

|  | Pág. |
|--|------|
| <b>Helicópteros y Unidades de Demolición Submarina en el Barrido de Minas</b> . . . . .  | 209  |
| Por el C. de N. A.P. Jorge Camino de la Torre  |      |
| <b>¿Está condenado a desaparecer el Buque de Superficie?..</b> . . . . .   | 219  |
| Por el Vice-Almirante R.N. B. B. Schoefield  |      |
| <b>El Comando y el Proceso de Inteligencia</b> . . . . .   | 224  |
| Por el C. de N. Rufus L. Taylor, U.S.N.  |      |
| <b>Lecciones Navales de la América Latina</b> . . . . .  | 245  |
| Por el C. de F. A.P. Alberto Jiménez de Lucio  |      |
| <b>Operaciones Navales en Aguas Confinadas y Mares Angostos</b> . . . . .  | 249  |
| Por el C. de N. Le Roy Taylor, USN.  |      |
| <b>Observador Argentino a la Operación "Hielo Profundo 60"</b> . . . . .   | 256  |
| Por el Teniente de Navío Juan E. Rawson, ARA.  |      |
| <b>Discusiones de la Estrategia Global</b> . . . . .   | 259  |
| Por el C. de F. Thomas Nielson, U.S.N.   |      |
| <b>Hagamos que la "E" Signifique Excelente</b> . . . . .   | 261  |
| Por el C. de F. Harry Fitch, USN.  |      |
| <b>El Informe Little — Un Programa para el Desarrollo Industrial y Regional del Perú</b> . . . . .   | 265  |
| Por el C. de F. A.P. Alberto Jiménez de Lucio  |      |
| <b>Crónicas del Ayer</b> . . . . .   | 269  |
| Cartas de Miguel Grau.<br>La Vuelta del mundo de la Fragata "Amazonas"   |      |
| <b>Notas Profesionales</b> . . . . .   | 283  |
| <b>Revisando Libros</b> . . . . .  | 292  |
| <b>Crónica Nacional</b> . . . . .  | 299  |
| <b>Nota del Redactor</b> <i>Deflatación del buque de guerra "Dulce" "Wasa", después de 300 años</i> . . . . .  | 305  |
| Las opiniones o ideas emitidas en los artículos son de responsabilidad del autor y ellas no reflejan, necesariamente, los puntos de vista del Ministerio de Marina o de la Escuela Naval del Perú. |      |
| Editorial y Oficinas: Escuela Naval del Perú, La Punta.  |      |
| Casilla N° 32 - Callao-Perú S.A.   |      |

---

|                        |                                       |
|------------------------|---------------------------------------|
| Suscripciones Anuales: | Para Personal de la Armada S/. 60.00  |
|                        | Para Personal Civil . . . . . " 90.00 |
|                        | En el extranjero . . . . . \$ 10.00   |



# REVISTA DE MARINA

DIRECTOR

Contralmirante A.P. Miguel Chávez G.

ADMINISTRADOR

Capitán de Corbeta A.P. Alejandro Pérez Ruíz

JEFE DE REDACCION

Capitán de Corbeta A.P. Alvaro Rotalde de Romaña

---

## DIRECTORES ANTERIORES

- Capitán de Navío José María Tirado, Setiembre 1916 á Abril 1917.  
Capitán de Navío Ernesto Caballero y Lastres, Abril 1917 a Julio 1919.  
Capitán de Fragata D. José R. Gálvez, Julio 1919 a Diciembre 1920.  
Capitán de Fragata USA. Charles Gordon Davy, Enero 1921 a Diciembre 1922.  
Capitán de Navío USA. Charles Gordon Davy, Enero 1923 a Agosto 1930.  
Capitán de Fragata Manuel F. Jiménez, Agosto 1930 a Diciembre 1930.  
Capitán de Navío Juan Althaus D., Enero 1931 a Diciembre 1931.  
Capitán de Navío Carlos Rotalde, Enero 1932 a Marzo 1932.  
Capitán de Fragata Alejandro P. Valdivia, Marzo 1932 a Setiembre 1932.  
Capitán de Navío José R. Gálvez, Setiembre 1932 a Febrero 1934.  
Capitán de Navío Alejandro G. Vinees, Marzo 1934 a Febrero 1939.  
Capitán de Navío Federico Díaz Dulanto, Marzo 1939 a Noviembre 1939.  
Capitán de Fragata Alejandro Graner, Diciembre 1939 a Enero 1940.  
Capitán de Navío Roque A. Saldías, Enero 1940 a Febrero 1946.  
Contralmirante Víctor S. Barrios, Marzo 1946 a Diciembre 1947.  
Capitán de Navío Manuel R. Nieto, Enero 1948 a Octubre 1948.  
Capitán de Navío USA. Gordon A. Mc Lean, Noviembre 1948 a Febrero 1949.  
Capitán de Navío Jorge Arbulú G., Marzo 1949 a Agosto 1949.  
Contralmirante Jorge Arbulú G., Setiembre 1949 a Abril 1954  
Capitán de Navío Alfredo Sousa A., Mayo 1954 a Febrero 1955.  
Capitán de Navío Miguel Chávez G., Marzo 1955 a Febrero 1956.  
Capitán de Navío Alejandro Martínez C., Marzo 1956 a Junio 1956.  
Contralmirante Guillermo Tirado L., Julio 1956 a Diciembre 1957.  
Contralmirante Florencio Teixeira V., Enero 1958 a Enero 1961.
- 

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.





# Helicópteros y Unidades de Demolición Submarina en el Barrido de Minas

Por el Capitán de Navío A.P.  
JORGE CAMINO DE LA TORRE

En una parte de la interesante obra de Herman Wouk, "El Motín del Caine", se encuentra el siguiente diálogo:

"—Bien, bien— comentó el Capitán de Fragata De Vriess, Comandante del barreminas "Caine", cuando el Teniente Willie Keith le alcanzaba el correspondiente mensaje des-cifrado—; "limpieza de minas", ¿eh?

"—¿Quiere decir que en un futuro cercano vamos a barrer minas de verdad, señor,

"—Podría ser.

"—¿Hizo alguna vez el "Caine" esa clase de operaciones, señor?

"—Seguro. Centenares de minas sin detonantes. Nunca en acción de guerra, gracias a Dios—. De Vriess trepó a su litera y encendió un cigarrillo—. Me gustará barrer minas, Keith, cuando resuelvan un problema sencillo.

"—¿Cuál señor?

"—Cuando resuelvan quién barre adelante de los barremi-nas".

En la Revista de Marina han sido publicados dos interesantes artículos sobre la guerra de minas. "La guerra de minas en Corea" y "Wonsan—La Batalla de las Minas", pero para apreciar mejor la labor de los helicópteros y de las Unidades de Demolición Submarina (UDS) en el barrido de minas, se expondrá a continuación algunos aspectos de lo ocurrido en las aguas de Corea.

Volvamos a Octubre 1950. Las Fuerzas de las Naciones Unidas habían planeado un desembarco anfibia

en el puerto de Wonsan, en la costa Este de Corea, con el fin de acortar la duración de la guerra, y como parte inicial de este plan se había ordenado a los barreminas abrir un canal en dicho puerto que se suponía estaba minado.

El Comandante Richard T. Spofford, que tenía mucha experiencia en minas, fué nombrado Comandante del Escuadrón de Barreminas Tres y Comandante del Grupo de Tarea 95.6, Grupo de Protección y Barrido de Minas. Las operaciones comenza-

ron el día 10 de Octubre, sin mayores datos sobre el puerto, excepto de geografía y bathitermetría, el conocimiento previo de los campos minados de Inchon y Chinnampo, y los informes proporcionados por el piloto del helicóptero del USS WORCESTER, Chief de Aviación Piloto B.D. Pennington, quien vió muchas minas fondeadas en el área de Wonsan entre el 3 al 9 de Octubre.

Es desde este momento que el helicóptero se inicia como un excelente compañero del equipo que luchaba a muerte contra las minas. Anteriormente, en Setiembre, un helicóptero del USS HELENA, que volaba con el Teniente Harry W. Swinburne, mientras hacía una búsqueda por sobrevivientes del barreminas MAGPIE, había espoteado dos minas fondeadas y las fotografió. Después de esto, los helicópteros fueron empleados para patrullaje contra minas alrededor de los buques de las Divisiones de Cruceros Tres y Cinco.

El Comandante Spofford esperaba abrir un canal barrido directo desde la línea de 100 brazas hasta la playa en unos cinco días. Sin embargo, Spofford desconocía el status de las varias islas del puerto y tenía sólo una vaga idea del número de minas, "soplado" por alguien, y que posiblemente ellas fueran de contacto y magnéticas.

El esfuerzo que se estaba desarrollando el 10 de Octubre, primer día de barrido, era bastante optimista, se había efectuado el barrido de un canal de 3000 yardas de ancho,

desde la curva de 100 brazas a la curva de 30 brazas, en una distancia de unas 12 millas y habían sido destruidas 21 minas.

El helicóptero del WORCESTER que tomaba parte en la operación volando delante de los barreminas iba espoteando las minas. Ya bien avanzada la tarde, el helicóptero comenzó a picar súbitamente, luego a elevarse, para volver a picar de nuevo, mientras la voz del piloto Pennington transmitía a sus oyentes: "Una línea de minas directamente adelante del PLEDGE... otra línea justamente más allá... y otra...".

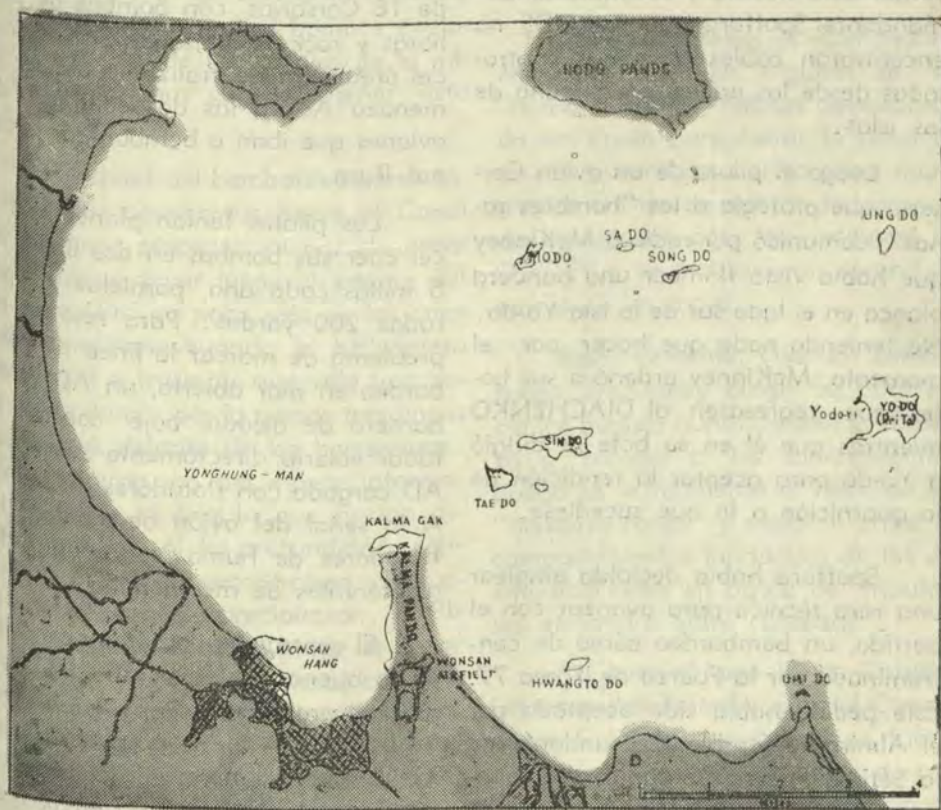
En vista de esta información, el Comandante Spofford dispuso para el día 11 de Octubre trasladar el esfuerzo de barrido hacia otra zona, el canal de navegación Ruso, y para aumentar la información sobre el campo minado, ordenó a los "hombres ranas" embarcados en el destroyer-transporte DIACHENKO para que se deslizaran en embarcaciones LCPRs de poco calado a explorar el puerto por minas o la ausencia de ellas.

Uno de los colaboradores principales del Comandante Spofford era el Capitán de Corbeta William R. McKinney, "hombre rana", y Comandante de la Unidad de Demolición Submarina Tres, con 36 nadadores. McKinney era un atleta de seis pies de estatura, que le gustaba más nadar que caminar o sentarse y fue destinado a Wonsan para efectuar tareas muchas veces no oídas nunca por sus versátiles UDS y que no incluían la natación.



Como el barrido del canal de navegación Ruso se desarrollaba muy despacio, el Comandante Spofford envió a todos sus elementos a trabajar el 12 de Octubre. En el amanecer, aviones de la Fuerza de Tarea 77, que se encontraba mar afuera de las aguas de Wonsan, llevaron un ataque a las islas del puerto y que fué seguido de un bombardeo de superficie por las unidades DOYLE y ENDICOTT, del Escuadrón de Barreminas Tres. Con los estampidos de los últimos tiros de

dichas unidades todavía oyéndose, el Comandante McKinney dirigió a sus "hombres ranas" para lanzarlos a las aguas frías de Wonsan para que nadaran un trecho de 800 yardas hasta las playas de las dos estratégicas islas de Yo-do y Ung-do para la búsqueda de cables de posibles minas controladas desde tierra. Spofford esperaba que los barreminas pasaran por la tarde entre las islas y no quería tener sorpresas de que volaran con minas controladas eléctricamente desde las orillas.



WONSAN

Por este momento, un bote nativo con doce pasajeros procedentes de Ung-do se acercó a la embarcación de McKinney y por medio de un intérprete comunicaron que no habían tropas comunistas en esa isla y que en Yo-do había una guarnición de unos 25 marineros de Corea del Norte. Según esta gente no habían sido sembradas minas en el interior del puerto pero sí cientos en los canales de aproximación.

Después de oír a los nativos, McKinney mandó a un grupo a confirmar esta noticia y transmitió al Comandante Spofford que los UDS no encontraron cables de minas controladas desde las orillas, en ninguna de las islas.

Luego el piloto de un avión Corsario que protegía a los "hombres ranas", comunicó por radio a McKinney que había visto flamear una bandera blanca en el lado sur de la isla Yo-do. No teniendo nada que hacer por el momento, McKinney ordenó a sus botes que regresasen al DIACHENKO mientras que él en su bote se dirigió a Yo-do para aceptar la rendición de la guarnición o lo que sucediese.

Spofford había decidido emplear una rara técnica para avanzar con el barrido, un bombardeo aéreo de contraminado por la Fuerza de Tarea 77. Este pedido había sido aceptado por el Almirante Struble, Comandante de la Séptima Fuerza Conjunta, y esta operación sin precedentes fué lanzado a las 0900 horas. Era algo nuevo en la guerra de minas.

De los portaviones PHILIPPINE SEA y LEYTE salieron dos columnas de aviones para bombardear un canal angosto antes de que pasaran los barrerinas. En la columna de la derecha 14 aviones Skyraiders cargados cada uno con tres bombas de 1000 libras para propósito general, volaban a intervalos, de 600 yardas, seguidos por 8 aviones Corsarios a intervalos de 200 yardas y llevando una sola bomba de 1000 libras cada uno. En la columna de la izquierda volaban 17 Skyraiders a 600 yardas de intervalo. Mientras tanto una cobertura de 16 Corsarios con bombas de 500 libras y rockets orbitaban por encima del área para neutralizar cualquier amenaza AA, a las dos columnas de aviones que iban a bombardear el canal Ruso.

Los pilotos tenían planeado hacer caer sus bombas en dos líneas de 5 millas cada una, paralelas y separadas 200 yardas. Para resolver el problema de marcar la línea de bombardeo en mar abierto, un AD (bombardeo de picada) bajo control de radar volaría directamente sobre otro AD cargado con flotadores de humo. A la señal del avión de control, los flotadores de humo serían lanzados a intervalos de media milla.

El contraminado aéreo no fué todo lo bueno que se pensó. Hubieron muchos problemas. Por alguna razón las bombas de humo no funcionaron. Los pilotos tuvieron dificultades de mantener los intervalos, además debido a la deriva ocasionada por las corrientes de aire, los aviones no pu-



dieron conservar la formación en una columna tan larga, lo que produjo claros entre las bombas, todo esto agravado por el hecho de que las bombas fueron dejadas caer a la voz. El resultado fué un patrón irregular que dió por resultado que más tarde se perdieran los barreminas PIRATE y PLEDGE.

El General Stratemeyer acogió esta idea del contraminado aéreo con entusiasmo y ofreció sus B-29s los que no fueron aceptados en vista de los resultados obtenidos, ya que según calculó el Comandante Spofford se necesitaban que las bombas explotaran dentro de los 30 pies de la mina, siendo muy difícil obtener esta precisión.

Después del bombardeo aéreo salieron los barreminas hacia el Canal Ruso para proceder al barrido entre las islas y seguir luego al interior del puerto. Era un poco más de las once de la mañana cuando el helicóptero comenzó a transmitir que veía una zona de minas y por lo menos tres líneas de minas delante de los barreminas. Sin embargo, no dió mayor información sobre el ángulo que hacían dichas líneas, ni la profundidad estimada a que se encontraban. Los acontecimientos se precipitaron. El PIRATA obtuvo ecos de pines de sonar por todos lados, luego chocó con una mina y se perdió; casi inmediatamente siguió sus pasos el PLEDGE, y poco después el barreminas INCREDIBLE quedó, en el momento menos deseado, sin propulsión por fallas de sus máquinas principales; para sacarlo de

tan infortunada situación, empeorada con el fuego del enemigo, fué en su ayuda el pequeño barreminas OSPREY para remolcarlo hasta cerca de una de las playas.

El OSPREY tuvo que batirse con su cañón de 40 mm., y fué tal la intensidad del tiro que la caña se recalentó tomando un color marrón y la pintura comenzó a saltar. Los artilleros tuvieron que parar muchas veces el fuego para aclarar casquillos, y como se acercara tanto a la playa tuvieron que emplear sus cañones de 20 mm., para acallar al enemigo.

Mientras tanto el Comandante McKinney que con algunos de sus "hombres ranas" habían desembarcado en Yo-do para tratar la rendición de la guarnición nor-coreana daban gracias a Dios de que no hubieran sido espiados por los artilleros del OSPREY y se mantuvieron escondidos detrás de las rocas.

Posteriormente, cuando cesó el fuego, McKinney dirigió su bote hacia los buques hundidos donde comenzó a recoger a los sobrevivientes. Luego se le reunieron el resto de sus "hombres ranas" y nadaron entre los compartimientos inundados de las dos embarcaciones en busca de tripulantes atrapados entre cubiertas.

Así terminó este 12 de Octubre, bastante desalentador para el Comandante Spofford y reducida su fuerza de barreminas a los de casco de madera. Después de una conferencia decidió que el barrido se efectuara tomando las mayores seguridades, lo

que significaba detectar las minas anticipadamente y marcarlas.

Para esto salieron los LCVPs del DIACHENKO con los "hombres ranas" a trabajar en el campo minado. En un mar en calma y sin viento, ellos podían ver a simple vista hasta una profundidad de 15 pies, tuvieron la ayuda de los helicópteros y PBMs que desde el aire espoteaban las minas, localizadas éstas eran marcadas con latas de pólvora vacía a manera de boyas y así señaladas quedaban a cargo de los pequeños barreminas de madera.

Era un trabajo arduo para los "hombres ranas" pero lo tomaron con entusiasmo, haciéndose muchas veces los sordos a los tiros esporádicos de algunas baterías enemigas que aún operaban por la costa.

Pero los "hombres ranas" del Comandante McKinney tuvieron otras tareas, hicieron un levantamiento hidrográfico del puerto, volaron algunos restos de buques hundidos y limpiaron las playas de más de 100 minas terrestres plantadas a pocas pulgadas bajo la arena, marcaron los

puntos de desembarco para los botes menores y terminaron colocando un letrero en la playa de Wonsan con esta inscripción: "Esta playa es de Uds. por cortesía del Escuadrón de Barreminas Tres".

Así con la ayuda invaluable de los "hombres ranas" y del helicóptero pudo el Comandante Spofford entregar un canal barrido en el puerto de Wonsan para el 25 de Octubre.

Pasemos ahora a Chinnampo. Para mediados de Octubre del mismo año, el Octavo Ejército Americano estaba progresando en su avance por el oeste y necesitaba urgentemente abrir el puerto de Chinnampo para su aprovisionamiento logístico. Desgraciadamente Chinnampo estaba fuertemente minado y para efectuar las operaciones de barrido fué designado el Comandante Stephen Morris Archer, un "hombre rana". Como vía de ilustración se muestra a continuación la organización del Elemento de Tarea 95.69 de Chinnampo donde está ya encuadrado el helicóptero casi junto a las Unidades de Demolición Submarina, veteranas en estas operaciones.

Unidad de Tarea 95.69.1

Unidad de Barreminas Uno  
THOMPSON  
CARMICK

2 DMS

Unidad de Tarea 95.69.2

Unidad de Barreminas Dos  
GULL  
PELICAN  
SWALLON  
4 YMS

3 AMS

4 YMS



|                         |                      |
|-------------------------|----------------------|
| Unidad de Tarea 95.69.3 |                      |
| Unidad de Helicóptero   | 1 Hel.               |
| Unidad de Tarea 95.69.4 |                      |
| Unidad Barreminas Tres  |                      |
| HORACE BASS             | 1 APD                |
| UT 95.69.41 UDS UNO     | 1 UDS (UDT)          |
| Unidad de Tarea 95.69.5 |                      |
| Unidad de Barreminas 4  |                      |
| CATAMOUNT               | 1 LSD                |
| MSBs                    | 12 LCVP              |
| Botes de tabajo         | 2 ML de 46 pies.     |
| LST—Q007                | 1 LST                |
| Unidad de Tarea 95.69.7 |                      |
| Unidad Buque Portaboyas |                      |
| BOLSTER                 | 1 ARS                |
| Unidad de Inteligencia  | 1 Capitán de Fragata |

#### Buque Insignia "FORREST ROYAL"

Aquí también la aviación colaboró en la guerra contra las minas. Aviones P2V "Neptuno", destruyeron minas lanzando bombas de profundidad de 325 libras y esportearon otras más a sus compañeros de superficie. Los helicópteros fueron empleados con mayor intensidad y el portaviones británico THESEUS les sirvió de base y además proporcionó patrullas aéreas de combate a las unidades barreminas.

El barrido tomó un molde casi establecido, delante de los AMS iba el helicóptero y los "hombres ranas" para prevenir a los buques de la situación de las minas. Aún más, se tomó la precaución de que el helicóptero y los "hombres ranas" en pe-

queñas embarcaciones efectuaran una doble comprobación en la baja marea para asegurarse contra la posibilidad de que algunas minas se hubiesen corrido por efecto de las corrientes de marea hacia la zona barrida.

Excepto por algunas dificultades de condiciones locales de las mareas y de una tormenta, el barrido fué efectuado en la forma planeada por el Comandante Archer. De las 80 minas destruidas, los PBMs se acreditaron 36, los "hombres ranas" 27, los barreminas 5 y la tormenta se llevó su parte con 12 minas.

Para terminar sobre la participación del helicóptero en esta guerra contra las minas, mencionaremos que en algunas ocasiones sus pilotos des-

truyeron minas a la deriva disparándolas con fusil pero esta práctica fué suspendida después de que un helicóptero dió en blanco en una mina flotante y que por explosión simpática causó la detonación de otras cuatro más, está demás decir que casi se pierde máquina y piloto. También se probó lanzando granadas de mano a lo largo del canal a barrerse con la esperanza de que neutralizaran cualquier mina acústica presente.

En la lucha perpetua entre el desarrollo de minas y las contramedidas, volvió a seguir adelante la mina. Debe notarse que en Corea sólo se emplearon las minas de contacto y las magnéticas, y que los medios empleados para colocarlas fueron muchas veces primitivos como el empleo de sampanes y otras embarcaciones más pequeñas tipo fluvial; contra esto tuvo que oponerse, en forma dramática, un tremendo esfuerzo de apoyo logístico. Se requirió una coordinación cuidadosa y mucho entrenamiento; se tuvo que emplear una variedad de material como: buques madrinas, tenders, buques portaboyas, buques insignias, facilidades de embarcaciones menores, helicópteros, bases para helicópteros y unidades barreminas de superficie. Y como siempre recurrir al espíritu de lucha de los hombres de las unidades barreminas y de las UDS.

Casi en el recuerdo quedaron los paravanes, el invento del Teniente C.D. Burney, R.N., y como innovaciones en el barrido de minas se tuvieron los escuadrones de patrulla-

je de contraminado (PBM)s, el bombardeo aéreo de campos minados y el empleo de los helicópteros para "ver" e "informar" las minas que divisaban sus pilotos.

---

Pero la pregunta del Capitán De Vriess quedaba todavía en pie. ¿Quién barre adelante del barreminas guía?

Los helicópteros y las UDS en la guerra de Corea sólo servían para explorar e indicar anticipadamente la situación de las minas a los barreminas de superficie, pero no había ningún medio para barrer delante de los barreminas.

El reto fué tomado por la División de Armamento de BUAER, cuyos hombres se hicieron estas preguntas: ¿Por qué no proteger a los barreminas con un helicóptero? Por qué no permitir a un helicóptero remolcar el mecanismo barreminas y convertirlo en el barredor del guía y de este modo proteger a los siguientes barreminas de superficie? De estos pensamientos originales vino el desarrollo del programa de contramedidas de minado por aire.

El problema de la mina moderna es en realidad de gran complejidad y severidad. En general ellas son diseñadas en términos de las características normales de los buques. Las minas de amarre son colocadas a una profundidad que las hacen capaces de causar destrozos a barcos de moderado o gran calado, mientras que no responderán a restos flotantes o a embarcaciones pequeñas. Las mi-



nas acústicas, sensitivas generalmente al sonido generado por los barcos están diseñadas de modo que no respondan a los ruidos naturales del agua debajo de la superficie, y de la misma manera los mecanismos magnéticos y de presión han sido construídos para que acepten los signos de ciertas embarcaciones e ignoren los de otras. El problema se ha vuelto aún más difícil con el empleo de minas de combinación que utilizan dos o más características fundamentales como la mina magnética-acústica o la de presión-magnética, y para hacerlas aún más intrincadas se las matiza a veces con triquiñuelas como los "contadores de buques".

Con el objeto de proteger a los buques barreminas, éstos se construyen para que no aparezcan a las minas como buques lo que se logra mediante un incremento del costo de construcción, mantenimiento y operación, y aún así no se llega a eliminar completamente los peligros a los cuales deben enfrentarse.

Es así que el helicóptero que en las aguas de Corea sirvió para esportear minas, ha sido seleccionado para que entre en el campo de las contramedidas de minado, dado que al operar en un medio diferente del agua, desde el aire, proporciona una excelente plataforma desde donde conducir dichas contramedidas sin estar mayormente expuesto al peligro de la mina.

