

construidos de 1885 a 1889 han sido condenados, y las modernas unidades de 18.000 toneladas—*Voltaire*— y 24.000 toneladas—*Bretagne*—han dejado de pertenecer al servicio activo. La flota de combate incluye actualmente solamente 8 buques de la clase *Lorraine* y *Democratie*, 75 destructores y más de 50% de los submarinos han pasado a la reserva, y alrededor de 200 buquecitos patrullas han sido desarmados.—(*Scientific American*, 7/5).

**Tonelaje mundial perdido durante la guerra.**—Según una estimación hecha por la *France Maritime*, se perdieron, entre agosto 1.º de 1914 y el 31 de octubre de 1918, por causas debidas a la guerra, 4.855 buques con un total de 11.255.510 toneladas. De estos 3.604 eran vapores representando 10.542.925 y 1.251 buques de velas con 712.785 toneladas. Incluyendo las pérdidas sufridas por riesgos ordinarios marítimos, el total de tonelaje destruido durante el período mencionado asciende a 14.344.082 toneladas de registro bruto.

La distribución por países es la siguiente:

| PAÍSES           | No. de buques. | Toneladas registro bruto. |
|------------------|----------------|---------------------------|
| Inglaterra ..... | 1.961          | 6.194.237                 |
| Noruega.....     | 794            | 1.213.866                 |
| Francia.....     | 586            | 920.355                   |
| Italia.....      | 448            | 782.284                   |
| América. ....    | 151            | 408.303                   |
| Dinamarca ....   | 249            | 243.765                   |
| Holanda.....     | 86             | 197.764                   |
| Alemania.....    | 75             | 197.076                   |
| Suecia.....      | 137            | 163.521                   |
| España.....      | 70             | 150.021                   |
| Rusia.....       | 118            | 139.937                   |
| Japón.....       | 26             | 109.436                   |
| Bélgica.....     | 30             | 68.626                    |
| Portugal.....    | 41             | 55.075                    |

### ITALIA.

**El porvenir de los acorazados y el éxito de los sumergibles.**—El contraalmirante Daveluy en el *Moniteur de la Flotte*, trata del porvenir del acorazado.

Nota cómo personas de alta competencia, concluyen que es necesario suprimir el acorazado, porque no ha servido para nada. En realidad, observa, aún en el interior de los puertos han hecho sentir su influencia y su peso.

Una pléyade de pequeñas naves han alimentado la guerra; pero en el extremo norte, en las Orcadas, en Scapa Flow, los acorazados de la «Grand Fleet» al ancla montaban la guardia en defensa de aquella multitud, que hubiera sido una fácil víctima de la flota militar germánica. No sólo esta ha quedado forzada a permanecer encerrada, sino que no ha podido defender su bandera mercantil, la cual ha debido desaparecer de todos los océanos.

Análoga era la posición en el Mediterráneo, si la fuerza naval austro-húngara no hubiese quedado bloqueada, hubiera podido interrumpir la ruta Suez-Gibraltar.

La superioridad numérica aplastante de sus fuerzas navales, tanto en el Mar del Norte como en el Mediterráneo, ha asegurado a la Entente la supremacía marítima y ha hecho así, de este modo, que los acorazados no hayan sido de ninguna utilidad ni a Alemania ni Austria-Hungría, a causa de su inferioridad numérica.

Los enemigos trataron una vez de derribar el obstáculo que impedía a sus buques el acceso a alta mar, e hicieron salir su flota; pero a pesar de una ventaja táctica incontestable, su escuadra debió entrar nuevamente al puerto: era una confesión de incompetencia. La situación naval de los enemigos hubiera sido ciertamente mejor si al principio de la guerra hubieran dispuesto de 300 a 400 sumergibles, en lugar de sus acorazados y cruceros de batalla.

Daveluy deduce de todo esto las dos conclusiones siguientes: Las naves de batalla de superficie son indispensables a las potencias marítimas que tienen la intención de disputar el imperio del mar a sus eventuales adversarios. Al contrario, las naciones que por inferioridad de medios están condenadas a mantenerse defensivamente en el mar, tienen todo el interés en consagrar la totalidad de sus recursos a la construcción de los sumergibles; estas naciones no podrían sacar ningún partido de sus naves de superficie.

