio son más costosas.

Estas decisiones, así como muchas de las otras que se han mencionado, se fundamentan en gran parte en la evaluación que hace una persona acerca de las posibles intenciones y posibilidades del enemigo. Cuando la Unión Soviética obtuvo la bomba A, y una enorme cantidad de

aviones de largo alcance, los Estados Unidos se vieron obligados a preocuparse en forma intensa de las líneas Pine Tree, Mid Canada y DEW. Ahora que aparentemente la Unión Soviética posee un proyectil guiado de largo alcance, que en poco tiempo más estará en condiciones de operar, será preciso modificar nuevamente nuestra doctrina, restando la importancia que antes dimos a la interceptación, y poniendo mayor énfasis en la defensa pasiva. Estos avances de los rusos pueden también mirarse bajo un cristal de distinto color, llegando a la conclusión de que en general es necesario disminuir las medidas defensivas, para obtener en cambio una mayor capacidad de desarrollar una acción punitiva en masa. Al pensar así, no hacemos otra cosa que basarnos en la doctrina que la posesión de un poderío persuasivo es mucho más saludable que la adopción de medidas defensivas.

No es difícil comprender y admitir que las decisiones mencionadas, no pueden adoptarse después de un pequeño movimiento a la regla de cálculo, ni que ellas obedezcan a una lógica inflexible. También puede suceder que no existan hechos concretos en qué basar una decisión completamente lógica y racional. Fatalmente deberá surgir alguien que, empleando todo juicio que le ha dado el Supremo Hacedor, dé definitivamente en el clavo.

Es posible que en el futuro, al comienzo de un gran conflicto, se produzca una situación tan sombría,

que sea necesario adoptar una decisión de mucha mayor gravedad y magnitud que las ya nombradas; una decisión que haga necesario acallar todos los sentimientos y prestar oídos sordos a los latidos de nuestro corazón. Podríamos entonces encontrarlos en la disyuntiva siguiente: Emplear nuestra capacidad ofensiva máxima en forma inmediata y sin restricciones para abatir toda capacidad de resistencia del enemigo, o prescindir del empleo de nuestras armas más potentes para lograr otros fines, como por ejemplo una disposición favorable, el respeto y la cooperación de neutrales importantes o de algún aliado demasiado escrupuloso. Más aún, una conducta como la anterior podría ayudarnos a ganar el respeto y la confianza de personas pertenecientes a las naciones enemigas coaligadas, que se encuentren indecisas, y que en un momento dado podrían levantarse haciendo una revolución a sus gobernantes. Nadie debería asegurar que la respuesta a este dilema hipotético es la de hacer uso de todas nuestras armas hasta el límite, sin antes recordar lo sucedido a los alemanes en el año 1917, cuando determinaron hacer la guerra submarina sin restricciones. El objeto de una guerra no es inferir al enemigo el máximo de daño posible en el mínimo de tiempo. El objeto de una guerra es salir ganancioso al final, logrando al término de ella la esperanza de mantener relaciones internacionales seguras y estables. Esto puede exigir la rendición incondicional del

enemigo, pero puede exigir también la sabiduría de detenerse a tiempo, sin llegar a alcanzar la victoria total y absoluta.

En este breve análisis de la naturaleza de la guerra moderna y de las decisiones trascendentales que ella involucra, no ha sido nuestro propósito desprestigiar la ciencia y la tecnología. Ambas son importantísimas en la profesión de las armas y constituyen factores de peso en el poderío militar de una nación. Puede decirse que la investigación científica es el horizonte del progreso militar. Esta batalla crucial por la posesión del mundo, a que asisten las generaciones del siglo veinte, puede estarse resolviendo en los laboratorios científicos de las super-potencias. También puede ser posible que dicha batalla haya sido ganada ya, por el grado previo de eficiencia alcanzado por los hombres de ciencia de los Estados Unidos o de la Unión Soviética. Este triunfo puede existir en la conciencia de algunos como algo cierto, pero también existe la posibilidad de que permanezca completamente ignorado. Si la batalla de Waterloo fué ganada en los campos de juego de Eton, como dijera Wellington en ocasión memorable, es completamente factible que las batallas decisivas de 1976 ó 1984 se libren en ese estrecho embudo que regula y mide realmente el vuelo que puede levantar la ciencia: Las clases de física o de matemáticas que se estén dictando en un millar de Escue-



las Superiores de Norteamérica o Rusia.

Pero hay un hecho que permanece obstinadamente invariable: La ciencia y la tecnología constituye solamente herramientas guerreras al servicio de la estrategia. La guerra y sus preparativos continúan siendo indiscutiblemente un arte, y este arte tiene tan arraigados en sí los elementos intuitivos y las soluciones de compromiso, como podría tenerlos la política, que en esencia es un juego de astucia y de probabilidades. A pesar de los fantásticos cambios que ha experimentado la humanidad, la guerra continúa siendo algo parecido a una partida de ajedrez, y no tiene afinidad alguna con ese tipo de problemas que pueden introducirse en un cerebro electrónico.

La torre negra podría ser una fuerza numerosa de submarinos equipados con proyectiles dirigidos y movidos con energía atómica. El caballo blanco podría ser una división blindada compuesta por poderosos tanques teleguiados, o "robots". La reina negra podría ser un proyectil teledirigido intercontinental, y en verdad tales proyectiles parece que tendrán una forma muy similar a la reina de ajedrez. Los alfiles negros, que son tan útiles al comienzo del juego, podrían estar representados por dos grupos de tareas dispuestos alrededor de portaviones colosales.

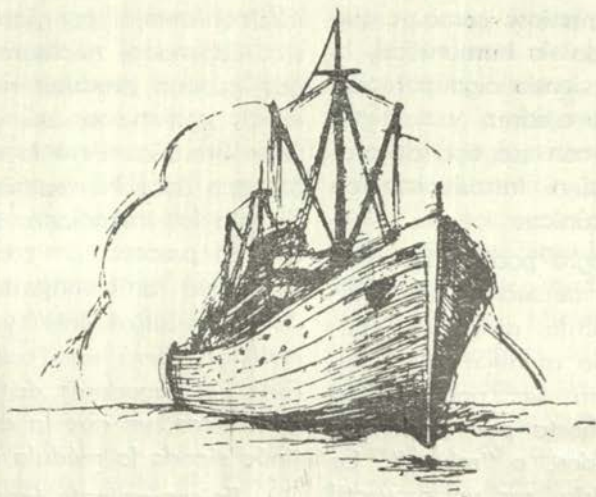
Digamos que se trata de una partida gigantesca de ajedrez, pero partida de ajedrez al fin. Y es que hay dos bandos frente a frente; dos

voluntades de vencer; dos cerebros o juegos de cerebros empeñados en el triunfo. Ninguno de ellos sabe con certeza qué puede hacer o qué hará el otro. El mejor servicio de inteligencia no puede obtener éxitos tan rotundos, que eliminen la necesidad de hacer conjeturas y emitir juicios acerca de las posibles intenciones del enemigo. Son nuestros hombres de ciencia y nuestros ingenieros los que darán respuesta adecuada a los Sputniks. La respuesta específica al lanzamiento de un proyectil teleguiado intercontinental por parte de los rusos, dependerá necesariamente de lo que puedan producir nuestros ingenieros y técnicos, así como los de Gran Bretaña. Pero la respuesta global que dará Norteamérica al desafío y a las intenciones soviéticas, será una preparación completa y una estrategia de conjunto, formulada por "generalizadores" y no por especialistas. Será una respuesta elaborada por jugadores de ajedrez y no por físicos, ya que la estrategia continúa siendo la médula de la guerra.

Es conveniente tener a mano un buen número de hombres de ciencia y técnica. También es altamente beneficioso que en los escalones más altos de los servicios militares haya oficiales de mente científica, que posean conocimientos especializados, aunque por esta misma especialización su experiencia en el mando no sea muy grande. Pero en los escalones superiores necesitamos además, una buena reserva de oficiales de vasta experiencia general, que hayan si-

do buenos ajedrecistas durante el primer curso en la Academia de Guerra. La más alta responsabilidad debe descansar sobre los hombros de quienes son lo suficientemente cha-

pados a la antigua, como para pensar de que la guerra, antes que una ficción científica hecha realidad, es una justa de astucia e ingenio.



# *Erich Raeder: Mi vida hasta el Tratado Naval con Inglaterra en 1935*

(Editorial Fritz Schlichtenmayer - Tübingen - Neckar - 1956)

(De la Revista Marittima - Dic. 1957).

Por M. M.

El autor de este libro no tiene necesidad de presentación. La figura del gran Almirante Erich Raeder es conocida también fuera de los ambientes navales. Nos limitaremos entonces a referir íntegramente el juicio que de él da Samuel Morison en las primeras páginas del X volumen ("La Victoria en el Atlántico") de su obra histórica.

"Ceñudo, frío, taciturno, el gran Almirante Raeder ha sido el mejor Almirante de la marina alemana, después de Tirpitz, Raeder fué, en gran parte el autor de la reconstrucción material y moral de la marina germana. Cogido de sorpresa por la declaración de guerra de la Gran Bretaña, después que Hitler le había repetidamente asegurado que Inglaterra no habría combatido, hizo lo mejor con los medios de los cuales disponía...".

Salido de la cárcel de Spandau, en la cual permaneció 10 años (1), el octogenario almirante ha querido narrar, de la manera más simple y más serena, la Historia de su Vida.

Este primer volumen se inicia con el nacimiento de Erich Raeder, y termina con la firma del acuerdo naval Anglo-Alemán del año 1935, acuerdo en el cual el autor fué uno de los principales sostenedores.

El libro se puede dividir en dos partes, la primera va hacia el término de la guerra 1914-1918, y es de carácter personal; el autor no ocupa todavía una posición tal para poder ejercitar cualquier influencia en su ambiente, y por eso se limita a recordar los puntos más sobresalientes

---

(1) Ahora la opinión pública de todas las naciones, exceptuando naturalmente a Rusia, se han expresado en las consideraciones del proceso de Nuremberg.

Recordemos que el mismo Samuel Morison, en el X volumen de su obra, reconoce hidalgamente haber tenido que modificar su juicio sobre los Almirantes alemanes; y particularmente sobre el Almirante Doenitz, el que obviamente es una prueba de cuanto pudiese ser injusta una sentencia emitida en breve lapso hacia fines de la guerra; si un historiador particularmente cuidadoso y sereno como Morison, ha empleado más de diez años para justificarse exactamente.

de su juventud. Es interesante la narración de la vida a bordo de las naves de la flota imperial, de los viajes alrededor del mundo, de los contactos con las otras marinas, y sobre todo notable la brevedad y la precisión con los cuales el autor describe las personas por él encontradas y conocidas, personas que tendrán alguna importancia en el curso de los acontecimientos.

La segunda parte comienza después del hundimiento de la flota imperial en Scapa Flow. El autor ha llegado a ser uno de los principales hombres de la marina alemana de postguerra. Con extrema precisión alguna vez también excesiva, el Almirante Raeder describe las etapas a través de las cuales Alemania derrotada consigue levantarse y reconstruir una flota. Sobre todo es interesante la descripción de los medios de los cuales se sirvió el almirante para renovar la moral y el espíritu de la marina, instaurando una disciplina menos rígida, pero más profundamente sentida, y procurando crear una camaradería menos formal, pero más íntima, Erich Raeder creyó haber alcanzado el fin que se había propuesto, cuando tuvo de Hitler la aseveración que la política exterior del Tercer Reich no habría conducido, al menos por un larguísimo período, a un conflicto contra Gran Bretaña.

Desdichadamente, a menudo, los dictadores no están en grado de mantener las promesas, porque son arrastrados por los acontecimientos que ellos han provocado. Fué cuanto sucedió a Hitler.

Erich Raeder nació en el año 1876 en Wandsbek. Su infancia fué similar a aquella de tantos otros muchachos. Tenía decidido estudiar medicina, pero solamente dos semanas antes de afrontar los exámenes para ser admitido a tal facultad cambió de parecer y decidió entrar a la Marina.

En abril de 1894 el joven Raeder alcanzó Kiel y se embarcó junto con otros 35 compañeros, en el buque escuela "Stosch"; otros 35 condiscipulos del mismo curso fueron asignados al buque escuela "Stein".

Las primeras seis semanas fueron dedicadas a la instrucción militar, observa el autor, que la mayor incomodidad por él sufrida durante este período no provino por la fatiga física, sino por el tono y por las expresiones que los suboficiales del ejército, encargados de las instrucciones, usaban hacia los cadetes.

Terminado el primer período, inició la verdadera vida de a bordo. La "Stosch" durante el verano navegó en el Báltico, y durante el invierno siguiente, hizo un crucero hacia las Indias Occidentales.

El segundo año transcurrió, junto con 14 compañeros, en el buque escuela "Gneisenau", a bordo del cual el autor tomó parte en las manifestaciones para la inauguración del canal de Kiel.

El tercer año transcurrió en tierra, en la Escuela Naval de Kiel. En el otoño de 1897, Erich Raeder fué nombrado oficial.