Vista la posibilidad del empleo del helicóptero, el proyecto fué encomendado a la Fuerza de Pruebas Ope-

rationales y Evaluación, la que a su vez asignó a una actividad evaluadora apropiada, llamada, Escuadrón Uno de Desarrollo Aéreo y Destacamento Siete de Evaluación de Minado en Key West. Actualmente continúan los experimentos en Panamá City, Florida, en el Laboratorio de Defensa de Minas bajo la conducción del Bureau de Armas Navales y su actual programa tiene los siguientes cuatro objetivos:

- 1.—Evaluación de los helicópteros de servicio corriente en términos de su empleo en operaciones de contramedidas de minado.
- 2.—Desarrollo de métodos operativos seguros y eficientes para la combinación del empleo del helicóptero y los buques de superficie.
- 3.—Investigación de todos los tipos de equipos de contramedidas para su uso por los helicópteros navales.
- 4.—Desarrollo de nuevos equipos y procedimientos para aprovechar de las posibilidades operativas especiales de los helicópteros.

---

La capacidad de remolque del helicóptero ha sido ampliamente demostrada. En pruebas un VERTOL HRP-1 tomó a remolque en navegación a una embarcación, reemplazando a un remolcador de superficie, y también ha sido efectuada una operación parecida reemplazando a un helicóptero que llevaba el remolque,

de tal manera que la operación de remolque podría efectuarse con continuidad. Los experimentos han llegado a un punto tal, que un equipo convencional de barrido de minas que era remolcado por el barreminas VENTURE fué tomado en plena operación por un helicóptero BELL HSL, transferido luego a un helicóptero SIKORSKY HSS-1 y finalmente retornado por este último al barreminas original.

Actualmente el Bureau de Armas Navales está decidido a continuar en sus esfuerzos para desarrollar nuevas técnicas y reducir el peligro para los buques minadores. Los experimentos han demostrado que con una apropiada coordinación entre los barreminas de superficie y los barreminas de ambiente aéreo se podrá obtener una defensa más grande que nunca contra las mortíferas minas.

En este artículo se ha presentado una de las tareas que puede efectuar el helicóptero naval pero su versatilidad hace que sea posible su colaboración en una gran variedad de operaciones en el mar y que por lo tanto haya sido incorporado a las marinas modernas como un elemento de gran utilidad.

Las Unidades de Demolición Submarina se volvieron famosas en las campañas anfibas del Pacífico y también en las playas Utah y Omaha en Normandía durante la II Guerra Mundial. La tarea de limpiar obstáculos submarinos y minas con cargas de demolición, llevadas y colocadas por nadadores en estas guerras modernas, son hazañas homéricas que buscan los hombres de gran valentía, destreza y resistencia física.

#### Bibliografía :

- Battle Report - The War in Korea. Captain Walter Karing, USNR.  
 The Sea War in Korea. Commander Malcom W. Cagle, USN.  
 Commander Frank A. Manson, USN.  
 Mine and Contermine. A. M. Low.  
 Helicopter Undertake New Role. Commander John A. Torry Jr.  
 USN.



# ¿Está Condenado a Desaparecer el Buque de Superficie?

Por el Vicealmirante de la Royal Navy  
B. B. Shoefield.

De la Revue Maritime N° 172

“Es imposible negar que si en Europa ó en cualquier otra parte del mundo, se presentase una guerra nuclear, traería consigo el aniquilamiento mutuo de las naciones comprometidas en ella, cualquiera que fuera el tipo de buques empleados”.

Esta tesis sostenida por varios escritores militares contemporáneos, no parece haber suscitado en ellos —por lo menos nadie lo ha hecho saber— la idea de que las armas nucleares en la mar terminaría en el suicidio recíproco de las fuerzas de superficie comprometidas y conduciría a una verdadera catástrofe para cada una de las naciones en guerra.

No hace mucho tiempo que el Almirante Bajot declaró que si una bomba atómica era mortal para todo buque que estuviese dentro de un radio de acción de 800 metros, la bomba H habría aumentado esa distancia a 20 kilómetros.

De aquí se deduce que la formación cerrada que permitía una protección eficaz por mutuo apoyo de D.C.A., resultaría hoy ilusoria. Todo buque, ya sea que esté en comba-

te o que pertenezca a un convoy, se verá obligado de hoy en adelante en contar únicamente con su propio armamento para destruir a los aviones enemigos escapados de las patrullas de caza en vuelo por encima de las primeras fuerzas avanzadas de la flota.

¿Si la D.C.A. mejorara (la de la Marina norteamericana que es la más adelantada en este ramo, es seguramente capaz de ello) lograría impedir los vuelos enemigos en un ciento por ciento, haciendo el peligro nuclear imperativa esta condición?

Esto es muy dudoso, porque vemos que el sistema de radar, —considerado como el más moderno el instalado a bordo de los portaviones HMS “Victorious” y “Hermes”— no tienen sino un 90% de probabilidades de éxito.

Sin embargo, vemos todavía que los Estados Unidos estiman que sus grandes portaviones del tipo “Forrestal” y “Enterprise” potentemente protegidos y rodeados por cruceros, fragatas y contratorpederos, —todos ellos armados con proyectiles dirigidos,

—pueden enfrentarse con éxito ante una amenaza aérea gracias a la movilidad de su flota, a su sistema de D. C. A., perfeccionada y a su aviación de caza ultramoderna embarcada. Esto, mientras que la potencia de las armas nucleares progresa a pasos gigantados y hace que sea inútil la precisión del impacto. Luego se puede preguntar ¿subsistirán dichas fuerzas de superficie en la mar en caso de un ataque nuclear?

De la misma manera, mientras que muchos Oficiales siguen considerando en los dos lados del Atlántico que la "Carrier Striking Force" constituye el instrumento principal que asegura el dominio del mar, uno se puede preguntar si ese dominio no se debería extender también a todo lo que está por debajo de la superficie de los océanos; puesto que si hay un adversario, éste emplearía tanto la superficie como las profundidades de los mares y evidentemente de preferencia estas últimas.

A este respecto, el Doctor Paul Cohen ha escrito en la revista norteamericana "Foreign Affairs" que "el buque de superficie amenazado a la vez por la potencia aérea y por la potencia submarina, se verá quizá obligado a abandonar su rol en favor del submarino; estando determinado en gran parte el límite de este cambio por la posibilidad que tendrá el submarino de resolver sus propios problemas, especialmente el de las comunicaciones (en inmersión)".

¿Qué sucederá?

La aparición del submarino atómico ha provocado una verdadera revolución en el campo naval y en el mundo entero. Desde sus primeras pruebas, este instrumento se ha revelado digno de toda confianza. El submarino atómico ha dado la vuelta al mundo; ha pasado por debajo de los hielos polares; ha efectuado también con éxito otras hazañas notables. Además, dispone de mayores recursos.

Como instrumento de guerra es capaz de recorrer miles de millas sin reabastecerse, y de navegar indefinidamente a gran velocidad. Sin embargo, en cambio adolece de un defecto, de quedar ciego cuando está en inmersión; en efecto, así como su homólogo convencional, no puede ver desde luego más allá del alcance de su sonar.

Además, está sometido a la amenaza del radar que detecta el menor trozo de periscopio en cuanto aparece éste en la superficie, aún a grandes distancias; y ya sea atómico o no, está obligado a recurrir al reconocimiento aéreo para atacar a los convoyes.

Pero a estos defectos que le permiten es cierto, desempeñar de una manera imperfecta su rol de corsario, hay que agregar ahora una cualidad esencial, la de poder lanzar proyectiles dirigidos. Esto le permite alcanzar desde su posición en inmersión, objetivos muy lejanos y hasta buques. Las primeras pruebas de lanzamiento han dado buenos resultados.



El cohete "Polaris" alcanza ahora 2000 Kms., bien pronto alcanzará 2400 y para 1965 se espera que su alcance llegue a 4000 Kms. ¿Se acusa acaso a su precisión de impacto de ser pequeña en comparación con la de la bomba de un avión? Del orden de un 5% con relación al alcance, pero susceptible de ser perfeccionada evidentemente.

Esto no tiene importancia, puesto que la nueva potencia de la D. C.A. no permite enfrentarse a una flota sino desde muy lejos, con un submarino lanzador ó con una bomba lanzada, según el caso; esta bomba no tendría mayor precisión que el cohete y el resultado sería el mismo en ambos casos.

En cuanto al arduo problema que presenta a las fuerzas defensoras A.S.M., el submarino nuclear que navega a gran inmersión, somos de la misma opinión emitida recientemente por el Almirante Burke (autor de la operación "Sunshine") Jefe de Estado Mayor de la Marina norteamericana, partidario del submarino lanzador: "Hay una mejora notable en nuestra capacidad A.S.M. y se podrá contar con un progreso aún mayor en 1960 y 1961, a medida que se instale nuevos equipos.

Sin embargo, el progreso efectuado por el submarino es aún más rápido y no podemos confiar en la posibilidad de afrontar su amenaza, sobre todo si ésta toma la forma de ataque con cohetes balísticos lanzados desde abajo del agua.

El Capitán de Fragata Coursault en su estudio sobre la "evolución de la lucha A.S.M." publicado en la Revue Maritime de Marzo de 1960 N° 164, completa esta opinión declarando que en adelante será indispensable dotar a las fuerzas A.S.M. de un nuevo sistema que les permita localizar a un submarino que navegue a grandes profundidades, y que sea insensible a las limitaciones y a las variaciones del alcance que perturban actualmente al sonar sometido a la falta de homogeneidad de las aguas del mar.

Pero si a nosotros los aliados nos es difícil resolver este problema, lo es aún mucho más para los rusos que tradicionalmente se han mantenido siempre alejados.

En efecto, no debemos olvidar que según el Doctor Dinerstein, autoridad bien conocida en la materia, que la política naval rusa está basada en una potencia aérea dotada de proyectiles dirigidos con cabeza nuclear, capaces de impedir a una potencia naval superior el acercarse a las proximidades de las aguas soviéticas.

Este impedimento no puede extenderse por debajo de las aguas, salvo en los lugares en donde fuese posible colocar minas. Y aún en este caso, nada podría impedir un bombardeo con proyectiles dirigidos lanzados desde un submarino en inmersión muy lejos, en un punto que no fuese conocido.

Indudablemente, la política naval rusa ya ha sido a su vez desba-

ratada, pero el terrible submarino nuclear lanzador de "Polaris" sigue siendo el mejor y el más implacable instrumento de disuasión encontrado hasta hoy.

Además de este rol esencial que el Polaris le confiere al submarino, vemos aparecer a favor de éste una nueva función que nos indica el Capitán de Fragata Antin de Vaillac. En su artículo "Revisión del Concepto del Dominio del Mar" (Véase la Revista de Marina del Perú Nº 5 de 1960), este Jefe atribuye a la Marina el rol de suministrar apoyo táctico a la infantería, sustituyendo de ese modo en la antigua estrategia naval desusada, el concepto de una estrecha colaboración necesaria entre las fuerzas de tierra, mar y aire, por operaciones de desembarco cuya importancia moderna aparece bien claro.

La Marina estará materialmente obligada a tener que recurrir a los submarinos en el cumplimiento de estas nuevas misiones, durante las cuales las armas nucleares podrían impedir que los buques de superficie se acercasen a las costas enemigas (los rusos cuentan ciegamente en ello).

Estos submarinos, al llegar en inmersión a los puntos de cita fijados, escapados así de las redes enemigas de vigilancia de radar, saldrán de noche a superficie para desembarcar rápidamente tropas y materiales y se retirarán antes del amanecer.

Confirmándonos en esta eventualidad, vemos a los norteamericanos hacer experiencias en este sentido con

los submarinos "Perch" y "Sealon" y construir igualmente petroleros submarinos. Para estos últimos se prevé empleos muy útiles que dejan presagiar el empleo de los futuros buques mercantes submarinos rápidos que naveguen sin tropiezos en aguas profundas. Esto es por lo menos, lo que pretende el Comandante Anderson, quien expone lo que piensa del porvenir del buque de carga rápido transoceánico submarino en su libro "Nautilus 90° Norte" en el que relata la navegación bajo los hielos polares.

Y al mismo tiempo, confirmando la tesis del Comandante Antin de Vaillac, vemos que el Captain Lidel Hart, escritor militar bien conocido, dice en su libro "Deterrent of Defense": "Los conceptos de antaño y las antiguas definiciones de la estrategia han caído en desuso y hasta han llegado a ser absurdas, a causa del desarrollo de las armas nucleares".

¿Está condenado a desaparecer el buque de superficie? El cambio, si es que lo hay, se verificará muy lentamente. Progresivamente. Tardará el tiempo de hacer los nuevos planos de los buques necesarios, de construir estos últimos, de armarlos, de instruir a las tripulaciones; el tiempo necesario también para pagar las innovaciones correspondientes, —los reactores están todavía muy caros,— sin perjudicar las antiguas inversiones mayores que representan los buques de superficie que están actualmente en servicio.



También se deberá suprimir los vastos convoys marítimos en los cuales todavía figuran alegremente las marinas aliadas en el cuadro de ejercicios de la OTAN; porque a la Marina nuclear, la Marina rusa contestará a su vez progresivamente con buques y cohetes nucleares. Bien convencida a su turno, que más vale una sola arma nuclear lanzada desde un submarino capaz de hacer volar de un solo tiro a un convoy entero, que una jauría de submarinos de forma anti-gua capaz a lo sumo de dar alfilerazos y de producir éxitos aleatorios o lentos.

—“¿Deberán ser enviados a la chárta todos los buques de superficie?”  
—Independientemente de toda consideración financiera anteriormente enunciada, respondemos evidentemente que “no”.

Existen en la superficie del globo muchísimas circunstancias y ocasiones que no pueden ser llamadas “guerras” que reclaman también la presencia inmediata a mayor o me-

nor distancia, de fuerzas suficientemente capaces de apagar las llamas de un conflicto local antes de que se convierta en una hoguera ardiente. ¿Quién mejor que un portaviones adaptado al rol de portahelicópteros de asalto, podría como él, en todo momento y por largo tiempo mantenerse en las proximidades del conflicto sin que su presencia local presente molestia alguna y desembarcar “al pie de la obra” a los “zapadores-bomberos” por excelencia que son los Infantes de Marina, los más aptos hoy para apagar “los incendios del mundo” y aún mejor todavía para evitarlos?

Porque los Infantes de Marina, pacíficos por temperamento, agregan eficazmente a su rol propiamente guerrero, el de embajadores de buenas voluntades y mensajeros de los corazones, y llevan consigo a todas partes las mayores probabilidades de mantener la paz.

Los ejemplos extranjeros de Fréjus, de Agadir, y de las islas Chiloé están allí para testimoniarlo.



# El Comando y el Proceso de Inteligencia

Por el Capitán de Navío USN.  
RUFUS L. TAYLOR.

"LOS EJERCITOS ENEMIGOS PUEDEN ENFRENTARSE UNO AL OTRO DURANTE AÑOS BUSCANDO UNA VICTORIA QUE SE DECIDE EN UN SOLO DIA. SEGUN ESTO, PERMANECER EN LA IGNORANCIA ACERCA DE LAS CONDICIONES DEL ENEMIGO SIMPLEMENTE PORQUE NO HAY LA BUENA VOLUNTAD DEL DESEMBOLSO DE UNOS CIENTOS DE ONZAS DE PLATA EN HONORES Y EMOLUMENTOS, ES EL COLMO DE LA INHUMANIDAD. AQUEL QUE ASI ACTUE NO ES UN CONDUCTOR DE HOMBRES, NO AYUDA A SUS SOBERANOS, NI ES MAESTRO DE LA VICTORIA. LUEGO. LO QUE PERMITE AL SOBERANO SAGAZ Y AL BUEN GENERAL EL ATACAR Y CONQUISTAR Y OBTENER OBJETIVOS MAS ALLA DEL ALCANCE DEL HOMBRE CORRIENTE, ES EL CONOCIMIENTO PREVIO". —SUN TSU — 500 años A.C.

"PUESTO QUE LA INTELIGENCIA CONSTITUYE UN ELEMENTO VITAL EN LA APRECIACION DE LA SITUACION DEL COMANDANTE QUE LLEVA A UNA DECISION, ES UNA FUNCION BASICA DEL COMANDO INICIAR Y COORDINAR LA BUSQUEDA DE LA INFORMACION NECESARIA". —Dwight Eisenhower— 1946.

La esencia del genio militar ha sido y seguirá siendo, el conocimiento previo. El proceso para obtenerlo se llama "Inteligencia Positiva" (en oposición de la "Contra Inteligencia), y constituye una de las funciones esenciales del liderato, sea militar o político. Esto parece tan obvio, que parecería no necesitar discusión. Sin embargo, no es así. En efecto, hasta ha necesitado una legislación. ¿Quién recuerda, por ejemplo, la investigación de Pearl Harbor y sus resultados? En ella, verdaderamente, parece

que olvidamos lo obvio y el Congreso encontró necesario recordarnos a todos lo que dijo Federico el Grande: "Es perdonable ser derrotado, pero nunca el ser tomado por sorpresa".

Sin insistir sobre las audiencias del caso de Pearl Harbor, es suficiente decir que hay motivo para dudar que el Comando en cualquier nivel se diera cuenta de su relación con la función inteligencia. El Congreso parecía opinar que la unificación del comando habría corregido la falla y



El Comandante TAYLOR se graduó de la Academia Naval en el año 1933, y ha servido en las Fuerzas Navales de Filipinas de 1941-42; en el Estado Mayor de las Fuerzas Navales Aliadas del Pacífico Suroeste de 1942-43; en la Oficina del Jefe de Operaciones Navales de 1943-44; y en el Estado Mayor del Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico de 1944-46. Desde la Segunda Guerra Mundial ha desempeñado varios puestos en Inteligencia, y actualmente es Director Asistente de Inteligencia Naval.

desde esa época hemos avanzado mucho más. Pero, aún seguimos omitiendo lo obvio? Quizás el análisis de lo que constituye el proceso de inteligencia positiva, con algunos ejemplos históricos de su aplicación y su lugar en la estructura del comando moderno, ayudaría a contestar la pregunta.

#### LOS CINCO REQUERIMIENTOS.—

Ante todo está el *Requerimiento de Comando*. ¿Cómo inicia y coordina el Comando la búsqueda de la información necesaria sobre la cual basa su decisión? Además de usar su propio conocimiento y experiencia, el Comando forma un estado mayor para explotar los recursos disponibles y reunir, confrontar, organizar y presentar los detalles necesarios para tenerlo totalmente informado. La reacción de dicho estado mayor originó a su vez los requerimientos de inteligencia, porque cada miembro del estado mayor debe buscar la información necesaria para completar su parte en la función de estado mayor: tener al comando totalmente informado. Este segundo elemento puede llamarse el *Requerimiento de Inteligencia de Estado Mayor*.

La tarea del comandante no termina una vez que forma su estado mayor, reúne, confronta, evalúa e interpreta su información sobre variados asuntos en un todo coherente y hace su decisión. La decisión requiere ejecución. Para esto, el Comandante necesita también un estado mayor que trasmita su deseo a sus subordinados. Pero los subordinados no pueden operar simplemente sobre la base de la decisión de su Comandante. Ellos mismos necesitan apoyo en la forma de "información necesaria" a fin de interpretar y trazar planes para realizar inteligentemente el deseo de su Comandante. Este proceso genera un tercer elemento en el proceso de inteligencia, el *Requerimiento de Apoyo para la Flota*.

Conforme aumenta la complejidad de las operaciones, se originan nuevas necesidades para el Comandante, su estado mayor y sus elementos subordinados, para coordinar sus actividades con otras agencias, armas y servicios que a su vez tienen requerimientos de inteligencia. Esto impone la necesidad de intercambiar información entre todos los elementos involucrados en una operación o esfuerzo, que tiene un propósito común. La inter-acción originada por esta situación requiere que la información necesaria se divulgue, una y varias veces entre todos los que intervienen, de manera que todos los interesados estén al tanto de lo que saben los demás y sean capaces de beneficiar y actuar correspondientemente. Este cuarto elemento del proceso de inte-



ligencia podría llamarse el *Requerimiento de Inteligencia Conjunta*.

El quinto requerimiento de inteligencia, es aquel impuesto por combinación con los aliados. Esto es totalmente similar al requerimiento conjunto acabado de describir, pero más complejo y que requiere un control más delicado. Es el *Requerimiento de Inteligencia Combinada*.

Así, podemos decir que en cualquier esfuerzo de inteligencia positiva hay esencialmente cinco requerimientos por satisfacer: Primero, el *Requerimiento de Comando*; Segundo, el *Requerimiento de Estado Mayor*; Tercero, el *Requerimiento de Apoyo*; Cuarto, el *Requerimiento Conjunto*; y quinto, el *Requerimiento Combinado*. Al organizar el esfuerzo para satisfacer los requerimientos citados, el proceso de inteligencia positiva se fracciona en tres divisiones fundamentales: *Inteligencia Básica*, *Inteligencia Común* e *Inteligencia Estimada*.

El diccionario de términos militares de EE. UU., para Uso Conjunto, define la inteligencia básica como "material de referencia general para uso en planeamiento", concerniente a los enemigos o enemigos potenciales, en lo pertinente a posibilidades, recursos, o teatros de operaciones potenciales. Mientras que esta definición deja algo que desear, parece llevar la idea de que la inteligencia básica es relativamente estática y al mismo tiempo completamente comprendida. Por otra parte, la *Inteligencia Común* es aparentemente más

volátil y de un campo más limitado, estando confinada a los elementos de información necesarios que se requieren para tratar con el problema específico del momento. Sin embargo, la inteligencia común tiene que ser vista a la luz de la siempre presente inteligencia básica, sin la cual la información común puede perder su significado o aún tomar uno equivocado, que conducen a una deducción o decisión incorrecta. El diccionario arriba citado no define específicamente la inteligencia común, posiblemente debido a su naturaleza variable. La tercera de nuestras divisiones fundamentales del proceso de inteligencia, es la que hemos llamado la *Inteligencia Estimada*. En el citado diccionario (bajo el título "*Inteligencia Estimada de la Situación*") la define como "una apreciación de los elementos de inteligencia relativos a una situación específica o condición, con la mira de determinar los cursos de acción abiertos al enemigo y cuando sea apropiado, la secuencia en que ellos pueden adoptarse". Esta definición puede ser un poco restrictiva, pero con todo lleva correctamente la idea de que la inteligencia estimada es un proceso deductivo e interpretativo del cual uno deriva significado útil y predicciones de inteligencia básica y común disponibles. Es en este aspecto de la función inteligencia que la apreciación personal del Comandante se hace esencial para un estimado completo. Y es en este punto del proceso de inteligencia que el Comandante debe ser provisto de todos los elementos esenciales de la informa-



ción básica y común que puedan afectar su conclusión sobre el significado de la inteligencia que ha hecho recolectar y presentarle.

### SIETE PASOS ESENCIALES.—

Para proveer los detalles necesarios para encarar los cinco requerimientos, se deben tomar siete pasos. Ellos son: recolección, confrontación, evaluación, análisis, interpretación y diseminación. Las opiniones pueden diferir acerca del orden en que se deben expresar estos pasos, pero hay el acuerdo general de que son esenciales en el cumplimiento del proceso de inteligencia. Si se desestima uno de ellos, el producto puede resultar afectado adversamente. Ellos se aplican igualmente a cualquier división del esfuerzo de inteligencia. Parecería que hubiera poca necesidad de discutir detalladamente cada uno de esos pasos. Por ello, si se va a determinar si uno está comprometido o no en un esfuerzo duplicado o innecesario, el examen de cómo se están ejecutando estos pasos y qué requerimientos se están cumpliendo, es casi la única forma de poder decir si se está perdiendo el tiempo o no.

Tomando primero la recolección y refiriéndonos a la premisa del General Eisenhower de que "es una función básica del comando iniciar y coordinar la búsqueda de la información necesaria", reconocemos que la iniciación y coordinación del esfuerzo de recolección es un elemento vital de la función del comando. Por lo

tanto, si el Comandante va a tener el control de su destino, debe ejercer un grado de control suficiente sobre el proceso de recolección, que cumpla sus necesidades vitales para asegurar la conformidad de ese proceso a aquellas necesidades. Cuando ese proceso proporciona datos para un esfuerzo de inteligencia básica, el tiempo puede no ser de gran importancia. Sin embargo, cuando está involucrada la inteligencia común, el tiempo es usualmente muy esencial. Así, la conformidad del comando puede no estar satisfecha si el comandante tiene que confiar en gentes o recursos que no están bajo su control para encarar sus requerimientos esenciales. Tal falta importaría una derogación del control del comando y llevaría a una imposición de responsabilidad sin autoridad proporcional. Lo mismo es valedero para el proceso de estimación. Sin embargo, desde que las divisiones de las funciones de inteligencia básica, común y estimativa son partes confluentes, y si verdaderamente la inteligencia "constituye un elemento vital de la apreciación de la situación de un Comandante que conduce a una decisión" ningún comandante estaría justificado de permitir que cualquier elemento esencial de la función inteligencia escape a su control directo y por ello a la inmediata conformidad a sus demandas. Estos elementos están incluidos en los siete procesos ya citados, de los cuales quizás el primero, recolección, es el menos comprendido. Sin control sobre la recolección, un comandante que intentase dirigir su es-



fuerzo de inteligencia estaría imposibilitado desde el comienzo.

Habiendo mencionado la recolección como uno de los procesos esenciales de la inteligencia, sobre la que el comandante debe ejercitar por lo menos un control general y supervisión, una breve mención de los otros seis procesos y lo que son, parece estar en orden a fin de proveer fundamentos para la discusión que ha de seguir.

El proceso de confrontación, que va hasta relacionar lo conocido con lo desconocido, sigue de cerca a, y es a menudo concurrente con la recolección, conduce al proceso de evaluación que es simplemente la selección de lo probable y de lo improbable como resultado de la evidencia derivada de la confrontación. En este punto comienza el análisis en la forma de desarrollo de un significado lógico de los datos elegidos durante la evaluación. El análisis, conforme lo indica la palabra, provee entonces un medio de considerar las partes separadas de los datos en relación al todo del problema sobre el que inciden los datos. Así, el análisis conduce a una síntesis de todo lo que es conocido convirtiéndolo en un todo significativo. Esto requiere mucho conocimiento así como un hábil razonamiento inductivo y deductivo y es la entraña misma de la producción de inteligencia. Estos dos pasos son usualmente ejecutados concurrentemente por los mismos individuos. Aún deben ser tomados como pasos separados y deben ser susceptibles de e-

xamen crítico por otros, particularmente el comandante interesado. Todos estos cuatro pasos, la confrontación, la evaluación, el análisis y la síntesis, son esencialmente funciones de estado mayor llevados a cabo en beneficio del comandante por su estado mayor para relevarlo de una tarea que no puede ejecutar solo. Con todo, el Comandante debe auto-satisfacerse de que estos cuatro procesos sean lógica, inteligente y completamente ejecutados y que su propia familiaridad con la forma en que se ejecutan sea lo suficiente para permitirle discriminar entre un esfuerzo profundo y uno superficial y entre un informe bueno y uno malo.

Llegamos así al proceso interpretativo, que es la esencia destinada de todos los pasos previos y debe incluir la experiencia personal, conocimiento, instinto y juicio de la amplia experiencia del comandante y genio militar peculiar, así como aquel de su estado mayor. El ciclo del proceso de inteligencia termina entonces con la diseminación del producto interpretado a los escalones subordinados y laterales para usarlo en sus propios planes futuros y decisiones.