Esto no impide que los acorazados hayan sido obligados a ceder terreno a los sumergibles, y que su abstención haya disminuido su rendimiento en proporciones considerables.

Y las naves no son hechas para encerrarse en las radas, como los ejércitos no son hechos para encerrarse en las plazas fuertes. El

peligro de los sumergibles hubiera sido sofocado en su comienzo si los acorazados hubiesen podido tenerse en el mar; concentrando en las vecindades de las bases enemigas una parte sola de los medios de cada especie que han estado consagrados a la destrucción de los sumergibles, éstos hubieran sido capturados a su salida del puerto.

Es esta una de las formas de guerra ofensiva repetidamente considerada por Daveluy durante el conflicto. Pero esta concentración no podía tener lugar sino con la condición de que las pequeñas unidades que pusieran en obras estos medios fuesen sostenidas inmediatamente por los acorazados.

Y este apoyo ha faltado. El acorazado bajo su forma actual no responde más a las necesidades de la guerra; estos son graves defectos. ¿Cuáles son?

Los dreadnoughts de 24.00 toneladas son herederos directos de los antiguos navíos de línea, que no tenían otras armas que los cañones. Entonces, cuando la envuelta de madera de los navíos no fué ya capaz de detener a los proyectiles, se protegieron con corazas de fierro y después con acero.

La lucha entre el cañón y la coraza ha absorbido y desviado la atención de los torpedos y de las minas, de más reciente invención, y no se cuidó bastante de proteger las naves contra las armas submarinas.

Y se ha llegado así a una verdadera paradoja; mientras se destinaban millares de toneladas a la protección de la flotación de una parte de la obra muerta, de la artillería, de las transmisiones de órdenes, de los puestos de mando, se dejaba la obra viva a la merced de una explosión submarina, que podía ella sola provocar la pérdida del buque (ejemplos: *Danton*, *Suffren*, *Bouvet*, *Gaulois*, *Leon Gambetta*, *Dupetit Thouars*, *Kleber*, para Francia; *Audacious*, *King Edward VII*, *Formidable*, *Aboukir*, *Cressy*, *Hogue*, para Inglaterra, etc.)

La impresión o la ceguedad se han juntado en este orden de ideas a tal punto que, a pesar de las enseñanzas de la guerra ruso-japonesa, a pesar de la catástrofe del *Fetropablowsk*, se ha continuado disponiendo las municiones en contacto con el casco, sin tener en cuenta que una explosión submarina puede provocar la inflamación de los depósitos y hacer saltar el buque (*Bouvet*, *Suffren*). No se ha pensado, por otro lado, en los ataques de los sumergibles más que en el de las minas y de los torpedos, y ningún acorazado poseía medios para golpear a un sumergible en inmersión.

El defecto capital de los dreadnought es, pues, de no estar protegidos contra el torpedo y la mina en la misma medida que contra el cañón, y de no estar armado contra un ataque de sumergibles; esta es la causa de la reclusión a la cual ellos han estado condenados y de la parte un poco ridícula que esto representa.

Es este hueco el que necesita colmarse para permitir a los buques de batalla tenerse en el mar y retornar así a su puesto en la composición de la flota. ¿Es posible?

Se tiene derecho de pensar que se hubiera llegado a un resultado apreciable, si se hubiese hecho para la obra viva los sacrificios que han sido aceptados para la obra muerta. Pero el problema hubiera sido probablemente resuelto de un modo más completo si no se hubiese querido conservar a las naves su forma tradicional; la resolución reside probablemente en el uso de formas diferentes.

Hace treinta y seis años que se vió entrar en la rada de Brest una nave rusa, la *Livachia*, que parecía una gigantesca tortuga, sobre cuyo dorso hubiera sido colocada la obra muerta de un buque ordinario; este buque hacía 15 nudos, velocidad considerable para aquella época. Un buque de este género, excepcionalmente largo y de bajo puntal, ofrecería grandes facilidades para localizar los efectos de una explosión. Daveluy no preconiza el advenimiento de este tipo más que de otro; cita solamente el ejemplo para mostrar que no es imposible construir naves que no tengan las mismas líneas de los dreadnoughts, en los cuales la inmersión de nueve metros y la anchura relativamente limitada favorece las consecuencias fatales de una explosión submarina.