El primer embarque en el buque "Sachsen", fué breve; hacia fines

de 1897 el joven oficial fué trasladado al acorazado "Deutschland", buque insignia de una división que se aprestaba para un largo viaje hacia los países del extremo oriente, la cual iba al mando del Príncipe Enrique de Prusia.

El período pasado en Oriente fué particularmente interesante; la guerra Hispano Americana ocurrió en aquel tiempo; la revuelta de los Boers estaba en el aire, la Alemania de Bismarck comenzaba su penetración pacífica en aquellos territorios, primero con el arriendo de Kiao Ciao, y más tarde con la compra de las Carolinas, de las Marianas y de las Palaus.

El autor resume su largo viaje en pocas páginas, limitándose a recordar los episodios más importantes y más característicos. En este período él hizo sus primeras pruebas como escritor con un estudio. "La rebelión de las Filipinas bajo el dominio español".

En el otoño de 1899 el autor vuelve a su patria.

Siguieron dos años de destitución en tierra, luego el embarque en el acorazado "Kaiser Wilhelm Der Grosse". Durante este período comenzó a hacerse sentir en la marina la influencia de Tirpitz, el mejor Almirante que Alemania haya tenido.

En 1901, durante un período de reposo al cual fué obligado por una caída, el autor escribió un opúsculo: "La colaboración entre el Ejército y la Marina durante la guerra de Crimea".

El Almirante Raeder hace notar que, mientras la flota se desarrollaba de año en año según las directivas de Tirpitz, el sistema de ejercitación permanecía todavía ligado a viejos conceptos y a un esquematismo que impedía la libre actividad y la iniciativa de los Comandantes.

De 1903 a 1905 el autor siguió, en la Academia Naval de Kiel, un curso al cual eran llamados los mejores oficiales y que servía a la formación de los agregados a los Estados Mayores (Admiralsta-bsoffiziere). Entre estos eran después seleccionados los comandantes destinados a las misiones más delicadas.

El autor, recuerda entre aquellos que frecuentaron el curso con él, a von Müller (Comandante del Crucero "Endem"), a von Schomberg (comandante del "Nurnberg"), y otros.

Durante el curso, los oficiales tenían la obligación de perfeccionarse en una lengua extranjera a su elección. Raeder, que hablaba ya correctamente el inglés y el francés, escogió el ruso, y durante los meses estivales del año 1904, hizo un viaje a Rusia para perfeccionarse.

Del año 1906 al 1908 el Capitán de Corbeta Raeder fué adscrito a la oficina de noticias de la Marina (no confundir con la oficina de informaciones); se embarcó después como oficial de ruta en el crucero "Yorck". En el año 1910, pasó con el mismo puesto al yate imperial "Hohenzollern", donde permaneció hasta 1912. En octubre de este año fué destinado al Estado Mayor del Almirante Bach-

mann, Comandante de las Fuerzas Navales de Exploración.

En estas páginas el autor pinta en pocos y precisos trazos las figuras de los Almirantes que comandaron la flota germánica durante la Primera Guerra Mundial. Un capítulo está dedicado al Almirante Hipper al cual Raeder estaba ligado por un sentimiento de profunda admiración.

La guerra contra Inglaterra fué acogida con extrema sorpresa en los ambientes navales. Si bien las maniobras se hubiesen considerado frecuentemente en el presupuesto, en un conflicto contra el Imperio Británico, la Marina alemana había pensado siempre que, también en las más desfavorables condiciones diplomáticas, Alemania no se habría dejado arrastrar en una guerra de tal envergadura.

El autor recuerda y demuestra la absoluta falta de una preparación bélica contra Gran Bretaña, que, si bien los planes militares previnieron la invasión de Francia a través de Bélgica, nada había sido hecho y nada había sido preparado para que la Marina se apropiase de la localidad marítima del canal donde utilizarla.

El autor no intenta narrar la historia de la guerra de 1914 a 1918; se limita a darnos una seña tocando los puntos que le interesaron personalmente, y señalando los errores que fueron cometidos por falta de un plan orgánico o por exceso de prudencia.

Al hablar del fin de la guerra, el autor procura encontrar una explicación a los motines de las tripulaciones. Sin embargo, se comprende

que su examen, tiende sobre todo a comparar el espíritu de las tripulaciones de la Flota Imperial con el espíritu de los marinos de la Flota del Tercer Reich.

El Comandante Raeder promovido a Capitán de Fragata, pasa al último período de la guerra, como Comandante del crucero "Kolin" (segundo de este nombre). Fué después designado, en octubre de 1918, a la comisión de armisticio de Spa.

Pocas líneas son dedicadas a las dificultades encontradas en aquel período, para formar las tripulaciones destinadas a acompañar a Scapa Flow la escuadra alemana y también tripular las flotillas de dragaminas destinadas, según las cláusulas del armisticio, a eliminar los campos minados del mar del norte. En un capítulo es tratada la formación de las brigadas voluntarias "Ehrardt" y "Von Lowenfeld", compuestas exclusivamente de marineros.

En diciembre de 1918, el autor asume la jefatura de la División Central de la Oficina de Marina. La crisis está en su punto culminante, y propiamente en aquellos días, en enero de 1919, el Comandante en Jefe Almirante Ritter von Mann, presenta su retiro aduciendo motivos de salud. El autor hace comprender claramente su desagrado por un oficial que se retira de su puesto en un momento así crucial para el país.

Al retiro del Almirante Ritter, siguió la tentativa de las izquierdas de confiar la suerte de la Marina a algunos ex-oficiales de tendencia marcadamente izquierdista (y el au-

tor da la lista de nombres caracterizando a cada uno en pocas líneas). El Comandante Raeder, sin embargo, consigue persuadir al Diputado Noske, representante del pueblo para las Fuerzas Armadas, de la necesidad urgente de colocar de Jefe de la Marina a un Almirante, en servicio permanente Noske, el cual había comprendido la necesidad de defender la organización y el espíritu de las Fuerzas Armadas, apoyó el nombramiento del Almirante von Trotha.

En enero de 1919, se realizaron las elecciones políticas, Noske pasó a ser Ministro de Guerra y en marzo el Almirante von Trotha fué llamado a ocupar el cargo de Comandante en Jefe.

En junio del mismo año tuvo lugar el hundimiento de la escuadra alemana en Scapa Flow. Con este episodio fueron vengados los motines revolucionarios de los años precedentes, la Marina echó los cimientos de su propio renacimiento, y afirma el autor, los alemanes recobraron la estimación de los marinos británicos, y echaron un puente para un futura amistad y colaboración.

Comienza aquí la segunda parte del libro: la descripción del largo y arduo trabajo desarrollado para reconstruir la Marina alemana. A pesar de no ser todavía el Jefe de la Marina, el Capitán de Navío Raeder ocupa un puesto de importancia esencial; es por lo tanto a él que Alemania debe, principalmente, la reconstrucción de la Escuadra.

Una de las obras más importantes fué la reconstrucción del Cuerpo

de Oficiales. El sistema de reclutamiento fué modificado de modo que el comienzo de la carrera fuera el mismo para todos. Eso dió lugar a numerosas dificultades y a obstáculos a veces graves, pero termina por prevalecer y el autor declara haber obtenido por tal sistema óptimos resultados.

El retorno de Inglaterra de las tripulaciones de Scapa Flow trajo una inyección de sana energía para la nueva Marina. Poco a poco la situación se normalizaba. Los comandos de Kiel y Wilhelmshaven fueron devueltos a las autoridades navales. Los aliados, en las condiciones del armisticio, habían impuesto la entrega de cierto número de "criminales de guerra" entre los cuales, hombres como el Almirante Hipper y el mismo autor, juzgaron más oportuno dejar caer la cuestión, frente a la unánime reacción del pueblo germano.

En marzo de 1920 sucede un grave y desgraciado episodio; el putsch del General Klapp, apoyado por la brigada "Ehrardt". El autor afirma que el Almirante von Trotha fué engañado, de otro modo nunca se habría puesto en contra de las autoridades constituídas, particularmente, contra Noske, al cual la Marina debía tanto, pero siempre, según el autor fué el General Lüttwitz a informar al Almirante que el gobierno había huido de Berlín, y que el presidente Ebert había decidido nombrar un nuevo gobierno del cual el mismo General Lüttwitz habría sido Ministro para las Fuerzas Armadas. Von Trotha no tenía ningún motivo para

dudar de cuanto le habían afirmado, por eso se puso a disposición del Ministro Lüttwitz.

Cuando las órdenes emanadas por el Almirante en nombre de la nueva autoridad gubernativa fueron difundidas a los comandos dependientes, surgió en el país la convicción de que toda la Marina hubiese participado en el putsch. Esta voz se propagó entre oficiales y entre los marineros, gran parte de los cuales resistieron adherirse. Brotaron tumultos y conflictos entre la Marina y marineros y entre marineros y civiles.

El movimiento tuvo fin rápidamente, pero la situación de la Marina quedó fuertemente sacudida. El Almirante von Trotha debió dejar el puesto, y fué substituído por el Contralmirante Michaelis, el cual tuvo dificultades para evitar que algunos círculos políticos alcanzaran un decreto de rescisión de las fuerzas navales.

Fué necesario reemprender desde el comienzo el trabajo de reconstrucción moral de la Marina, rebatiendo con máxima rigidez el principio de excluir cualquiera interferencia de las Fuerzas Armadas en la política. El mismo autor fué sometido a una investigación porque, en su calidad de Consejero del Almirante von Trotha, fué considerado responsable de una parte activa en los acontecimientos. Fué, sin embargo, demostrada su inocencia, también porque entre otros, el día del putsch él se encontraba con licencia.

No obstante el resultado favorable de la investigación, el autor no pudo recobrar la posición preeminente que ocupaba antes del acontecimiento. Fué destinado a la Oficina Histórica para la recopilación de la historia de la guerra naval 1914-1918, fueron obras suyas los dos volúmenes de la guerra de los cruceros en el mar; el primero narra la historia de la escuadra del Almirante von Spee, y el segundo la historia de los cruceros "Endem" - "Konigsberg" y "Karlsruhe".

El autor que había sido ascendido a Capitán de Navío en noviembre de 1919, aprovechó este período de actividad reducida, que se prolongó hasta el verano de 1922, para seguir cursos de derecho administrativo, economía política, historia del comercio y ciencias políticas, en la Universidad de Berlín.

El 1º de julio de 1922 el Comandante Raeder reanuda de lleno su actividad y fué nombrado Inspector para la Organización de la Marina. En tal calidad tenía bajo su propia dependencia todas las escuelas y los buques-escuelas.

Con mucho cuidado y precisión el autor expone a través de algunos razonamientos, experiencias, tentativas, cómo fueron organizados los sistemas de reclutamiento de los oficiales, de los sub-oficiales y de los militares; la creación y la organización de las escuelas de especialización, particularmente necesarias, porque necesitaba dar a los militares, todos voluntarios, largo tiempo de servicio, una especialización verdadera y com-



pleta, que les permitiera al volver a la vida civil, encontrar fácilmente una adecuada situación.

El Comandante Raeder, tenía apenas iniciada su obra de reconstrucción, cuando, en el otoño de 1924, fué nombrado Comandante de las Fuerzas Ligeras del Mar del Norte. Pochísimos meses después, en enero de 1925, a consecuencia de la dimisión del Vicealmirante von Gogern, asumió él la Comandancia del Departamento Marítimo del Báltico, no obstante fuese aún lejano su nombramiento de Vicealmirante.

También en su nuevo puesto, el autor no abandonó el trabajo de reorganización de la Marina, trabajo del cual se comenzaban a ver los primeros resultados.

Hacen parte de estos capítulos también, las relaciones entre las autoridades navales y autoridades civiles, y también entre marineros y civiles; en base a estas relaciones estaban las organizaciones de deportes bélicos, a los cuales Raeder dió el máximo desarrollo.

En ocasión del décimo aniversario del Combate Naval de Skagerrak, el autor recibió el nombramiento ad-honorem de Doctor en Filosofía en la Universidad de Kiel, habiendo sido reconocidos como trabajos de valor científico los dos volúmenes publicados sobre la guerra de los cruceros.

El 23 de mayo de 1928 fué botada la primera unidad de la nueva Marina germánica, el crucero "Kölin". Las naves alemanas volvieron a visitar los puertos extranjeros; uni-

dades de guerra pertenecientes a todas las Marinas antes enemigas tocaron los puertos del Reich. Particular interés despertó la sorpresiva e imprevista visita del Rey de España. Altonso XIII a Kiel, el Soberano fué recibido y acompañado por el autor.

A fines de 1928 estalló aquello que fué comúnmente conocido bajo el nombre de "Caso Lohmann". La investigación que siguió excluyó cada fraude y cada mala fe de los participantes, pero debió admitir que se trataba de sistemas administrativos ilegales a los cuales había recurrido el Capitán de Navío Lohmann, algunas veces con la tácita aprobación de sus superiores, muchas veces de propia iniciativa, para dificultar, enredar o hacer inútiles algunas cláusulas militares del tratado de paz.