#### ALGUNOS EJEMPLOS HISTORICOS

Los Comandantes probablemente, no están en condiciones de dedicar mucho tiempo a la actividad rutinaria que produce la inteligencia que necesitan. Esto es particularmente cierto en la producción de inteligencia básica, pero deben asegurarse que está ocurriendo dicha actividad



rutinaria y que está siguiendo las directivas pre-establecidas. Ellos sólo pueden hacer eso si el personal que está ejecutando estas funciones está bajo su control directo. Si los Comandantes no pueden o no desean dar consejo y dirección para todas las fases del proceso de inteligencia, no se puede decir cuál será el resultado. Y cuando el Comandante tiene que aplicarse personalmente a la fase estimativa e interpretativa, puede muy bien darse con que le falta la información básica esencial para su propio proceso deductivo. Consideremos por un momento el efecto de este tipo de situación sobre la conducta de McClellan en la Campaña Península durante la Guerra Civil.

Aunque el personal concerniente estaba bajo su control, él consideró, aparentemente, que el asunto de recolectar, confrontar, evaluar, analizar e interpretar la información era enteramente un asunto para su G-2, y todo con lo que él necesitaba interesarse era con el producto final. He aquí como John G. Burr en su libro "La Estructura de la Batalla" describe el resultado:

"Desde el momento en que el General McClellan tomó el comando del Ejército del Potomac hasta que fué retirado después de la batalla de Antietam, nunca dejó de sobreestimar el poderío de los Confederados que lo enfrentaban. Cuando el famoso Pinkerton, actuando como Oficial de Inteligencia, dijo que el Ejército de Lee contaba con 200,000 hombres, el "Pequeño Mac" nunca verificó o du-

dó del estimado, aunque otros oficiales sabían que era un absurdo; en realidad las fuerzas de Lee nunca pasaron de 80,000 y antes de que Jackson se le unieran eran menos de 65,000.

Claramente, McClellan dió atención inadecuada a sus actividades de inteligencia y le costó mucho a su país. Aún el victorioso Grant tuvo sus problemas con la inteligencia. Su falla, considerar que del terreno se obtenía conocimiento suficiente arruinó su plan en Chattanooga. Tal omisión básica apenas podía ser menor que una indicación de un descuidado planeamiento de inteligencia por lo cual el Comandante no puede escapar más a la responsabilidad que a sus consecuencias.

Revisemos otras páginas de Burr y consideremos el caso de los rusos y alemanes en la campaña de Prusia Oriental en 1914.

"En 1914, los rusos y alemanes se enfrentaron en Prusia Oriental y Polonia. La Zarina era alemana y la Corte rusa estaba infestada de espías y simpatizantes alemanes. Aún en los ejércitos rusos habían agentes enemigos en altos puestos. Como si eso no fuera suficiente, al comienzo de la campaña el Alto Comando Ruso emitió por radio muchas órdenes e información sin enclavar".

"Naturalmente, a los cuarteles alemanes llegó información sobre la magnitud, composición y situación de los ejércitos de Rennenkampf y Samsonov. Para estar seguro, Von Pritt-

witz, malició de la información que venía por el éter desde los cuarteles rusos; pero el equipo Hindenburg-Ludendorff-Hoffman, conociendo el descuido ruso, lo recibieron con alegría y lo usaron íntegramente".

En contraste con esto, consideremos la situación ruso-germana en 1939:

"Cuando en 1939 los alemanes firmaron su pacto con Rusia, ellos esperaban otra vez poner sus espías en toda Rusia. Pero Stalin no había olvidado 1914. Desde que se convirtió en Jefe de Rusia, el líder soviético había estado dedicado a eliminar agentes extranjeros de su gobierno y ejército. No tenía intención de deshacer su trabajo y los visitantes alemanes eran llevados cuidadosamente a donde no vieran ni aprendieran nada. No quiero decir que los nazis no obtuvieron una gran cantidad de información de la línea del frente de los ejércitos soviéticos. Indudablemente lo hicieron. Pero no aprendieron mucho acerca del potencial ruso tras esos ejércitos y que fué el poderío potencial que eventualmente los desengañó.

"Von Brauchitsh pudo aplastar las comunicaciones polacas tan eficientemente porque conocía exactamente en donde estaban en todo momento los centros nerviosos. En Francia y Noruega, las fuerzas aliadas y sus movimientos fueron conocidos con el mayor detalle.

"Nada escapaba a aquella red de espías nazis y los informantes se

esparcían por todas partes del mundo —excepto Rusia. Stalin sabía que cuanto más completamente pudieran cegar a su enemigo, tanto más chance tendría en el campo de batalla".

Aparte de la excelencia de la contra-inteligencia rusa, aquí destacan varios puntos de interés. En primer lugar está el hecho de que la política de inteligencia de los alemanes aparentemente hizo previsión total para la recolección de información de *todas las fuentes*.

Luego, los *generales del alto comando* se tomaron personalmente el trabajo de evaluar e interpretar. Y por último, y por ello no menos importante, actuaron sobre lo que ellos consideraron la mejor información disponible. Las operaciones y la inteligencia estuvieron aliadas íntimamente. La política que dirigía a una, guiaba también a la otra.

Pero demos otra mirada a lo que Burr dice de otro frente de la guerra de 1914.

"... Von Moltke quedó sorprendido por la presencia de la F.E.B. (Fuerza Expedicionaria Británica) en Bélgica. Para aquella sorpresa había tanto una razón física como psicológica. Poco antes de la 1ª Guerra Mundial, la Inteligencia Británica descubrió los hilos del sistema de espionaje alemán en Gran Bretaña. Muy cautelosamente, Scotland Yard y el Departamento de Guerra desenredaron la madeja, localizando a la gran mayoría de los agentes alemanes. Pero no los perturbaron o les dieron



motivo para que sospecharan, hasta que se declaró la guerra. Entonces las autoridades actuaron contra todo el lote al mismo tiempo. Después de eso, el Cuartel General alemán estuvo ciego durante muchos meses, tan ciego que a Von Moltke no le llegó una sola palabra del movimiento de la F.E.B. hacia Francia. El no supo que habían cruzado el Canal hasta que sus Cuerpos IX y III los atacaron en Mons".

He aquí un hermoso ejemplo del entendimiento británico sobre la importancia de la integración de los asuntos de inteligencia. Es una demostración práctica de la íntima relación entre la inteligencia y la contra-inteligencia, así como de las muchas complejidades exigentes de las operaciones de inteligencia que requieren la integración y guía más cuidadosa en los niveles más altos del comando a fin de alcanzar la máxima efectividad. He aquí otra demostración de lo que hace la falta de inteligencia.

Esta tiene su aplicación tanto en época de paz como de guerra—un hecho tan subestimado en los esfuerzos americanos.

Alejandro el Grande se atrevió a la aparentemente imposible invasión del creciente imperio persa, porque sus agentes le habían dicho lo roído que estaba interiormente; Isabel de Inglaterra desafió a la altiva España porque el servicio de Inteligencia de Sir Francis Walsingham (primer espionaje nacional de Inglaterra) pudo obtener evidencia concluyente del po-

bre estado de alistamiento de la Armada; y Jorge III perdió las colonias Americanas por subestimar el temperamento de los colonos.

Gengis Khan fué el predecesor del método de guerra nazi. El Jefe mongol nunca atacó a una nación hasta después de haber enviado cientos de agentes como mercaderes, viajeros, refugiados, para recolectar toda la información disponible y para esparcir rumores que destruían la moral.

Se debería de pensar que para la 1ª Guerra Mundial los modernos capitanes de la guerra habrían aprendido la lección de inteligencia. Algunos sí, pero muchos nó, y es de lamentar que embarazosamente muchos de estos últimos vistieron el uniforme de los EE UU.

Benjamín Cain hace este comentario pasajero con respecto a la 1ª Guerra Mundial en su "Exposición de las Experiencias de Inteligencia durante la 2ª Guerra Mundial" dado a conocer el 10 Abril 1946, ante un grupo de jefes aliados conductores de la 2ª Guerra Mundial.

"En 1916 el empleo americano de la inteligencia ha estado reducido a casi un factor negativo. Por esa época yo era un "palo grueso" acabado de ascender a Lance Corporal, y fui nombrado "soldado de información" de una unidad de ametralladoras. Tal trabajo estaba bajo la dignidad de los oficiales y oficiales no comisionados de mayor rango, de manera que lo tomé".

Pero no fuimos los únicos en dejarnos caer en tan complaciente si no estúpida actitud. Shipley Thomas en su "S-2 en Acción" cuenta lo siguiente:

"Desde tiempo inmemorial hasta 1914 no hubieron sino dos fuentes de inteligencia del enemigo. Estas fueron "Inteligencia de Combate" y "Espías dentro de las líneas enemigas". Comenzando con 1914, se hicieron efectivas tres fuentes adicionales:

1. Reconocimiento aéreo en profundidad.
2. Aparatos de escucha eléctricos y radio.
3. Observación de artillería.

"La falla de conseguir e interpretar la inteligencia de combate era ahora mucho más destacada que en toda la campaña alemana de 1914. La aparente falta de consideración de lo que se podría haber aprendido de los movimientos británicos y franceses a principios de setiembre de 1914 y la falla en interpretarlos correctamente, condujo a resultados desastrosos.

"Von Moltke (sobrino del gran Von Moltke) y todo el ejército alemán de 1914 sufrió de la misma falla básica de apreciar y usar la inteligencia de combate. En sus largos años de paz, la inteligencia de combate se había convertido en letra muerta. La inteligencia, el dogma y la lógica escolástica, se había convertido como generalmente sucede, en el

substituto de la inteligencia de combate.

Por supuesto, el contacto con el enemigo usualmente trae mejores oportunidades para completar el orden de batalla. En ese sentido, Burr cuenta lo siguiente:

"En 1914-18 en el estabilizado Frente Occidental, ambos lados montaron sistemas que localizaba cada unidad de sus oponentes por número. En cada cuartel general había un mapa que mostraba la localización de cada una de las divisiones enemigas, tan completo, que su eficiencia era algunas veces fantástica. En una ocasión, una División de EE.UU., fué enviada al frente durante la noche, como de costumbre y con todas las precauciones para guardar el secreto, siendo recibida con un gran cartel sobre las trincheras alemanas: "Bienvenida-División". En otra parte del frente a principios de Noviembre 1918, un globo de observación con su barquilla cargada de altos explosivos y muñecos artísticamente dispuestos fué enviado por el aire para dar una sorpresa a los pilotos alemanes que habían estado derribando muchos de nuestros balones de gas. Ningún avión alemán se acercó y finalmente sobre sus trincheras apareció otro cartel: "Bajen esa maldita cosa".

"Pero aún bajo estas condiciones, cada vez que la Inteligencia tuvo toda oportunidad de obtener información, ambos lados tuvieron éxito en sorprenderse mutuamente por el camouflage completo y las sigilosas



concentraciones durante las horas de oscuridad".

### EXPERIENCIA DE LA 2ª GUERRA MUNDIAL.—

Se podría pensar que con la experiencia de las anteriores guerras y períodos de paz, nuestro concepto del rol de la inteligencia entre guerras y en la guerra habría mejorado en la 2ª Guerra Mundial. Pues no.

Nunca los Estados Unidos, en su breve y turbulenta historia, se había enfrentado con un desastre tan intempestivo y espantoso como el que experimentó en la mañana del 7 Diciembre 1941. Y nunca con tan poca excusa. Todas las lecciones de la historia no habían sido de valor alguno.

La Investigación del Congreso sobre el Ataque a Pearl Harbor, incluye las opiniones adicionales del Sr. Keefe y los dictámenes en minoría del Sr. Ferguson y Sr. Brewster, que se terminaron en la 79ª Legislatura en Julio 1946, dan completo testimonio de lo que sucedió y por qué. Mientras que esta investigación no encontró gran falta en la cantidad y calidad de la información suministrada (excepto en la de reconocimiento) y recalcó la necesidad de la unidad en el comando encontró sí, que aquellos del alto comando fallaron en apreciar apropiadamente la inteligencia conocida y en centralizar la autoridad, así como en deslindar claramente las responsabilidades en asuntos de inteligencia. En otras palabras, el alto mando falló en establecer una sólida

política de inteligencia. ¿Por qué? Porque no tuvo una profunda comprensión de la inteligencia. Aunque tanto las escuelas de alto y bajo nivel de la Marina como del Ejército han ensañado por mucho tiempo historia, así como el hecho de que la inteligencia es una función de comando, no se ha hecho ningún esfuerzo para asegurar que la inteligencia ocupe su propio lugar en las divisiones de estado mayor del comando. Muchos comandantes tomaron una actitud similar a la de McClellan al nombrar un oficial de inteligencia, dejándole luego completamente el asunto desde ese momento.

En el Departamento de Marina, en el momento del ataque a Pearl Harbo, crecía sin control de la autoridad superior, una pequeña contienda entre la Oficina de Inteligencia Naval y la División de Planes de Guerra. Esta última opinaba que ellos debían confrontar y evaluar la información y dejarle a Inteligencia solo el asunto de recolectarla, en tanto que Inteligencia consideraba aquellos asuntos como su función propia. Entre tanto se perdió mucho tiempo y esfuerzo en esta lucha entre oficinas, que podía haberse empleado mejor en otra forma. En efecto, la discusión no terminó hasta Junio 1943, que se estableció la División de Inteligencia de Combate.

Durante este tiempo, el entonces Comandante en Jefe de la Flota de EE.UU. fué acusado de haber declarado que todo lo que él deseaba de su organización de inteligencia

era una apreciación de lo que el enemigo podía ser de aquí a dos semanas. Aún con la guerra bien avanzada y antes de que pudiéramos ver nuestro camino libre para la victoria, otro oficial importante, el Comandante Aéreo del Ejército, el más antiguo en cierto teatro, se dice haber observado al respecto que él nunca había escuchado a dos oficiales de inteligencia estar de acuerdo en algo, de manera que él no consideraba a ninguno de ellos.

Indudablemente, conforme transcurría la 2ª Guerra Mundial nos entendíamos mejor. La derrota de los Japoneses en Midway se debió tanto al entendimiento personal del Comandante en Jefe del proceso de inteligencia y a la aplicación de su juicio, intuición y experiencia, como a la inteligencia disponible, que era bastante esquemática, a pesar de las numerosas opiniones publicadas en contrario.

Samuel Eliot Morison en el Volumen IV de su "Historia de las Operaciones Navales de EE.UU. en la 2ª Guerra Mundial", expresa:

"Ya el 20 de Mayo el Almirante Nimitz emitió una apreciación de la fuerza enemiga que fué exacta en todo lo que abarcó y aún alarmante. Lo que él no supo fué que el Almirante Yamamoto en el super-acorazado *Yamato* iba a comandar el cuerpo principal de la Flota Combinada que comprendía siete acorazados nuevos y cuatro viejos, tres cruceros ligeros, un escuadrón de destroyers y un portaviones ligero, para operar en-

tre Midway y las Aleutianas y cubrir a ambas. Aunque la situación no era completa, la composición, rutas aproximadas y el itinerario de las fuerzas enemigas que de inmediato amenazaban Midway fueron deducidas tan precisamente, que el 23 Mayo el Contraalmirante Belinger, comandante aéreo naval de Pearl Harbor, estuvo en condiciones de predecir el plan de ataque japonés contra Atoll.

Sin esta información temprana y abundante y (lo que era más importante) el inmediato e inteligente uso de ella, la Flota del Pacífico habría tenido solo un ligero chance de ganar.

En las primeras horas de la mañana del 4 Junio 1942 se estableció el contacto y empezó la batalla. Como Morison lo puso en el párrafo final de su capítulo "Preliminares de Midway":

"La batalla estaba en marcha. Todo el curso de la guerra en el Pacífico puede depender de los desarrollos en los próximos dos o tres días, registró el analista del analista del CinCPac al recibo de estas noticias. Así fué; La acción que iba a empezar fué una de las más decisivas de la guerra".

Otro buen ejemplo de la comprensión del comando del proceso de inteligencia se encuentra en el Informe de Operaciones del Primer Ejército de EE.UU. en Europa. La apreciación del Primer Ejército sobre las posibilidades alemanas e intenciones previas a la Batalla del Bulge, es un magnífico ejemplo de inteligencia



refleja crédito sobre la comprensión de Bradley, a pesar de la desatención demostrada por el alto comando en este caso. El punto es, sin embargo, que no importa cuantos éxitos se obtengan, las fallas son costosas e innecesarias. ¿Por qué en una misma Fuerza Armada un Jefe establece sólidas políticas de inteligencia y otro nó?

No podemos darnos el lujo de tener jefes que entiendan el asunto de obtener información del enemigo. Debemos estar seguros de que nuestro sistema educativo para el alto mando no permita que un Jefe llegue a dicho comando sin haber demostrado un entendimiento completo de la inteligencia. No debe permitirse que reine confusión en asuntos en los que la relación de inteligencia y comando se entienda claramente, según se ilustra en el siguiente extracto del libro del Capitán de Navío —ahora C. Alm. retirado Ellis M. Zacharias— *Misiones Secretas*. Este extracto es de una carta de 3 Febrero 1942 transcrita del Coronel John W. Thomason Jr. USMC (en esa época en la Oficina de Inteligencia Naval) al Capitán de Navío Ellis M. Zacharias USN:

“Yo diría... que nuestro departamento se asemeja más que nada a la periferia de un ciclón o tormenta ciclónica. Todo está revuelto. King está superpuesto a Stark habiendo absorbido la mayoría de las funciones éste...”

“Wilkinson tiene la Oficina de Inteligencia Naval; el tercer jefe en año y medio... Hemos crecido des-

mesuradamente. Nunca existió paráiso tan bueno para el ignorante y bien relacionado. En sí, la Oficina de Inteligencia Naval no está tan mal en lo que respecta a recolección de información. ¿Pero de qué sirve la información si no se usa? Aquí parece prevalecer la idea de museo”.

Que esta confusión se sintió en toda la cadena y que la falta de una política de inteligencia estaba minando los esfuerzos de la información recolectada, queda en evidencia por esta transcripción del mismo libro:

“Las organizaciones de inteligencia a flote y en tierra fallaron en reconocer el valor de la inteligencia recolectada en sus operaciones para el planeamiento futuro, y después de extraer los datos tácticos de uso inmediato del material al que obtuvieron acceso en combate descartaron el resto”. Como ha dicho el Almirante King, todo lo que deseaban saber era lo que el enemigo podía hacer en un corto plazo.

Otro aspecto asombroso del comportamiento de algunos líderes militares es no haber tenido en cuenta alguna de las consideraciones de seguridad más elementales. Un ejemplo de ello se encuentra en las publicaciones de EE.UU. de las famosas notas de Zimmerman el 1º Marzo 1917. No se sabe por qué los alemanes no se dieron cuenta inmediata de que sus códigos diplomáticos eran descifrados. Ciertamente que los británicos deben haber sentido mucho celo por una fuente tan valiosa y sin duda tomaron medidas para ver que lo que po-



dían darnos estuviera listo para publicarse. Sin embargo, es un precedente peligroso. Más concretamente, fué la revelación de la emboscada del Yamamoto en la última guerra, sin citar las audiencias de Pearl Harbor.

Sin embargo, a través de todo se empieza a ver progreso y las filas de los ignorantes está raleando. Pero aún no lo suficientemente. George S. Pettee en su libro *el Futuro de la Inteligencia Secreta Americana* dice:

"Desgraciadamente, fuimos más consecuentes en reconocer el carácter moderno de la inteligencia enemiga que lo fuimos en apreciar los mismos hechos para la administración de nuestro propio trabajo de inteligencia. La historia de nuestros métodos de inteligencia en tiempo de guerra, es la historia de cómo se llevó a cabo a medias esta revolución, pero fué obstaculizada en todo momento por la falta de comprensión de las necesidades impuestas por nuevas condiciones... Bajo el Secretario de Estado Dean Acheson el House Appropriation Committee dijo el 26 Noviembre, 1945, que hasta el comienzo de la guerra, la técnica del Departamento de Estado de reunir información difería sólo en razón del telégrafo y máquina de escribir, de la técnica que John Quincy Adams usaba en St. Petersburg y Benjamín Franklin usaba en París. Sin embargo, es una excusa pobre decir que estamos atrasados porque empezamos tarde, a menos que además tratemos de superarnos.

Pettee dice en otra parte, que lo que debemos hacer es "...reclutar, disciplinar y arreglar en orden funcional a varias mentes humanas de tal modo que el resultado de su trabajo combinado se aproxime al resultado que se hubiera obtenido por sólo una mente racional si la tarea hubiese estado dentro de los límites de una única mente racional".

Todo está muy bien, pero nuevamente no es suficiente. Debemos educar a nuestros líderes militares en un entendimiento tan completo de la inteligencia y su relación con el comando, como para que ellos establezcan sólidas políticas de inteligencia tan acabadas y tan fácilmente como establecen reglamentaciones disciplinarias para sus hombres.

#### NECESIDADES DE HOY Y COSTO.

¿Cuál es hoy nuestra situación en la era de paz desde 1946? Ciertamente hemos aprendido mucho, es verdad, pero hemos aprendido lo suficiente? La situación que hoy enfrentamos es bastante diferente a cualquier otra que hayamos enfrentado en el pasado. De hecho, es única. Transcribo un Memorándum del Estado Mayor Interino del 4 Diciembre 1959 del Subcomité de Maquinaria Política Nacional del Comité Senatorial de Operaciones del Gobierno:

"En los 14 años transcurridos desde la terminación de la 2ª Guerra Mundial, la tradicional distinción entre la guerra y la paz ha sido encubierta por una contienda que no reconoce límites ni fronteras, excepto aque-



llas impuestas en el mundo comunista por su conveniencia. La competencia es total —es militar, económica, científica, diplomática, cultural y moral”.

Esto describe con mucha propiedad aquella zona crepuscular que algunos llaman la “guerra fría”. Pero llámese como se llame, no es paz, y no podemos aplicarle las medidas de paz y sobrevivir. Detrás de eso acecha la posibilidad de las guerras limitadas como un medio que los comunistas pueden adoptar (y han adoptado) para ganar ventaja en esta competencia. Y detrás de eso acecha el peligro mortal siempre presente de una guerra ilimitada a la que nadie puede esperar sobrevivir.

En este ambiente es vital la información precisa y oportuna de la que pueden ser nuestros enemigos potenciales. Ciertamente, debido a nuestra situación en el mundo, es o podrían hacer nuestros amigos y naciones no comprometidas para reforzar o debilitar nuestra seguridad en cada una de las tres situaciones generales que tenemos o que podemos tener que enfrentar, es decir, una vez más, la paz armada actual (Guerra fría), “guerra limitada” o “guerra ilimitada”.

No es momento para “regatear un centenar de onzas de plata” para información. Ni todavía lo hemos hecho. La legislación que estableció la CIA, el Departamento de Defensa y su reorganización de 1958, son evidencias de esto.

Pero estas mismas instituciones son causa de un nuevo peligro al proceso de inteligencia, que es el escrutinio crítico de los presupuestarios de cuánto ahorran estas consolidaciones y monolitos al eliminar la duplicación en el proceso de inteligencia. Ellas no ahorran ni deben ahorrar nada. Ellas sólo deberán aumentar su campo y exactitud. Pero debido a que todas ellas aumentan personal y requerimientos a la estructura, ellas cuestan y costarán más.

La cuidadosa consideración arriba descrita del proceso de inteligencia debe revelar la creación de una proporcionada expansión en requerimientos con una expansión de la estructura de comando. ¿Por qué? Porque cada ejecutivo, sea civil o militar, responsable de consejo, decisión o ejecución de planes militares y políticos, debe tener control suficiente sobre la inteligencia por la cual su consejo, decisión o acto ejecutivo se yerge o cae para asegurar con lo mejor de su habilidad, la solidez de sus actos.

Por ejemplo, Uds. pueden arguir que desde la reorganización en 1958 en el Departamento de Defensa el control de las operaciones de las fuerzas armadas se pone en manos del Secretario de Defensa y los departamentos militares no necesitan más las componentes de inteligencia operacional. Este es un argumento atrauyente, pero no concluyente. Por decir, lo menos, presupone que la función de inteligencia común debe ser ejecutada entonces por la Junta de



Jefes de Estado Mayor. Esto requeriría que la Junta adquiriera por lo menos algunos de los recursos ahora en manos de los departamentos militares para ese propósito. Es esto económico? No, y he aquí porque. El Secretario de Defensa a través de la Junta de Jefes de Estado Mayor ejerce el control operacional por intermedio de comandantes unificados. Ellos a su vez, ejercitan su control operacional a través de comandantes componentes, quienes a su vez dependen de sus departamentos militares originales para apoyo en asuntos de inteligencia. Así podría decirse que en tanto el Almirante Felt, Comandante en Jefe del Pacífico necesite al Almirante Hopwood, Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico, éste necesita los recursos de inteligencia necesarios para llevar a cabo efectivamente el deseo del Almirante Felt. El Almirante Hopwood no puede entregar al Almirante Felt los recursos de inteligencia del Comandante en Jefe de la Flota del Pacífico y esperar que ellos sigan respondiéndole. Pero el Almirante Felt puede, y espera que el Almirante Hopwood y sus recursos de inteligencia respondan ante el Comandante en Jefe del Pacífico debido a su posición de autoridad superior. Y así sucesivamente arriba y abajo a través de la cadena. De manera que si se alarga la cadena, se expanden los requerimientos en todos los niveles. Se puede y se ha alcanzado alguna consolidación del proceso básico de inteligencia. Puede hacerse más. Pero dicha consolidación no puede ir más allá del punto en el que el comandan-

te responsable no puede juzgar más la confianza de ese proceso y obtener de él respuesta efectiva e inmediata.

Se ha arguido, y sin duda se seguirá arguyendo, que la "inteligencia acordada" eliminaría los requerimientos expansivos arriba citados y que esto puede alcanzarse por intermedio del CIA para el gobierno como un todo y por intermedio del mecanismo de la Junta de Jefes de Estado Mayor para el Establecimiento de Defensa. En opinión del suscrito, la "inteligencia acordada" no vale un mísero centavo a menos que dicho acuerdo sea espontáneo y unánime. Cualquier otro método de acuerdo en el asunto de inteligencia desvirtúa el paso interpretativo hacia un grado peligroso. La duplicación es aquí una garantía contra la concentración de estupideces y debe ser estimulada. Es el comandante quien hace la decisión y carga con la responsabilidad de ella. El debe tener todos los hechos. Sólo en esta forma alcanzaremos los dotes de genio necesarios para salvarnos del desastre. No debemos regatear el precio. El costo de la derrota es hoy irreparable.

Por lo tanto, al examinar hoy nuestros requerimientos de inteligencia, deberíamos plantear esta pregunta: ¿Se necesita la información como una base para consejo, decisión o ejecución de la decisión por la cual el consejero, decididor o ejecutor carga con toda la responsabilidad?

Si es así, esa persona debe tener los medios para obtener la información que necesita cuando la necesite.



sita y determinar su validez. Antes de circunscribir su autoridad para hacer esto, él, junto con aquellos que le han asignado sus responsabilidades, deben examinar las preguntas siguientes en relación a su esfuerzo de inteligencia:

Qué parte del esfuerzo es:

- a. Indispensable y no duplicativo?
- b. Indispensable pero duplicativo?
- c. Altamente deseable, pero no duplicativo?
- d. Altamente deseable, pero duplicativo?