¿Los buques de batalla de mañana serán los acorazados? Es posible, porque tendrán como los buques precedentes que garantizarse contra la artillería enemiga? ¿Tendrán ellos un fuerte desplazamiento? No es posible decirlo todavía. El grandísimo desplazamiento resulta de un concurso entre las diversas naciones. En esta carrera desordenada hacia el gigantesco, son las marinas más potentes las que dirigen la batuta.

La marina germana, estando ahora completamente aniquilada, es necesario esperar el resultado del impulso que será dado por Inglaterra y los Estados Unidos.

Sea que el futuro buque de batalla sea acorazado o nó, sea que tenga un desplazamiento enorme o que se mantenga en límites modestos, deberá en cada caso estar dotado de un armamento espe-

cial contra los sumergibles; porque cada buque de guerra debe estar en estado de atacar a sus agresores. Este armamento podría estar compuesto de numerosos cañones ligeros que lanzaran granadas, minas, (bombas submarinas), de este modo a cubrir el mar con una lluvia de proyectiles en el momento en que se nota la estela de un torpedo; el tiro de las piezas sería facilitado por un globo cautivo, que constituye un puesto de observación elevado.

La instalación de esta artillería especial no requiere ningún invento nuevo; no requiere nada más que la voluntad de lograrlo, y se hubiera podido hacerlo durante la guerra. Cuando, aunque con este medio de defensa—u otro— no tuviese una eficacia absoluta, esto constituiría, por lo menos para el enemigo un peligro que lo forzaría a proceder con circunspección y podría hacer abortar su ataque.

En el mismo periódico el contraalmirante Daveluy trata también del éxito del sumergible.

Nota cómo todas las marinas principales al principio de la guerra poseían sumergibles; entonces—dice él—creían en su eficacia; pero se puede por lo menos afirmar que su éxito ha superado a todas las previsiones.

Los aliados creyeron al principio poderlo despreciar; pero cuando en una sola mañana un sumergible germano hundió tres cruceros acorazados ingleses de 14.000 toneladas, la potencia del sumergible se afirmó tan brutalmente, que fué necesario tenerlo en cuenta. Este mismo acontecimiento hizo entrever a los germanos nuevos horizontes, y sugirió a ellos la idea de confiar sus propios destinos marítimos a las armas submarinas.

Analizando las causas reales de los éxitos de los sumergibles, se nota cómo la primera causa fué que la guerra submarina tomó desprevenida a todas las naciones, nada había sido hecho para combatir a los sumergibles; ninguna disposición había sido tomada para la protección de la navegación mercantil; fué necesario improvisar los medios de defensa el día en el que los aliados debieron confesarse que la guerra submarina iba a comprometer su aprovisionamiento, si no lograban dominarla. Y al principio no fueron tanto los medios los que faltaban, como el modo de servirse de ellos, porque no se encontró en seguida la vía mejor; se intentó, se hizo escuela.

Apesar de estas condiciones, los sumergibles enemigos no hubieran podido jamás hundir *ocho millones de toneladas*, si Alemania

no hubiere violado las convenciones internacionales y no hubiere transformado la guerra en una empresa de bandolerismo.

Ninguno podía prever que los sumergibles hubieran hundido naves mercantes, abandonando sus equipajes en medio del océano en las embarcaciones; *a fortiori* ninguno podía pensar que una nación civilizada pudiese hundir un barco postal como el *Lusitania*, dejando engullir por las olas pasajeros y equipaje.

Alemania, en vista que el resultado de la campaña submarina no era suficiente para impedir el aprovisionamiento de la Entente, creyó que alcanzaría su objetivo aterrorizando a los neutrales. Y entonces volvió atrás y declaró la guerra submarina sin restricciones que asimilaba a los neutrales a los beligerantes. La consecuencia fué la entrada a la guerra de los Estados Unidos.