Por ejemplo, habían sido invitados a los astilleros holandeses, técnicos y obreros especialistas en la reconstrucción de los submarinos, a fin de que pudiesen mantenerse al corriente de las construcciones submarinas, construyendo barcos para países extranjeros. Análogamente, un submarino completo fué construído en un astillero español con mano de obra germánica; el buque debería ser adquirido por la Marina española, pero la caída de Primo de Rivera impidió que la cosa tuviese el fin previsto; el submarino fué pues adquirido por la Marina turca, y fué el prototipo de las series U-25 y U-26. En Finlandia fueron construídos, siempre por mano de obra germánica, los prototipos de los tipos U-1 y U-24.

El Comandante Lohmann había financiado además, con los fondos a su disposición (era Jefe de la División de Transportes Marítimos), algunos films de propaganda germánica; films que habían sido vendidos y proyectados en el extranjero.

Por cuanto fuese abiertamente demostrado que todo el asunto, lejos de producir utilidades materiales a respectivas personas, había sido exclusivamente a beneficio del país y de la Marina, igualmente las evidentes irregularidades administrativas a las cuales había sido indispensable recurrir no pudieron ser ocultadas.

La prensa hizo tanto ruido (algunos periódicos lo bautizaron el escándalo Lohmann) que fué necesario, pedir el retiro del Comandante Lohmann, y también del Comandante en Jefe de la Marina Vicealmirante Zenker y del Ministro de las Fuerzas Armadas, Gessler, quienes debieron dimitir.

Al puesto de este último fué nombrado el Teniente General Groener. A éste el Vicealmirante Zenker sugirió los nombres de dos Vicealmirantes entre los cuales escogiese su sucesor. El nombre del autor no fué tomado en consideración porque una reciente campaña de prensa levantada por un diario de Kiel contra él, lo hizo juzgar "políticamente no agradable".

A pesar de esto el General Groener, después de una cuidadosa valoración, solicitó al autor exponer por escrito las propias ideas y las propias directivas, en caso de nombramiento. Ideas y directivas fueron aprobadas y

el Contralmirante Erich Raeder fué nombrado Comandante en Jefe de la Marina, el 15 de septiembre de 1928.

Su nombramiento dió lugar a una nueva violenta campaña de prensa. El Ministro no cedió, y el autor asumió su cargo que no abandonó más hasta el año 1943.

La situación del nuevo Comandante en Jefe no estaba entre las más agradables. La reciente campaña de prensa, por cuanto no fuera basada sobre algún elemento sólido, había alcanzado a crear en torno a la Marina y al Almirante Raeder una atmósfera de desconfianza y de indiferencia que contagió incluso al mismo Ministro Groener, con el cual el autor tuvo un violento encuentro verbal en casa del Presidente Hindenburg. La cuestión fué rápidamente ocultada porque el Ministro lealmente, reconoció su propio error, y en presencia de las mismas personas que habían asistido al incidente, retiró cuanto había dicho.

Los capítulos siguientes describieron la larga vía recorrida por la Marina hacia la reconstrucción; las dificultades encontradas, primera entre todas, un largo excepticismo difundido en muchos ambientes nacionales, sobre la utilidad de la guerra naval, excepticismo que naturalmente repercutía sobre las asignaciones financieras. El autor da amplias particularidades de la nueva organización, sobre el desarrollo de los respectivos ramos de ella, sobre los contactos por él constante y personalmente tenidos con todos los comandos periféricos donde estar siempre al corrien-

te de sus necesidades y de su funcionamiento. Un capítulo completo está dedicado a las nuevas formas de disciplina y de camaradería. Uno de los principios del Almirante Raeder es: "la disciplina y la camaradería son los fundamentos de cualquiera organización militar".

La disciplina de la nueva Marina, no podía ser la misma de la Marina Imperial, los tiempos habían cambiado fundamentalmente. Entre oficiales y marineros existía una especie de tácito juramento, no se repetirían jamás los sucesos de 1918.

El autor hace notar que el libro escrito por un oficial intitulado "El Oficial de Marina como Jefe y como Educador" y por largos años considerado casi un texto oficial, fué criticado el año 1944, por el Oberkomando de la Wehrmacht, porque estaba fundado sobre bases de humanidad.

Otro fin que se propuso el Almirante Raeder, fué que los Departamentos de la Marina fuesen dotados de un estilo especial para marineros, interior y exterior, mixto de simplicidad, de naturaleza, de decisión, de humanidad y de conciencia de sí mismo.

La reconstrucción material de la flota debió iniciarse con la substitución de las naves más viejas. El autor resume las notas, discusiones y los compromisos de los cuales nace el primer acorazado de bolsillo. Después de la solución técnica del problema fué necesario afrontar la solución parlamentaria.

La discusión fué fatigosa, pe-

ro finalmente hacia fines de 1928 fué aprobada la construcción de la primera unidad de este tipo. Se necesitaron pues tres años de fatigas para obtener del gobierno y del Reichstag la aprobación de la construcción de otras tres naves similares. En 1931 a diez años de iniciada la reconstrucción de las Fuerzas Armadas, tuvo lugar el botamiento del primer acorazado, el "Deutschland", al cual asistió el Presidente Hindenburg. Al mismo tiempo fué iniciada la construcción de la segunda unidad.

En este período nace también la aviación naval.

En esta época los planes militares germanos previeron esencialmente la defensa contra una agresión por parte de Polonia, que trataba de ganar el dominio de Dantzig, y que tenía un Ejército numéricamente muy superior a aquel permitido a Alemania por el Tratado de Versalles. El autor resume previamente los tres estudios que contemplaban el trabajo de la Marina en caso de conflicto con Polonia, y eventualmente con Francia en caso que ésta interviniera en base a las cláusulas del Tratado Franco-Polaco de 1926.

Dada la proporción de las Fuerzas, escribe el Almirante Raeder, era obvio que los planes fuesen tan sólo defensivos, habría sido simplemente absurdo pensar acometer a Polonia y Francia unidas en las condiciones de armamento en las cuales Alemania se encontraba.

La obra de la Marina estaba na-

turalmente basada sobre las posibilidades de explotación de las fuerzas existentes; ataques nocturnos de torpedos, empleo de las unidades de línea en combates nocturnos o al crepúsculo. Naturalmente estos planes estaban sujetos a cambios, porque variaban a medida que entraban al servicio unidades nuevas más veloces, más maniobrables y más modernamente armadas. El empleo de las formaciones navales de línea y de cruceros, se demostró mucho más conveniente a los nuevos criterios tácticos la creación del Grupo Táctico de Combate. Esta Unidad completa, debe ser constituida por "ejemplo", de una nave de línea con numerosos cruceros y un correspondiente número de torpederos y ser adiestrada para operar por cuenta propia.

La Marina de los Estados Unidos ha dado larga aplicación a este principio con el empleo de los Task-Forces (N. D. R.).

1932 fué un año muy grave para el autor. Perdió a sus padres y casi al mismo tiempo murió el Almirante Hipper, al cual había permanecido particularmente devoto.

En julio además ocurrió la conocida catástrofe del buque escuela "Niobe", que naufragó durante una tempestad de excepcional violencia, causando la pérdida de 69 hombres entre marineros y alumnos.

Después de este desastre, el autor permaneció largamente perplejo antes de decidirse si convenía continuar la instrucción a vela para los oficiales alumnos. Pero al fin prevale-

ció la idea de mantener el antiguo sistema. La instrucción a vela tiene una importancia básica en la formación del carácter de los hombres de mar.

Un capítulo es dedicado a los acontecimientos políticos del año 1932. El autor, sin embargo, mantuvo siempre rígidamente la línea de conducta que se había trazado, dejar la política a los políticos y permanecer exclusivamente militar.

Esta conducta suya le permitió superar algunas situaciones críticas creadas por personas que habían tenido interés en eliminarlo de la escena.

Bajo el gobierno de von Papen se echaron los cimientos de un programa naval. Fué también organizada la preparación para dar comienzo a la construcción de submarinos, que sería comenzada apenas la situación política lo permitiera.

El nombramiento de Hitler a canciller del Reich en enero de 1933, ocurrido por vías perfectamente legales, no causó sobresaltos ni roces entre el personal de la Marina.

La primera directiva general impartida personalmente al autor por el nuevo canciller, en presencia del General von Blomberg, fué su decisión de vivir en paz, en cualquier caso con Inglaterra, con Italia y el Japón. En tal ocasión no fueron hechos nombres de potenciales enemigos; con todo resultó evidente que entre éstos, las únicas naciones que disponían de una flota eran Rusia y Francia. La Marina alemana debía por tanto preocuparse principalmente de

la flota francesa, la cual estaba ampliándose y reforzándose bajo la dirección del Almirante Darlan.

Después de un breve tiempo Hitler rebatió al Almirante Raeder sus decisiones, y manifestó además el deseo de poder llegar a un acuerdo naval con Inglaterra, con el objeto de demostrar abiertamente la voluntad del Reich de evitar una rivalidad con la potencia naval Británica. En tal ocasión Hitler habló por primera vez de un acuerdo basado sobre la proporción de 1 a 3.

El autor accedió entusiastamente a este proyecto. El Führer y él mismo concordaban sobre el hecho que, pretendiendo hacer una política exterior exclusivamente continental, era indispensable asumir frente a Inglaterra una actitud conciliadora.

En cuanto a Norteamérica afirma el autor, el pensamiento de un conflicto era absolutamente absurdo.

Mientras eran cautamente iniciados por vía diplomática los tratos para las conclusiones del acuerdo, fueron botados los dos cruceros de batalla "Gneisenau" y "Scharnhorst", y también el crucero "Nurnbergs". Poco después fué también botado el tercer acorazado de bolsillo.

En el curso del año 1934 ocurrió el putsch del General Rohn, Jefe de la S. A. En esta ocasión el Ministro de las Fuerzas Armadas, general von Blomberg, rebatió el concepto que el autor, como sabemos, compartía en pleno, que las Fuerzas Armadas no debieran nunca inmiscuirse ni ser inmiscuidas en cuestiones políticas.

El haber mantenido tal línea de conducta en aquella ocasión fué para las Fuerzas Armadas verdaderamente preciosos, sobre todo cuando comenzaron a circular insistentemente voces según las cuales en el caso Rohn habían entrado muchos factores no legales ni morales.

El 2 de agosto murió el Mariscal Hindenburg, Presidente del Reich; Hitler tomó el puesto, asumiendo al mismo tiempo el cargo de Generalísimo de las Fuerzas Armadas. Bajo esta calidad presentaron juramento von Blomberg, Ministro von Fritsch, Jefe de la Artillería; Goering, Jefe de la Fuerza Aérea; y el autor, Comandante en Jefe de la Marina.

El ascenso de Hitler al cargo de Presidente del Reich fué, afirma el autor perfectamente legal. Había sido nombrado Canciller, el pueblo alemán había confirmado su confianza en él con una votación plebiscitaria, y en fin había sido designado como su sucesor por el mismo Mariscal Hindenburg.

Después del juramento, Hitler aseguró que nada había cambiado en la organización y en la dirección de las Fuerzas Armadas. En aquel momento ninguno de nosotros habría podido prever los ulteriores acontecimientos.

Algunos capítulos son dedicados a la preparación y a la conclusión del acuerdo naval. El autor recuerda cómo Inglaterra tenía interés por cualquier pacto que consistiese en una limitación en la competencia de los armamentos; con todo, varias conferen-

cias se habían demostrado inútiles, e inútiles habían sido las tentativas de pactos bilaterales. Era pues obvio que Inglaterra aceptase de buena gana una propuesta, comprometida Alemania a no sobrepasar con su propia flota, el límite del 35% de la flota inglesa.

Sin embargo, las negociaciones no procedieron sin dificultades. El autor resume las varias fases, las interrupciones, la incertidumbres. Solamente el 18 de junio de 1935, aniversario de la Batalla de Waterloo, en la cual ingleses y alemanes combatieron lado a lado, se firmó el acuerdo.

El gobierno inglés no quiso dar ruido al acontecimiento porque tenía alguna reacción por parte de los firmantes del Tratado de Versalles. Alemania lo consideró un gran suceso, porque con la firma del tratado vino a ser reconocido, por parte de la mayor potencia naval, el gesto unilateral con el cual Hitler, el 16 de marzo de 1935, había declarado al Reich libre de las limitaciones impuestas por las cláusulas militares del Tratado de Versalles.

Con la firma del acuerdo vino también a desaparecer el llamado "Frente de Stresa".

El autor concluye el primer volumen de sus memorias recordando la muerte, acaecida el 20 de noviembre de 1938, de Lord Jellicoe, con la influencia del cual, fué posible en parte, la feliz conclusión del pacto naval. El Almirante Raeder encomendó al Comandante en Jefe de la Escuadra alemana, Vicealmirante Foerster, representar a la marina germana en los funerales. Este solo extranjero, fué incluido entre las 12 personalidades que escoltaron el féretro. El Príncipe de Gales, que representaba al Soberano enfermo, expresó al Almirante alemán la gratitud del gobierno y del pueblo británicos.

El día de los funerales, todas las naves alemanas, en cualquiera localidad del mundo donde se encontraban, colocaron la bandera a media asta.

El fin del Almirante Raeder estaba alcanzado, en la certeza de que la política del Reich habría continuado procediendo sobre la misma vía indicada por Hitler, el cual repetidamente había declarado que sería imposible pensar en un futuro debate de intereses con Inglaterra.