Después de este examen y antes de extraer cualquier recurso, la autoridad que ha asignado responsabilidades debería re-examinar aquellas preguntas una vez más para determinar si el retiro de recursos necesarios para efectuar una tarea duplicativa para circunscribe, de hecho, una autoridad necesaria y por consiguiente le corresponde una reducción proporcionada de responsabilidad. Puede ser difícil encontrar un superior deseoso de hacer eso, pero eso es lo que debe hacer.

#### MEDIOS Y METODOS.—

¿Cómo ha funcionado todo esto hasta hoy? Para responder, consideremos brevemente los medios por los cuales se fija la responsabilidad. Los deberes del Presidente derivan de la Constitución que entre otras cosas le asigna la responsabilidad del comando supremo de nuestras fuerzas armadas. Esta responsabilidad es una parte apropiada de sus responsabilidades generales como Jefe Ejecutivo,

en cuya capacidad administra las leyes aprobadas por el Congreso. Estas leyes establecen una asignación de responsabilidad algunas veces directamente del Congreso a departamentos y agencias del Departamento Ejecutivo, como en el caso del Acta de Seguridad Nacional de 1947, las Enmiendas al Acta de Seguridad Nacional de 1949 y Acta de Reorganización del Departamento de Defensa de 1958. Dentro de ese marco general de ley y precedente, las Fuerzas Armadas son administradas, pero la responsabilidad de la decisión final termina en el escritorio del Presidente.

Entre tanto, a todo lo largo de la línea existe un enlace complejo de responsabilidades por consejo, decisión y ejecución. El Director de Inteligencia Central, por ejemplo, es el principal consejero de inteligencia para el consejo de Seguridad Nacional, que aconseja al Presidente. Pero el Secretario de Defensa y la Junta de Jefes de Estado Mayor son sus principales consejos militares, mientras que el Secretario de Estado es su principal consejero en asuntos exteriores. Podemos decir que el Director de Inteligencia Central debería quedar al margen de los asuntos de inteligencia militar y el Secretario de Defensa fuera de los asuntos de política internacional? Si consideramos otra vez la descripción de nuestra situación actual por el Comité Senatorial en Operaciones del Gobierno junto con las responsabilidades de las autoridades citadas, se hace aparente de inmediato que ninguna de ellas



puede quedar fuera de cualquier campo de inteligencia sin un cambio en sus responsabilidades. De manera que el asunto se convierte en uno del grado en el que cualesquiera de estas agencias puede permitir a sus necesidades de inteligencia enfrentarse con recursos fuera de su control. Esta misma línea de razonamiento se extiende hacia abajo a través de la cadena de comando.

Debido a que los diversos departamentos y agencias empeñados en actividades de inteligencia se pasan entre ellas copias de sus inteligencias divulgadas y a que estas publicaciones informan a menudo sobre asuntos idénticos, se dice que el despilfarro por publicidad es manifiesto. Esto justamente no es así. Cuando el informe es el mismo, Uds., tienen una inteligencia concordante sin un compromiso obligado en el Comité. En donde ella difiere, tienen Uds. una base mejor para la interpretación. No es simplemente un asunto del personal de inteligencia el emplear mutuamente sus informes. Es un asunto de proveer autoridades responsables con un medio de interpretar el todo disponible. En efecto, es uno de los aspectos más deseables de la inteligencia Conjunta. El complejo total es algo así como la investigación científica básica. Cuanto más se hace esto y cuanto mayor independencia de pensamiento se pone en ello, tanto más probabilidad de obtener mejor producto.

Esto no significa que debemos tener anarquía en el campo de la in-

teligencia. Por el contrario, debemos tener control disciplinado de la dirección y grado de esfuerzo. Esto lo puede proporcionar y lo proporciona la unificación. Sin embargo, la unificación no debe intentar traspasar el esfuerzo límite o convenio sin cambiar responsabilidades por consejo, decisión y ejecución. Así, la necesidad de empeñar las cinco categorías de la inteligencia en todos los niveles debe ser vista a la luz de las responsabilidades investidas a aquellos niveles. Por ejemplo, no podemos argumentar que la Fuerza Aérea debe proporcionar a la Marina toda la inteligencia aérea. La Marina tiene responsabilidades que requieren que conozca totalmente que existe amenaza aérea que interfiere con su habilidad para conocerlos, o como McClellan, puede encontrarse sin los medios para aplicar su propia experiencia y el saber— como en asuntos navales en el procesado de la información por la cual por fuerza debe actuar. Lo mismo es cierto para la Fuerza Aérea, el Ejército y así sucesivamente.

Aparece así que cada uno tiene que hacer su poco de todo. No se ha hecho intento alguno de mostrar por qué la Marina, por ejemplo, necesita inteligencia política, científica y económica, así como inteligencia sobre las marinas extranjeras. Se supone que el lector se dará cuenta de muchos de los factores que entran en la necesidad de la Marina para planear y operar un establecimiento cuya misión es asegurar para Estados Unidos la libertad de los mares de todo el mundo. Los factores que entran



en el poder marítimo y su influencia en la historia no están limitadas a un conocimiento de la fuerza opuesta. Ni el consejo en asuntos navales puede ser tan limitado. Lo mismo es cierto en diversos grados de las demás ramas de nuestras Fuerzas Armadas. De manera que así se convierte también en un asunto de grado.

La unificación ha traído un medio de determinar el grado y dirección del esfuerzo de inteligencia en el Establecimiento de Defensa y no un medio de reducirlo.

El Secretario de Defensa o la Junta de Jefes de Estado Mayor como organismos de comando supremo pueden eliminar responsabilidades en escalones militares bajo su autoridad, si aquellas responsabilidades no se estipulan de otra manera por el Congreso. Ellos pueden así alterar los requerimientos de inteligencia de comandantes subordinados. Pero cuando así lo hacen, quizás no pueden alterar los requerimientos, pero sí pueden ejercer el comando y controlar los esfuerzos de sus subordinados, quienes a su vez pueden hacer lo mismo y así concentrar los esfuerzos de inteligencia. El subordinado puede depender en el superior y este puede obligar al subordinado, pero ninguno tiene el control de esfuerzos laterales. Por consiguiente, el Secretario de Defensa o la Junta de Jefes de Estado Mayor pueden concentrar o diversificar el esfuerzo de inteligencia en el Establecimiento de Defensa según convenga, en tanto ellos no circunscriban responsabilidades estatuidas asigna-

das a los departamentos militares. Estas provisiones estatutorias se requieren casi tanto en el caso de producción de inteligencia como en los requerimientos de Inteligencia Conjunta. Por lo tanto, los departamentos militares deben necesariamente empeñarse en la producción de adecuada inteligencia estimativa para hacer frente a las responsabilidades impuestas por el Congreso. Esto incluye por lo menos un Estado Mayor y Requerimientos de Apoyo de Inteligencia que deben ser satisfechos. Se deduce entonces que los requerimientos adicionales sujetos a cambio por el Secretario de Defensa son del campo de los Requerimientos de Inteligencia de Comando, Combinado y Conjunto. Esto encaja tan íntimamente con los Requerimientos de Estado Mayor y de Apoyo que mucho del proceso básico, común y estimativo necesario para llenar a uno llena también al otro, y muy poco o nada podría ahorrarse por el traspaso de responsabilidades que se necesitarían para reducir los Requerimientos de Comando, Combinado y Conjunto al nivel de departamento militar e inferior. Por lo tanto, entonces, se debe concluir que el proceso de inteligencia es esencialmente el mismo para todos los niveles de comando y control. El punto de real diferencia es el uso que se dará a la inteligencia. Esto es lo que genera las divergencias que hemos denominado divisiones básicas, común y estimativa. Cualquiera de ellas puede convertirse en la otra, y frecuentemente ocurre. El tiempo es uno de los factores claves en esa con-



versión y es el ingrediente que usualmente cambia la inteligencia básica en inteligencia común. Aunque los procesos básicos y común usualmente difieren materialmente del proceso estimativo, hay tipos de información de valor tan alto y aspecto amplio que se convierten en estimados casi en el punto de recolección.

Los sistemas de uso común son peligrosos porque carecen del elemento de concordancia ganado por medio del control autoritario. Rara vez son capaces de satisfacer todas las demandas simultáneamente y por ello son más convenientes para funciones de servicio (como el de las cafeterías) en donde el tiempo y el control autoritario pueden no ser tan importantes. Hemos convenido en que la inteligencia es una función del comando. El tiempo y el control autoritario pueden ser la esencia en la ejecución de esa función. Como leer el periódico del vecino —todo está bien, si Ud. no lo necesita primero.

Es imposible cortar o circunscribir una parte del proceso de inteligencia sin afectar otro, quizás en algún momento crítico. La unificación puede hacer poco para mejorar esta situación y al tratar puede sólo complicar y ofuscar un problema ya difícil y complejo de por sí.

#### CONCLUSION.—

Para resumir, se postulan las proposiciones siguientes:

a. A fin de planear un establecimiento militar capaz de actuar

como un instrumento efectivo de política nacional, es necesario conocer las posibilidades e intenciones de las naciones extranjeras, enemigas o amigas, para amenazar o reforzar la seguridad de nuestro propio país, en paz, guerra fría, guerra limitada o guerra general.

- b. La disponibilidad de información oportuna y precisa en respuesta al requerimiento arriba citado es un *sine qua non* del buen consejo, sólida decisión y ejecución efectiva en la administración de fuerzas militares.
- c. Tal dependencia en la inteligencia es un aspecto vital de la responsabilidad en el empleo de las fuerzas armadas ya sea en la guerra, en el logro de un estado satisfactorio de preparación para la guerra, o en el empleo de las fuerzas armadas como instrumentos estratégicos de política en cualquiera de las condiciones citadas en (a).
- d. La información de fuentes muy variadas y sobre tópicos muy diversos puede ser relevante.
- e. La responsabilidad debe estar acompañada por un grado correspondiente de autoridad y recursos.
- f. Cada rama y cada brazo de los Servicios Armados tiene responsabilidades especiales y consideraciones técnicas peculiares a ella sola y esas imponen un requerimiento de inteligencia adicional y separado.



De lo anterior podemos concluir que una inteligencia adecuada y control efectivo sobre los recursos que la proveen son elementos esenciales para la administración eficaz de los departamentos militares en todos los niveles.

Siendo así, es vital que conozcamos tanto como sea factible sobre las posibilidades e *intenciones* de cualquier enemigo potencial durante los años de paz. No podemos darnos el lujo de ser sorprendidos en la próxima guerra. Debemos conocer cómo, cuándo y de dónde vendrá el próximo golpe, o de otro modo nuestras probabilidades de poder rodar con el golpe son nulas, y lo mismo con la capacidad de represalia recederá en perspectiva. La cuestión como es muy importante desde el punto de vista económico y se deduce usualmente de un estudio de las capacidades básicas.

Estas circunstancias nos imponen un obstáculo difícil, pero no insalva-

ble. Si establecemos y alimentamos organizaciones adecuadas de inteligencia con una sólida política y trasfondo de apoyo real, no hay razón por la que no podamos esperar conocer dentro de límites razonables de exactitud de dónde puede venir el peligro, de quién y cuándo es más probable que se produzca y la potencia esperada del golpe.

Ya estamos encaminados para tal organización. *Ahora no debemos vacilar* (como hicimos en el pasado muchas veces). Debemos escuchar a aquel antiguo chino (Sun tsu) y no escatimar nada en la forma de "honoros y emolumentos" para asegurar a la nación contra la sorpresa.

Podemos alcanzar éxito en este programa solo si nuestros dirigentes, tantos políticos como militares, mantienen continuamente una sólida política de inteligencia detrás de vigorosas organizaciones de inteligencia.



## ANECDOTA

### BUEN HUMOR NAVAL

Febrero de 1961. El submarino "Iquique" (S-44) entraba al puerto de Ancón después de una exitosa operación en la mar, sus maniobras de ataque, lanzamiento simulado de torpedos y sus tácticas evasivas habían salido a pedir de boca. Todos estábamos muy contentos a bordo; nuestro equipo de hombres había respondido ampliamente.

El grupo de "rivales", los buques de supeficie de la Escuadra, no compartía —como es lógico suponer— la alegría que nos embargaba. Ellos tenían otro punto de vista.

Siguiendo la tradición submarinista de uso internacional, ordené amarrar una escoba en el periscopio. Mis tripulantes, al considerar que las que poseíamos eran sólo de mano y pequeñas... colocaron dos, en aspa.

Navegando en demanda de nuestro fondeadero, pasamos entre buques anclados, solicitamos permiso al Insignia y "largamos el fierro".

En la tarde de aquél día se dió licencia a los francos. El personal, luego de haber tenido unas horas de esparcimiento, retornó al muelle para embarcarse en las lanchas e ir a sus buques. Los tripulantes del B.A.P. "Iquique" fueron de los primeros: debían asegurarse un lugar, puesto que los submarinos no cuentan con embarcaciones de aquél tipo.

Ya se encontraban en una de las lanchas, oyendo los comentarios sobre las últimas maniobras y las opiniones en pró y en contra del submarino de marras, cuando alguno de los presentes notó su presencia y la cara de satisfacción que tenían.

No había transcurrido mucho tiempo, cuando la voz del Oficial que dirigía el embarque del personal se dejó sentir:

—Qué suban al muelle los tripulantes del "Iquique"!

Así lo hicieron un tanto extrañados. Una vez en tierra, el "manda más" volvió a hacerse oír mientras se le dibujaba una sonrisa picaresca en el rostro:

—¿Todos ustedes son de la dotación del "Iquique"?

—Si, mi Teniente.

—Entonces... ¡váyanse a bordo en sus escobas!

Y la lancha partió dejando en el muelle a aquel grupo de submarinistas, fastidiados por haberla perdido, pero contentos de verificar que la actuación de su buque "había sacado ronchas"...

J. V. G.



# Lecciones Navales de América Latina

Por el Capitán de Fragata A.P.

Alberto Jiménez de Lucio

El "Huáscar", un monitor de una torre y espolón, contruido en Inglaterra en 1865 para el Gobierno del Perú, tomó parte en casi todas las campañas navales importantes de la América Latina en la última cuarta parte del siglo XIX. Tenía un desplazamiento de 1130 tons., y un andar máximo de 11 nudos. Su armamento principal consistía en dos cañones Armstrong de avancarga montados en una torre cerrada, a cruzía. La torre diseñada por el Capitán de Navío Cowper Coles de la Royal Navy, se movía por medio de engranajes a mano y tenía un blindaje de 7" en la cara de proa y de 5" hacia popa, con un almohadillado de teca de 14". El "Huáscar" llevaba también dos cañones de 40 lbs., a cada banda del alcázar y uno de 12 lbs., en la bobedilla. El blindaje del costado era de 5".5 al centro del buque y disminuía hasta 2".5 en los extremos. El almohadillado era semejante al de la torre. El casco estaba dividido en cinco compartimentos estancos y el compartimento de la torre y los cuartos de calderas y de máquinas estaban protegidos por mamparos de 4".5.

La primera acción de interés en que tomó parte el "Huáscar" fué en

el combate contra los cruceros británicos "Shah" y "Amethyste" el 29 de Mayo de 1877 (Combate de Pacocha) en las cercanías del puerto de Ilo, un puerto menor al Sur del Perú.

El "Shah" era uno de los buques de hierro más nuevos, más grandes y más rápidos, sin coraza, contruidos en 1873. Tenía una dotación de 602 hombres y filaba 16 nudos. Su armamento principal consistía en dos cañones de avancarga de 9", 16 de 7", 8 de 14 lbs., y dos tubos móviles para lanzar torpedos. El otro, más pequeño, el "Amethyste" sin blindaje, desplazaba 1970 tons., y llevaba 14 piezas de 64 lbs.

El Almirante británico (A.M. Horsey en su amenazante oficio del 16 de Mayo de 1877) le pidió su rendición al "Huáscar", el cual había sido tomado por los revolucionarios (Astete y Carrasco); había "moleestado" a los vapores británicos ("John Elder" y "Santa Rosa" y al velero "Ynuncia"); y el Gobierno Peruano había declarado "no responder por los actos que cometiesen los sublevados".

En el duelo de artillería que sobrevino, el "Shah" con un andar de cinco nudos más que el de su adversario, hubiera podido fácilmente acor-

tar la distancia, pero no lo hizo, en parte a causa de su calado y en parte por miedo al espolón. El combate terminó indeciso a la puesta del Sol.

En total el "Huáscar" recibió 70 impactos que en su mayoría fueron de los pequeños cañones del "Amethyst", que le mellaron el blindaje. En resumen, dos buques con 800 hombres adiestrados, fueron incapaces de causar una avería seria, después de tres horas de combate contra un pequeño monitor de 200 hombres y de cinco cañones.

Este encuentro contribuyó mucho en hacer eliminar de filas a los cruceros sin blindaje. Los británicos se dieron cuenta de que el "Shah" no se había hundido, tan solo a causa de la "pobre" artillería de su adversario. Cuando varios meses después fué puesta la quilla del "Comus", éste fué proyectado como un crucero protegido, y hay que suponer que el duelo entre el "Huáscar" y el "Shah" influyó en ello.

Otra lección sacada de este combate fué que el efecto de penetración de los proyectiles medido en los polígonos de tiro era muy diferente al que se podía esperar razonablemente en un combate en la mar. Los cañones británicos de avancarga de 9" no pudieron perforar el blindaje de 5".5 del "Huáscar", a pesar de que se suponía que perforarían 8".4 a 2000 yardas, según los datos especificados.

Dos años después de este combate en Abril de 1879, Chile declaró

la guerra al Perú y el "Huáscar" volvió a entrar en acción. El 21 de Mayo, en las afueras de Iquique espolonó y hundió a la fragata de madera "Esmeralda". A pesar de sus cuatro nudos de superioridad, más tarde aumentado a seis por una explosión en el cuarto de calderas de la "Esmeralda" al empezar el combate, el "Huáscar" solo pudo espolonarla al tercer intento. Esta fué una demostración clara de las limitaciones del espolón, un arma cuya importancia, en esa época, estuvo muy sobreestimada por la mayoría de los Oficiales de Marina, debido principalmente a su espectacular éxito en el combate de Lissa en 1866.

La ineficacia del espolón fué demostrada más tarde en el combate de Angamos, cuando el "Huáscar" se enfrentó a los poderosos acorazados chilenos "Almirante Cochrane" y "Blanco Encalada". Estos barcos de 3.500 tons., habían sido construídos en Inglaterra cinco años antes. Cada uno de ellos llevaba nueve cañones Armstrong de avancarga. Su blindaje consistía en dos hiladas de planchas, la inferior de 8" y la superior de 6" a proa y 4".5 a popa. Su andar era de 12,8 nudos.

A pesar de las ventajas (chilenas) en contra del "Huáscar", éste luchó en un "spirited" combate ("vivo", "brioso", "espiritoso", "varonil", "animoso"; según Appleton; escoja el lector el adjetivo que más le guste para la traducción), y nunca se rindió. Cuatro Oficiales tomaron sucesi-



vamente el mando del buque a medida que sus superiores iban pereciendo bajo el fuego de la artillería enemiga. Con el buque, ya sin control de maniobra (ni medios de defensa) y con gran parte de su dotación muerta, se dió la orden de abrir las válvulas, pero llegó a bordo del monitor un bote con tripulación chilena que cerró las válvulas antes de que se hundiera el buque. Después del combate, los chilenos repararon al "Huáscar" y lo incorporaron a su flota.

Este combate fué la primera acción en que los proyectiles explosivos después de haber atravesado el blindaje. De allí en adelante, un blindaje de 5".5 tal como el que tenía el "Huáscar" y que había servido tan bien en su lucha contra el "Shah", fué escasamente considerado como un blindaje adecuado.

Como lo hemos visto, este combate aumentó la desconfianza en el espolón como arma efectiva. A pesar de que el "Huáscar" quedó sin control de su maniobra y con una velocidad muy reducida, por lo menos en la última media hora del combate, los poderosos y rápidos buques en pleno dominio de su maniobra, fueron incapaces de espolonearlo, en cambio, estuvieron varias veces en peligro de espolonearse entre sí.

Queda todavía otra acción importante. En 1891 la Marina chilena se sublevó contra el Gobierno, acusando al Presidente Balmaceda de intentar establecer una dictadura. Las torpederas "Lynch" y "Condell" permanecieron leales al gobierno del

Presidente Balmaceda. Estos buques eran de estilo moderno, construídos en Inglaterra y estaban equipados con un tubo lanza torpedos a proa y dos a cada banda. Desplazaban 750 tons. y podían filar 21 nudos. Su armamento consistía en tres cañones de 14 lbs., de tiro rápido, cuatro de 3 lbs., y dos Nordenfelt de una pulgada.

Poco después de media noche, el 23 de Abril de 1891, las torpederas "Lynch" y "Condell" entraron sigilosamente a la bahía de Caldera donde estaba fondeado el acorazado "Blanco Encalada". A bordo de este buque no se había tomado ninguna precaución contra un ataque de torpedos, no se había puesto ni red ni tangón alguno y no se había designado bote ni lancha alguna para que patrullase la entrada de la rada. Tan sólo una parte de la tripulación estaba a bordo y ésta en su mayoría era de reclutas "crudos". El Comandante estaba en tierra. La noche era oscura, y las torpederas no fueron vistas hasta que no estuvieron muy cerca. Entonces el acorazado abrió el fuego, pero sin efecto alguno.

Los torpedos del "Condell" fallaron, pero el segundo torpedo del "Lynch" tocó al "Blanco" por estribor, cerca del compartimento del dínamo. Se apagaron (por consiguiente) todas las luces del buque: uno de los cañones de 8" saltó fuera de sus muñoneras y murieron varios hombres de la pieza. Es casi seguro que las puertas estancas no estuvieron cerradas. El torpedo hizo un fo-

rado de 15 x 7 pies, y el acorazado se hundió en dos minutos.

La peor avería que sufrieron las torpederas fué una causada a sí misma, —el fuego de su cañón de 14 lbs., hizo reventar algunos tubos de la caldera.

Aunque este fué un ataque por sorpresa contra un buque desprevenido, mostró al torpedo cómo una arma potente, puesto que fué el primer caso bien claro de que un acorazado fuese hundido por un torpedo Whitehead. Fué muy significativo el hecho de que un acorazado de 3499 toneladas hubiese sido hundido en cuestión de minutos por dos embarcaciones de 750 tons., cada una, quedando ambas intactas después de la operación.

William Laird Clowes en su artículo "Torpedo Boats: Their Organization and Conduct" publicado en el U.S.N.I. Proceedings y que ganó el Prize —Essay de 1892, dice lo siguiente:

"He oído decir repetidas veces que el hundimiento del "Blanco Encalada" no da lección alguna, y otras tantas veces he estado en desacuerdo con ello. Declaro que, bajo muchos aspectos, ese es el caso determinante más significativo que tenemos... El tiro de los torpedos y el de la artillería fueron igualmente malos".

Esta es una acción en la que no tomó parte el "Huáscar", sin embar-

go, su nombre aparece en el parte oficial de la batalla. El Comandante Moraga del "Lynch" escribe: "Detrás de la popa del acorazado distinguí otro buque que por su silueta me pareció que era el "Huáscar".

Algunos años después en la guerra civil del Brasil de 1894 - 1895, el "Aquidaban", un acorazado de segunda clase de 5000 tons., fué atacado mientras estaba fondeado en la Bahía de Santa Catalina, por cuatro torpederas, una de las cuales logró hacer un impacto que le hizo un forado de 20 x 7 pies en el casco. La tripulación logró llevarlo a un bajo fondo antes de abandonarlo, impidiendo así que se hundiera.

Aquí se ve también que la imprevisión (del atacado) contribuyó indudablemente al éxito de las torpederas, pero sin embargo, la lección es muy significativa, especialmente desde que ocurrió tres años después del hundimiento del "Blanco Encalada".

Después de este incidente, las campañas navales de la América Latina han sido muy pocas y no han tenido apreciable influencia en el diseño de los buques de guerra. Pero se ve que en el período de 1875 a 1900, las campañas navales de la América Latina influyeron en el diseño de los buques de guerra, y que esta influencia fué en efecto, mucho más grande de lo que se pudiera creer, dado el tamaño de los barcos que tomaron parte. (en dichas campañas).



# Operaciones Navales en Aguas Confinadas y Mares Angostos

Por el Capitán de Navío USN  
LeRoy Taylor

Es correcto afirmar que las fronteras de los Estados Unidos se extienden en la actualidad hasta cualquier playa hostil. El reconocimiento de este concepto ha sido demostrado por el hecho de mantener flotas en estaciones cerca a las fuentes de potencial de actividad hostil Eurasiana, y por el tipo de alianzas que hemos establecido con naciones lejanas, que pueden hacernos compartir las dificultades de cualquier conflicto.

Cuando se examina las características de las áreas marítimas contiguas a tales naciones, a lo largo de las costas Norte y Sureste del Asia, el Mar Rojo, el Golfo Pérsico y el Mediterráneo Este, la situación respecto a la importancia marítima de las aguas restringidas es obvia. Es en estas aguas, inadecuadas para el empleo de portaviones, cruceros, destroyers y destroyers escolta, en que se produce la más vital actividad marítima de paz y guerra. La gente de estas tierras es extremadamente adepta a obtener el máximo beneficio de embarcaciones pequeñas en las aguas que no son aparentes para embarcaciones oceánicas. El uso de tales ma-

res, en época de conflicto, puede tener una influencia determinante en la estrategia general sobre dicha área.

El tráfico marítimo costero requerirá protección contra los elementos que quieran afectarlo. Tal protección puede consistir de escolta con embarcaciones ligeras armadas, con baterías situadas a lo largo de la ruta costera o por cobertura aérea de una u otra clase, o por cualquier combinación de éstos u otros medios. Será tarea de nuestra Marina, ó de las de nuestros Aliados, destruir o prevenir el movimiento de este tipo de embarcaciones en cualquier forma posible. Es una verdad aceptada que la mejor manera de combatir un elemento, es mediante otro de la misma clase. De ello se desprende que la mejor manera de lograr la protección de este tráfico marítimo será con embarcaciones pequeñas, veloces y bien armadas que puedan acercarse a tierra en aguas poco profundas y buscar a su oponente en su propio elemento. Desafortunadamente, en la actualidad, tal tipo de naves no se halla a disposición de nuestra Flota, ni en la de

El Comandante Taylor se graduó en la Academia Naval de los Estados Unidos en 1935. Durante la Segunda Guerra Mundial fué Jefe de Armamento y Segundo Comandante del USS "RUSELL" (DD-414), participando en el Primer Raíd de las Islas Marshall, las Batallas de Mar de Coral, Midway y Santa Cruz. Luego fué Comandante del USS PARKER (DD-604) y del 11º Escuadrón de MTB. Además ha servido como Comandante del USS CONE (DD-866) y del USS SHADWELL (LSD-15) y en el Estado Mayor del CINC NELS (Nápoles) y de las Fuerzas Aliadas del Mediterráneo (Malta). Actualmente es Jefe del Servicio de Producción de Armas, Oficina del Jefe de Operaciones Navales.

nuestros aliados asiáticos. Es de conocimiento público que los Soviets y sus colegas asiáticos poseen estos pequeños buques en número considerable, que están disponibles en las áreas en las cuales pueden ser empleados con mayor efectividad.

Para las operaciones generales en aguas costeras y confinadas y en mares angostos, el tipo más conveniente parece ser una embarcación con características no limitadas. Tal embarcación puede tener una eslora de 80 a 100 pies, veinte pies de máxima manga, 6 a 7 pies de calado y una velocidad máxima de 40 nudos. Debe contar con cañones y quizás cohetes estabilizados como armamento principal. Al mismo tiempo, su diseño debe capacitarla para llevar torpedos, si la naturaleza del enemigo ha ser encontrado lo hace necesario. Tales buques pequeños, deben ser diseñados con un sólo tipo de casco y características de ingeniería. Todos los detalles de su construcción pueden ser estandarizados. La única va-

riable debe ser el armamento. Si se da mayor importancia a los cañones se convertirían en cañones a motor. Si llevan torpedos como armamento principal ofensivo serían botes torpederos. Pero no sería correcto denominarlos ni en una, ni en otra forma a buques capaces de ser usados de ambas maneras. Considerando su carácter fundamental y la flexibilidad de su armamento, el nombre de Botes Patrulleros Veloces (BPV) podría ser apropiado.

El casco del BPV podría ser de madera, usando maderaje diagonal de caoba. La madera es preferible al metal debido a que es más flexible y no es afectada por los mares embravecidos. Al mismo tiempo aumenta la seguridad de la embarcación cuando se pase cerca de minas magnéticas. Pero la característica más ventajosa de un casco de madera es la relativa facilidad con que se pueden hacer reparaciones. Huecos de balas, ruptura de fragmentos de bomba, averías por varaduras y otros daños al casco pueden repararse colocando parches de madera, que requieren un mínimo de herramientas y talento. En un casco de madera no se produce acción electrolítica y el daño producido por la vibración es reducido. Un casco de madera también da mejor aislamiento que un casco de metal y aumenta el confort de la tripulación en temperaturas altas o extremadamente bajas.

Se debe evitar el empleo de instalaciones que usen gasolina. La ga-



solina no soía da lugar a un constante peligro de incendio, tanto durante el combate como en las operaciones de reaprovisionamiento, sino que el consumo por milla navegada es excesivo. Este alto régimen de consumo crea un problema logístico que afecta las operaciones en ciertas áreas. Las máquinas diesel son mejores y en general son más durables y fáciles de mantener. El petróleo diésel se puede obtener con más facilidad y da mejor rendimiento por galón que la gasolina y ofrece menor peligro de incendio.

El armamento de los BPV debe ser rápidamente cambiabile, dependiendo de las condiciones de operación que se tengan que afrontar. Cuando se empleen como cañoneros el armamento principal debe estar constituido por cañones de tiro rápido controlados por un sólo hombre. La plataforma del cañón no será lo suficientemente estable para proveer coordinación entre el apuntador y el ronizador. Los cañones principales deben ser del mayor calibre que lo permita el factor peso. Deben ser de ronza y elevación manual y para mayor seguridad y facilidad de mantenimiento se tratará de evitar el empleo de mecanismos impulsores. Los cañones a emplearse con propósitos anti-aéreos no deben ser de más de 20 mm. Los pañoles de armamento deben permitir llevar gran cantidad de munición debido a que la transferencia de munición durante el combate es difícil por muchas razones. Para las condiciones usualmente encontradas será suficiente miras abiertas. Cual-

quier otra variedad de mira es indeseable en razón del peso, mantenimiento y fuentes de poder erráticas. La munición debe estar constituida por proyectiles perforantes y explosivos, así como por cargas trazadoras. Los rockets son más útiles para combatir con otros buques que para el bombardeo de blancos y tropas en tierra.

Cuando sea necesario llevar torpedos, sin lugar a dudas habrá que sacar los cañones y baterías de rockets debido al peso y otras limitaciones. Los cañones pequeños podrán quedar a bordo. Los torpedos deberán ser lanzados desde las bandas para evitar el uso de tubos lanzatorpedos. Estos pueden crear diversas dificultades: pobre rendimiento de las cargas impulsoras, peso excesivo, etc. Los torpedos buscadores constituyen el mejor tipo de torpedos a ser llevado, debido a la gran precisión en el disparo y a la inestabilidad de la plataforma de lanzamiento. Como elementos de control se debe incluir una mira abierta y no un director de torpedos, debido al excesivo peso y a la falta de espacio.

Un gran mortero será útil para los proyectiles de iluminación y para el bombardeo de tierra cuando no se desee dar a conocer la presencia o posición de la embarcación. En ciertas condiciones, es muy útil su alta trayectoria.

Como las acciones de las embarcaciones pequeñas son muy íntimas en su naturaleza, será necesario llevar granadas de mano, para ser



empleadas contra embarcaciones abiertas que tengan tropas o material que pueda ser afectado por explosivos. Además, un buen número de ametralladoras permitirá ataques rápidos sobre tierra o el abordaje de embarcaciones pequeñas enemigas.

Los BPV's deberán llevar dos o cuatro cargas de profundidad. En ciertas condiciones serán de la mayor utilidad. Hay casos en que el tiro de cañón no ha podido hundir un buque, o que el poco fondo ha hecho inefectivos a los torpedos. En tales situaciones, cargas de profundidad, graduadas a treinta pies y lanzadas a gran velocidad junto a los cascos enemigos pueden ser causa de su hundimiento. Ocasionalmente, podrán ser usadas contra submarinos en encuentros sorpresivos o sobre la derrota de un destroyer perseguidor.

También podría montarse un lanza-llamas de gran alcance en la proa. Hay situaciones en la guerra naval a corta distancia en que tal agente puede ser el factor decisivo para el cumplimiento de una misión. Su efecto es de lo más devastador.

En la popa se deben llevar tanques para producir mezclas de humo. Pueden ser de utilidad en situaciones tácticas que incluyan a otros buques, pequeños o grandes, y sirven de protección cuando se hallen bajo el fuego de baterías de costa y artillería de tierra.

Los puentes de los BPV's deben proveer una vista sin obstrucciones a todo el alrededor. El puente abierto

es el más apropiado para este tipo de embarcaciones. El sistema de gobierno debe emplear cables desde la caña al timón con fines de simplicidad y ahorro de peso. El compás debe ser de confianza, y tan ligero como sea posible. Se debe evitar el empleo de instalaciones de girocompás pesadas. Mientras que los controles de dirección de las máquinas principales deben hallarse en las salas, los controles de velocidad conviene que estén en el puente cerca de la caña del timón. Se puede combinar un telégrafo de órdenes a máquinas con el mecanismo de control de velocidad. Una corredera pitómetro para medir la velocidad será de utilidad en aguas tranquilas, pero no se considera imprescindible.

Los equipos de radio deben permitir comunicaciones entre botes operando en la misma área, comunicaciones bote-base (digamos hasta 300 millas), bote-avión y bote-tropas operando en tierra en operaciones conjuntas. Se deben tomar provisiones para disponer de canales de fonía y CW. Se debe llevar una combinación de proyectores y lámparas de señales, así como lámparas Aldis direccionales y proyectores-blinkers.

Los BPV's requerirán un radar de búsqueda de superficie que tenga buena discriminación y requiera mínimo cuidado. La pantalla debe indicar marcaciones relativas y no verdaderas pues en este tipo de embarcaciones es una indicación más realista y simplifica la instalación.



Entre otras cosas se debe llevar a bordo un sistema de remolque, un bote de jebe y un equipo para mover al generador. Todos los principios eléctricos deben ser tales, que se ajusten a los patrones de los buques de la Armada, en la medida de lo posible, con el objeto de permitir el uso de energía de tierra o de buques grandes cuando la situación lo permita.

Las condiciones de vida a bordo deben ser mantenidas a un adecuado nivel. Mejores condiciones de vida son más importantes en buques pequeños que en buques grandes.

En tiempo de paz un buque pequeño de este tipo podrá ser tripulado por un Oficial y diez tripulantes. En tiempo de guerra, el número podrá ser aumentado ligeramente. Debido a que el radio de acción a velocidad de crucero podrá ser tal que la permanencia en la mar no sea mayor de 48 horas, los requerimientos de guardia serán menores que los usuales. Todo el personal deberá estar preparado para dotar sus puestos de guardia o de Zafarrancho General mientras el buque se halle navegando.

En el desarrollo de su misión naval en aguas costeras o restringidas los BPV's estarán bajo la jurisdicción de los Comandantes de Area. En tales áreas deberán estar también los elementos aeronavales con base en la localidad, las tropas que deberán mantener posiciones en lugares importantes y otras fuerzas navales que operan en dichas aguas por diferentes razones. Entre los diversos roles que

pueden cumplir los BPV's se contarán:

- (1) La interdicción o destrucción del tráfico marítimo costero enemigo, que en general sea efectuado por embarcaciones pequeñas.
- (2) La destrucción de los elementos navales enemigos pequeños actuando para oponerse a nuestras propias operaciones o en apoyo de su tráfico marítimo local.
- (3) Apoyo del flanco marítimo o fluvial de cualquiera de nuestros movimientos de tropas o de las posiciones que mantiene.
- (4) El desembarco y recuperación de nuestros agentes comprometidos en actividades clandestinas.
- (5) Ataques contra embarcaciones enemigas de mayor tamaño que puedan entrar al área en todo tiempo.
- (6) Bombardeo de las instalaciones enemigas en tierra.
- (7) Destrucción de cualquier instalación que pueda ser importante para el enemigo.
- (8) Reconocimiento de lugares en los que podamos estar interesados por razones navales o militares.
- (9) Evacuación de personas que puedan encontrarse en territorio enemigo.
- (10) Transporte y apoyo de grupos de ataque de nuestras propias tropas.
- (11) Protección de nuestras fuerzas anfibas contra ataque camuflados.

- (12) Negar al enemigo libertad de movimientos tácticos de sus tropas por el mar, ríos o estuarios.
- (13) Causar interferencia a los medios de transporte enemigos, en tierra, por tren o por vehículos, a lo largo de rutas cercanas al mar o a una distancia en que las armas navales puedan ser efectivas.
- (14) Apoyo de guerrillas u otras organizaciones pequeñas operando dentro del territorio ocupado enemigo.
- (15) Prevención de esfuerzos de pesca enemigos o de cualquiera que desee aprovisionarlos.
- (16) Ataques contra instalaciones portuarias.
- (17) Sembrado de minas.

Las operaciones de los botes patrulleros veloces serán en general de naturaleza nocturna, debido a que los movimientos enemigos por el mar usualmente se efectúan en la noche. Al mismo tiempo, las operaciones aéreas por ambos lados, hacen inadecuados los movimientos en el día.

El tipo de buque más apropiado para llevar al área de operaciones a los BPV's lo constituyen los LSD, en cuya cubierta inferior se podrían instalar cunas para asegurar las pequeñas embarcaciones. Los botes quedarían en su lugar cuando el buque inundara su cubierta y quedarían en sus calzos al soplar los tanques. Al llegar al área se efectuaría una operación inversa. Los botes quedarían a flote para proceder a su base de avanzada como un grupo.

El LSD es muy apropiado para apoyar a los BPV's. Debido a la situación naval y aérea en el área de operaciones el LSD tendría que mantenerse a cierta distancia de las bases avanzadas. Al mismo tiempo serviría como dique para efectuar reparaciones en las bases avanzadas. Los LSD tienen grúas grandes para efectuar trabajos pesados que sean necesarios. Los talleres y las instalaciones de reparaciones proveen los medios para efectuar los trabajos requeridos. Los LSD actuando con los BPV's podrían ser provistos con todo tipo de repuestos para las máquinas, torpedos y en general con todos los materiales que podrían ser necesarios en las bases avanzadas.

El combustible podría llevarse también en forma muy adaptable. Los cilindros de petróleo diesel no ofrecerían peligro durante el tránsito que podrían ser llevados a flote hacia tierra donde podrían ser rodados para ser escondidos en la playa y camouflados. Esta sería una solución en circunstancias austeras al problema del reaprovisionamiento de los botes.

La circunstancia de que las operaciones en las áreas avanzadas guardan estrecha relación con los intereses de las fuerzas anfibias, dan solidez a las expectativas de que LSD's estén a disposición de las pequeñas embarcaciones en su prolongada misión. Este tipo de buque puede proveer todas las formas de apoyo logístico y sus características peculiares facilitan el transporte y la transferencia de material en circunstancias en



que todo debe hacerse de manera simple y rápida.

Esta discusión ha tenido por objeto intentar mostrar de que es muy importante, y a tiempo, que la Marina de los Estados Unidos aprecie que la aplicación del poder naval debe extenderse hasta aquellas áreas marítimas del mundo que se encuentran más allá de alta mar y que se deben construir buques con tal propósito.

En esta época de aviones navales de gran radio de acción y de proyectiles dirigidos de gran alcance y poder destructor, estamos ansiosos de adoptar la estrategia marítima basada en la concepción "inmaculada" de la guerra naval. Pero pueden presentarse situaciones en cualquier guerra del futuro, en que las naciones y los elementos hostiles usen las aguas del mundo de una manera fundamental y tal vez primitiva. No obstante que tal situación no se refiere en sí misma a actividades agresivas de buques grandes y aviones, alrededor de los cuales se está formando la estructura del poder naval, es vital a sus propósitos.

Parece que se aproxima rápidamente el día en que el proyectil dirigido reemplace completamente a los

cañones de nuestros buques de guerra desde el tipo destroyer para arriba. Cuando esta condición se produzca, nuestra Marina tendrá que afrontar la situación de sentirse impotente para encarar la necesidad de una acción ofensiva en circunstancias íntimas que demanden la aplicación cercana, exacta y positiva del poder destructivo sobre elementos hostiles, especialmente de pequeñas proporciones. Debemos tener cuidado de no progresar en un campo que nos quitará la habilidad de hacer frente a los fundamentos de la realidad marítima, que ha de seguir existiendo en el mundo en muchas formas, durante los próximos años. Para ser totalmente satisfactoria la prosecución de nuestro rol naval debe ser absolutamente final al mayor y más íntimo grado.

En esta era de armas navales de gran alcance y destrucción masiva, las palabras de Sir Francis Drake en 1587 continúan siendo la última verdad.

"... Para todo gran asunto debe haber un principio, pero la continuación hasta el final, hasta que esté totalmente terminado, otorga la verdadera gloria..."



# Observador Argentino a la Operación "Hielo Profundo 60"

Por el Teniente A.R.A.

Juan E. Rawson,

Con toda probabilidad es la Antártica la única región en el mundo en la que los hombres provenientes de una docena o más de diferentes países —algunos de estos situados en partes opuestas de la tierra— trabajan prácticamente en cooperación y armonía ilimitadas, sin distinciones de lenguaje, raza, religión o ideas políticas. El vínculo que los une y hace posible este ideal humano de hermandad es tan antiguo como el hombre mismo: es el deseo a explorar, conocer lo desconocido, y en esa forma, aumentar nuevas tierras y nuevos descubrimientos al interminable proceso del desarrollo científico que es parte de nuestra civilización.

Por otro lado, el escenario en que ocurre este fenómeno, contribuye a hacer esta cooperación indispensable. La Antártica es una tierra inhospitalaria que demanda un alto precio por la curiosidad humana. Sin embargo, siguiendo el rastro dejado por el sacrificio del desafortunado Scott y las hazañas admirables de Amundsen, Byrd y muchos otros cuyos nombres jalones en las etapas del conocimiento de la Antártica, ha sido posible penetrar, paso a paso, en los secre-

tos escondidos bajo el hielo, y agrandar, tanto en extensión como en profundidad, el conocimiento heredado de estos pioneros. El Año Geofísico Internacional con sus definidos y sobresalientes logros científicos ha sido el resultado y síntesis de estos estudios previos.

Como observador de mi país durante la Operación "Hielo Profundo 60", tuve oportunidad de evaluar personalmente el alto grado de cooperación y calurosa amistad que reina entre la gente que trabaja en las operaciones de la Antártica. Por un período de casi dos meses a bordo de tres buques de la Marina Norteamericana —los rompehielos U.S.S. "Atka" y "Glacier" y el Transporte U.S.S. "Arneb" — he sido tratado con tal amistad y deferencia que no puedo sino recalcarlas y agradecerlas con profundo aprecio.

Entre otras diferentes experiencias, tuve el privilegio de actuar como Oficial de Guardia a bordo del "Atka" y de maniobrar el "Glacier" a través del Estrecho de Mac Murdo. Considero ambas experiencias de gran beneficio en las etapas de mi forma-



ción profesional. Igualmente, me fué concedida la oportunidad de permanecer dos días en la Base Aero-Naval de Mac Murdo, donde pude apreciar de cerca, el incesable trabajo efectuado en los diferentes y bien equipados laboratorios instalados allí para las investigaciones científicas. En ellos, los científicos americanos trabajan en estrecha cooperación con el personal de la estación cercana Scott pertenecientes a Nueva Zelandia. Las observaciones científicas y el trabajo efectuado son similares a los efectuados por la República Argentina en las ocho estaciones de la Antártica bajo su control. Estas son operadas por la Marina Argentina en forma similar a las americanas, enviando expediciones periódicas a la Antártica e invitando en forma permanente a observadores americanos. Un claro ejemplo de esto es la Estación Ellsworth, en el Mar Wedell, que durante los dos últimos años ha estado bajo la responsabilidad del Gobierno Argentino en lo que se refiere a administración y logística, pero en la que científicos americanos en estrecha colaboración con sus colegas argentinos, efectúan importantes estudios científicos.

Los esfuerzos combinados de los países que comparten intereses en el área han hecho posible formular —en los campos de la oceanografía y meteorología, para mencionar sólo dos de las muchas disculpas científicas en la actualidad en rápido desarrollo— pronósticos exactos y confiables del tiempo y condiciones del hielo. Estos pronósticos son fundamentales, no sólo

lo para el apoyo y éxito de las operaciones navales y aéreas normalmente efectuadas para el aprovisionamiento y conservación de la Antártica, sino para la seguridad de los vuelos y la navegación de los aviones comerciales y de transportes que están sujetos en Australia, Nueva Zelandia y en ciertas partes de Sud América, a las mismas condiciones de hielo y de tiempo. Desafortunadamente, la comisión emprendida por el Comandante de la Fuerza de Tarea 43.1 y el tiempo empleado en la región no me permitieron visitar otras Estaciones Americanas tales como el Polo Sur, Pequeña América y Byrd. Además, las mismas razones me hicieron imposible unirme al U.S.S. "Glacier" durante su interesante expedición al Mar Bellingshausen, que con toda posibilidad, constituirá la más sobresaliente tarea de las Operaciones de "Hielo Profundo". No dudo que la excelente tripulación de este magnífico buque, hará lo mejor para asegurar el éxito esperado del viaje, y que éste aportará nuevas e importantes contribuciones para el mejor conocimiento de la Antártica.

Creo que habría sido de mayor beneficio para mí durante los meses de Octubre y Noviembre hubiera participado como observador en las principales operaciones aéreas para el apoyo y suministro de las estaciones y facilidades aliadas efectuadas en Christchurch, Nueva Zelandia. De haber obtenido la oportunidad quizás hubiera podido volar en uno de los aviones empleados para tal propósi-

to y hubiera podido visitar otras Estaciones, principalmente en el Polo Sur, de indudable atracción para todos.

Como comentario final, debo agregar que he partido de la Operación "Hielo Profundo" grandemente impresionado por la calurosa bienvenida extendida hacia mí, a bordo de los buques americanos, y por la at-

mósfera de duro trabajo y franca amistad encontrado en todos los lugares que visité. Este sentimiento estimula el reconfortante pensamiento de que al existir un objetivo común de progreso y desarrollo, los hombres son capaces no sólo de vivir en paz uno con otro en este mundo, sino de compartir y hacer posible el destino de la raza humana.





# Discusiones de la Estrategia Global

Por el Capitán de Fragata USN

Thomas L. Neilson

Colegio de Guerra Naval, Newport.

El incidente del U-2, la intransigencia de los dictadores comunistas y la abortada conferencia en la cumbre de Mayo, fueron los temas de las Discusiones de Estrategia Global en el Colegio de Guerra Naval, efectuadas del 6 al 10 de Junio de 1960. Se formaron varios grupos de discusión de mesa redonda. Estos grupos consistieron de casi 20 miembros cada uno: once estudiantes del Colegio de Guerra Naval y un miembro de la Dirección del mismo, tres Oficiales Superiores de la Reserva, cuatro invitados civiles y un Oficial General, cuando fué posible. Además hubieron profesores que ocupan "Sillas Académicas" en el Colegio de Guerra Naval.

Entre los conferenciantes se incluyeron al Honorable Allen W. Dulles, Director del Servicio Central de Inteligencia, quien realizó una disertación a puerta cerrada sobre los factores que han producido la actual situación mundial. El Almirante Jerauld Wright, USN (Ret.), recientemente Comandante en Jefe del Atlántico y de la Flota Americana del Atlántico y Comandante Supremo Aliado del Atlántico trató sobre los aspectos militares de la situación mundial. El se-

ñor Hanson W. Baldwin, Editor Militar del New York Times, dió lectura a una disertación sobre estrategia nacional, mientras que el Almirante Arleigh A. Burke, Jefe de Operaciones Navales de la Marina Americana abordó el aspecto mundial de la estrategia global.

De acuerdo con la política establecida en el Colegio Naval, las ponencias de los conferenciantes y las discusiones de los participantes constituyeron un aspecto mantenido escrupulosamente en privado. Esta protección proporcionó a todos los participantes el beneficio de expresar sus opiniones francamente.

Para los Oficiales del Colegio de Guerra Naval, las Discusiones de Estrategia Global representan "la prueba semanal" en un sentido no conocido por la mayoría de las instituciones civiles educacionales. Ellas ofrecen la oportunidad a todos los hombres sobresalientes en todas las ramas de la vida civil y militar para hacer investigaciones en la estrategia de los EE. UU., que haga frente a las necesidades globales.

La forma de estudio consiste en comenzar el día con reuniones de me-

sa redonda para discutir un aspecto particular de la estrategia militar. Antes de almuerzo un invitado habla sobre el asunto del día. Cuando es posible, esta lectura es seguida por un período de preguntas y respuestas. Muchos de los participantes creen que el valor real de estas lecturas proviene del "libre intercambio" entre el conferenciante y la audiencia. Las conversaciones en el almuerzo y durante los 2 descansos diarios para tomar café, contribuyen al intercambio de ideas y muchas y perdurables amistades se forman en ellas. Las sesiones de la tarde continúan con otra reunión de los grupos de discusión en sus respectivas aulas.

La semana termina con una sesión plenaria en la cual algunos de los invitados civiles presentan el resultado de su trabajo semanal ú ofrecen información vital de importancia para toda la Asamblea.

El Colegio no espera encontrar una solución: no existe una línea avanzada de "partido". Las discusiones son sólo de naturaleza educacional e instructiva. Sin embargo, cada participante obtiene una mejor comprensión de nuestros objetivos nacionales, la situación mundial, los principales factores que afectan la estrategia global y las medidas que las apoyan. En el proceso, cada miembro se identifica a si mismo con un cierto sector de la vida Americana y podrá actuar posteriormente como una

fuerza hacia el reforzamiento de nuestra actitud en la defensa nacional.

Las primeras reuniones de mesa redonda se mantuvieron en el Colegio Naval hacen 12 años. Ellas han sido desde entonces ampliamente imitadas. Sólo en el comienzo, las primeras discusiones de mesa redonda sirvieron como problema final del año de escuela para los Oficiales alumnos. El Problema de Operación 12 fué preparado para que los alumnos expresaran su propio concepto de la naturaleza de una guerra futura. El Colegio de Guerra Naval comprendió que un selecto grupo de dirigentes civiles podría ayudar con una saludable innovación intelectual y destruir el estancamiento del pensamiento sobre bases puramente militares. Consecuentemente, se tomaron pasos para invitar a un número de distinguidas personalidades para ayudar en el estudio y contribución con sus ideas y críticas sobre los conceptos militares. Varias de las soluciones de los alumnos al problema de operación fueron seleccionadas para su análisis por los grupos de discusión en una atmósfera sin barreras de restricción. No se desperdió ningún esfuerzo para detectar y analizar las debilidades que pudieran salir a luz. El valor de esta apreciación fué aparente, y desde entonces estas discusiones han mejorado y continuado.



# Hagamos que la "E" signifique Excelente

Por el Capitán de Fragata USN.  
Harry L. Fitch, 2º Comandante de la  
Escuela de Sonar, Key West.

El buque ganador de la competencia anual de eficiencia de combate, con mucha frecuencia no es el mejor de los buques que compiten. Existen diferentes razones para que ocurra esta anormalidad. Una de ellas, radica en el hecho de que el programa operacional de algunos buques no les permite efectuar los ejercicios requeridos, que constituyen requisitos previos de la competencia. Otros buques, operando con grupos de alto rendimiento, como el Grupo de Tarea "Alfa" ó la Sexta Flota, pueden tener un mayor nivel de eficiencia, que aquellos que por falta de oportunidad no pueden competir por la "E". Por el contrario, buques a los cuales no se les ha exigido tales programas pueden ganar la "E", simplemente porque son capaces de completar mayor número de ejercicios que los otros. Recientemente, un destroyer de la Flota del Atlántico ganó la "E" con el siguiente puntaje:

Armamento: 4º en la escuadra  
Operaciones: 7º en la escuadra  
Ingeniería: 7º en la escuadra.  
Inspección de Operación y Administración: 7º en la escuadra

Promedio total: 4º en la escuadra.

Este buque ganó la "E" con tal registro, tan poco impresionante, simplemente porque completó mayor número de ejercicios que un buque efectúa es una medida que depende de la agresividad e iniciativa de su Comandante, peor cuando no se tiene la oportunidad, por mucha agresividad que exista no se podrá resolver tal diferencia.

Frecuentemente, variaciones en los niveles de rendimiento de los ejercicios dan como resultado que buques malos obtengan altos puntajes. En la escuadra de destroyers mencionada anteriormente, se encontró que la calificación más alta en artillería obtenida por el mejor buque de una división era más baja que la de cualquier buque de otra división. Cuando el Comandante de la escuadra hizo investigaciones encontró que la razón por la cual una división era marcadamente inferior a la otra en artillería, se debía únicamente a mala interpretación de las reglas que norman los ejercicios. A pesar de que los Comandos dan instrucciones

muy explícitas, las interpretaciones están sujetas a las opiniones particulares. Por ejemplo, ¿qué pasa cuando un tiro AA, se programa en un día en que la calima no permite ver la manga al nivel prescrito? El OCE da órdenes al avión para que vuele a una altura en que el blanco pueda ser visto. Esto es sensible, pero una vez más los patrones de calificación no son uniformes. En la práctica, los ejercicios se modifican frecuentemente teniendo en cuenta las circunstancias locales y la necesidad de que el entrenamiento no se pierda.

Las condiciones de tiempo y de sonar pueden también producir una diferencia en las medidas de rendimientos de los ejercicios. Si el mar está picado y la visibilidad es escasa, el problema de armamento es más difícil. Si el alcance de sonar es menor de 1,000 yardas será casi imposible que el buque obtenga un puntaje satisfactorio en un ejercicio antisubmarino. Se puede arguir que el enemigo no va a permitir escoger las condiciones en las que habremos de combatir y que el promedio de los ejercicios serán indicación del alistamiento real para el combate. Pero estos ejercicios no son conducidos contra un enemigo, sino que se trata de una competencia por un premio altamente deseado, y las condiciones deben ser tan similares como sea posible. En igual forma, los demás eventos son conducidos en similares circunstancias.

No sólo las medidas para juzgar los ejercicios de competencia no

son uniformes, sino que los observadores que evalúan los ejercicios tienen diferentes experiencias. Frecuentemente, es costumbre que los buques de una misma división efectúen sus ejercicios en el mismo día para obtener el más económico uso de los servicios provistos. Ellos intercambiarán verificadores. Los oficiales y tripulantes con mayor experiencia quedarán a bordo para efectuar los ejercicios. El personal menos experimentado será enviado como observador al otro buque. Esto aumenta el rendimiento de los ejercicios del propio buque, pero proporciona muy pobres factores para la evaluación del rendimiento de los ejercicios. Aún cuando observadores más experimentados sean provistos, mientras éstos provengan de fuentes diversas, las condiciones para evaluar los ejercicios dependerán de las experiencias individuales.

También se pueden producir variaciones en los ejercicios debido a los prejuicios de los verificadores. En los buques que compiten la práctica de intercambiar verificadores es común. Esta relación de competencia es algunas veces amigable, pero frecuentemente provoca una amarga rivalidad. Recientemente, un Comandante de un destroyer que tenía muy alto rendimiento, exigió a otro al cual sirvió de verificador el mismo rendimiento. Irritados por las calificaciones que consideraron injustas, los demás buques esperaron su turno para calificar al primero. No sólo hubo una disminución en la evaluación nor-



mal, sino que la división perdió la grata camaradería que había existido anteriormente. Al Comandante se le oyó comentar: "Verifica un ejercicio y perderás un amigo".

Los comandantes de unidad ejercen influencia modeladora en la actuación de los verificadores, pero muchas de las deficiencias de este sistema de observación están más allá de su control. En realidad ellos efectúan un excelente trabajo consiguiendo y efectuando los ejercicios programados en el rigor de un turbulento programa operacional. Pero aún entre los Comandantes de Unidades, las diferencias individuales provocan una mayor variación en los standards de la competencia por la "E". Hacen dos años al Comandante de una de las escuadras de destroyers se le preguntó en una conversación cuál de sus buques había ganado la "E". Tras mencionar el nombre del buque, agregó que en realidad este era el segundo, pues el primero había ya ganado la "E" el año anterior y que él consideró que la "E" debía ser pasada a otro buque para estimular la moral. Este procedimiento es una nueva dimensión en la competencia de eficiencia de combate.

La solución de este problema de falta de igualdad en el rendimiento y observación de los ejercicios es aparente. Los buques que compiten deben efectuar los mismos ejercicios al mismo tiempo, y el mismo equipo de verificadores debe actuar para buques del mismo tipo. Los ejercicios

deben ser del tipo de Alistamiento Operacional, de uno ó dos días de duración. Esto quiere decir, que un buque deberá estar listo en un día designado o perderá su oportunidad. Como en la guerra, el enemigo no esperará que el buque repare sus fallas.

La mejor fuente de verificadores la constituyen los Grupos de Entrenamiento de la Flota. Estos observadores poseen un excelente entrenamiento y no tienen preferencias sobre quién gane la "E". No resulta práctico para los Comandos enviar sus Unidades que compiten a los Grupos de Entrenamiento de la Flota, entonces los verificadores tendrán que proveerse con Oficiales de los Estados Mayores de los Comandos Generales o de Flotilla. Casualmente, la fuerza de submarinos está usando este sistema. Estas críticas de la competencia no se aplican a dicha fuerza.

Existen dos objeciones a esta solución que son inmediatamente aparentes los Estados Mayores de los Comandos y los Grupos de Entrenamiento de la Flota soportan ya una gran carga de trabajo para aumentarles la tarea de observar los ejercicios de la competencia.

La respuesta sólo será encontrada juzgando la importancia relativa del premio de eficiencia anual de combate. Los buques ansían ganar el derecho de pintar la "E" en su casco, y los tripulantes quieren usar en la manga del uniforme la "E" con orgullo consciente. Si los medios de ren-

dimiento y observación son inconsistentes en su aplicación, el premio irá a un buque que no será el mejor y el resultado inevitable será una amarga

frustración. Esto no hace sino degradar al premio. Si la competencia se debe realizar, tendrá que efectuarse con jueces imparciales.





# El Informe Little-Un Programa para el Desarrollo Industrial y Regional del Perú

Por el Capitán de Fragata A.P.  
Alberto Jiménez de L.

Recientemente ha sido publicado, tanto en inglés como en castellano, el informe que la prestigiosa firma consultora norteamericana Arthur D. Little, Inc., ha presentado al gobierno del Perú, sobre los medios de incrementar el desarrollo industrial del Perú, y en especial, sobre las posibilidades del Proyecto Peruvia. El informe, a pesar de su carácter general y su naturaleza preliminar, reúne una gran cantidad de información que al no especialista le tomaría mucho tiempo y esfuerzo recopilar, la presenta en una forma organizada y metódica que la hace doblemente útil. Al Oficial de Marina que siente inquietud por los grandes problemas nacionales, pero que no tiene tiempo de leer el gran número de revistas y publicaciones que el especialista debe estudiar para mantenerse "al día", el Informe Little viene a servir de útil referencia sobre el potencial industrial nacional.

No es posible en estas notas tocar todos los puntos que cubre el Informe Little, de modo que nos limitaremos a unos cuantos que consideramos ser los de mayor interés para

los lectores de la "Revista de Marina". Indudablemente que el proyecto de mayor trascendencia es la Central Hidroeléctrica del Mantaro, que suministraría abundante energía a uno de los costos más bajos del mundo. Esta Central tendría una capacidad inicial de 540,000 Kws, que se iría incrementando hasta 1'755,000 Kws., en 1975, a un costo de 135 dólares por kilowatio instalado, lo cual permitiría suministrar energía a Lima a un costo de 3.7 mils., por Kwh, y a una proyectada planta de aluminio en Pisco a 1.6 mils., por Kwh (el mil es un milésimo de dólar norteamericano, o aproximadamente 2.7 centavos peruanos). La magnitud de la Central se puede apreciar si se recuerda que toda la capacidad instalada de la gran Lima es hoy de 200,000 Kws., aproximadamente; y su conveniencia económica, si se considera que el actual costo de la energía en Lima es de 6 a 6½ mils., por Kwh.

Como si las anteriores posibilidades de energía hidroeléctrica no fueran bastantes, el Ing<sup>o</sup> Alfonso Rizo Patrón, en declaraciones aparecidas en el diario LA PRENSA del 17 de



Mayo del presente año, ha informado que los perfiles del radar tomados por una firma especialmente contratada han permitido descubrir que el río Mantaro describe una "segunda curva" antes de unirse al Apurímac, hallazgo que eleva a 3'690,000 Kws el potencial hidroeléctrico del río. Se trata, pues, de uno de los proyectos hidroeléctricos más importantes del mundo, capaz de sustentar un poderoso núcleo industrial basado en la industria de aluminio, el fierro de Marcona y las numerosas otras industrias en que el precio de la energía eléctrica es decisivo. Es interesante notar que el informe Little considera factible la planta de aluminio a pesar de que la materia prima (bauxita o alumina) tendría que ser traída desde el Caribe, y el producto final (aluminio) vendido en Estados Unidos, Europa o Japón. Esto se puede hacer por lo barato que resulta la energía eléctrica (el gigantesco sistema de la Tennessee Valley Authority, por ejemplo, vende la energía para las plantas de aluminio norteamericanas a precios entre 4.26 y 5.05 mils., por Kwh.); y por lo barato que es el transporte marítimo, factor este por el que la proyectada planta de aluminio se ubicaría en Pisco, donde hay buenas posibilidades portuarias.

La formación de un gran núcleo industrial tiene especial importancia por la creación de nuevas fuentes de trabajo, creación que el Informe Little estima es esencial para evitar una tremenda crisis nacional. Dado nuestro altísimo régimen de creci-

miento, se estima que la meta mínima que debemos imponernos es la creación de 10,000 nuevos empleos industriales por año, y que cada empleo requiere una inversión de capital de unos S/. 200,000. Se necesita, pues, una inversión del orden de los 2,000 millones de soles, y si a esto se añade 1,000 millones para el reemplazo de la maquinaria existente, se requerirá una inversión anual de 3,000 millones de soles, o sea un 50% más del actual régimen de inversión.

Un interesante estudio incluido en el Informe es el comparativo de las posibilidades del ferrocarril y la carretera para el desarrollo regional de la zona de Perú (aproximadamente 100,000 km<sup>2</sup>., a unos 150 kms., al este de Lima, entre Cerro de Pasco y Cuzco). El estudio demuestra que el ferrocarril es tanto más caro que debe abandonarse toda idea de construirlo, y debe dedicarse todos los esfuerzos a desarrollar un plan de carreteras de características apropiadas para camiones de buen tamaño, ya que muchas de las pistas de penetración actuales, por sus curvas y dimensiones, sólo permiten el tránsito de camiones pequeños, sin embargo, la posibilidad de que en el futuro el florecimiento de industrias de gran volumen pudiese hacer recomendable la construcción de un ferrocarril.

Un aspecto muy interesante de los proyectos industriales, que el informe Little no resalta explícitamente, pero que es de especial importancia para los lectores de la "Revista de



Marina", es el relacionado con la considerable flota mercante que se requerirá. Ya en la actualidad tenemos un importante tonelaje de exportación por la explotación del fierro de Marcona. Las exportaciones de esta Compañía han ascendido de 947,529 toneladas en 1953 a 3'948,836 toneladas en 1960, y según la revista "Peruvian Times" del 20 de Enero de este año, se contempla una eventual producción de 10 millones de toneladas anuales. Un aumento tan importante dependerá, seguramente, entre otros factores, de la disponibilidad de energía eléctrica barata, energía que también fomentará el desarrollo de industrias conexas. Por otro lado, la proyectada planta de aluminio, con una capacidad anual de 300,000 toneladas, requeriría la importación de 1 millón ó 1½ millones de toneladas de bauxita, y por supuesto, la exportación de prácticamente el total de las 300,000 toneladas de aluminio producidas. La importancia de estos tonelajes resalta más si se recuerda que el total de nuestro tonelaje de exportación fué de 5'739,000 toneladas y el de importación de 1'263,000 toneladas, durante 1959. No es difícil estimar, tampoco, los cientos de millones de soles que representará en fletes marítimos, la movilización de toda esta carga, y la conveniencia de que el Perú incremente su flota mercante y dicte las medidas necesarias para asegurar que la mayor parte de ese dinero quede en el país.

Otro interesante estudio incluído en el Informe Little es el relacionado

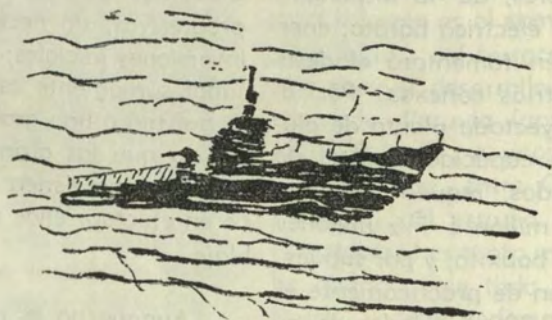
con las industrias de armado o ensamblaje. El Informe considera a estas industrias especialmente adecuadas para países como el Perú, en una etapa inicial de su desarrollo industrial, y recomienda que la Ley de Promoción Industrial sea aplicada para dar a tales industrias la más amplia protección (esta recomendación ya ha sido cumplida). Las razones que dan son: estas industrias ocupan a numerosos obreros, lo que en nuestro caso es uno de los principales objetivos; permiten el establecimiento de industrias manufactureras en etapas progresivas, sin necesidad de grandes inversiones iniciales; no requieren personal sumamente especializado; y no se prestan a una gran automatización, con lo que las grandes potencias industriales no tienen ventaja económica en efectuar ellas mismas el ensamblaje.

Aunque no es mencionada específicamente en el Informe, la industria de construcción de buques, en la cual nuestra Marina ha sido pionera en el país, es esencialmente una industria de ensamblaje con todas las ventajas mencionadas en el párrafo anterior. En especial, la poca aplicabilidad de los métodos de producción en masa a la construcción de buques, hace esta industria especialmente viable en nuestro medio. Es, pues, de interés propender al desarrollo de la industria de construcciones navales, no solamente desde el punto de vista estratégico, sino desde el más inmedia-

to de desarrollo económico y progreso industrial.

Esperamos que estas líneas hayan despertado el interés de nuestros

lectores, y los conduzca a la lectura del Informe completo, que bien valdrá el tiempo que se le dedique.





# CRONICAS DE AYER

## Cartas de "Miguel Grau"

.M.3

R. P.

Comandancia de la  
Corveta de guerra  
"Unión"

Al Ancla Plymouth 25 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Extraordinario y Ministro  
Plenipotenciario de la República del Perú en  
Londres.

S.M.

Tengo el honor de adjuntar a U.S. la factura duplicada presentada por Mr. Baker, que ha provisto al buque de mi mando de los Artículos de Contra maestre, Condestable, Carpintero y Piloto. Es conforme a los precios estipulados en contrata y debo advertir que hé convenido con él en el descuento del 5 p% que U.S. se servirá hacer en dicha cuenta.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

R. P.

Comandancia de  
la Corveta de guerra  
"Unión"

Al Ancla, Plymouth 30 de Enero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Extraordinario y Ministro  
Plenipotenciario del Perú en Londres.

S.M.

Tengo el honor de adjuntar á U.S. un Estado General del  
buque de mi mando. El de Subsistencia y Consumo irá mañana lo  
mismo que mi cuenta con esa Legación.

He recibido las comunicaciones de U.S. fha. 2 del corrien-  
te y quedarán obedecidas estrictamente.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU



REPUBLICA DEL PERU

Comandancia  
de la Corbeta de Guerra  
"Unión"

Al Ancla Plymouth 1º de Febrero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Extraordinario y Ministro  
Plenipotenciario de la República del Perú en  
Londres.

S.M.

Tengo el honor de acompañar á U.S. la cuenta duplicada  
que presenta Mr. Baker por una ancla, una cadena y algunos  
otros artículos de contra maestre. Todo es conforme con los pre-  
cios estipulados con el Comandante García.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU

REPUBLICA DEL PERU  
Al Ancla Plymouth 2 de Febrero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Estraordinario y Ministro  
Plenipotenciario del Perú en Londres.

S.M.

Tengo el honor de adjuntar á U.S. la cuenta de Mr. Thomas J. Dyer que ha surtido al buque de mi mando de ciento cuarenta y seis toneladas de carbón. Es conforme con los precios estipulados y susceptible ademas de descuento.

M. 2  
Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU



Al Ancla Plymouth 2 de Febrero de 1865. (9)

Excmo. Sor. Enviado Extraordinario y Ministro  
Plenipotenciario del Perú en Londres.

S.M.

Al dador de la presente Mr. Brown le fueron prometidas veinte libras (£ 20.) porque embarcara en las Corvetas "Unión" y "América" cuatrocientos hombres y aunque no es ese el número que en efecto ha embarcado lo pongo en conocimiento de U.S. para que se sirva abonarle dicha suma si lo juzga conveniente.

Adjunto á U.S. la lista de los hombres embarcados por dicho Mr. Brown y la suma de los dos meses de avance que les he pagado.

Dios que. á U.S.

MIGUEL GRAU

MIGUEL GRAU

Cocinero

COCINERO DE EQUIPAJE

Jeremias Oliveira

ARTILLEROS DE PREFERENCIA

Owens Nelson

Ed. White

(9) En el original no figura ningún anexo.

R. P.

Comandancia de la  
Corveta de guerra  
"Unión"

Al Ancla Plymouth 2 de Febrero de 1865.

Excmo. Sor. Enviado Extraordinario y Ministro  
Plenipotenciario del Perú en Londres.

S.M.

Tengo el honor de adjuntar á U.S. la lista de la jente embarcada por Mr. Brown en la que se especifica la cantidad que cada individuo ha recibido por los meses de avance. Igualte. vá una lista de revista del po. po. Enero y otra de Presentes.

Haré observar á U.S. que Mr. Brown recibió setecientas cincuenta libras (£ 750) que habrá que deducir de sus cuentas por el embarque de gente en ambos buques.

Los trabajos del buque siguen con actividad y el Superintendente de la Factoría me ofrece que estaremos listos pa. el sábado. Por lo demás no hay ninguna novedad á bordo.

Dios gue. á U.S.

MIGUEL GRAU



## Lista de Presentes el día de la fecha

## OFICIALIDAD

|                               |                      |
|-------------------------------|----------------------|
| <b>Comandante Teniente 1º</b> | D, Miguel Grau       |
| id. 2º                        | " Felipe Pardo       |
| Guardia Marina                | " Ricardo Vera       |
| id.                           | " José Correa        |
| 2º Piloto                     | " James Mc. Rean     |
| 3º id.                        | " John F. Piper      |
| Cirujano Contratado           | " Henry Finch        |
| Contador id.                  | " Harry Peter Tayler |

## OFICIALES DE MAR

|                |                |                         |
|----------------|----------------|-------------------------|
| Contramaestre  | John Warren    | Armero Thomas Owen      |
| Condestable    | Wn. Pearse     | Herrero Bennett Yualore |
| 1er Carpintero | Aun. Canariet  | 2º Guardián Ant. Asvedo |
| 2º id          | Hy. Porefield  | id Wn. Blandford        |
| Calafate       | Isaac Westhorp | id. Charles Howard      |
|                |                | 2º Guardián James Brown |

## DESPENSERO

Carlo Bacon

## COCINERO DE EQUIPAJE

Jeremías Oliveira

## ARTILLEROS DE PREFERENCIA

|              |               |
|--------------|---------------|
| George Brown | Charles Nason |
| Henry Bowman | Ed. White     |
| James Ryan   |               |

## ARTILLEROS ORDINARIOS

James Owland  
Richard Esmora  
Richard Croxton

Peter Brown  
Francisco Portillo  
John Porter  
Henry Riglett

## MARINEROS

Manuel Medina  
Ciriaco Lisen  
José Durán  
Adolph Hilck  
Carston Nogel  
John Wilsen  
R. Haaz  
José Silva  
José Joaquín  
Louis Gomez  
Charles Petit  
John Adams  
Hans String  
James Anderson  
Andrew White  
José María Silva  
José Suarez  
Pedro Villa  
Charles King  
Peter Giovanni  
Manuel Cayetana  
Domingo Lorenzo  
John Davis  
Charles Wardebarn  
Nicholas Sriglits  
José Lavalle  
George Nicholas  
George Spagis  
Charles Warner  
Esposito Michael

John Hughes  
Pascuale Sepona  
James Brown  
Hugh Mc. Dowell  
August Kays  
Thomas Andrews  
Michael Jacob  
Giovanni Lognio  
Giovanni Giarnalva  
John Whiers  
Vicent Pipers  
John Johnson  
José Cartagena  
John Simpson  
Pedro Barra  
José Gonzales  
Nicolas Constantino  
John Bound  
Giovanni Grasi  
Wn. Thompson  
John Harmes  
James Moore  
José Pino  
Thomas Howard  
Sebastián Paredes  
José Almeda  
Macubrin Giacomo  
John Brown  
Thomas Minkney



## GRUMETES

John Graham  
Amos Kent  
Antonio Albarracin  
Francisco Cavalletti  
Henry Harmes

Charles Johnson  
Paul Maduro  
Wn. Trausley  
Edward Harker  
José María  
Franz Piel

Wn. Schon  
Alexander Barclay  
Frank Woolen  
Charles Moore  
Giovanni Angeni  
Jacob Wiggers  
Joham Hermann  
Hans Jansen  
John Geser  
Charles Brown  
Manuel Techeira  
Joani Nicholas

## PAJES

Frank Long  
Wn. Smith  
Joaquin Ramos  
Daniel O'Bryan

Eliseo Carreiro  
Charles Simpson  
Henry Caver

## MAQUINISTAS

1er. Mr. Thomas Coleman  
2º " Robert Cummings

3º Mr. Robert Osborne  
4º " James Stoddart

## FOGONEROS

Jeremiah Hurley  
Denis Cornell  
Fred. Camarad  
Agustin Gutiérrez  
Wn. Thornton  
Steven Nicholls

Jonh Murphy  
John Mc. Dermott  
Ed. Davidson  
Thomas Reardon  
Edward Barnett  
Thomas Andrews

## CARBONEROS

José M. Vásquez

Edward Swann

Henry Baker  
Wn. Chapman  
James Weyland

Henry Butler  
Wn. Sedgwick  
John Stevens  
Wn. Hammersmith

Al Ancla Plymouth 2 de Febrero de 1865.

Vº Bº  
MIGUEL GRAU

Henry Tayler  
Contador



# La Vuelta al Mundo de la "Fragata <sup>de</sup> Amazonas"

Por el Capitán de Fragata (R)

JUAN E. BENITES

Siendo Presidente de la República el Mariscal D. Ramón Castilla el 25 de Octubre de 1856 zarpó del Callao la Fragata "Amazonas" en viaje alrededor del mundo: iba al mando del Capitán de Navío José Boterín y llevaba 17 Guardiamarinas (entre los cuales estaba D. Toribio Raygada que más tarde, con el grado de Capitán de Navío fué Director de la Escuela Naval a bordo del pontón "Perú" cuando estuvimos en Primer Año en 1905).

Dice Vegas en sus Crónicas: "Era la primera vez que un buque escuela americano se lanzaba a surcar todos los mares y este barco llevaba al tope de mesana la bandera roja y blanca, la hermosa enseña del Perú, cuya historia naval es la más grande de América. Salieron henchidos de entusiasmo los jóvenes *guardiamarinas* con ese noble afán de saber que se manifiesta en medio propicio y el ansia curiosa de cruzar otros mares y arribar a nuevas playas".

El Comandante José Boterín nació en Bellavista, inició su carrera en 1815 en buques mercantes hasta la Guerra de la Independencia en la que

tomó parte embarcado en varios buques, actuando valientemente hasta 1824. Ingresó luego como Oficial de la Armada Peruana. Después de un receso impuesto a este marino como a tantos otros Jefes y Oficiales por "razón de los cambios políticos" de esa época, el Comandante Boterín sirvió en la Comandancia General de Marina desde 1840, y después en la Jefatura Militar de Lima hasta 1846.

Desde este último año tomó el mando de la Fragata "Alaiza", para pasar luego como Jefe del Apostadero de *Payta* del cual fué llamado para tomar el mando de la "Amazonas".

Este era un buque mixto de una hélice, con aparejo de fragata, construido en el puerto de Londres en el astillero de Wigram; desplazaba 1320 tons; su quilla fué puesta en 1850; fué terminado de construir en 1852 y llegó al Callao en 1853. La "Amazonas" llegó a tener 26 cañones de 32, seis de 64 en el combés y una coliza giratoria de 120 en popa.

El viaje tuvo el doble objeto de hacer carenar al buque y de servir

de práctica marinera a la nueva generación de Guardiamarinas.

Su primera escala, después de haber atravesado todo el Pacífico en 45 días a la vela y 16 a vapor, fué el puerto de Hong Kong donde llegó el 24 de Diciembre, justamente para festejar la Navidad y el Año Nuevo. Reposo bien merecido después de haber encontrado un temporal cerca de la isla de Formosa en el que el barómetro llegó a bajar hasta 756 m/m.

En Hong Kong permaneció 20 días, pero la China estaba en guerra con la Gran Bretaña y por esa causa tuvo dificultades para encontrar dique en qué carenar sus fondos, y zarpó luego a Calcuta pasando por el Estrecho de Málaga. Los vientos le fueron favorables y pudo aprovechar 21 días para navegar a la vela.

Llegó a Calcuta el 6 de Febrero de 1857 en donde se le presentaron días peores que los de un temporal. El cólera hacía estragos por esa época en el Asia y los habitantes morían por miles. Víctima de esta terrible enfermedad falleció el Cirujano D. Juan Esquivel, el Guardiamarina Nerierto La Torre Ugarte y 38 hombres.

En Calcuta la "Amazonas" pudo hacer una carena completa, calafateando los fondos, cambiando cubiertas, renovando jarcias y haciendo toda clase de reparaciones.

Por fin, el 28 de Abril, después de haber vencido mil dificultades, la

"Amazonas" se hizo a la mar; dió la vuelta al Cabo de Buena Esperanza. 58 días a la vela y 16 a vapor. Recaló en la Isla de Santa Elena el 10 de Julio para refrescar sus víveres y renovar su aguada. Los Jefes, Oficiales y Guardiamarinas tuvieron oportunidad de visitar allí la casa y los lugares donde pasó Napoleón Bonaparte sus últimos días.

De Santa Elena siguió viaje a Plymouth y de allí a Londres donde permaneció 139 días, —inclusive el tiempo fondeado en Grenhishe,— en aquél puerto terminó sus reparaciones y completó su artillería.

Antes de zarpar la Fragata de Londres, su Comandante el Capitán de Navío José Boterín fué llamado al Perú, y asumió el mando del buque el Segundo Comandante Capitán de Fragata Francisco Sáenz: allí también fueron desembarcados los Alfereses de Fragata Juan Ortiz y Patricio Iriarte, los Tenientes de la Guarnición Bruno Abril y Baltazar Rodríguez y el Guardia Marina Guillermo Black. Se embarcó en ese puerto el Cirujano Domingo Castañeda para llenar la vacante producida por el fallecimiento del Cirujano Juan Esquivel.

Ya el 16 de Enero de 1858 regresó la "Amazonas" a Plymouth donde partió el 28 de Enero para Río de Janeiro llegando el 7 de Marzo. En este puerto se embarcaron el Capitán de Navío D. Ignacio Mariátegui y Tellería, con los Tenientes Pri-



meros Samuel Palacio, Manuel Ferreyros y Julio Tellería. Los cuatro habían hecho viaje a Valparaíso y de allí a Buenos Aires en donde se embarcaron nuevamente para Río de Janeiro.

En la biografía del Almirante Ignacio Mariátegui (obra de suma importancia) escrita por el C. de F. Salvador Mariátegui y Cisneros, leemos el siguiente párrafo:

"Con el objeto de poder batir al "Apurímac" y al resto de la escuadra sublevada, se envió al Contralmirante Mariátegui, con el carácter de Comandante General a Chile el 12 de Diciembre de 1857 y de allí a Río de Janeiro para tomar el mando del "Amazonas". Mariátegui fué acompañado por los Tenientes (primeros) Manuel Ferreyros, Samuel Palacios (Melo dice *Palacio*) y Julio Tellería.

Después de pertrechar la nave en son de guerra, salieron de Río de Janeiro hacia el Pacífico donde debían buscar al "Apurímac". Pasaron el Estrecho de Magallanes llegando a Talcahuano el 1º de Mayo por la noche; allí supieron que el "Apurímac" se había rendido y que Arequipa había sido tomada por las fuerzas de Castilla".

Varios días después de haber zarpado de Río de Janeiro falleció el Teniente Segundo Cayetano Luna, Instructor de los Guardiamarinas; formó la tripulación en cubierta y el cadáver fué arrojado al mar con los honores de ordenanza, impresionando dolorosamente a todos y muy especialmente a sus discípulos.

La "Amazonas" salió de Talcahuano el 5 de Mayo y llegó a Arica el 15 del mismo mes. De Arica zarpó el 23 de Mayo y llegó al Callao a la vela el día 28.

Este viaje de 19 meses y tres días fué de sumo provecho para la instrucción marinera de los 17 Guardiamarinas, que después de haber navegado 41277 millas (según la corredera) y de haber capeado tres temporales, se hicieron verdaderos hombres de mar. Soportaron presiones barométricas desde 736 hasta 775 m/m., y temperaturas desde 7º C hasta 33º C; En la mar murieron 20 y en puerto 46 hombres.

(Durante la ausencia del "Amazonas" tuvo lugar la revolución y la derrota de Vivanco en Arequipa).

A su llegada al Callao fueron ascendidos la mayor parte de los que formaban la Plana Mayor, cuya nómina debemos consignar aquí como un homenaje a su memoria:

|            |                    |
|------------|--------------------|
| Comandante | Capitán de Navío   |
| 2º id.     | Capitán de Corbeta |
|            | Teniente Primero   |
| id.        | id.                |
| id.        | Segundo            |
| id.        | id.                |

|                   |
|-------------------|
| José Boterín      |
| Francisco Sáenz   |
| Federico Castilla |
| Ignacio Dueñas    |
| Ruperto Alzamora  |
| Lino La Barrera   |

|                          |                      |
|--------------------------|----------------------|
| Teniente Segundo         | Cayetano Luna        |
| id. id.                  | Abel Raygada         |
| id. graduado             | Guillermo Pareja     |
| Alférez de Fragata       | Juan Ortiz           |
| id. id.                  | José Manuel Marquina |
| id. id.                  | Patricio Iriarte     |
| Sgto Mayor Grdo. Infant. | José B. Orihuela     |
| Capitán Grdo. de Infant. | Senón Bellido        |
| Teniente de Infantería   | Pedro Raygada        |
| id. Grdo. de id.         | Bruno Abril          |
| id. id. id.              | Ealtazar Rodríguez   |
| Subteniente id.          | Romaldo La Fuente    |
| Guardiamarina            | Ulises Delboy        |
| id.                      | Federico Palacios    |
| id.                      | Eduardo Rojas        |
| id.                      | Juan Bautista Cobián |
| id.                      | Neriberto Ugarte     |
| id.                      | Gregorio Pérez       |
| id.                      | Benjamín Valle       |
| Guardiamarina            | Enrique Calmet       |
| id.                      | Eduardo Saravia      |
| id.                      | Salomé Porras        |
| id.                      | Mariano La Torre     |
| id.                      | Guillermo Black      |
| id.                      | Leandro Mariátegui   |
| id.                      | Rómulo Espinar       |
| id.                      | Juan Aliaga          |
| id.                      | Toribio Raygada      |
| id.                      | Fco. Gonzales        |
| Cont. Comis. Guerra      | Santiago Chaparro    |
| Segundo Cirujano         | Juan Esquivel        |
| Piloto Segundo           | Nicolás Bayona       |
| id. id.                  | Juan Orret           |
| Primer maquinista        | Samuel Cock.         |
| Contralmirante           | Ignacio Mariátegui   |
| Teniente Primero         | Samuel Palacio       |
| id. id.                  | Manuel Ferreyros     |
| id. id.                  | Julio Tellería       |
| Segundo Cirujano         | Domingo Castañeda    |
| Segundo Piloto           | José A. Carrillo.    |



# NOTAS PROFESIONALES



**CORBETA B.A.P. "DIEZ CANSECO" (69)**

Una de las Unidades de nuestra Armada

(De la "Revue Maritime" N° 173)

## CANADA

### Composición de la Flota.—

El 31 de Diciembre de 1960 la Flota Canadiense se componía de 62

buques en servicio y dos submarinos prestados por la Royal Navy para adiestramiento ASM de los buques escolta. Esta flota estaba repartida en la siguiente forma:

| Tipo                        | Número    |           |
|-----------------------------|-----------|-----------|
|                             | Atlántico | Pacífico  |
| Portaviones "Bonnaventure"  | 1         |           |
| Frag. clase "Restingouche"  | 7         |           |
| Frag. clase "Saint Laurent" |           | 7         |
| Frag. clase "Tribal"        | 7         |           |
| Frag. clase "Algonquin"     | 2         |           |
| Frag. clase "Crusader"      | 2         |           |
| Frag. clase "Prestonian"    | 11        | 7         |
| Dragaminas                  | 6         | 4         |
| Buque taller clase "Cape"   | 1         | 1         |
| "Diving tenders"            | 1         |           |
| Buques de barraje           | 3         |           |
| Patrulleros                 | 3         | 1         |
| <b>Total</b>                | <b>44</b> | <b>20</b> |

La aeronáutica naval se compone de 3 escuadrillas de primera línea, una LVS 880 equipada con S2F2 "Tanger", está especializada en la lucha ASM; una VF 870 está dotada de cazas F2HS "Banshee"; y la tercera está dotada de helicópteros ASM HO 453, lleva la sigla HS 50.

Otras cuatro flotillas (VU 32 y 33 dotadas de HU 21 y VX 10) están destinadas al adiestramiento, a los experimentos y a diversas tareas.

## ESTADOS UNIDOS

### Fragatas y Destroyers lanzadores de proyectiles dirigidos.

A fines de Diciembre de 1960 estaban en servicio seis de las veinte DLG que fueron puestas en gradas u ordenadas desde 1956. Recordemos que el presupuesto de 1961, aprobado por el Congreso el 7 de Julio último, prevé la construcción de tres DLG suplementarias. Estas 23 fragatas se dividen en tres clases: la clase *Farragut* de 10 unidades; la clase *Halsey* de 12 unidades y finalmente un prototipo de fragata de propulsión atómica DLG (N)25 "W. Bainbridge".



I.—Fragatas de la clase FARRAGUT

| Presupuesto | Sigla  | Nombres      | Astilleros               | Lanzamiento | En servicio<br>Previsiones |
|-------------|--------|--------------|--------------------------|-------------|----------------------------|
| 1956        | DLG 6  | Farragut *   | Beth. Quincy             | 07-07-58    | 08-60                      |
|             | DLG 7  | Luce *       | Beth. Quincy             | 12-58       | 08-60                      |
|             | DLG 8  | McDonough *  | Beth. Quincy             | 09-07-59    | 11-60                      |
|             | DLG 9  | Coontz *     | Ars. Puget<br>Sound      | 06-12-58    | 15-07-60                   |
|             | DLG 10 | King *       | Ars. Puget<br>Sound      | 06-12-58    | 11-60                      |
|             | DLG 11 | Mahan *      | Ars. San Fran-<br>cisco. | 07-10-59    | 31-12-60                   |
| 1957        | DLG 12 | Dahlgren     | Ars. Philadel-<br>phie.  | 16-03-60    | 30-04-61                   |
|             | DLG 13 | Wm. V. Pratt | Ars. Philadel-<br>phie.  | 16-03-60    | 30-08-61                   |
|             | DLG 14 | Dewey *      | Bath Iron<br>Works.      | 30-11-58    | 07-12-59                   |
|             | DLG 15 | Preble *     | Bath Iron<br>Works.      | 23-05-59    | 09-05-60                   |

\* Las fragatas que ya están en servicio, están marcadas con un asterisco.

### CARACTERISTICAS

Desplazamiento 4,700 St. 5,700 en plena carga; eslora 156.05 m., manga 15.25 m., 4 calderas; 2 grupos de turbinas; 2 hélices; 80,000 C. V.; 34 nudos; Plana Mayor 20 Oficiales, Plana Menor 350 hombres. Una rampa doble para lanzar proyectiles suelo-aire "Terrier"; 40 de estos proyectiles en dos chilleras de 20 ca-

da una. Artillería. 1 en torre simple, de 127 m/m., CA automático, de 54 calibres en proa, velocidad de tiro (teórica) 40 disparos por minuto; dos montajes dobles de 76 m/m., 50 calibres de la chimenea N° 2; Armas. Un "asroc" sobre el techo de proa encima de la torre de 127 m/m., dos plataformas triples TLT / ASM, una a cada banda.



II.—Fragatas de la clase LEAHY

| Presupuesto | Sigla  | Nombres             | Astilleros         | Lanzamiento | En servicio |
|-------------|--------|---------------------|--------------------|-------------|-------------|
| 1958        | DLG 16 | W. D. Leahy         | Bath Iron Works    |             | 09-62       |
|             | DLG 17 | Harry E.<br>Yarnell | Bath Iron Works    |             | 01-63       |
|             | DLG 18 | Worden              | Bath Iron Works    |             |             |
| 1959        | DLG 19 | Dale                | New York S. b.     |             |             |
|             | DLG 20 | N. . .              | New York S. B.     |             |             |
|             | DLG 21 | Gridley             | Puget Sound B.     |             |             |
|             | DLG 22 | N. . .              | Todd               |             |             |
|             | DLG 23 | W. F. Halsey        | Ars. San Francisco |             |             |
|             | DLG 24 | Reeves              | Pt get Sond Ars.   |             |             |
| 1961        | DLG 26 | N. . .              |                    |             |             |
|             | DLG 27 | N. . .              |                    |             |             |
|             | DLG 28 | N. . .              |                    |             |             |

BRITISH DEPARTMENT

### CARACTERISTICAS

Desplazamiento 5,300 tons., St. 6,700 tons., en plena carga. Esloza 163.07 m; manga 16.15 m., Cuatro calderas, dos grupos de turbinas; dos hélices; 100,000 C.V.; 34 nudos. Dotación completa 400 hombres. Dos rampas dobles para lanzar proyectiles Suelo-aire "Terrier", una a proa y la otra a popa; 40 proyectiles dirigidos (una chillera de 20 para cada rampa). Artillería, Dos montajes dobles de 76 m/m., CA, 50 calibres. Armas ASM, 1 "asroc" entre el montaje N° 1 y el block de puentes. 2 plataformas TLT / ASM cortos.

### Fragata Atómica DLG (N) 25.—

Esta fragata ha sido puesta en gradas el 15 de Setiembre de 1959 en los astilleros de la Bethlehem Steel Company de Quincy, Mass. Su entrada en servicio está prevista para principios de 1962.

Es esencialmente un buque prototipo, en el cual se va a estudiar las ventajas o los inconvenientes de la aplicación de la propulsión nuclear a un buque de superficie de tonelaje mediano, a fin de poder hacer otras construcciones.

Las características del DLG (N) 25, bautizado con el nombre de "W. Bainbridge" serán las siguientes: Desplazamiento: 6,900 Tons., St., 7,600

tons., Washington; esloza 167,6 m., manga 17,06 m.; 2 reactores de agua a presión que actúan sobre 2 grupos de turbinas con un total de 120,000 C.V.; velocidad 34 nudos. El armamento del "W. Bainbridge" es idéntico al de las fragatas de la clase Leany.

### Los Destruyores DDG de la clase "Charles F. Adams".

El DDG 2 "Charles F. Adams" es el único de los 21 de su clase empezados a construir o proyectados desde 1957, que está en servicio. Todavía no se ha ordenado la construcción de los dos escritos en el presupuesto de 1961. Estos 23 buques llevarán los nombres que figuran en el cuadro III y tendrán las siguientes características:

Desplazamiento 4,500 tons., en plena carga; esloza 131,3 m., manga 14.3 m; 4 calderas en dos grupos; 2 hélices; potencia máxima 80,000 C.V.; velocidad 35 nudos; dotación 354 hombres; una rampa doble para proyectiles superficie-aire "Tartar" en popa; 40 proyectiles de este tipo. Artillería: dos torres simples de 127 m/m., CA., automáticas (una a proa y una a popa); velocidad de tiro 40 disparos por minuto (teórica). Armas ASM, un "asroc" entre las dos chimeneas; dos plataformas TLT / ASM.



III.—Fragatas de la clase Charles F. Adams.

| Presupuesto | Sigla  | Nombres           | Astilleros              | Lanzamiento     | En servicio |
|-------------|--------|-------------------|-------------------------|-----------------|-------------|
| 1957        | DDG 2  | Charles Fr. Adams | Bath Iron Works         | 08-09-69        | 10-09-60    |
|             | DDG 3  | John King         | Bath Iron Works         | 30-01-60        | 12-02-61    |
|             | DDG 4  | Lawrence          | New York Ship           | 27-02-60        | 22-03-61    |
|             | DDG 5  | Biddle            | New York Ship           | 16-04-60        | 22-07-61    |
|             | DDG 6  | Barney            | New York Ship           | 16-07-60        | 13-10-61    |
|             | DDG 7  | Henry B. Wilson   | Defoe Ship              | 22-04-59        | 20-01-61    |
|             | DDG 8  | Lynde Mc Cormick  | Defoe Ship              | 27-07-59        | 30-05-61    |
|             | DDG 9  | John H. Towers    | Todd (Seattle)          | 23-04-59        | 05-61       |
|             | 1958   | DDG 10            | Sampson                 | Bath Iron Works | 22-05-60    |
| DDG 11      |        | Sellers           | Bath Iron Works         |                 | 10-61       |
| DDG 12      |        | Robinson          | Defoe Ship              | 27-04-60        | 09-61       |
| DDG 13      |        | Hoel              | Defoe Ship              |                 | 01-62       |
| DDG 14      |        | Buchanan          | Todd                    | 11-05-60        | 12-61       |
| 1959        | DDG 15 | Berkeley          | New York Ship           | 07-61           | 08-62       |
|             | DDG 16 | N...              | New York Ship           |                 | 12-62       |
|             | DDG 17 | N...              |                         |                 | 04-63       |
|             | DDG 18 | Semmes            | Arondale Marina<br>Ways |                 | 01-63       |
|             | DDG 19 | N...              | Arondale Marina<br>Ways |                 |             |
| 1960        | DDG 20 | N...              | Puget Sound Bridge      |                 | fines 63    |
|             | DDG 21 | N...              | Puget Sound Bridge      |                 | fines 63    |
|             | DDG 22 | N...              | Puget Sound Bridge      |                 | fines 63    |
| 1961        | DDG 23 | N...              |                         |                 | fines 64    |
|             | DDG 24 | N...              |                         |                 | fines 64    |

### Armas y proyectiles dirigidos de los destroyers y de las fragatas. —

El proyectil dirigido "Terrier" arranca gracias a un acelerador de pólvora, y después está movido por un motor de propergol sólido. Auto-guiado indirectamente sobre un haz de radar, puede tener un alcance máximo de 30 Kms., y un techo de 20,000 mts.

El "Tartar" es un proyectil más pequeño de 20 Kms. de alcance y de un techo de 15,000 mts. Estas cifras sacadas de revistas especializadas, deben ser consideradas como aproximadas, puesto que el alcance y el techo no han sido dados a conocer.

Recordemos que el "asroc" es un torpedo ASM, de cabeza buscadora, impulsado en su partida por un cohete. Su montaje muy voluminoso, —según aparece en fotografías,— es igualmente muy pesado.

---

### Adaptación de catapultas a vapor para el portaviones atómico CVA N° 65 "Enterprise". —

Las nuevas catapultas que emplean petróleo, aire comprimido y agua para la propulsión fueron probadas para el "Enterprise", y no habiendo dado buenos resultados, este portaviones será dotado finalmente de cuatro catapultas a vapor.

### Acuerdo anglo-americano concerniente a la instalación en Escocia de una base para submarinos SSB N.

El gobierno británico y el norteamericano han firmado recientemente un acuerdo relativo a la instalación de una base en Holyloch, Escocia, para abastecer a los submarinos "Polaris" y ulteriormente un dique flotante.

Además, se le otorgará a la Royal Navy facilidades logísticas. Los movimientos de los submarinos lanzadores de "Polaris" estarán coordinados en Londres por las autoridades navales norteamericanas y por el Almirantazgo.

Como la instalación de esta base provocó una cierta inquietud especialmente en los círculos de la oposición, el gobierno conservador hizo saber por medio del Primer Ministro que "no se tomará ninguna decisión para emplear estas máquinas sin que se haga la más amplia consulta previa a que hubiera lugar". Algunos días después, el Ministro de la Defensa aseguró en la Cámara de los Comunes que ninguna de estas máquinas sería lanzada desde aguas británicas.

El buque abastecedor que está fondeado en Holyloch es el AS 19 "Proteus" un buque base de submarinos que data de 1942 y que está especializado en transportar y entregar Polaris a los SSB N. Para esto ha sido cortado en dos y al centro se le ha agregado una sección nueva



para llevar estos proyectiles. Un puente rodante permite izarlos y colocarlos en los submarinos acodados al costado.

### Nueva nave-Almirante para la VIª Flota.—

El crucero CLG 7 "Springfield" está reemplazando al CA 134 "Des Moines" mientras que la nave-almirante esté en el Mediterráneo.

El "Springfield", así como el "Providence" y el "Topeca", es uno de los cruceros de 10,000 tons., de la clase "Cleveland" transformados entre 1957 y 1960 en cruceros lanzadores de "Terriers". Además de una rampa doble en popa provista de 120 proyectiles de este tipo, este crucero no tiene sino una sola torre triple de 152 m/m., y una doble de 127 m/m., CA, en proa. Todos los otros cañones han sido desembarcados.



## REVISANDO LIBROS



La Patrullera (PY-01) Unidad de Instrucción de los Cadetes de la Escuela Naval del Perú.

### ¡ABANDON SHIP!

Autor: Richard F. Newcomb

—Editorial Permabook—

En venta: Librería Internacional S.A.

Revisado por: Teniente 1º A.P.

JOSE L. GUEROLA L.

El 15 de Agosto de 1945, en Washington, el Presidente de los Estados Unidos Harry S. Truman, reu-

nió a los miembros de la prensa en la Casa Blanca para anunciar que la Segunda Guerra Mundial había terminado. Ese mismo día, y algunas horas después, la Marina emitió un Comunicado N° 662 anunciando que el U.S.S. "INDIANAPOLIS", un crucero pesado construido antes de la iniciación de la guerra, había sido perdido en el Mar de las Filipinas como resultado de la acción enemiga.



En efecto, en la media noche del 29 de Julio el "INDIANAPOLIS" fué alcanzado por seis torpedos disparados por el submarino japonés I-58, comandado por el Capitán de Corbeta de la Marina Imperial Japonesa, Mochitsura Hashimoto. De los 1,160 hombres que componían la tripulación de este Crucero, 860 perdieron la vida, debido a que sólo cuatro días después del torpedeamiento de esta Unidad su desaparición fué notada y se organizó un equipo de rescate. En ¡ABANDON SHIP!, publicado originalmente en Setiembre de 1958, y cuya nueva edición ha sido brindada al público por la Editorial Permabook, Richard F. Newcomb, relata en forma brillante y con mucha franqueza, que es digna de admirar, los incidentes que dieron lugar a esta tremenda desgracia y narra la acción de la Marina para hacer frente a la impaciente reacción del público para que se aclarara uno de los más lamentables desastres navales. La descripción que hace Newcomb del juicio al Comandante del "INDIANAPOLIS", Capitán de de Navío Charles B. Mc Vay, Jefe de brillante foja de servicios, contra quien se formularon cargos acusándolo de ser responsable de poner en peligro a su buque por negligencia y de ineficiencia culpable en el desempeño de su deber, alcanza su clímax, cuando es llamado a comparecer como testigo de cargo el Comandante Hashimoto. A través del juicio seguido al Comandante Mc Vay se abordan aspectos técnicos de indudable interés. La circunstancia de que el "INDIANAPOLIS" no se en-

contraba zigzagueando cuando fué torpedeado vierte sobre el tapete la pregunta formulada a Hashimoto: ¿De haber estado el blanco zigzagueando el ataque habría alcanzado éxito?. Y tanto el Fiscal como la Defensa llaman a declarar a eminentes submarinistas para determinar la efectividad del zig-zag. Asimismo, se llaman a declarar a expertos en estabilidad por cuanto se sostenía que Mc Vay impartió la orden de Abandono de Buque demasiado tarde.

Este libro que se encuentra a la venta en la Librería Internacional, en edición corriente de bajo costo, constituye en realidad un dramático relato que muestra cómo la concatenación de pequeños errores por parte de dos o tres hombres en una tremenda maquinaria de organización, pudieron dar lugar, si es que en verdad a ello fué debido, a que se produjera el mayor desastre en la historia naval de la Marina de los Estados Unidos.

## LOS HORIZONTES DE LA ENERGIA ATOMICA

Colección Vida y Ciencia.-Editorial Lozada S.A. Buenos Aires, 240 páginas.

En venta en la Editorial Lozada S.A. Camaná 782. Lima.,—Precio S/. 60.00.

Revisado por el Capitán de Fragata (R)  
JUAN E. BENITES

### SUMARIO

- I. Nuestra Química clásica.
- II. El núcleo y sus elementos constituyentes.

- III. Los metales fisibles.
- IV. Pilas de uranio.
- V. La fabricación del plutonio.
- VI. Hacia la central eléctrica atómica.
- VII. Locomotoras atómicas.
- VIII. La propulsión atómica en la Marina.  
Un campo de aplicación adecuado,  
Transatlánticos, acorazados y portaviones  
El submarino atómico.  
¿Serán submarinas las flotas del mañana?
- IX. Espoletas que utilizan la energía atómica.
- X. Motores de reacción
- XI. La energía atómica y la aviación.
- XII. La bomba atómica.
- XIII. Aplicaciones medicinales de la energía atómica.
- XIV. La energía atómica en el universo.
- XV. ¿Era atómica?

El Autor hace en su libro un estudio completo y detallado de la evolución de la teoría atómica. Describe los componentes de los núcleos de diversos cuerpos. Suma el número de protones con el número de neu-

trones y halla la masa atómica.  $P + N = M$ . desde el Helio  $2 + 2 = 4$  hasta el Curio  $96 + 145 = 241$ . En el capítulo referente a las pilas atómicas hace una descripción completa, desde la pila experimental de Clinton hasta la pila industrial de Hanford. El capítulo más interesante para nosotros es el titulado "La Propulsión atómica en la Marina", sobre todo cuando trata de la posible aplicación de la energía atómica a transatlánticos, acorazados y portaviones de 50.000 o más toneladas. Hace un recuento de los submarinos que ya emplean energía atómica, y termina preguntando si serán submarinas las flotas de mañana.

En el capítulo de motores de reacción estudia el motor de fluido intermediario, el motor de reacción directa y la fisión localizada del plutonio.

Al tratar de las aplicaciones medicinales de la energía atómica, alienta fundadas esperanzas en la curación del cáncer por medio de los neutrones... para la prolongación de la vida... ¡pero somos mortales!

Termina la obra relacionando la energía atómica a la astronomía celeste, ocupándose del Sol y de las estrellas.

En resumen, esta obra es un tratado muy completo de todo lo referente a la energía atómica y a su desarrollo hasta la fecha.



## ¡GRAU!

"Un estudio inconcluso del Perú de su época hasta hoy".

Por el Doctor Luis **HUMBERTO DELGADO**

Libro Primero. Obra premiada por la Municipalidad de Lima. 100 páginas. Editores: Latino América. Imprenta Torres Aguirre S.A. (por consiguiente presentación esmerada). Distribuidores: Librería Internacional del Perú S.A.

Revisado por el C. de F. (R)

**JUAN E. BENITES**

Carátula por Baca Flor.

Juicio de Otto Strasser sobre el Autor.

Acuerdo del Congreso de la República, juicio de "La Prensa" de Buenos Aires y juicio de "El Comercio" de Lima sobre la Historia de Grau. Grau y su Generación, estudio incluso del Perú desde su época hasta hoy. Historia de Grau. Una reproducción del manuscrito de García Calderón sobre Grau. Dos cartas fotostáticas sobre el retrato de Grau. Dos fotografías de las ceremonias de la colocación de la Primera Piedra del monumento a Grau y en la Municipalidad de Lima.

Como nuestra opinión de hoy no puede ni debe discrepar de nuestra opinión de ayer, reproducimos los párrafos de la carta que recibió el doctor Luis Humberto Delgado, de 34 Jefes de la Marina:

"La necesidad de propagar y difundir la obra de los hombres que al país le han prestado la contribución de su inteligencia y el sacrificio de su vida, es un deber primordial de los que les suceden en el escenario del mundo. Al Perú y a nosotros nos co-

rresponde hacerlo así, puesto que para educar a las generaciones del porvenir, y para avivar en ellas el amor a la patria y a sus héroes, hay que ser incansable en honrar y enaltecer a estos últimos.

Usted tiene una gran parte de esa labor hecha y consagrada. Su libro sobre Miguel Grau ha sido reconocido, no sólo dentro del país, sino en el extranjero, como el estudio más completo y documentado que se ha escrito sobre nuestro insigne marino.

Su labor literaria e investigadora de la historia, está condensada en innumerables libros. Respecto al de Grau, nos permitimos pedirle que autorice usted que hagamos ante el Gobierno, una gestión uniforme, para que él sea incluido en el Plan de Estudios del Ministerio de Instrucción, con el fin de que su lectura sea obligatoria en los cursos de primera enseñanza en los colegios y escuelas de la República.

Con este aporte valioso a la cultura de la juventud, habremos rendido un perenne tributo de gratitud a Grau, cuyas hazañas serían en el futuro conocidas y apreciadas más íntimamente por los hombres nuevos que se cobijan bajo la égida de los buenos maestros, en los planteles de enseñanza del Perú.

Aprovechamos la oportunidad para expresarle nuestra simpatía.

(firmado) Vicealmirante Melitón Carvajal. (siguen otras 33 firmas)".

## EDUCATION AND FREEDOM (EDUCACION Y LIBERTAD)

Autor: Vice-Almirante USN.

H. G. RICKOVER

Revisado por el C. de F. A.P.

ALBERTO JIMENEZ DE LUCIO

El autor de este libro, V. Alm. Hyman Rickover de la Marina Norteamericana, ha de ser conocido a la mayoría de los lectores de la REVISTA DE MARINA como el principal promotor de la conversión de la flota norteamericana a la propulsión nuclear: Brillante oficial, bastante discutido en la Marina Norteamericana por sus métodos poco ortodoxos, pero cuya invalorable contribución a la defensa de Estados Unidos de N. A. todo el mundo reconoce.

Desde hace varios años, el Almirante Rickover dedica todos sus ratos libres (que no son muchos) al estudio de la educación. En su opinión, Rusia está ganando la guerra fría en las aulas de clase, y si Estados Unidos no emprende pronto una reforma total de su sistema educativo, verá a Rusia arrebatárle su actual supremacía en el campo de la productividad industrial. Este mensaje, expresado con su característica franqueza, le ha ganado al Almirante numerosos enemigos en los círculos educativos de su país, pero también el respeto y admiración de muchos ciudadanos responsables que ven con preocupación las recientes demostraciones de notable progreso científico que Rusia viene dando desde el lanzamiento del primer Sputnik.

La preocupación del Almirante Rickover por la educación comenzó al darse cuenta de lo difícil que le era obtener personal de suficiente calidad en cantidad suficiente para su programa de desarrollo de la propulsión nuclear. Esta escasez de personal calificado resulta en un aumento del "lead time", o sea el tiempo que transcurre entre la concepción de una nueva idea y el momento en que el nuevo artículo comienza a ser producido en cantidad. Lo que hace al "lead time" tan importante es que el idioma de la invención se ha universalizado, y ningún país puede esperar mantener el monopolio sobre una invención más que por un corto período.