La guerra submarina en cierto período puso en peligro el aprovisionamiento de la Entente (enero-julio 1917), pero la intervención de los Estados Unidos restableció la situación.

Este ejemplo será saludable lección en el porvenir para aquellos que teniendo la misma mentalidad de los germanos, creyeran conveniente imitarlo.

Si los sumergibles se hubieran conformado a las leyes de la guerra establecidas en las convenciones internacionales, hubieran operado como cruceros ordinarios capturando las naves ordinarias y no hubieran sido más peligrosos que los cruceros, ya que esta línea de conducta los habría expuesto a grandes riesgos.

La acción de los sumergibles será obstaculizada en el porvenir por los medios de destruirlos, cuya eficacia se ha confirmado durante la última fase de las hostilidades, y que son, sin duda, susceptibles de perfeccionamiento.

Por lo menos, no es necesario lisonjearse de que el sumergible desaparecerá el día en el cual se podrá descubrirlo bajo el agua, o en el cual abandonará sus procedimientos bárbaros.

Ellos gozarán del privilegio de sumergirse sin revelar su presencia y de zafarse de una mala situación; es una ventaja demasiado preciosa para que no se utilice la nave submarina en ciertas circunstancias, en preferencia a las naves de superficie, a las cuales no substituirá, porque no tiene el mismo rendimiento ni la misma cualidad.

Los sumergibles fueron incapaces de restablecer para los enemigos de la Entente la navegación mercantil. El objetivo principal

de la guerra naval es de asegurarse el tráfico marítimo, y los sumergibles no han podido conseguirlo.—(*Rivista Marittima*).

**Sobre las naves de patrulla.**—El contraalmirante Daveluy ha expuesto algunas consideraciones sobre las naves de patrulla.

Cuando, dice él, al tercer mes de la guerra advertimos de golpe que el sumergible tenía una eficacia insospechada y que se estaba desarmado contra él, nos pusimos a la busca de los medios para combatirlo. Su única arma era entonces el torpedo: fuimos conducidos, naturalmente, a contraponerle a él naves que fuesen difíciles de alcanzar con esta arma; esto es, pequeñas unidades y especialmente torpederos. Pero el número era insuficiente, y se debió recurrir a las naves de pesca, armándolas de un cañón. En tal ocasión la marina aliada verificó todavía una vez el principio desconocido demasiado frecuentemente, que «la defensiva exige un desarrollo de fuerzas superiores a la ofensiva». Los aliados contaron a millares sus naves de patrulla al fin de las hostilidades, mientras que los alemanes no tuvieron más de 150 sumergibles en servicio efectivo.

Y aquí Daveluy vuelve a una tesis suya, otras veces sostenida, afirmando que «la situación hubiera sido muy diversa si las naves de patrulla hubiesen podido esperar a los sumergibles a la salida de sus puertos, gracias al apoyo de los acorazados». Evidentemente, alude a lo que ya ha notado en un artículo precedente, expresando la queja de que los acorazados debieron autoapririonarse en los puertos, porque no estaban munidos de una eficiente defensa submarina pasiva y activa.

Y puesto que las naves de pesca eran poco vulnerables al torpedo, los sumergibles germanos ahorraron los torpedos para reservarlos a las naves mercantes, y apenas avistaban de lejos un «chalutier», fácilmente reconocible por su silueta característica, se alejaban.

En la segunda fase de la guerra, cuando el sistema del convoy fué substituído al de exploración, los «chalutier» no resultaron adaptables a la nueva función, porque retardaban el viaje del convoy, al cual pertenecían y a veces debían abandonarlo.

Los cañoneros especiales que fueron construídos durante la guerra contra los sumergibles, tenían exactamente el mismo defecto, y no dieron un rendimiento mejor.

Para estar en grado de destruir un sumergible, es necesario entrar en contacto con éste. Para que este contacto tenga lugar, es necesario que el sumergible ataque. La nave cazasumergibles debe, pues, constituir un cebo para atraer al enemigo, y a tal fin se debe dar a ellas un aspecto de ingenuas naves mercantes; pequeños barcos con cañones enmascarados.