Ha sido la tragedia de mi vida, concluye el autor, que los acontecimientos hayan tomado otro curso.



LAS TRAGEDIAS DEL MAR.—

## *El caso de Karl Schmidt, el náufrago errante*

**Siendo Capitán del Puerto de Talara en el Año 1931, quizo la casualidad que me enterara de la historia que relato en este artículo.**

Por el C. de N. A.P. (R)  
LEONIDAS RIVADENEIRA B.

Karl Schmidt, era un ciudadano alemán de 57 años de edad, pequeño de estatura y regordete. Sus ojos eran azules y su mirada fija y franca. A pesar de ser blanco, su rostro bastante ajado ya, es casi moreno. El sol, que le ha sorprendido durante muchos años desde su orto hasta el ocaso, ha sido el encargado de marcar, con sus huellas casi imborrables ya el rostro de este hombre. Es nada menos que fotógrafo ambulante.

La modulación de su voz, es la que diríamos delgada. Hablaba pausadamente, sin poder ocultar sus preocupaciones y quizás si sus tristezas.

Había nacido en Westfalen Schalks y a la edad de 17 años, abandonó el hogar paterno para iniciar su vida errante como marinero en buques de vela. El conoció en su juventud muchos países y navegó en casi todos los mares. Durante 15 años seguidos, no hizo otra cosa que navegar así, de marinero en veleros.

En el año 1931 hacía 25 años que se había desembarcado para cambiar de vida. Karl Schmidt como buen alemán entraba por todo y trabajaba como sea y donde sea.

Los países que más conoció fueron: Panamá, Nicaragua, México y los Estados Unidos de Norte América.

\* \* \* \* \*

El 27 de Julio de 1931, en el elegante vapor "Reina del Pacífico", llegó al Callao, procedente de Iquique, don Karl Schmidt. En este puerto buscó alojamiento en una pensión alemana que conducía un señor de apellido Kullmann. Fué en esta casa donde conoció a un muchacho alemán también, llamado Helmuth Haldschneider, de 25 años de edad, carpintero, y recién llegado al Perú.

Estos dos hombres no tardaron en hacerse amigos. Nunca es raro la coincidencia en espíritus como el de

estas gentes, que vagan por el mundo peregrinando, que simpaticen, llegando a sintonizar, por decirlo así, sus sentimientos y sus decisiones...

Los dos amigos, caminaban juntos y no tardaron en intimar.

Schmidt, un día dijo a su compañero:

—Yo dispongo de unas treinticinco libras peruanas y quisiera salir del Callao. Tengo una buena cámara fotográfica con la cual he ganado mucho dinero. Si Ud. quiere asociarse conmigo y tiene algún dinero, podemos trabajar juntos. Yo he sido marinerero mucho tiempo, sé navegar. Podemos comprar un bote que sea bueno y fuerte y con él podemos recorrer la costa del Perú, iremos a Tumbes, de allí pasaremos al Ecuador, Colombia, Panamá y después ya veremos cómo llegar a los Estados Unidos.

—Bien, responde Helmuth. Yo pongo diez libras peruanas en el negocio, para comprar el bote; iremos juntos y probaremos fortuna.

Dicho esto, los dos hombres pusieron manos a la obra, y salieron en busca de la persona que pudiera venderles el bote que deseaban.

Visitaron el Norte de la bahía del Callao, pues alguien les dijo que en ese lugar había un astillero, y que allí podían encontrar lo que buscaban.

Efectivamente, por el lugar indicado encontraron el astillero del Sr. Eduardo Henrich. Este caballero, les mostró algunas embarcaciones que podía venderles. Ellos escogieron la

que más les convino, después de examinar las que les ofrecían. El negocio se hizo. Fueron a la Capitanía, y previo los trámites legales se realizó la compra. El bote costó treinta y ocho libras peruanas.

La embarcación era pequeña, apenas medía unos tres metros de eslora y un metro y medio de manga. Tenía cubierta y estaba dotado de un palo para una vela mayor y un pequeño botolón para un foque.

Los compradores manifestaron ante las autoridades que la embarcación adquirida la iban a dedicar para paseo. Nadie se imaginaba cómo pensaban pasear estos dos hombres. A la embarcación se le asignó el número 378 y como nombre los dueños lo bautizaron con el de "EMDEM III".

¡Emdem!, Emdem!... ¿Quién ignora lo sublime de este nombre?... Nuestros dos hombres pensaron en la gloriosa epopeya del pequeño crucero alemán que así se llamara y que tanto dió que hacer a la flota británica en la primera guerra mundial. Pensaron en la tradición del nombre, en las aventuras, en salir al mar, en realizar una hazaña ignorando que el mar da sorpresas y que a diario los que lo surcan, las reciben desagradables, jugándose la vida a cada rato...

\* \* \* \* \*

El 12 de Agosto a las seis de la tarde, el "Emdem III" con sus dos tripulantes, dió la vela rumbo al Norte. Estos navegantes, no llevan brújula, pero si una vieja carta de nave-



gación, un farol de patente para encenderse con kerosene, un primus como cocina, conservas para quince días como víveres y un barril con veinte galones de agua dulce.

Como quijotes del mar, dos hombres inexpertos, aventureros temerarios, navegan y navegan...

Así trascurren diez días...

Nuestros navegantes están frente a Paita. Apenas distinguen el hermoso seno de esta bahía cuando la niebla comienza a cerrar... ya no ven nada.

Helmuth, a quien la navegación ha fatigado demasiado, comienza a dolerse de los insomnios y de las angustias sufridas.

—Naveguemos para tierra, dice a su compañero.

Schmith, más viejo y con más carácter que su compañero, le dice:

—No tengas miedo, todavía tenemos agua y víveres. Vamos más al Norte.

Convenido esto, la navegación continúa.

Dos días más tarde, ya estamos 24 de Agosto y nuestros navegantes distinguen a lo lejos unos buques fondeados. Luego en lo alto de los cerros ven casas...

Ellos no saben donde están; pero éste es un puerto de todos modos, se dicen. Están frente a Talara.

Gobiernan hacia el puerto, pero las duras rachas de viento los sorprenden.

Estos hombres ignoran que por éste tiempo, en Talara desde muy temprano se entablan vientos duros

y que hay que saber gobernar muy bien las embarcaciones a la vela, y andar con las escotas en la mano.

Schmidt, que sabe más de asuntos de mar, dice a su compañero:

—Gobierna al mismo rumbo: voy a arriar la "vela grande", para navegar sólo con el foque.

Deja amarrada la escota, y cuando va a arriar la vela, Helmuth mete el timón a babor... No se sabe si por salvar un golpe de mar, o por recibir en ese momento una dura racha de viento, el hecho es que, el bote se dió vuelta de campana...

La embarcación ha quedado con la quilla hacia arriba, y los dos hombres se mantuvieron desesperadamente agarrados a ella...

Son las diez y media de la mañana. Están a tres millas del fondeadero y nadie los ha visto...

En la lejanía no se distingue embarcación alguna...

Helmuth, más joven y más fuerte, cree que puede nadar hasta tierra. Se decide a esto, y dice a su compañero:

—¡Me voy a tierra, adiós!

—No te vayas, le replica Schmidt, espera un momento!

—Me voy, le dijo de nuevo Helmuth... Y soltándose del bote se echó a nadar hacia tierra.

La empresa era, más que difícil, imposible. No bien nadó unos 50 metros, Helmuth regresó... Llegó hasta el bote, pero su estado no era malo. Casi desfallecido, se prendió de la popa de la embarcación; trató de

subir a ella, pero le fué imposible.

Mientras tanto, Schmidt, se había amarrado la mano derecha con un cable que salía por la proa, y después de algún esfuerzo, consiguió montarse en la quilla. El bote seguía empujado por el mar y el viento. En ésta condición Helmuth recibía los golpes de mar en la cara; hasta que desfallecido gritó:

—Ay! Ya no puedo más...

Y, soltándose, desapareció con las manos hacia arriba...

\* \* \* \* \*

Son las seis de la tarde. A ésta hora suelen llegar al puerto los pescadores rezagados de la penosa tarea de la pesca. Con menos suerte que sus compañeros, éste día los hermanos Yarlequé, se quedaron mar afuera pescando. La suerte quizo que el náufrago Schmidt, se encontrara en el rumbo que seguía el último bote que entraba al puerto; de manera que cuando sus tripulantes lo vieron, lo auxiliaron, reconociéndole, trayendo el bote a remolque y salvando del naufragio una cajita negra que flotaba lejos del sitio donde encontraron a Schmidt.

\* \* \* \* \*

Cerca de las siete de la noche, fué conducido Schmidt al local de la Capitanía. Estaba con ropa de casimir de lana gruesa, sin calzado, y con una gorra de cuero en la mano. No podía hablar, temblaba de frío

y era presa de una fuerte excitación nerviosa. Le hice conducir al hotel de propiedad del Sr. Pedro Bava, quien le cedió gratuitamente una habitación, y algo más los cuidados que le prodigó su familia los cuales salvaron al náufrago por lo menos de una pulmonía.

Al día siguiente en la mañana fuí a visitar al náufrago. Lo encontré levantado. La gente que se enteró de su desgracia, lo auxilió con lo que buenamente podía: así que, fué ropa y calzado lo primero que recibió Schmidt como obsequio.

Tristemente me dijo:

—Señor Comandante, yo soy solo en el mundo. No tengo padres, ni hermanos, ni nada, pero le puedo asegurar que soy un hombre bueno y honrado.

Vamos a abrir la cajita negra que recogieron los pescadores, le dije.

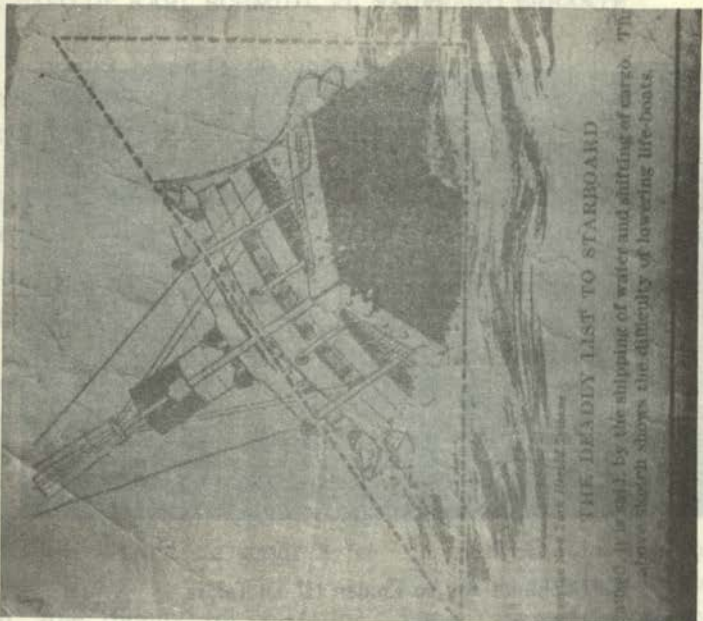
—Bien señor.

Abrimos la caja. Ella tenía una buena chapa, la cual tuvimos que forzar. Contenía placas fotográficas, malogradas ya, y algunos pomos con sales en el mismo estado, así como algunos rollos de películas y algunos atados de papeles.

—Todo está perdido señor, decía Schmidt, a medida que sacaba el contenido arrojando todo al suelo.

De repente saca un paquetito y me dice:

—Este es un lente fotográfico de mi cámara. Me acompaña hace cinco años; con este lente me he ganado la vida tanto tiempo...



THE DEADLY LIST TO STARBOARD

By the tilting of water and shifting of cargo. The above sketch shows the difficulty of lowering life-boats.

La tumbada fatal del "Vestris" a estribor. Causa: Corrida de la carga a esta banda. Inundación del buque por las olas.

Este apunte demuestra la dificultad para arriar los botes salvavidas.



Lezzie, the dog, and Schmidt (right) at Chicago in 1911. The dog was the only one to survive the sinking of the ship.

En esta foto puede verse a Schmidt con su perro "Lezzie", y a la izquierda, el mismo en el momento que fué recogido por el "Berlín". En la parte superior puede verse a una señora que pidió 500,000 dólares por la vida de su esposo y 50,000 dólares por valor de su ropa y alhajas perdidas en el naufragio.



Karl Schmidt con su Emden III en Talara

Luego continúa:

¡Ah!, mire Ud. estos son unos papeles muy interesantes. Recortes de periódicos. Estos son del "New York Times". Estos del "Herald" de New York. También yo fui náufrago del "Vestris". ¿Ud. recuerda? A mi me recogió de casualidad el vapor "Berlín". Cuando todos los náufragos fueron recogidos a mi me tocó quedarme en el agua hasta que Dios quiso que me recogieran. Ahora me ha pasado lo mismo. Esta gorra que tengo puesta también me acompañó cuando naufragué en el "Vestris". Ahora es mi "mascota". Llévase éstos papeles y verá Ud. algo de mi triste historia.

Recibí los papeles mojados todavía; los hice secar, los pegué en una cartulina, y del "Herald" del New York, traduje lo siguiente:

#### SCHMIDT SE MANTIENE FIRME PARA QUE LE PAGUEN POR SU HISTORIA

New York, Noviembre 14 de 1928. Por el servicio Internacional de noticias. El Capitán Herman von Hulen, Comandante del buque salvavidas "Berlín" dijo hoy, que debe creerse que Karl Schmidt, de Chicago, fué la última persona sobreviviente del malaventurado "Vestris".

Schmidt, que fué recogido por el "Berlín", después de haber nadado por espacio de 21 horas, pareció capitalizar su aventura cuando llegó aquí.

Cuando los fotógrafos de la prensa trataron de tomarle una fotografía, Schmidt, se subió el saco a la altura de la cara, exigiendo cincuenta dólares para consentir que lo fotografiasen.

J. Schrader, Agente de pasajes de la línea de vapores "Lamport Holt Line", que estaba presente en la escena le dijo a Schmidt:

—Déjese tomar esa fotografía, y verá que Ud. consiga esos cincuenta dólares, de la Compañía de Vapores.

Entonces, Schmidt consintió ante esta proposición y las cámaras fotográficas comenzaron a funcionar.

Cuando los reporters preguntaron al hombre de Chicago por la historia de sus aventuras, él pidió 300 dólares por contarla. Un reporter que hablaba alemán, trató de regatear el precio.

—¿No vale dinero mi historia?, preguntó Schmidt.

Le manifestaron que otros sobrevivientes, habían contado la historia libre de costo, pero Schmidt interrumpió:

—Todo está muy bien, pero yo he estado en el agua por espacio de 21 horas cosa que otro pasajero no ha hecho.

Le preguntaron si había sufrido mucho, y Schmidt respondió:

—Nó, no he sufrido, pero sí estaba incómodo, pero debo advertir que he sido nadador toda mi vida.

Yo nadaba por un lado y otro; pero cada vez que un bote salvavidas se acercaba, parecía que dejaban de oír mis gritos o bien la corriente se los volvía a llevar. Algunos de los botes pasaron casi a 100 pies de mí y sus tripulantes no me veían.

Finalmente Schmidt fué conducido a un taxi, por uno de los reporters, quien pensaba seguramente que

en su periódico podrían comprarle la historia.

El Capitán del "Berlín" dijo, que vió agitarse una mano en el mar, y que pensó sería seguramente la de algún sobreviviente de alguna catástrofe. La mano era la de Karl Schmidt. El pasajero de Chicago, después de un masaje, algunos tragos calientes y comida se ha vuelto la persona más activa a bordo del "Berlín".

\* \* \* \* \*

Como nota importante les diré: Que el vapor "Vestris", salió de New York el 11 de Noviembre de 1928, el día 12, estando a 250 millas afuera, a las dos y media de la tarde, se dió "vuelta de campana".

Llevaba más de 400 pasajeros y muy pocos relativamente fueron los que se salvaron de este horroroso naufragio, siendo Schmidt, como los lectores han podido darse cuenta, que fué el último que fué recogido por el "Berlín" de un modo casual, tal como le ocurrió en su segundo naufragio el 24 de Agosto de 1931.

Después que Schmidt me relató las peripecias tan graves de su vida, tuve interés en retratarle. Lo hice llamar, y fuí con él en mi lancha hacia el fondeadero de botes.

—Esta vez, le dije, no querrá Ud. cobrarme 50 dólares por dejarse tomar una fotografía. Voy a hacerlo retratar en su bote.

—¡Oh! No señor Comandante, qué ocurrencia!. Le estoy muy agradecido por lo que por mi ha hecho. Pero

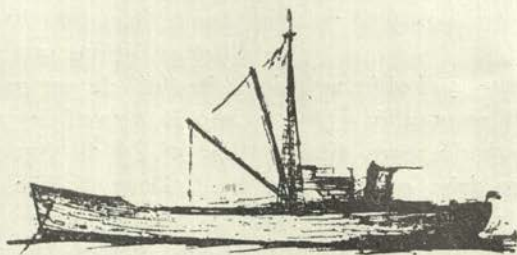
si debo advertirle que si lo que me ha pasado aquí me pasa en los EE. UU., mi aventura hubiera costado muchos dólares... Pero estamos en Talara...

\* \* \* \* \*

Tal es la historia a grandes rasgos de Karl Schmidt, el "Náufrago Errante" o el "Hombre de Chicago", que bien se podría llamar sin peligro "El Náufrago de Profesión".

Su aventura, costó una vida. Helmuth Heldschneider no apareció más...

Al decir de los pescadores, éstos me contaron, que el accidente se produjo en el "Pozo de las 60 brazas". Allí hay muchos "tiburones" y muchas "jibias", ambos enemigos del hombre; y me refirieron que el que cae al agua en este sitio, ni siquiera se puede esperar que el mar vare su cadáver.



# Notas Profesionales

## ALEMANIA OCCIDENTAL

Por el Contraalmirante  
SIEGFRIED H. ENGEL  
de la Antigua Marina Alemana.

### Visitas.—

A pesar de que la crisis del Cercano Oriente se acercaba a su culminación, en aquella época, la visita de los catorce buques de la U.S.N. a Hamburgo, tuvo lugar enteramente de conformidad con el plan previsto. Catorce unidades, entre ellas dos cruceros pesados, una visión inusitada para los alemanes y un gran acontecimiento en la "Entrada del Mundo", como le agrada llamarse a Hamburgo.

Los marineros norteamericanos dejaron una magnífica impresión... y sus buques produjeron gran interés a sus visitantes. No cabe duda de que las tripulaciones del Almirante Austin encontraron en el mayor puerto de Alemania lo que ellos esperaban: una distracción bien merecida y una cordial acogida. Amistad y buena voluntad fueron las características de esta visita.

Pero estos acontecimientos prueban también las estrechas relaciones y la cooperación que hay entre los EE. UU. y este país.

En Julio de 1958 el Secretario de Marina norteamericano vino a Bonn para tener conversaciones informativas con el Inspector de la Marina Federal y sus Oficiales de Estado Mayor. Poco tiempo después se hizo saber que los Estados Unidos estaban listos para hacer un préstamo de otros cinco destroyers a Alemania.

Esa fué una buena noticia, porque desde hacía mucho tiempo el "Z-1" era el único ejemplar de esta clase.

### Maniobras.—

El 11 de Agosto zarparon 40 unidades de sus respectivos puertos para tomar parte en la "Maniobra Vallenstein", los mayores ejercicios hechos por la escuadra alemana hasta entonces, desde la terminación de la guerra. Algunas de ellas, —escultas MTB y dragaminas, así como dos submarinos el "Hai" y el "Hecht"—, adiestraron a sus nuevas tripulaciones en el Mar Báltico y en el Mar del Norte.

La hazaña maravillosa del submarino norteamericano "Nautilus" impresionó profundamente al pueblo alemán y los comentarios de los expertos estuvieron unánimes en su admiración por el éxito del Almirante Anderson, considerando a ese viaje como una verdadera obra maestra.

En una conferencia de prensa cuando se le preguntó al Almirante Johanne-son sobre las posibles consecuencias de esta aventura respecto a la futura estrategia naval, dijo que su opinión era que en una futura guerra naval, los océanos podían llegar a quedar desiertos, porque las batallas tendrían lugar en "el piso de abajo".

### Nuevas adquisiciones.—

Recientemente la Marina Federal ha sido reforzada con las dos primeras escuadrillas de aviones a chorro y turbopropulsores que están ahora de estación en Jagel, el aeropuerto de la NATO. En 1960 la fuerza aérea de la Marina comprenderá seis escuadrillas con 2.200 pilotos y gente de la base. Luego habrá otros aeropuertos en las inmediaciones de Kiel y cerca de Cuxhaven y Nordholz en un aeródromo desde el cual, durante la Primera Guerra Mundial, los Zeppelines acostumbraban partir y aterrizar en sus incursiones a las Islas Británicas.

Cuando el Contralmirante Wagner entregó los primeros aviones al Comandante de la fuerza aeronaval, dijo que sería adquirido como embarcación experimental por la Marina Federal, un submarino que había sido barrenado durante la última guerra. Este buque, que en ese tiempo era del tipo más moderno, desplaza 1.500 toneladas.

(Del U.S.N. I. Proceedings.-Nº 669)

## ESTADOS UNIDOS

### El "Nautilus" bate varios records.—

Hace apenas tres años y medio que la propulsión nuclear llegó a ser una realidad con las primeras pruebas del submarino "Nautilus".

Hoy el "Nautilus" es un veterano. Tiene en su haber más de 1'300.000 millas navegadas en los océanos y un sinnúmero de hazañas, la última de las cuales ha sido pasar por debajo del casquete de hielo del Polo Norte.

Esta primera y orgullosa unidad de nuestra flota nuclear tiene dos buques gemelos, el "Seawolf" y el "Skate". En 1957 fueron lanzados otros dos submarinos nucleares, el "Swordfish" y el "Sargo" que ya están listos. Otros dos han sido construidos recientemente, el "Seadragon" en Portsmouth N. H. y el "Tritón" en Groton Conn.

### Futura flota de 21 unidades.—

Sigue un programa de trece submarinos atómicos que están en construcción, a los cuales se sumarán otros nueve cuyos contratos de construcción ya han sido firmados. Y es seguro que aumentará ese número, si continúan las tensiones mundiales.

El rol del submarino en la guerra ha sido sumamente ampliado por dos causas, — la revolución nuclear y el desarrollo de las armas dirigidas desde por debajo de las aguas.

La instalación de la fuerza atómica le da al "Nautilus" y a sus si-



milares grandes ventajas combates de combate, sobre sus predecesores.

Los submarinos impulsados por combustibles corrientes tenían siempre que hacer frecuentes salidas a superficie. Las baterías necesitaban ser recargadas cuando menos cada dos días de navegación en inmersión.

El Snorkel, que sobresalía del agua, permitía el empleo de motores de combustión interna, pero no se podía emplear bajo el hielo ni cuando había temor de detección.

#### **No necesita oxígeno.—**

El submarino atómico puede navegar en inmersión casi indefinidamente. La máquina nuclear no emplea oxígeno para impulsar al buque y sirve para mover aparatos que suministran aire puro. En su primer viaje verdadero, el "Nautilus" permaneció bajo las aguas durante tres días y medio, en el viaje de 1.300 millas desde Groton hasta San Juan de Puerto Rico.

En su viaje polar, su estada más larga bajo las aguas ha sido de 96 horas. Sus pruebas atómicas submarinas duraron un mes.

Los buques corrientes, desde luego, necesitan reaprovisionarse de combustible muy a menudo. El "Nautilus" navegó 62.560 millas antes de su primera recarga de uranio, y 66.000 desde ese momento hasta que tuvo lugar la segunda recarga.

El arma dirigida disparada desde un submarino ha sido llamada el arma menos detenible del mundo. En

la forma proyectada, saldría de improviso disparada desde el mar y recorrería 1500 millas para devastar una ciudad, con una cabeza nuclear de combate.

El primero, en la carrera de las armas dirigidas de la Marina de los Estados Unidos, ha sido el "Polaris". No se sabe que los rusos tengan ni siquiera un submarino nuclear, o una arma submarina dirigida, pero los expertos temen que esto pueda llegar a suceder.

El "Nautilus" debe haberse estado preparando para la dramática travesía polar recientemente anunciada.

#### **Viaje hecho en 1957.—**

En 1957 se acercó a 180 millas del Polo Norte, el punto más avanzado a que había llegado un buque en esa época. En tres inmersiones empleó un total de cinco días y medio bajo los hielos.

En las pruebas de ese año, según parece, el "Nautilus" navegó 1383 millas bajo los hielos. Con eso batió el record anterior de 50 millas que tenía el "Redfish" desde 1952. Cuando el "Nautilus" terminó ese viaje, había recorrido 1830 millas bajo el hielo.

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

#### **"Triton" el Submarino Superlativo.—**

El submarino más grande del mundo que fué lanzado en Groton,

Conn. es un crucero submarino de tres cubiertas con un desplazamiento de 8000 toneladas en inmersión.

El "Triton", el más moderno de los submarinos a flote estará accionado por dos reactores y es el primer submarino-centinela con radar. Llevará un par de grandes antenas de radar y otros equipos electrónicos y de comunicaciones que le suministrarán advertencia oportuna sobre los posibles ataques de enemigos aéreos y de superficie. Desde luego, el radar funciona tan sólo cuando el submarino está en superficie. Como la mayor parte de su trabajo útil lo hace cuando está en superficie, este submarino, a diferencia de sus predecesores, está diseñado para tener mayor velocidad en superficie que en inmersión.

Sus dos reactores le darán al "Triton" una velocidad máxima muy próxima a la velocidad máxima de una fuerza de tarea de portaviones. En superficie su velocidad será de 22 a 30 nudos, y en inmersión será algo menor, probablemente de 17 a 18 nudos.

Su casco exterior no está diseñado para obtener grandes velocidades en inmersión. Además, en los pequeños submarinos, la saliente para alojar el radar hace que no sea posible obtener líneas hidrodinámicas para la inmersión.

El "Triton" desplaza 5900 toneladas en superficie y tiene una eslora de 136m50.

### **Accionado por reactores de agua.—**

El "Triton" será movido por el mismo tipo de reactores de agua a presión que es corriente en los buques de la Armada. Sin embargo, en los detalles, los reactores del "Triton" difieren mucho del reactor del "Nautilus".

Los reactores del "Triton", así como los de todos los otros submarinos emplean uranio enriquecido. Se les ha diseñado como reactores perfeccionados para submarinos.

Según la reciente declaración del Contralmirante Hyman G. Rickover ante el Congreso, los reactores han sido diseñados y construidos de modo que "podamos sacar los elementos de combustible separados y también hacer que un buque auxiliar pueda cambiarlos, de manera que el "Triton" no tenga necesidad de regresar al Arsenal Naval con dicho objeto".

El Contralmirante Rickover dijo, sin embargo, que "La vida del núcleo del reactor es suficientemente larga, por lo cual es probable que dure durante toda una guerra". Indicó, entre otras cosas que la construcción de núcleos para reactores de submarinos atómicos está mejorando constantemente. Y agregó: "Con el primer núcleo de su reactor, el "Nautilus" pudo navegar 62.000 millas. Pero con su nuevo núcleo navegará una distancia 80% mayor. Hemos hecho hasta ahora esas grandes mejoras y las seguimos haciendo, de tal manera que entre la primera y la segunda recarga hemos aumentado el radio

de acción en un 80%, y con los próximos núcleos podremos ir más allá todavía.

**Radio de acción de 112.000 millas.—**

Por consiguiente, el radio de acción del "Triton" sin recargarlo será probablemente de 112.000 millas por lo menos. También parece probable que su tripulación de 145 hombres, —seguramente la tripulación más grande de un submarino en servicio—, pueda batir el record de 31 días en inmersión que tiene uno de sus predecesores.

Los informes del Contralmirante Rickover presentados recientemente al Congreso indican que "la Marina está haciendo una máquina para extraer oxígeno del agua de mar". En el futuro, esto haría que fuesen posibles las inmersiones por un tiempo casi indefinido.

Sin embargo, la principal razón de ser del "Triton" como centinela electrónico para la flota o para el Continente Norteamericano, requiere navegación en superficie. Su gran casco necesita dos reactores en lugar de uno, para suministrarle la potencia que necesita para mantenerse a la velocidad de la flota de superficie.

Pero su facultad de sumergirse

y de navegar completamente en inmersión durante largo tiempo, lo capacita para permanecer en lugares en donde ningún buque-radar podría permanecer de guardia.

Por ejemplo, puede acercarse en inmersión a cualquier "centinela" peligroso de las costas enemigas; subir a superficie para utilizar su radar, y volverse a sumergir otra vez si se acerca algún peligro.

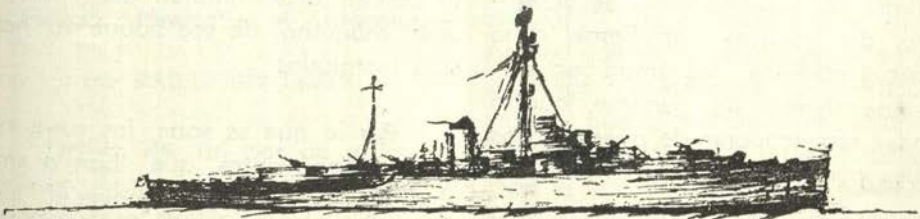
El "Triton", el primero de su clase, puede quedar el único. Es sumamente caro; cuesta más de cien millones de dólares.

Además, su gran tamaño, necesario para alojar dos reactores nucleares y su gran equipo de radar son desventajas para un submarino.

Un submarino muy grande proporciona un mejor blanco para el sonar. Además, bajo el agua ha de ser probablemente muy ruidoso y mucho menos maniobrable que los submarinos pequeños.

El desarrollo y progreso de los reactores nucleares y de los aparatos de radar avanza tan rápidamente que en el futuro podrá ser posible equipar un submarino-centinela de radar con las mismas facultades que el "Triton", pero dentro de un casco más pequeño.

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



# Crónica de la Energía Atómica

## ESTADOS UNIDOS

### Reactor enfriado con sodio.—

Por JACK RAYMOND

El "Seawolf", el segundo submarino de energía atómica, ha sido dotado de un reactor enfriado con sodio en lugar de tener uno enfriado con agua como el del "Nautilus". Si bien fué aclamado al principio como una innovación, el reactor de sodio demostró ser menos eficiente.

Los funcionarios de la administración que se oponen a la expansión del programa de los submarinos *Polaris* han citado al "Seawolf" como un ejemplo para reforzar sus argumentos contra los planes de construcción en serie.

La Marina anunció también el proyecto para construir dos cruceros con armas dirigidas, un submarino auxiliar, 37 embarcaciones de desembarco, dos buques patrulleros, ocho barcas abiertas, dos embarcaciones de desembarco de servicio, cuatro grandes remolcadores de puerto y dos buques para reparar submarinos.

## R U S I A

### Buque ruso movido por tres reactores.—

Por TOM LAMBERT

Los rusos han anunciado que su rompehielos atómico "Lenin" estará movido por tres reactores nucleares, e insinuaron que el buque había estado listo para hacer sus pruebas a principios de este año.

El boletín de informaciones dice: "ya han sido instalados los tres reactores" en el rompehielos que fué lanzado al agua el 5 de Diciembre en Leningrado.

La información dice que los constructores del "Lenin", como un homenaje a la vigésima primera Conferencia Comunista, han resuelto terminar las pruebas en dique en el presente mes de Abril. Si estas pruebas resultan satisfactorias, el "Lenin" iniciará después sus pruebas en la mar. El boletín dice también que muchas otras máquinas de ese buque ya han sido instaladas.

Por lo que se sabe, los rusos no habían dicho antes, que iban a emplear tres reactores para mover el "Lenin", que será el primer buque de

superficie movido por fuerza nuclear. Los Estados Unidos tienen varios buques multireactores en diversas etapas de construcción y ya hace algunos años que tienen submarinos de un solo reactor.

La Unión Soviética no ha especificado cuál es el tipo de reactor instalado en el "Lenin", pero hay indicios de que sean del tipo enfriado por agua. Probablemente los rusos están trabajando también en la aplicación de la fuerza atómica a sus submarinos.

Los reactores del "Lenin" convertirán el agua en vapor para mover tres turbinas que desarrollarán 44.000 H. P., para mover el barco. El rompehielos tiene 16.000 toneladas de desplazamiento, 134 metros de eslora y 27 metros de manga. Está proyectado para desarrollar 18 nudos en mar libre y se calcula que podrá llevar "combustible" nuclear suficiente para navegar 70.000 millas sin reaprovisionarse.

Los últimos informes dicen que el "Lenin" será capaz de romper hielos de más de 1.80 m., de grosor y que podrá abrirse paso entre los puertos septentrionales de Rusia.

### **La Fuerza Atómica en el Antártico.—**

Por PHILIP BENJAMIN

Dentro de un par de años el Océano Antártico será una estación de la fuerza atómica.

En una sesión presidida por el Contralmirante George J. Dufek Comandante de las fuerzas navales que hacen las investigaciones científicas de los Estados Unidos en el Antártico, el Comandante Herbert W. Whitney dijo que el reactor nuclear de McMurdo Sound será "muy factible" dentro de dos años.

McMurdo Sound en el lugar donde están las instalaciones aéreas de la Marina y de donde parten los suministros para las otras bases del continente polar. Sin embargo, el Almirante Dufek agregó que si bien ya ha sido aprobado el reactor para McMurdo Sound, en cambio "todavía no hemos recibido el dinero".

### **Pequeña planta proyectada.—**

El Comandante Whitney, un especialista en construcciones, dijo también que esperaba que dentro de tres años la Estación Byrd (figura de la página 85 del N° de Enero de 1959), de Mary Byrd Land recibiría una pequeña planta "embalada" de energía atómica. Dijo que esta planta podría ser llevada por un DC-3 de dos motores.

El Almirante Dufek manifestó que creía que el reactor para McMurdo Sound costaría de 4'000.000 á 5'000.000 de dólares. indicó sin embargo, que el reactor pagaría su costo a los tres años de su instalación, puesto que disminuiría el costo del petróleo transportado para la calefacción y la fuerza motriz. El Almirante dijo que en la actualidad un 60%

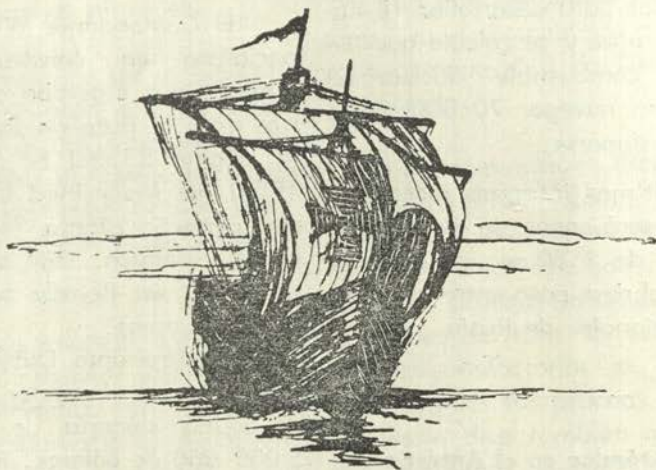
del petróleo llevado al Antártico se emplea en calefacción y en fuerza motriz. Preveía también el empleo de la energía atómica en la extracción de los minerales que se puede ver en el subsuelo de la capa de hielo del continente. Agregó que aunque no se ha encontrado minerales en cantidad suficiente para su explotación comercial, en cambio no se ha explorado sino 1% de la Antártida.

El Almirante Dufek dijo que aún cuando se emplease la energía ató-

mica para obtener calefacción y fuerza motriz, siempre habría que tener a la mano petróleo de reserva y que siempre se necesitaría gasolina para los aviones y para otros vehículos.

Un problema que habría que resolver sería la manera de impedir la fusión del hielo en las inmediaciones de la instalación nuclear a causa de la radiación de calor del reactor. El Comandante Whitney dijo que esperaba que ese problema podría ser resuelto.

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



# Crónica Nacional

## **Ingreso de nuevos Aspirantes a Cadetes a la Escuela Naval.—**

Con emotiva ceremonia se realizó el 2 de Marzo en la Escuela Naval la incorporación de 81 nuevos Aspirantes a Cadetes Navales. El acto fué presidido por el Director de nuestro primer centro de Enseñanza Contralmirante F. Teixeira V., contando además con la asistencia de los Jefes y Oficiales de dotación y familiares de los nuevos alumnos.

La actuación que se llevó a cabo en el Patio "Grau" frente al busto del héroe de Angamos, se inició con una Misa de Campaña oficiada por el Capellán de la Escuela, Capitán de Fragata Víctor Gutiérrez. Después de terminado el servicio religioso la Banda de Músicos ejecutó el Himno Nacional que fué cantado por los asistentes. Acto seguido el Teniente Primero César Solari, dió la bienvenida a los nuevos aspirantes, expresando que habían cristalizado su más grande anhelo al ingresar a la Marina de Guerra del Perú y exhortándoles a seguir sus nobles tradiciones para convertirse en dignos Oficiales de nuestra gloriosa Institución. El Teniente Solari dió término a su alocución expresando: "Al daros la bienvenida en nombre de la Escuela Naval, en cuyas filas os contamos

desde hoy, invoco los manes de nuestros gloriosos antepasados para que guíen vuestros pasos con seguridad hacia el éxito que todos os deseamos y os señalo el camino a seguir repitiendo el llamado que la Escuela ha forjado en el bronce desde el cual el Almirante Grau aquí presente preside nuestros actos: **ASPIRANTES NAVALES SEGUID SU EJEMPLO.**

Minutos más tarde los futuros cadetes rompieron filas para alternar y despedirse de sus familiares. Después fueron llamados a filas y desfilaron al Edificio de Cadetes para iniciar su nueva vida como Aspirantes a Cadetes de la Escuela Naval.

---

## **Operaciones Combinadas con Unidades de la Marina de los Estados Unidos.—**

En el período comprendido entre el 5 y 16 de Marzo del presente año se efectuaron en aguas de la Costa del Perú las operaciones combinadas de guerra anti-submarina entre unidades norteamericanas al mando del Contralmirante U. S. N. Lloyd M. Mustin y unidades peruanas al mando del Contralmirante Gustavo Mathy M.

El Escuadrón de Entrenamiento Combinado Americano estuvo formado por las siguientes unidades:

U.S.S. MITSCHER (DL-2) al mando del Capitán de Fragata D.C. Plate. Es un buque tipo Fragata de 3,675 Tons., de desplazamiento y 493 pies de eslora. Fundamentalmente un destructor grande y rápido (70% más grande que un destructor convencional) que se emplea como buque insignia de la Flotilla. Construido por los Astilleros de la Bath Iron Works de Bath, Maino y dotado en los Astilleros de la Marina en Boston, donde fué puesto en servicio en Mayo de 1953. Lleva el nombre del Almirante Marc A. Mitscher, héroe del Pacífico en la Segunda Guerra Mundial.

U.S.S. DEALEY (DE-1006) al Mando del Capitán de Corbeta A. W. Vittock. Es un buque tipo Destroyer Escolta, construido por los Astilleros de la Bath Iron Works y puesto en servicio en Junio de 1954.

U.S.S. CROMWELL (DE-1014) al mando del Capitán de Corbeta A. L. Moore. Es el segundo ejemplar de la última clase de Escoltas de Alta Mar de la Armada Norteamericana. Fué puesto en servicio en Noviembre de 1954 en los Astilleros de la Marina en Boston. Está dotado de los equipos más modernos para la detección de submarinos.

U.S.S. HAMMERBERG (DE-1015) al mando del Capitán de Corbeta D. J. Downey. Destructor Escolta, tercero del tipo "Dealey", construido también por la Bath Iron

Works y puesto en servicio en los Astilleros de la Marina en Boston en Marzo de 1955.

U.S.S. COURTNEY (DE-1021) comandado por el Capitán de Corbeta L. S. Zeni. Es un Destructor tipo Escolta de 1940 Tons., de desplazamiento construido por la Defoe Shipbuilding Co. en Bay City, Michigan y puesto en servicio en los Astilleros de la Marina en Charleston, Carolina del Sur en Setiembre de 1956.

U.S.S. DIABLO (SS-479) al mando del Capitán de Corbeta W. H. Krooncke. Es un submarino tipo "Flota" construido en Portsmouth New Hampshire y puesto en servicio en Marzo de 1945. En su primer patrullaje de guerra cuando se dirigía a Guam terminó la Segunda Guerra Mundial.

Acompañaban a las unidades mencionadas un Grupo de Patrulla Aérea compuesta por tres aviones tipo VP y uno tipo R4Y.

Las unidades peruanas que participaron en las operaciones combinadas fueron las siguientes.

División de Destroyers al mando del Capitán de Navío Alejandro Martínez y compuesta por los B.A.P. "Castilla", "Aguirre", y "Rodríguez" al mando de los Capitanes de Fragata Alejandro Arana, Manuel Amat y León y Guillermo Faura, respectivamente.

División de Fragatas al mando del Capitán de Navío Carlos Lindley y compuesta por los B.A.P. "Gálvez", "Palacios" y "Ferré" con sus Comandantes, Capitanes de Fragata





El U.S.S. "Mitscher" disparando el arma Anti-submarina "Alfa".



El U.S.S. "Diablo" efectuando inmersión de exhibición.

Commander  
Task Force Eighty Eight



Antisubmarine Force

To all who shall see these presents, Greetings:

*Having participated in the combined Antisubmarine Exercises of the Navies of the United States of America and the Republica del Peru*

*Held on 10 March 1959*

*is awarded this certificate this 10th day of March*

1959

Commanding Officer

L. M. Mustin  
Rear Admiral, U. S. Navy  
Commander Task Force 88

Diploma conmemorativo de las operaciones combinadas entre las Marinas del Perú y Estados Unidos

Mario Celi, Ramón Arróspide y Melitón Carvajal, respectivamente.

Flotilla de Submarinos, comandada por el Capitán de Navío Jorge Barreto, conformada por los B.A.P. "Abtao", "2 de Mayo", "Iquique" y "Angamos" al mando de los Capitanes de Fragata Alberto Indacochea, Francisco Quirós, José Valdizán y Capitán de Corbeta Pedro Mazuré, respectivamente.

\* \* \* \* \*

### **Algo sobre el Comandante del Escuadrón de Entrenamiento Combinado de la Marina Americana.—**

El Contralmirante Lloyd M. Mustin, pertenece a una familia de arraigadas tradiciones en la Marina de los EE. UU. Su padre fué pionero de la Aviación Naval, su bisabuelo comandó uno de los buques del Comodoro Perry en su histórico viaje al Japón y su tatarabuelo comandó una Escuadrilla de la Marina de los Estados Unidos durante la Guerra de 1812.

Se graduó en la Academia Naval de Annapolis en 1932. Después de 6 años de estar embarcado en diferentes unidades, reanudó sus estudios, obteniendo en 1940 el grado de "Master" en Ingeniería Eléctrica en el Instituto Tecnológico de Massachusetts.

Durante la Segunda Guerra Mundial recibió dos Cartas de Elogio por servicios distinguidos, una de las cua-

les la ganó mientras servía en el U. S.S. "Atlanta", hundido durante la Batalla de Guadalcanal.

Después de la guerra, el Almirante Mustin ha servido en la Dirección de Armamento del Ministerio de Marina de su país y en el Despacho del Ministro de la Defensa. Ha comandado los buques "Keppler" y "Piedmont" y la División Trece de destructores. Fué Jefe de Estado Mayor y Ayudante del Comandante de la Fuerza de destructores del Pacífico, hasta Enero de 1958 que asumió el mando de la Flotilla Dos de destructores.

\* \* \* \* \*

Las operaciones se iniciaron en Talara con una Conferencia de prezarpe que se llevó a cabo en el Salón Auditorium de la International Petroleum Company y a la que asistieron Altos Jefes de la Marina, Aviación y Ejército peruanos así como los Jefes y Oficiales de las Unidades participantes, el día 5 de Marzo.

La primera etapa de la operación comprendió un problema de batalla en aguas del litoral entre Talara y Callao en los 5 a 8 de Marzo. En esta etapa se intercambiaron Oficiales, que se embarcaron en unidades tanto peruanas como americanas.

La Escuadra combinada arribó al Callao el día domingo 8, procediendo independientemente a sus fondeaderos y a muelles asignados.

El día lunes 9 se llevó a cabo en el Salón Auditorium del Centro Médico Naval una Conferencia de Entrenamiento que fué abierta por el

Ministro de Marina Contralmirante Guillermo Tirado Lamb y por el Comandante del Escuadrón de Entrenamiento Combinado Contralmirante Lloyd M. Mustin., y con asistencia de Jefes y Oficiales de las unidades participantes. En esta conferencia se efectuó la crítica de las operaciones de la etapa Talara-Callao y el planeamiento de las operaciones en el área del Callao que se iban a llevar a cabo en la semana.

El día martes 10 tuvo lugar las demostraciones en la mar para dignatarios y altos Jefes de la Marina, Aviación y Ejército que se embarcaron a bordo del U. S. S. "Mitscher".

El Miércoles 11 las unidades tanto peruanas como americanas efectuaron operaciones en el área del Callao, habiéndose designado al U. S. S. Mitscher para efectuar demostraciones en la mar para los periodistas locales.

El Jueves 12 y Viernes 13 fueron dedicados a un problema de batalla conjunto diurno y nocturno con participación de la Escuadra Combinada en pleno.

El día Sábado 14 se realizó nuevamente en el Salón Auditorium del Centro Médico Naval una conferencia para dar término a las actividades. Se hizo un resumen de las operaciones, así como las críticas y enseñanzas obtenidas de ellas, llegándose a la conclusión unánime de que las maniobras habían sido un éxito en todas sus fases.

Durante la estadía de nuestros amigos visitantes fueron agasajados

por las altas autoridades Navales, Diplomáticas y Oficialidad en general.

El Lunes 16 zarparon los buques americanos con rumbo a Valparaíso, Chile, habiendo sido despedidos por las autoridades Navales, Oficiales, personal subalterno, nuevos amigos hechos en nuestro hospitalario país y público en general.

---

### Exposición de la Marina de Guerra del Perú.—

El día 16 de Marzo a las 1900 horas fué declarada inaugurada la brillante exposición de la Marina de Guerra del Perú que fué presentada en las Galerías del Banco Continental, con la asistencia del Vice-Almirante Guillermo Tirado Lamb, Ministro de Marina, Ministro de Estado, dirigentes del Banco Continental, Señores Almirantes, altos Jefes de nuestra Armada y distinguidas personalidades, en compañía de sus señoras esposas.

El acto se inició con las palabras del Dr. Salvador Velarde G., Gerente del Banco Continental, quien relievó la importancia del rol que presta la Marina de Guerra para con nuestra patria; indicó que "de 47 exposiciones que se han presentado en las Galerías del Banco, la de la Marina de Guerra ocupa el primer lugar en presentación, importancia e interés". Luego invitó al Sr. Vice-Almirante Ministro de Marina a que declarara inaugurada la Exposición. A

continuación el Sr. Vice-Almirante Guillermo Tirado Lamb, pronunció el siguiente discurso declarándola inaugurada:

"Sr. Gerente del Banco Continental.

Señoras y Señores.

Fué con verdadera complacencia que la Marina recibió la invitación cordial que le formulara el Banco Continental para que, en sus elegantes galerías, siempre dispuestas a contribuir al desarrollo de las Ciencias, del Arte y la Cultura, la Armada del Perú presentara una pequeña muestra de algunas de las diferentes actividades que cumple en el rol del desarrollo y engrandecimiento de nuestra Patria. Esta presentación tiene la virtud de demostrar al contribuyente, que tanto apoya, estimula y avalora la acción del personal de la Marina, nuestro aporte, no sólo en el aspecto de la función sagrada y fundamental de preservar la seguridad de las fronteras marítimas y fluviales, si no mostrar también otros aspectos con los que contribuye a la preparación de ciudadanos calificados para intervenir en forma eficiente al progreso de la propia Nación, enseñándoles y haciéndoles profesionales aptos en cada una de las ramas de la ancha gama de disciplinas que dentro de los modernos conceptos abarca ahora la técnica naval.

Cumplo en esta oportunidad con agradecer a nombre de la Marina, las facilidades que bondadosamente se nos han brindado y felicito calurosamente a los dirigentes del Banco Con-

tinental, que tienen la inteligencia y sensibilidad de abrir sus puertas para acercar a la ciudadanía a todo lo que signifique contribución efectiva para el engrandecimiento de nuestra Patria o al mantenimiento de su ser-vo histórico.

Declaro inaugurada la muestra que presenta la Marina de Guerra del Perú".

\* \* \* \* \*

Al terminar su discurso el Sr. Vice Almirante Ministro de Marina fué cálidamente aplaudido.

Luego la distinguida concurrencia visitó las diferentes muestras de esta interesante exposición, quedando gratamente impresionada y siendo posteriormente atendida gentilmente con un cocktail ofrecido por los directivos del Banco Continental.

Grande ha sido el éxito obtenido por la Exposición de la Marina de Guerra del Perú; diariamente han desfilado miles de personas, las que han podido ver en el Centro de Lima y por primera vez un Planetarium, un interesante modelo de las gradas de construcción del Servicio Industrial efectuando el lanzamiento de un modelo del B. A. P. "Zorritos", equipos de Instrucción de la Escuela Naval y Centro de Entrenamiento, un modelo de torpedo, la Historia del submarino en el Perú, equipo de Salvataje, ayudas a la Navegación del Servicio Hidrográfico y Faros, equipos y estadísticas del Centro Médico Naval y muchas otras muestra de interés.

La organización y presentación de esta Exposición estuvo a cargo de una comisión integrada por el C. de F. Augusto Gálvez V., C. de F. José A. Rojas H., C. de C. Arturo Calisto y C. de C. Rafael Pinto T., habiendo contado con la amplia cooperación de todas las dependencias de nuestra Armada.

### **Bendición e inauguración de la Capilla del Centro Médico Naval.—**

Gracias al decidido entusiasmo de un distinguido grupo de damas, esposas de Jefes y Oficiales del Comité pro construcción de la Capilla del Centro Médico, presidido por la señora Rosalba Villena de Tirado y con la cooperación de la Superioridad Naval, ha llegado a feliz término la edificación, arreglo y ornamentación de la Capilla Stella Maris del Centro Médico Naval.

Cumpliendo con los Ritos de nuestra Santa Iglesia y con todas las formalidades del caso, en sencilla pero emotiva ceremonia el Sábado 21 de Marzo, su Excia. el Sr. Vicario Castrense Monseñor Santiago Hermoza, procedió a la bendición solemne de la Capilla y a la consagración del Severo Altar de Mármol de la misma, a continuación también se bendijo la Imagen de la "Stella Maris", Patrona de la Armada y Titular de la nueva Capilla, habiendo actuado de Madrina la Sra. Rosalba Villena de Tirado, esposa del Sr. Ministro de Marina.

Acompañaron al Sr Vicario Castrense en el desarrollo de esta ceremonia todo el Cuerpo de Capellanes de la Armada en pleno y un selecto grupo de Jefes y Oficiales acompañados de sus respectivas esposas.

### **La inauguración.—**

El día domingo 29 de Marzo, se inauguró oficialmente la Capilla Stella Maris y se entregó al uso público de toda la Armada.

Con la asistencia del señor Presidente de la República Dr. don Manuel Prado y señora, del señor Ministro de Marina Vice Almirante Guillermo Tirado Lamb y señora, del señor Ministro de Guerra General de División Víctor Tenorio y señora; con casi la totalidad de los señores Almirantes con sus señoras esposas; con la asistencia de los Agregados Navales y Militares acreditados ante nuestro Gobierno acompañados de sus esposas; ante la presencia de casi la totalidad de nuestros Jefes y Oficiales y señoras y ante un distinguido grupo de invitados, el Excmo. Sr. Vicario Castrense Monseñor Santiago Hermoza celebró una Solemne Misa de acción de gracias, terminada la cual procedió a la bendición de la Placa recordatoria de tan memorable acontecimiento.

Acto seguido se procedió a la bendición del Salón de Matrimonios y Ceremonias, acto que estuvo a cargo del Sr. Vicario Castrense y que presenció la antedicha concurrencia. Luego se brindó una copa de cham-



El Presidente de la República y señora acompañados por el Ministro de Marina y señora ingresa a la Capilla del Centro Médico Naval.



La Capilla el día de su inauguración.



El Ministro de Marina dando lectura a su discurso de inauguración de la exposición de la Marina en las galerías del Banco Continental.



Asistentes a la inauguración .



pagne augurando el mayor éxito a las obras estrenadas para bien y provecho de todo el personal de la Armada.

Tanto al llegar como al despedirse del Centro Médico Naval un Batallón de tripulación y los nuevos Aspirantes a Cadetes Navales que formaban calle, rindieron los honores reglamentarios al señor Presidente de la República.

### **Nuevo Transporte para la Armada.—**

Con el objeto de recibir en transferencia el nuevo transporte B. A. P. "Ilo", adquirido por la Marina de Guerra y formar parte de su primera dotación han viajado a Noruega el Capitán de Navío Juan Freundt, quien lo comandará, los Jefes y Oficiales y tripulación designados.

### **Sobreviviente de Angamos cumple años.—**

Ha cumplido 94 años de edad el 27 de Marzo el Alférez de Fragata Manuel Elías Bonnemaïson, sobreviviente de la Guerra del Pacífico que participara en el Combate de Angamos a órdenes del Caballero de los Mares.

Con tal motivo fué visitado en el Centro Médico Naval, lugar en donde actualmente vive, por el Ministro de Marina Vice Almirante Guillermo Tirado, así como por el

Edecán de Servicio del Presidente de la República; por Oficiales de la Armada y por sus familiares, con todos los que departió en medio de cordial alegría, ya que el carácter del ilustre marino se caracteriza por su jovialidad.

### **El B. A. P. "Paita" regresó de Crucero de Verano.—**

El día Jueves 2 de Abril fondeó frente a la Escuela Naval el B. A. P. "Paita", después de haber cumplido exitosamente el Crucero de Verano del presente año.

Este año, por iniciativa del Señor Ministro de Marina, Vice-Almirante Guillermo Tirado Lamb, y el entusiasmo del Director de la Escuela Naval, Contralmirante F. Teixeira V., el Crucero de Verano se planeó para visitar los siguientes puertos: Talara, Acapulco, San Francisco, Honolulu, San Diego y Punta Arenas, habiéndose efectuado éste sin novedad, y constituyendo la gira hasta ahora la más larga de todos los Cruceros de Verano, pues se han recorrido alrededor de 13000 millas.

El B. A. P. "Paita" estuvo al mando del Capitán de Fragata Manuel Benza Chacón y como Jefe de Cadetes Embarcados viajó el Capitán de Fragata Rafael Durán Rey.

En este histórico viaje los Cadetes han formado parte de la dotación del Buque, habiendo efectuado todas

las guardias y trabajos generales para la operación, mantenimiento y conservación del buque.

---

### **Visita del Comandante en Jefe de la Infantería de Marina de los EE. UU.—**

En visita oficial de dos días llegó, el día 3 de Abril, a nuestra capital el señor General Randolph Mc Call Pate, Comandante en Jefe de la Infantería de Marina de los Estados Unidos de Norte América.

El General Pate está efectuando una visita de inspección por las diversas dependencias que dicho cuerpo tiene en las embajadas de su país en Suramérica.

Acompañaron al General Pate en esta visita oficial su esposa y seis altos oficiales de la Infantería de Marina de los EE. UU., acompañados también por sus esposas.

Durante su estada en Lima, el General Pate, efectuó visitas protocolares al Ministro de Marina, Vice-Almirante Guillermo Tirado L., al Ministro de Guerra General Víctor Tenorio y al Presidente del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas del Perú, General Félix Huamán.

El General Pate es el vigésimo primer Comandante del Cuerpo de Infantería de Marina de su país, cuyo cargo ejerce desde el 1º de Enero de 1956.

Veterano con más de 30 años de servicios, combatió en las campañas de Guadalcanal - Tulagi y en la de Iwo Jima, durante la II Guerra Mundial.

En Junio de 1953, el General Pate fué nombrado Comandante de la Primera División de la Infantería de Marina en Corea.

El Jefe Militar norteamericano es también miembro de la Junta de Jefes de Estado Mayor de los Estados Unidos, en asuntos que conciernen al Cuerpo de Infantería de Marina.

---

### **El Gobierno de Colombia Condecora a Jefes de la Marina Peruana.—**

En una ceremonia que tuvo lugar el día 14 de Abril en la Embajada de Colombia, el Embajador de dicho país señor doctor don Nicolás Llinas Vega, impuso la condecoración de la "Orden del Mérito Naval" de Colombia, al Vice-Almirante Guillermo Tirado Lamb, Ministro de Marina; al Contralmirante don Francisco Torres Matos, Comandante General de la Marina, al Contralmirante don Emilio Barrón Sánchez y al Capitán de Fragata don Luis Felipe Villena Gutiérrez.

Estuvieron presentes en el acto un numeroso grupo de Jefes y Oficiales de la Armada y el personal en pleno de la representación diplomática de Colombia.



De izquierda a derecha: Teniente Coronel Augusto Cáceres, Agregado Militar y Aéreo del Perú, Embajador Luis Alvarado Garrido, Manuel Prudencio Flores, Veterano de la guerra de 1879 y General de División Luis Rodríguez Bidegaín, General en Jefe de las Fuerzas Armadas de Bolivia, en el acto de homenaje al héroe civil Boliviano Don J. Eduardo Abaroa.

### Homenaje de la Marina de Guerra del Perú al Héroe Boliviano Eduardo Abaroa.—

El 23 de Marzo se efectuó en La Paz, Bolivia, la ceremonia del descubrimiento de una placa de bronce ofrecida por la Marina de Guerra del Perú, como homenaje al héroe civil máximo de Bolivia don J. Eduardo Abaroa.,

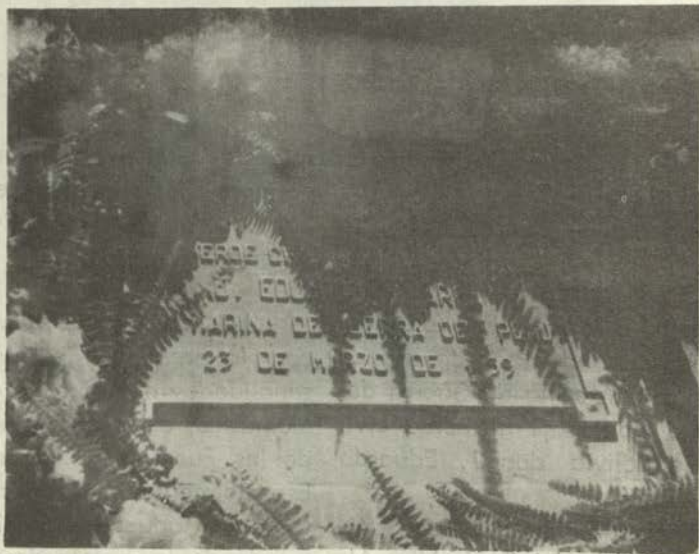
En representación del Señor Ministro de Marina del Perú, Vice-Al-

mirante Guillermo Tirado L., hizo entrega de dicha placa el señor Embajador del Perú en Bolivia don Luis Alvarado Garrido.

La ceremonia se vió realizada con la presencia de numerosas personalidades del mundo oficial y diplomático, así como Jefes y Oficiales de las Fuerzas Armadas de Bolivia. Especialmente invitado asistió al acto, don Manuel Prudencio Flores, veterano de la guerra de 1879.



Momento en que el Embajador del Perú en Bolivia, Sr. Luis Alvarado Garrido, descubre la placa donada por la Marina de Guerra del Perú en homenaje al Héroe Civil Máximo de Bolivia J. Eduardo Abaroa.



Vista de la Placa donada por la Marina de Guerra del Perú a la hermana República de Bolivia.

### **Jefes de las Fuerzas Armadas del Perú son Condecorados por la República de Venezuela.—**

En la residencia de la Embajada de Venezuela tuvo lugar el día 19 de Abril, la ceremonia en la que el Embajador de dicho país señor doctor don Héctor Cuenca, impuso la condecoración de la "Orden del Libertador", al Vice-Almirante don Guillermo Tirado Lamb, Ministro de Marina; al Contralmirante don Francisco Torres Matos, Comandante General de la Marina y al Contralmirante don Carlos Monge Gordillo, Jefe del Estado Mayor General de Marina. La condecoración de la "Orden de Francisco de Miranda" fué impuesta al Mayor General F.A.P. don Manuel Polidoro García, Ministro de Aeronáutica.

Numerosos Jefes y Oficiales de los Institutos Armados asistieron a este acto.

---

### **Sesión Especial celebró la Asociación Pro-Marina.—**

El día 25 de Abril a las 5 de la tarde celebró sesión especial la Asociación Nacional Pro-Marina, con la asistencia de gran número de socios, con el fin de organizar la participación que le cabrá a dicha Asociación en la Gran Colecta Nacional para la

adquisición de unidades de guerra modernas.

El acto estuvo presidido por el Capitán de Navío Abraham de Rive-ro y durante el transcurso de la cual se acordó por unanimidad discernir la condición de socios honorarios de la Asociación al General de División don Antonio Luna Ferreccio y al Doctor Luis Miró Quesada, Director de "El Comercio", diario decano de la prensa peruana, por haber comprometido la gratitud nacional por su actitud altamente patriótica, al iniciar la colecta para reemplazar los viejos cruceros "Almirante Grau" y "Coronel Bolognesi".

Se acordó recomendar al Supremo Gobierno, la formación de una Junta Administradora de los fondos que se recauden, presidida por el Presidente de la Corte Suprema de Justicia, e integrada por el Arzobispo de Lima, socios de la Asociación Pro-Marina y miembros de los Institutos Armados.

Se aprobó igualmente, nombrar una comisión de socios de Pro-Marina integrada por civiles y miembros de los Institutos Armados para planear la forma en que Pro-Marina va a trabajar en la gran colecta. Para presidir dicha comisión fué designado el Contralmirante Pedro Gálvez Velarde.

La sesión terminó en un ambiente de resonancia patriótica.

## SOCIEDAD FRATERNAL DE MARINA

FUNDADA EN 1873

El personal del Cuerpo General de la Armada y los que a él habían pertenecido, el de las Dependencias de Marina y los miembros de la Marina Mercante Nacional se asociaron en 1873 formando la

## SOCIEDAD FRATERNAL DE MARINA

Esta institución auxilió oportuna y eficazmente a sus socios durante la guerra de 1879, y hasta la fecha lo viene haciendo con **puntualidad y rapidez**.

La cuota de ingreso es de veinte soles para los que tienen hasta cuarenta años de edad, más dieciseis soles adicionales por cada trimestre más de edad. La cotización de los socios es de quince soles trimestrales adelantados y la cantidad asignada para cada mortuorio es de **cinco mil quinientos soles**.

Los Alfereces de Fragata no pagan cuota de ingreso.

El año	1950	fueron	pagados	5	mortuorios.
" "	1951	" "	" "	3	" "
" "	1952	" "	" "	3	" "
" "	1954	" "	" "	2	" "
" "	1955	" "	" "	2	" "
" "	1956	" "	" "	1	" "
" "	1957	" "	" "	3	" "
" "	1958	" "	" "	3	" "

Es un deber de todo Oficial para con su familia, el pensar en proporcionarle el mismo día de mayor angustia y dolor, un auxilio **rápido, oportuno y seguro** con qué poder atender a las más premiosas necesidades del momento.

### Artículo 9 del Reglamento:

Podrán ser socios adherentes: a) La esposa, y los hijos é hijas de socio activo siempre que sean aceptados como tales, satisfaciendo todas las condiciones que para el caso disponen estos Estatutos y Reglamentos.

La Sociedad está presidida en la actualidad por el Vicealmirante Carlos Rotalde y el Tesorero es el Capitán de Navío Carlos S. Edwards.

Dirija Ud. hoy mismo su solicitud de ingreso al Secretario Capitán de Fragata Juan E. Benites, Calle General Orbegozo 137-3A Lima.

---

## *Necrológicas*

**Alférez de Fragata Ingeniero (R)**

**Dn. EMILIO COMBE PEREZ**  
**(Q. E. P. D.)**

† **18 Marzo 1959**

Hondo pesar ha causado en el seno de la Armada la desaparición del Alférez de Fragata Ingeniero acaecido el día Miércoles 18 de Marzo del presente año.

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

---

---

**Capitán de Fragata Ingeniero (R)**

**Dn. LUIS CEPPI HURTADO**  
**(Q. E. P. D.)**

† **23 Marzo 1959**

Profundo sentimiento de pesar ha causado entre los miembros del Cuerpo General de la Armada, el sensible fallecimiento del Capitán de Fragata Ingeniero en situación de retiro don Luis Ceppi Hurtado, acaecido el 23 de Marzo del presente año.

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

---