El "lead time" en los Estados Unidos ha aumentado de dos años y medio durante la Segunda Guerra Mundial a diez años hoy en día. Si bien esto se debe en parte a la mayor complejidad de las armas modernas (en 1940 un avión de caza requería 17,000 hombres-día; 15 años más tarde un avión de la misma categoría requería 1'380,000, y en 1960 cerca de 2'150,000 hombres-día); el Almirante Rickover cree que la razón principal son cuatro falsas suposiciones que engañan a los norteamericanos:

- 1) Que una guerra mundial prometa resultados tan devastadores que nadie se atrevería a iniciarla — la historia da numerosos ejemplos de hombres inescrupulosos, corrompidos por el poder que han iniciado guerras sabie



do que podía significar su propia destrucción;

- 2) Que la superior productividad norteamericana se impondrá como se impuso en las dos Guerras Mundiales — argumento débil si se recuerda el tiempo de que dispuso Estados Unidos para prepararse en 1914 y 1939, y que no tendrá en la próxima guerra; que Rusia está acortando la ventaja que Norteamérica le lleva; y que Rusia con su gobierno totalitario puede concentrar todos sus esfuerzos en unos cuantos objetivos en una forma que no puede hacerlo la democracia norteamericana;
- 3) Que el sistema democrático capitalista prevalecerá porque ofrece mayor esperanza de libertad y progresos espiritual y material —esto es lo mismo que decir que "la virtud triunfará", lo cual no siempre ha sucedido; y además, como la historia por lo general la escribe el vencedor, seguramente que será éste el que aparezca como virtuoso;
- 4) Que el genio inventivo norteamericano garantiza la supremacía tecnológica — ilusión peligrosa y no fundamentada, que está siendo disipada por lo continuos triunfos soviéticos en la conquista del espacio.

Estas cuatro falsas suposiciones demuestran que el problema vá más allá del proceso educativo en sí, y que se trata de una peligrosa actitud psico-

lógica del pueblo norteamericano, engañado por las continuas repeticiones de "slogans" tales como "la educación norteamericana es la mejor del mundo", "nuestro genio inventivo no tiene rival", "nuestra capacidad productiva no puede ser alcanzada", "la democracia capitalista es tan deseable que todos los países aspiran a élla"... etc. El Almirante Rickover en la Rusia moderna que han de "despertar" a muchos norteamericanos: el enorme prestigio y amplias comodidades de que disfruta el intelectual en Rusia (el sueldo más alto en la Unión Soviética es el del Presidente de la Academia Nacional de Ciencias); la universalidad y gratuidad de la educación en Rusia, donde nadie deja de estudiar hasta el nivel que su capacidad le permite por falta de recursos económicos, y más bien los alumnos reciben una remuneración por estudiar; la superioridad rusa en número de gente preparada (en 1957 los rusos tenían 1'475,000 científicos y profesionales, mientras que Estados Unidos tenía 1'330,000, y en 1961 el régimen de crecimiento anual será de 8% en Rusia vs. 5% en los Estados Unidos); la práctica eliminación del analfabetismo en Rusia en pocos lustros;... etc.

Pero si bien el Almirante Rickover toca en estos aspectos generales y muchos otros, reserva sus más duros ataques para la influencia perniciosa (en su opinión) que ha tenido la escuela de Dewey en la educación norteamericana, y para las organizaciones e instituciones que hoy en día son los gonfaloneros de esas teorías:

las Asociaciones de Educadores y las Escuelas de Normalistas. La idea de que la misión de la escuela no es educar mentes jóvenes sino enseñar al niño a "adaptarse a la sociedad", que los cursos sobre "manejo de automóviles" y "quehaceres del hogar" son tan importantes como física y matemáticas, que los estadios y gimnasios son más importantes que los laboratorios, que dar instrucción avanzada a los alumnos más destacados es "anti-democrático"... éstas son las ideas que el autor considera que han viciado por completo el sistema educativo norteamericano, y que han puesto al alumno de ese país en notoria desventaja respecto al alumno Europeo de igual edad. La clásica respuesta de los educadores norteamericanos a esta aseveración, ha sido que la educación norteamericana es una educación para las masas, mientras que la europea es una educación aristocrática que sólo alcanza a un pequeño porcentaje de la población. Esta explicación,

según el Almirante Rickover, ha perdido cualquier valor que pueda haber tenido anteriormente, ante la exitosa combinación de la calidad europea y la universalidad norteamericana lograda por el actual sistema educativo de la Unión Soviética.

El espacio no nos permite discutir las muchas otras ideas avanzadas por el Almirante en su interesante obra: sus historias del desarrollo educativo de diversos países; sus reflexiones sobre la profesión del ingeniero; su estudio del sistema educacional holandés; sus respuestas a las interrogaciones del Comité de Educación del Congreso de los Estados Unidos; sus sugerencias para mejorar el sistema educativo norteamericano... etc. A todos los lectores de la REVISTA DE MARINA que sientan inquietud por tan importantes temas, recordamos sin reservas la lectura de este importante libro por uno de los más distinguidos Jefes de la Marina Norteamericana.



# CRONICA NACIONAL

## Commemoración del Combate del 2 de Mayo.—

Con diversas ceremonias patrióticas se conmemoró el 95º Aniversario del Combate del 2 de Mayo. En horas de la mañana y ante la Columna erigida en homenaje a los heroicos defensores de la Patria que intervinieron en dicho Combate, tuvo lugar en Lima, una ceremonia organizada por el Ministerio de Educación Pública que contó con la presencia de numerosas delegaciones escolares que rodearon el perímetro interno de la Plaza. Al pie del monumento formaron delegaciones de nuestras Fuerzas Armadas y una comisión de la Benemérita Sociedad Fundadores de la Independencia Vencedores el 2 de Mayo y Defensores Calificados de la Patria. En primer término, iniciando la actuación, se escuchó el Himno Nacional, que fué coreado por todos los asistentes.

Luego, a los acordes de una marcha militar, se colocaron ofrendas florales de los Ministros de Guerra, Marina y Educación, de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Asociación Nacional Pro-Marina y Consejo Provincial de Lima.

En seguida hicieron uso de la palabra el Sr. Guillermo Quedas a nombre de la Sociedad Fundadores de la

Independencia y el Profesor Miguel Torrejón, del Cuerpo Docente de la Escuela de 2do. Grado Nº 443. Finalmente las delegaciones escolares desfilaron ante el Monumento retirándose después a sus respectivos locales.

Igualmente en nuestro Primer Puerto se llevó a cabo en horas de la mañana la ceremonia patriótica que, como es tradicional, se efectuó en la Plaza José Gálvez y que contó con la asistencia del Edecán de Servicio del Sr. Presidente de la República, de las principales autoridades políticas y militares de la Provincia Constitucional, miembros de la Corte Superior y delegaciones de la Escuela Naval del Perú, Colegio Militar Leoncio Prado, del Batallón de Infantería Nº 39, Cuerpo de Bomberos del Callao y de los planteles escolares de esa Provincia.

Luego de la Misa de Campaña que se efectuó en el Altar levantado en la Plaza José Gálvez, el Alcalde del Callao dió lectura a una oración patriótica, en la que entre otros conceptos dijo: "La jornada del 2 de Mayo de 1866 fué el corolario de la magna gesta emancipadora; cuántos de los que pelearon en estas playas, fueron hijos de los que en Junín y Ayacucho rompieron la cadena de la dominación colonial. Los que cayeron en la brega nos dieron ejemplo de amor a la Libertad, que debemos imi-

tar, ahora, en las arduas jornadas de la paz, que aseguren un destino feliz al Perú".

Cerrando la actuación, el Coro de la Gran Unidad Escolar Dos de Mayo cantó el Himno "2 de Mayo".

A las 11 de la mañana, ante el Mausoleo que guarda los restos del General Mariano Ignacio Prado en Lima, se efectuó una actuación a la que asistió el Sr. Presidente de la República, los Ministros de Guerra, Marina y Aeronáutica, Relaciones Exteriores y Salud Pública; miembros del Cuerpo Diplomático, Parlamentarios, altos Jefes de nuestras Fuerzas Armadas y socios de Instituciones Patrióticas.

A la llegada del Sr. Presidente Constitucional de la República, se le rindieron los honores correspondiente a su alta investidura, habiendo pasado al interior del Mausoleo. Inmediatamente un corneta ejecutó el toque de "SILENCIO".

Acto seguido hicieron uso de la palabra el Dr. Javier Aramburú, en nombre de la Sociedad Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo y Defensores Calificados de la Patria, y el Sr. David Castratt Montes del Cuerpo Docente del Colegio Militar Leoncio Prado, y por último la Banda de Músicos de la Guardia Republicana ejecutó el Himno "2 de Mayo".

En horas de la noche, la Benemérita Sociedad Fundadores de la Pa-

tria, Vencedores el 2 de Mayo y Defensores Calificados de la Patria celebró Sesión Solemne, la que contó con la asistencia del Sr. Presidente de la República, quien llegó acompañado del Jefe interino de la Casa Militar y del Edecán de Servicio, siendo recibido en la puerta del local por el Presidente de la Benemérita Institución y los miembros de la Directiva en pleno, en tanto que el Regimiento Escolta del Presidente de la República rendía los honores correspondientes.

El Jefe del Estado avanzó hasta el estrado de la Benemérita Sociedad, ocupando el asiento de honor. Los demás asientos del estrado fueron ocupados por el Presidente de la Institución, el Vice-Presidente encargado de la Presidencia de la Cámara de Diputados; los Ministros de Guerra, Marina, Aeronáutica y Educación, el Presidente del Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas y su Jefe de Estado Mayor; el Presidente del Consejo de Oficiales Generales y de los Embajadores de las Repúblicas de Argentina y Chile.

El Salón de Actuaciones de la Benemérita Sociedad se hallaba ocupado por altos Jefes y Oficiales de los Institutos Armados, delegaciones de las Escuelas Naval, Militar, Aviación y Policía, representantes de Instituciones Patrióticas y numeroso público.

Abierta la solemne Sesión, el Secretario de Actas, Mayor FAP Cristóbal Martínez, dió lectura al Acta de la Sesión anterior y el Secretario Ge-



neral Capitán de Fragata A.P. Carlos Llosa Paredes leyó el Parte Oficial del Combate que se conmemoraba. Seguidamente la Banda de Música de la Guardia Republicana ejecutó el Himno al 2 de Mayo.

Luego el socio activo doctor don Enrique de Rávago Bustamante dió lectura a un conceptuoso discurso en el que rememoró la gloriosa gesta libertaria del 2 de Mayo, que tuvo por escenario las aguas de la Bahía del Callao, epopeya que tuvo como feliz culminación —dijo— el triunfo de las armas peruanas contra la agresión y las reconquistas extranjeras; rindiendo homenaje a todos los que intervinieron en esa épica jornada.

Acto seguido el Sr. Presidente Constitucional de la República Dr. don Manuel Prado cerró esta solemne actuación pronunciando al efecto un discurso:

El Sr. Presidente de la República comenzó diciendo que entre los grandes acontecimientos que exaltan el espíritu patriótico de nuestro pueblo, ocupa lugar preponderante en los anales de la historia nacional y americana el que tuvo por escenario el puerto del Callao el 2 de Mayo de 1866. Por eso es que año tras año se renueva en las generaciones el sentimiento de admiración a los héroes que protagonizaron esta magna Epopeya.

El Perú ha tenido el privilegio de ser el país en cuyo suelo se decidieron, con brillantes hechos de armas,

los destinos de las Repúblicas de esta parte del Hemisferio, y en donde se consolidó definitivamente su condición de pueblos libres y soberanos: Junín, Ayacucho y Callao, tienen por ello, la más elevada significación en la vida independiente de la comunidad americana.

En esta fecha, que ha sido instituída como Día de la Artillería y como homenaje a nuestro Ejército, legítimo heredero de gloriosas hazañas y baluarte inmovible de la constitucionalidad y defensa del territorio, quiero referirme a la seria amenaza que hoy se cierne sobre la comunidad continental. El totalitarismo ha puesto sus miradas sobre nuestros países, a los que trata de sojuzgar y someter, para lo cual se empeña en socavar y destruir sus instituciones, particularmente a los Institutos Armados, así como nuestras tradicionales formas de vida occidental y cristiana.

Luego dijo:

Frente a esta situación y siguiendo de mi indeclinable línea democrática, he adoptado la única actitud que nos imponen los deberes para con nuestra Nación y su futuro. Estamos al lado de la libertad no solamente para nuestra Patria, sino también para las demás de América, consecuentes con el elevado concepto de su soberanía.

Hago, nuevamente, tal afirmación en este recinto en el que está la presencia viva de nuestros libertadores y donde nos reunimos todos los años para renovar el culto a nuestros

próceres. Ellos, los Fundadores de la Independencia, Vencedores el 2 de Mayo de 1866 y Defensores Calificados de la Patria, están aquí, junto a nosotros, señalándonos las responsabilidades de la hora presente.

Terminó expresando:

Agradezco los elocuentes discursos que hace pocas horas han pronunciado en la romería efectuada en el Cementerio General, el doctor Javier Aramburú Menchaca y el Profesor David Castratt Montes, así como los elogiosos conceptos expresados por el doctor Enrique Rávago Bustamante, en esta solemne actuación, exaltando la figura de mi padre, cuyo mensaje de unidad americana y de unión nacional, de fe y fraternidad, adquiere ahora el imperativo de un mandato, que es consigna y derrotero de la fecunda acción para la obra de todos los días y en todo los campos, en servicio de la República.

Se dió término a esta patriótica y solemne actuación con el Himno Nacional que fué escuchado de pie y coreado por la concurrencia.

#### **Comida en Honor del Sr. Ministro de Marina.—**

El día 9 de Mayo se efectuó la comida que ofrecía el Embajador de la República Argentina, Excmo. Sr. Máximo Etchecopar y su distinguida esposa la señora Josefina Castro de Etchecopar, en honor del señor Ministro de Marina, Vice-Almirante

A.P. don Guillermo Tirado L. y de su distinguida esposa, Sra. Rosalbo Villena de Tirado.

A este agasajo, que tuvo lugar en la residencia de la Embajada, asistieron invitados altos dignatarios del Gobierno así como destacadas personalidades del Cuerpo Diplomático acreditado ante nuestro Gobierno.

#### **Visita del Director de la Escuela Naval del Perú a la Academia Naval de Annapolis (USA.)**

Por invitación especial del Almirante USN. Burke, Jefe de Operaciones Navales de los Estados Unidos de Norteamérica, tuvo lugar en la Academia Naval de Annapolis, entre el 8 y 12 de Mayo, la primera Conferencia de Directores de las Escuelas Navales de América, a la que asistió el Sr. Contralmirante Don Miguel Chávez Goytizolo, acompañado del Capitán de Corbeta A.P. Ricardo Zevallos Newton, del Teniente Primero A.P. Víctor Silva Santisteban y del Cadete Naval de 4to. Año Percy Pérez B.

#### **Visita del Jefe de la Armada de la República de Chile.—**

El día 11 de Mayo arribó al Aeropuerto Internacional de Lima-Callao, el Sr. Vice-Almirante don Leopoldo Fontaine Nakin, Comandante en Jefe de la Armada de la República



ca de Chile, como invitado oficial de la Marina de Guerra del Perú.

El citado Almirante vino en compañía de su distinguida esposa Dña. Mercedes Andrade de Fontaine y de su comitiva compuesta por las siguientes personas: Sr. Capitán de Navío don René Román S., Sub-Jefe del Estado Mayor de la Armada Chilena, su señora esposa Dña. Inés Cáceres de Román, Sr. Capitán de Corbeta Mario Leniz, Ayudante del Sr. Comandante en Jefe de la Armada de Chile y su señora esposa doña Marcela Gaeta de Leniz, visita que se prolongó hasta el día 19 del mismo mes.

Dentro del programa de agasajos preparado por el Ministerio de Marina, en honor del ilustre huésped, se consideraron visitas a las Dependencias de la Armada así como la visita a los Sres. Ministros de Estado en el Despacho de Guerra, Aeronáutica, Relaciones Exteriores, Marina y se colocó una ofrenda floral ante el monumento al Almirante Don Miguel Grau en la Plaza de su nombre en Lima.

También se consideró dentro de las actividades que desarrolló el Sr. Vice-Almirante Fontaine, un viaje al Cuzco con el fin de visitar las Ruinas de Macchu-Picchu y a las Iglesias de la Epoca de la Colonia. A su regreso a Lima asistió al almuerzo que en Palacio de Gobierno, le ofreció el Presidente Interino de la República, Sr. Luis Gallo Porras. Durante el ágape se cambiaron frases alusivas a la estrecha amistad que une a ambos países, brindándose por constante pros-

peridad de Chile y el fortalecimiento de sus relaciones.

El Sr. Ministro de Marina Vice-Almirante Guillermo Tirado Lamb y su Señora de Tirado ofrecieron una comida en el Club Nacional en honor de nuestros distinguidos visitantes y finalmente el Vice-Almirante Fontaine ofreció una recepción en el Country Club, agradeciendo atenciones recibidas durante su permanencia en el Perú.

Después de varios días de permanencia entre nosotros, el Jefe de la Armada de Chile retornó a su país el 19 de Mayo.

---

#### Conferencia en la Escuela Naval del Perú.—

El día 15 de Junio se llevó a cabo en el Casino de Cadetes de la Escuela Naval del Perú, con la asistencia del Sr. Contralmirante Director, Sub-Director, Oficiales y Cadetes, la Conferencia que sustentó el Rvdo. Monseñor Gustavo Kosling, abordando el tema relacionado con el procedimiento para concurrir al certamen promovido con motivo de la celebración del 150º Aniversario del Primer grito de libertad lanzado por Francisco de Zela en la ciudad de Tacna el 20 de Julio de 1811.

---

#### Acción Heroica del Teniente Segundo José Gálvez.—

En sesión solemne en la Asociación Nacional Pro-Marina se conme-

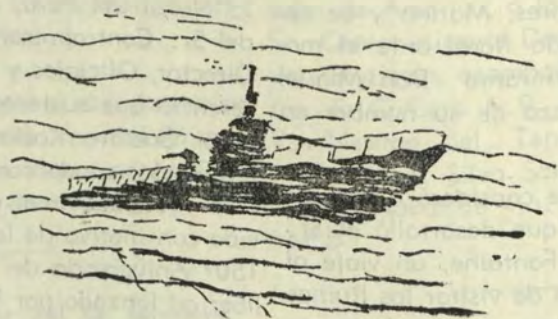
moró el 29 de Junio el 81º Aniversario de la Acción Heroica del Teniente 2do. José Gálvez, que tuvo como escenario el Bloqueo del Callao en la Guerra del Pacífico. El acto se desarrolló en la casa del Dr. César Revoredo.

Después de ejecutarse las notas del Himno Nacional por la Banda de la Escuela Naval, usó de la palabra el Dr. Teodoro Cassana, quien exaltó la valerosa actitud del Teniente Gálvez, hijo del héroe del 2 de Mayo de 1866, describiendo con emocionante detalle el heroísmo de los tripulantes de la lancha peruana "Independencia"

en el combate nocturno del 24 de Mayo de 1880 con las lanchas chilenas Jannequeo y Guacolda.

Al referirse al significado patriótico de la colecta nacional para el incremento y modernización de la Marina de Guerra, destacó la labor del Presidente del Comité Coordinador Central Contralmirante A.P. Pedro J. Gálvez, a quien se hizo entrega de un pergamino de honor.

A continuación el Sr. César Revoredo pronunció un discurso y finalmente el Sr. Contralmirante Pedro J. Gálvez agradeció el acto.





# NOTA DEL REDACTOR

---

## Acontecimiento Histórico

Por considerarlo interesante transcribo a continuación la información sobre el reflotamiento del buque de guerra sueco "Wasa" después de 300 años en el fondo del mar, remitiera el Encargado de Negocios a. i. Carlos V. Gamarra Vargas al Señor Ministro en el Despachò de RR. EE. el 18 de Abril del pte. año.:

"Señor Ministro: En lo Enlodado y negro, el antiguo buque de guerra sueco "Wasa" apareció en la superficie del agua el 24 de Abril de 1961 después de haber estado 332 años, 8 meses y 14 días en el fondo del agua del Puerto de Estocolmo. El histórico acontecimiento fué presenciado por una multitud internacional de expertos y representantes de la prensa y de la Televisión a bordo de la Flota de Salvamento y por miles de estocolmeses que llenaban las orillas. El levantamiento del buque del Siglo XVII fué lento y emocionante. Poco a poco fué resultando visible y al aparecer su cubierta sobre el agua la banda de la Armada Sueca saludó a su más viejo buque con trompetas y tambores. Lentamente ha sido ahora trasladado a aguas poco profundas y tranquilas donde será colocado en dique seco sobre un pontón especialmente construido. El 17 de Junio, el antiguo buque de guerra, saludado por unidades de la Armada Sueca y un Crucero de la Armada Estadounidense que vendrá en visita de cortesía será remolcado finalmente a través del Puerto a su lugar de destino en la orilla de la Isla de Djurgården de esta Capital.—Dios guarde a Ud. S. M. Carlos V. Gamarra Vargas Encargado de Negocios a. i."

**Publicaciones en venta en la Librería del Centro de Estudios Históricos Militares del Perú, y del Instituto Libertador Ramón Castilla.**

Dada la finalidad que persigue el Centro de Estudios Históricos Militares del Perú, que es exclusivamente de difusión de la historiografía castrense peruana, se publica a continuación la lista de obras militares editadas por dicho Centro y el Instituto Libertador "Ramón Castilla": (ver anexo) (Nº 2).

## ANEXO 2

Soles Oro

- 1.—TUMBES, JAEN Y MAYNAS. Estudio integral de la controversia limítrofe Peruano - Ecuatoriana hasta el Pacto de Río de Janeiro y su renuencia por el país del Norte, con sinopsis histórica de las operaciones militares en 1941 y conteniendo tres mapas. **Obras de palpitante actualidad e indispensable para conferencias y academias en Institutos, Escuelas y Unidades de los Institutos Armados** . . . . . 30.00
  
- 2.—PRIMER SIMPOSIO SOBRE LIBROS DE HISTORIA DEL PERU. Estudio monográfico de los principales libros publicados sobre Historia del Perú en sus diversos períodos. **Útil como fuente bibliográfica para trabajos sobre Historia Peruana** . . . . . 20.00
  
- 3.—ARCHIVO CASTILLA - III Volumen (Epistolario), conteniendo 449 cartas de Castilla. **Hacen conocer el perfil histórico del Libertador y Gran Mariscal Peruano** . . . . . 50.00
  
- 4.—LA HISTORIA MILITAR Y SUS FUENTES. Contiene reseña sinóptica de las siguientes Memorias como **fuentes subsidiarias de la Historia Militar:**
  - Guerras Napoleónicas:** Memorias de Marbot. — **I Guerra Mundial:** Memorias de Gallieni - Foch - Ludendorff - Kronprinz de Alemania. — **II Guerra Mundial:** Memorias de Weygand - Spears - Guderian - Rommel - Kesserling - Eisenhower - Churchill - Montgomery. — **Virreynato y Emancipación:** Memorias de Abascal - Pezuela - García Camba - José María Paz - Cochrane - Stevenson - Miller - O'Leary - O'Connor. — **República:** Memorias de Posada - Santa Cruz - Orbegozo - Vidal - Dean Valdivia - Echenique - Cáceres . . . . . 10.00
  
- 5.—CAMINOS DE LA DEFENSA NACIONAL (Conferencia, 40 págs.). Contiene sinopsis de las bases militares, políticas y morales de la defensa nacional . . . . . 10.00
  
- 6.—INVASIONES MILITARES DE LIMA. Contiene reseña crítica de las invasiones sufridas por la Capital del Perú desde el asedio por Túpac Yupanqui, en 1536, hasta la invasión del Ejército Revolucionario de la Coalición en 1895 . . . . . 15.00
  
- 7.—TRAYECTORIA DE LA GUERRA SEPARATISTA PERUANA. Contiene estudio sumario sobre las conspiraciones y rebeliones separatistas desde Túpac Amaru hasta Pumacahua y la Guerra de la Independencia bajo San Martín y Bolívar. **Resumen útil para conferencias y academias en Escuelas y Unidades de los Institutos Armados** . . . . . 15.00



- 8.—**HISTORIAL DE LOS CUERPOS DE TROPA DEL EJERCITO.** Contiene el historial de las Unidades de Tropa de todas las Armas. **Obra indispensable para conferencias y academias en las efemérides de los Cuerpos de Tropa.** 10.00
- 9.—**POR LA GRAN RUTA DEL CHINCHAYSUYU.** Contiene un estudio panorámico de naturaleza histórico-geográfico y militar con reminiscencias en todos los acontecimientos ocurridos en la región Cuzco-Ayacucho (Incanato, Conquista, Guerras Civiles entre los conquistadores, Guerra de la Independencia, Confederación Perú-Boliviana y Revoluciones de Castilla y Prado en 1854-1865). Termina con un capítulo referente a **misiones adicionales de trabajos que pueden recibir las Fuerzas Armadas para cooperar al robustecimiento de la defensa nacional en los órdenes educativo y económico . . . . .** 20.00
- 10.—**ANALES DEL CEHMP, T. VIII.** 195 págs. papel fino, Informes sobre las actividades académicas e institucionales del CEHMP durante el bienio 1957-58, correspondientes a sus Organismos **I. Santuarios Patrióticos** (Panteón de los Próceres y Cripta de los Héroes de la Guerra de 1879); **II. Archivo Histórico Militar** con el catálogo de repertorios de 1821 a 1847; **III. Biblioteca Militar Nacional de los Institutos Armados;** **IV. Museo Histórico Militar;** **V. Dirección Técnica de Estudios y Trabajos Históricos.**  
 Inserta, además, XXI Apéndices sobre diversos tópicos de Historia general y militar peruana, constituyendo cada uno de éstos fuente de información histórica. 20.00
- 11.—**ACTAS Y TRABAJOS DEL II CONGRESO NACIONAL DE HISTORIA DEL PERU.** I Vol. con los estudios correspondientes a la primera Sección del Congreso: **Arqueología y Antropología Física**, en 380 Págs., con numerosos grabados: **Obra indispensable de cultura prehistórica . . . . .** 30.00
- 12.—**REVISTA Nº 5 DEL INSTITUTO "LIBERTADOR RAMON CASTILLA".** Contiene numerosos trabajos sobre historia Castellista. **Fuente documental valiosa para estudios sobre Castilla . . . . .** 20.00

#### En Impresión:

- 2do. Vol. DE LAS ACTAS Y TRABAJOS DEL II CONGRESO NACIONAL DE HISTORIA DEL PERU, conteniendo los trabajos sobre **Historia, Lingüística y Arte Militar Incaico.**
- ANALES DEL CEHMP T. IX.
- REVISTA DEL CEHMP Nº 14.

—REVISTA DEL INSTITUTO "LIBERTADOR RAMON CASTILLA" N° 6.

**NOTAS:**

- En los precios señalados está comprendido el porte por correo.
- Los pedidos se harán acompañados del importe respectivo a la siguiente dirección: **Librería del CEHMP é ILRC, Cotabambas 494-Lima.**

**NOTA IMPORTANTE:**

El producto de las ventas pasa a incrementar los fondos del CEHMP y del Instituto "Libertador Ramón Castilla" para invertirse en nuevas publicaciones.