Es de tener presente en caso de una nueva guerra, que no se deberá contar más sobre los buques de pesca, no sólo porque su aspecto externo, respondiendo al objeto para el cual han sido construídos, los hace fácilmente reconocibles, sino porque el sumergible nacido sin cañones llevará en el porvenir artillería de número y calibre creciente, como ya ha pasado en algunos durante la actual guerra, en la que varios «chalutier» fueron hundidos por los sumergibles enemigos con cañón. Cuando los sumergibles tengan la artillería de un pequeño crucero, con cúpulas protegidas, no se podrá pensar más en oponerles a ellos la modesta pieza de un «chalutier».

Con que para una nueva guerra, según Daveluy, no habrá movilización de las naves de pesca, que podrán continuar con su trabajo, más bien reclamarán de ser protegidas, y los cazasumergibles deberán ser cañoneros o pequeños cruceros que tengan el aspecto externo de buque de carga, o mas bien pequeños barcos capaces de llevar artillería más potente que la de los más potentes sumergibles y completamente enmascarada.—(*Rivista Marittima*).

**Ataques y defensa de las costas.**—Tomando el movimiento de las acciones llevadas a cabo durante la guerra europea, contra las baterías de costa por medio de los buques, acciones las cuales han demostrado toda la superioridad neta que en tal modo de combatir tiene la batería costera sobre las baterías flotantes, el contraalmirante Daveluy constata cómo la esterilidad del duelo clásico entre dichas baterías, unida a los riesgos que las naves atacantes corren, especialmente a causa de las minas y de los submarinos, ha orientado en una nueva dirección las operaciones contra las defensas costeras. El bombardeo ha sido confiado a las fuerzas aéreas y en la segunda fase de la guerra tomaron un tal desenvolvimiento en el paso de Calais y en el Adriático, esto es en las regiones en las cuales la acción de los aviones era facilitada por la vecindad de la costa, y el bombardeo era casi cotidiano. Pero también las costas lejanas fueron

bombardeadas a veces con escuadrillas de aviones transportados a sus proximidades sobre buques.

Los ataques aéreos ofrecen muchas ventajas sobre los efectuados por los acorazados. Aquellos permiten alcanzar directamente los objetivos y además aniquilan de un golpe todo el conjunto de la defensa que constituyen el frente del mar de las plazas fuertes marítimas; por otro lado ponen en juego un material poco importante y fácilmente sustituible. Por lo demás los aviones pueden hoy llevar bombas con una carga de alto explosivo superior a las de proyectiles de los cañones del mayor calibre.

Por estas razones los ataques contra las costas tomarán ahora la forma de bombardeos aéreos, excepto en casos particulares. Cuando los aviones no puedan alcanzar con un solo vuelo la costa enemiga, serán conducidos en las vecindades de sus objetivos, por medio de naves especialmente adaptadas para llevar un gran número de aparatos, como existen ya en servicio en Inglaterra.

El sistema actual de la defensa costera no corresponde, pues, a las exigencias modernas y es necesario reorganizarlo a fondo. En el futuro se desarrollarán los ataques sin que una sola nave enemiga se muestre a la vista de la costa; a los fuertes antiguos será necesario substituirlos por barreras antiaéreas y escuadrillas para el contraataque. Las naves que llevarán los aviones no podrán ser atacadas al largo nada más que por medio de sumergibles si el enemigo es dueño del mar. La futura organización de defensa deberá tener en cuenta estos elementos.

Es inútil devolver a las baterías costeras los cañones de grueso calibre que han sido enviados al frente terrestre, tanto más que éstos ahora no pueden más golpear a los dreadnoughts, que para el bombardeo se mantendrán a distancias de 16.000 o 17.000 metros.—  
(*Rivista Marittima*).

## INGLATERRA.

**El caso de Lord Jellicoe, por Arthur Pollen.**—Los que piensan que la Armada británica no estuvo nunca verdaderamente preparada para la guerra, ni comandada durante ella bajo verdaderos principios hasta que ello fue muy tarde, basan sus opiniones en las siguientes sencillas consideraciones: